Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

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

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

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

☑ Additional comments / Commentaires supplémentaires:

La pagination est comme suit: p. [6821]-10,296, [i]-lxxxvi.
Pages 7831, 8609, 9047 & 9055 comportent une numerotation fautive:
p. 8731, 2609, 904 & 055.

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

10x	12x	14x	16x	18x	20x	22x	24x	26x	28x	30x	32x
								✓			

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

QUATRIÈME SESSION—HUITIÈME PARLEMENT

62-63 VICTORIA, 1899

VOL. L.

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE SEPTIÈME JOUR DE JUILLET JUSQU'AU ONZIÈME JOUR D'AOUT, INCLUSIVEMENT.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1899

Débats des Communes.

QUATRIÈME SESSION—HUITIÈME PARLEMENT.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 7 juillet 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

ELECTIONS DE BROCKVILLE ET DE HURON-OUEST.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que conformément à l'ordre de la Chambre d'hier, le greffier de la Couronne en chancellerie est ici présent, avec tous livres de votation, listes d'électeurs, et tous autres documents, lettres et mémoires qui peuvent lui avoir été transmis par les officiers-rapporteurs respectifs, ou qui peuvent autrement être en sa possession, concernant la dernière élection pour le district électoral de Brockville, et la dernière élection pour le district électoral de la division-ouest du comté de Huron, respectivement.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je désire proposer, appuyé par M. Haggart :

Que tous livres de votation, listes d'électeurs, et tous autres documents, lettres et mémoires concernant la dernière élection pour le district électoral de Brokville, et la dernière élection pour le district électoral de la division-ouest du comté de Huron, respectivement, qui ont été produits par le greffier de la Couronne en chancellerie, soient renvoyés au comité des privilèges et élections dans le but de faire une enquête sur la conduite des officiers-rapporteurs respectifs et les divers sous-officiers-rapporteurs, en rapport avec chacune des dites élections, respectivement, avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir personnes, papiers et documents et de faire rapport à ce sujet avec toute la célérité possible.

Comme le premier ministre a donné à entendre, hier, que cette motion ne rencontrerait pas d'opposition de la part du gouvernement, il n'est pas nécessaire, je suppose, que je l'explique davantage. Je donnerai, cependant, un mot d'explication personnelle. L'honorable premier ministre a parlé, hier, de ma vivacité. Je n'ai certainement pas eu l'intention de montrer une trop grande vivacité et je ne crois pas l'avoir fait. Dans mes observations sur la preuve, je me suis bien gardé de faire entendre—ce que je ne pouvais faire du reste avant la production des faits—qu'aucun de ces messieurs était coupable. J'ai passé en revue certaines accusations discutées dans le passé et je ne crois pas avoir violé dans mon langage la règle observée alors par les honorables messieurs. Je pourrais citer le langage tenu par l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) au sujet de certaines accusations contre sir Adolphe Caron, en 1892, langage dans lequel l'honorable ministre n'a pas observé la sage modération qu'il semble désireux de m'imposer. Voici ce que l'honorable député disait dans cette occasion :

Nous n'avons pas siégé en cette Chambre aussi longtemps sans comprendre que le directeur général des Postes a été pendant plusieurs années l'un des membres du "ring" intérieur et parfaitement au fait de toutes les machines au moyen desquelles des combats ont été livrés et gagnés dans les campagnes électorales. Nous n'avons pas été ici pendant un aussi grand nombre d'années sans en connaître assez du caractère de l'honorable monsieur pour savoir que, connaissant ainsi tous les détails intimes de ces campagnes, il n'est pas disposé—et je ne l'en blâme point—à être le bouc émissaire et à payer les frais des petits méfaits qui pourraient être mis au jour.

M. l'Orateur, ce que mon honorable ami a révélé, et ce que je sais bien qu'il prouvera si l'occasion lui en est donnée——

L'honorable député ne faisait pas partie du comité des privilèges et élections, mais il était membre de cette Chambre, qui devait étudier le rapport de ce comité.

——n'est qu'une partie, qu'une parcelle de ce colossal système de corruption par et sous lequel le

Canada a été gouverné depuis les quatorze dernières années.

Je suis prêt à subir la comparaison entre mon langage et celui-là. L'honorable député continuait :

Je sais bien, et les ministres de la Couronne savent bien aussi, comment les élections de 1882, de 1887 et de 1891 ont été remportées, et comment les récentes élections partielles ont été pareillement achetées et vendues. Nous savons, M. l'Orateur, qu'un seul coin du voile a été levé par les révélations de la dernière session, et je dis que si cette enquête et les autres investigations demandées par l'opposition étaient faites, nous verrions, tout le pays verrait que, relativement à la manière dont le Canada a été gouverné depuis plusieurs années, il n'y a jamais eu sur ce continent, sans même en excepter Tammany-Hall, un système de corruption organisé comme celui que ces enquêtes feraient connaître.

Ainsi, mon très honorable ami admettra, je crois, que je ne suis pas allé plus loin que ne l'a fait l'honorable ministre du Commerce dans cette occasion.

Je voulais aussi, M. l'Orateur, rappeler certaines observations que vous avez faites lors du débat dans cette occasion, et qui indiquent une certaine vivacité qui, cependant, n'est pas inconséquente, à mon avis, avec le caractère personnel qui a justifié le parti libéral de vous élever à l'honorable position que vous remplissez si bien. Si cela était nécessaire, je pourrais citer de très fortes expressions employées alors, et que vous vous rappelez très bien. Il ne serait peut-être pas hors d'à propos d'en mentionner une ou deux, et vous comprendrez, M. l'Orateur, qu'il n'y a chez moi aucune malice, mais que je fais ces citations parce que mon très honorable ami a jugé à propos de critiquer la manière dont j'ai traité la question hier. Je ne citerai que quelques phrases :

Et quelle est la glorieuse fin que l'on atteint au moyen de ces tripotages ? Cette fin, M. l'Orateur, c'est de maintenir la loyauté du Canada à l'empire britannique et leur union, de maintenir le vieux drapeau et les vieux monopoleurs, et cette fin justifie certes beaucoup de choses. Le moyen d'arriver à cette fin, c'est de voter l'octroi de deniers publics, et quoi de plus patriotique que de laisser une proportion raisonnable et suffisante de ces deniers publics glisser dans le gousset du ministre, pour être ensuite distribuée parmi les électeurs dans l'intérêt du vieux drapeau ?

Et encore :

De plus, un homme qui peut recourir aux expédients pour des fins électorales, comme le directeur général des Postes, a une valeur inappréciable pour ce parti, qui ne peut s'en passer ; ils auront encore des élections, et ils en auront encore besoin.

Je n'ai pas fait de longues recherches, il m'a suffi de consulter les " Débats " de 1892 que j'avais ici, et en rappelant ces choses, je ne veux faire aucun reproche aux honorables messieurs de la droite, mais je désire simplement démontrer que l'on a eu tort de trouver que j'avais montré trop de vivacité en appuyant la résolution que j'ai présentée.

Je suis toujours prêt à accepter avec plaisir toute recommandation venant du très honorable ministre sur la manière dont les affaires doivent être conduites dans cette Chambre. Il a beaucoup d'expérience en matière parlementaire, et je suis toujours heureux d'accepter ses recommandations, Dans ce que je viens de dire, j'ai simplement voulu expliquer la vivacité que j'ai pu mettre dans mes remarques.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je veux bien suivre l'honorable député sur le terarin où il se pose, et puisqu'il a eu l'obligeance de parler de ma faible expérience dans le parlement, il me permettra de lui dire que je ne crois pas que les exemples qu'il vient de citer soient bien appropriées à sa critique. Le langage dont il s'est servi hier aurait été parfaitement dans l'ordre, si le gouvernement eût pris sur la question la même attitude que celle prise par l'ancien gouvernement dans de semblables circonstances et qui a provoqué les réponses de mon honorable ami, le ministre du Commerce, et de mon honorable ami au fauteuil. Si l'honorable député avait consulté les documents, il aurait peut-être pu trouver dans le discours de l'auteur de la motion contre sir Adolphe Caron une meilleure preuve que dans les discours en réponse au refus de l'ancien gouvernement d'accorder une enquête. A moins que je ne me trompe beaucoup, mon honorable ami a cité, je crois, le discours fait par l'auteur de la résolution, non pas lorsque la motion a été présentée, mais en réponse à l'attitude prise pas l'ex-gouvernement en refusant une enquête.

Mon honorable ami a cité les paroles de mon collègue, le ministre du Commerce, mais il a peut-être agi ainsi parce qu'il

pensait que le gouvernement actuel ferait comme l'ancien.

M. BORDEN (Halifax) : Et comme le gouvernement a fait.

COMPAGNIES D'ESTACADES DE RISTIGOUCHE.

M. McALISTER : Je propose que le bill (n° 65) constituant en corporation la Compagnie d'estacades de la Ristigouche soit renvoyé au comité des bills privés pour plus ample considération. Je dois dire comme explication que ce bill était devant le comité hier matin, et le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) demanda qu'il fût simplement discuté sans être adopté. La mesure a été longuement discutée, et malgré nombre d'objections dans les détails, il n'en a été fait aucune au principe du bill.

M. Busteed, qui semblait être le seul à faire des objections, a prétendu que les travaux devraient être faits au pied le l'île, à deux ou trois milles de l'endroit indiqué dans le bill. Je citai, en réponse, l'opinion d'experts qui avaient examiné la localité et disaient que cela était impossible. Ça été la seule objection, il n'en a été fait aucune au principe du bill. L'honorable député de Simcoe-nord a critiqué nombre de détails, et je suis prêt à accepter de lui un amendement.

Il a ensuite été proposé de renvoyer le bill à un comité spécial de trois. Cela ayant été accepté, le président nous a dit que le meilleur moyen de procéder était d'adopter le préambule, puis de renvoyer le bill à ce comité spécial, avec l'entente formelle que le fait d'adopter le préambule ne voulait pas dire que le bill serait adopté par le comité. Sur cette entente, le préambule a été soumis, mais nombre de membres du comité qui étaient prêts à approuver le principe de la mesure avaient été mis sous l'impression qu'il n'y aurait rien de fait au sujet de cette mesure, sauf son revoi à un comité spécial.

Le préambule a été rejeté, mais comme je l'ai dit, il l'a été en l'absence de ces députés qui, s'ils eussent été présents, l'auraient appuyé, et qui étaient partis lorsqu'il avait été convenu qu'on ne procéderait pas au sujet du bill.

L'industrie du bois de construction est la plus importante sur cette rivière, et afin de permettre d'exploiter avec avantage cette industrie, nous devrions ajouter un bill revêtant la compagnie du pouvoir de construire quelque chose de nature à offrir une protection convenable. Je ne veux nullement faire fi de la volonté du comité, mais je suis convaincu,—et cette conviction, je crois, trouvera sa justification dans l'avis de la majorité des membres du comité présents au débat de la séance—que le rejet du préambule a été irrégulier et causé par un malentendu.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais si cette motion est absolument sans exemple, tout en ne me rappelant pas qu'une motion de cette nature ait jamais été faite. Acceptant, toutefois, la déclaration de l'honorable député, disant que le vote pris au comité a été brusqué en l'absence d'un certain nombre des membres du comité, je veux bien permettre l'adoption de cette motion.

La motion est adoptée.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. SPROULE : Avant l'appel de l'ordre du jour, on me permettra de mentionner un compte rendu que j'ai vu dans un journal aujourd'hui concernant quelque chose que j'ai dit en comité hier, et qui constitue une version très injuste et très infidèle de mes paroles.

M. LANDERKIN : Quel est ce journal ?

M. SPROULE : J'ai ici le "World" de Toronto, mais je vois que plusieurs autres journaux ont évidemment mal compris ce que j'ai dit, et qu'ils ont rapporté mes paroles à peu près dans le même sens que l'a fait ce correspondant.

Voici ce que dit le compte rendu :

Le Dr Sproule a qualifié de système d'escroquerie la moyenne du système de prêt au Canada, et prétendu que le parlement ne devrait plus approuver de bills ne protégeant pas les emprunteurs contre les intérêts déraisonables. D'après ce qu'il comprenait, un prêt, suivant le système actuel, devait être remboursé avec un intérêt, disons, de 6 pour 100 de la somme prêtée ; mais au contraire, l'intérêt était en réalité du plein montant originalement emprunté, indépendamment des remboursements.

Ce compte rendu ajoute ensuite que M. McCarthy a dit :

A moins que des semblables assertions ne soient fondées sur les faits, elles ne devraient pas être

faites ; mais si elles le sont, le plus tôt l'on commencera une enquête à ce sujet, le mieux ce sera.

Le compte rendu contient encore ce qui suit :

E. F. Clarke a dit que toutes les espérances de la Compagnie avaient pu ne pas se réaliser, mais qu'on ne pouvait pas prétendre qu'elle se fût livrée à des pratiques ou à des opérations de nature à justifier le moins du monde l'emploi du terme " escroquerie " ou de tout autre terme de ce genre.

D'abord, je puis dire que je n'ai jamais qualifié la chose de " système d'escroquerie ", suivant les paroles qu'il m'attribue. J'ai dit au sujet de la compagnie dont le cas nous était soumis, que cette compagnie a publié des circulaires où elle offre de prêter $1,000, disons, ou tout autre montant, au conditions suivantes, savoir : que l'emprunteur doit prendre tel montant remboursable par versements mensuels de $1.50 par $100 chacun à être faits jusqu'à ce que quatre-vingt-seize de ces versements aient été effectués, l'hypothèque devant alors se trouver éteinte et sujette à résiliation à toutes fins que de droit. Cependant, lorsque ces 96 versements ont été faits, la compagnie déclare qu'il faudra faire encore 15 ou 16 versements avant de pouvoir obtenir une résiliation d'hypothèque. J'ai dit qu'une conduite semblable, adoptée en ce qui a trait aux représentations de ces circulaires, pourrait fort bien être considérée comme un système d'escroquerie. J'ai dit que plusieurs de ces compagnies avaient été organisées et faisaient des affaires dans le pays, et que j'étais au fait de leurs opérations. J'ai déclaré que cette opération-là participait un peu de l'escroquerie.

En réponse, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a dit, je crois, que chaque compagnie agissait de même. J'ai rétorqué que, d'après ce que je savais, rien de la sorte ne se faisait, et j'ai donné pour raison....

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, il me répugne d'interrompre mon honorable ami (M. Sproule), mais je réclamerais votre décision sur un point d'ordre....

M. SPROULE : J'avais presque terminé ce que j'ai à dire.

Le PREMIER MINISTRE : Je suppose que mon honorable ami a raison de se plaindre du rapport, et je n'ai pas voulu l'interrompre. Mais je réclamerais votre décision, M. l'Orateur, sur le point de savoir s'il est dans l'ordre de donner une explication au sujet de ce qui s'est passé dans un comité de la Chambre.

M. SPROULE : C'est une explication personnelle.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je puis dire à mon honorable ami (M. Sproule) que le bill reste encore à être soumis à la Chambre, et qu'il aura amplement l'occasion de rectifier sa position.

M. l'ORATEUR : Quant au point d'ordre, je suis sous l'impression que d'après les règles de la Chambre, on ne peut, à titre d'explication personnelle, faire allusion à ce qui a eu lieu dans un comité de la Chambre avant que celui-ci ait fait rapport.

M. SPROULE : Le comité a fait rapport.

M. l'ORATEUR : Alors, je crois que le point d'ordre n'est pas bien fondé.

M. SPROULE : J'allais dire qu'en réponse à l'assertion que toutes les compagnies faisaient de même, j'ai déclaré que, dans la mesure de ma connaissance à cet égard, aucune compagnie respectable n'agissait ainsi au Canada. J'ai nommé la Compagnie Permanente du Canada, la Compagnie du Canada Occidental, la Compagnie de Prêt et d'Economie des cultivateurs et la Compagnie Britannique du Canada à titre d'exemples de compagnies ne se trouvant pas dans ce cas, et j'ai ajouté que j'étais convaincu qu'on pouvait en dire autant des autres. Seulement, je constate qu'une certaine classe de compagnies a surgi récemment pour faire des affaires suivant cette méthode.

On verra que le rapport ne représente pas bien ce que j'ai dit. Je n'attribue nullement à ce correspondant le désir de me prêter des choses que je n'ai pas dites, mais il est évident que son résumé est basé sur des renseignements imparfaits, ou sur une interprétation erronée de mes paroles.

IMPRESSION DES LISTES ELECTORALES.

M. BELL (Pictou) : Puis-je savoir du chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier)

si l'on a fait quelque chose ou adopté quelque arrangement pour appliquer la disposition de la loi concernant les listes électorales. Je constate, après m'être enquis à ce sujet, que les listes de l'an dernier du comté de Pictou ont été expédiées et que celles de cette année sont ici ou sont prêtes à être expédiées. Je désire savoir si nous allons recevoir les listes imprimées.

Le PREMIER MINISTRE : Le budget supplémentaire renferme un crédit affecté à cette fin même.

M. BERGERON : Nous avions compris qu'on devait prendre ce point en considération et le décider, et qu'on demandât ou non au parlement de voter l'argent nécessaire à l'impression des listes électorales, un bill serait présenté pour changer la loi. Cela a-t-il été fait ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de changement dans la loi. Les listes doivent être imprimées.

M. BERGERON : Mais elles devaient l'être l'an dernier, et elles ne l'on pas été. Celles qui me concernent n'ont pas été imprimées.

Le PREMIER MINISTRE : Il se peut que l'on ait constaté que le crédit était insuffisant.

M. McDOUGALL : Puis-je savoir si le département a demandé aux différents greffiers de comté de lui faire parvenir les listes ? La raison pour laquelle je fais cette question est que, à ce que je comprends, les listes du comté du Cap-Breton, à moins de l'être depuis quelques jours, ne sont pas encore parvenues au bureau de l'imprimerie. Où sont-elles, c'est ce que je ne puis dire. Je sais que certains députés ont reçu du bureau de l'imprimerie des exemplaires de leurs listes imprimées. Lorsque j'ai demandé à celui-ci les miennes, on m'a répondu qu'on ne les avait pas reçues.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis renseigner mon honorable ami (M. McDougall). La seule information que je possède consiste dans un rapport reçu hier ou avant-hier du greffier de la Couronne en chancellerie, rapport où celui-ci déclare que les fonctionnaires ont apporté beaucoup de négligence relativement à l'envoi des listes, et que très peu de listes ont été reçues jusqu'à présent.

M. BERGERON : Que sera-ce à l'avenir ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai l'intention de donner au greffier de la Couronne en chancellerie instruction d'écrire à tous les fonctionnaires une lettre circulaire réclamant l'envoi des listes.

M. BERGERON : L'autre jour, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a expliqué que la loi renfermait un vice, et que les fonctionnaires ne peuvent être forcés de faire l'envoi de leurs listes, vu qu'ils ne reçoivent aucune rémunération. D'après l'honorable ministre (sir Louis Davies) la loi devait être amendée d'une manière ou d'une autre, savoir : ou l'on assurerait des honoraires à ces gens-là pour pouvoir les obliger à faire parvenir les listes au département, ou il serait statué que les listes seraient imprimées seulement quand la chose serait absolument nécessaire. Si la loi ne doit pas être amendée, j'ignore comment mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) va pouvoir assurer l'envoi des listes.

Le PREMIER MINISTRE : Le paiement d'un honoraire aux fonctionanires serait certainement un bon moyen de les forcer à faire cet envoi.

M. BELL (Pictou) : Je sais que dans certains cas, le gouvernement a payé la confection des listes. Le fonctionnaire qui a fourni les listes de mon comté a été rémunéré, bien qu'il prétende n'avoir pas reçu autant qu'il méritait. Je n'ai pas compris qu'il fût question du paiement du greffier de comté. Je suis également surpris d'apprendre que quelques-unes des listes ont été imprimées.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons l'intention de faire imprimer les listes, et l'adoption d'un crédit sera proposé à cette fin.

IMMIGRATION ETRANGERE.

M. E. G. PRIOR (Victoria, C. A.) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire parler au sujet d'une chose que je considère comme d'une grande importance ; et pour me mettre en règle, M. l'Orateur, vu que mes remarques seront quelque peu longues, je terminerai par la proposition d'une motion.

J'étais présent lorsque le très honorable chef du gouvernement a jugé à propos de réprimander mon honorable ami, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) d'avoir exposé avant l'appel de l'ordre du jour un sujet que la science parlementaire de l'honorable ministre lui faisait juger n'être pas d'importance suffisante. Mais j'espère qu'il ne m'accusera pas de la même faute, lorsqu'il aura entendu l'exposé du sujet que je soulève.

Le 26 du mois dernier, j'ai fait en cette Chambre l'interpellation que voici :

1. Le gouvernement sait-il que 14 statuts, savoir : les chapitres 39, 44, 46, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 87, 88 et 89, adoptés par la législature provinciale de la Colombie Anglaise le 27 février dernier, et reçus par l'honorable secrétaire d'Etat le 27 avril suivant, renfermaient une disposition prohibant l'emploi des Chinois et des Japonais relativement aux entreprises mentionnées dans les dits statuts ?

2. Quelle est la politique du gouvernement au point de vue du désaveu des dits statuts ou de toute attitude à adopter à leur égard ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le gouvernement sait qu'un certain nombre de statuts adoptés cette année par la Colombie Anglaise renferment des dispositions prohibant l'emploi des Chinois et des Japonais. Ces statuts sont maintenant l'objet de la considération du département de la Justice, lequel n'a cependant pas fait de rapport.

Eh bien ! M. l'Orateur, je désire persuader le très honorable ministre de la nécessité d'avoir bientôt une opinion au sujet de cette question de désaveu. L'incertitude résultant de l'adoption de lois adoptées et réservées, sans qu'on sache si elles recevront l'assentiment ou le désaveu du gouvernement fédéral, a des conséquences graves pour un grand nombre de ceux qui emploient des ouvriers dans la Colombie Anglaise. Le fait qu'en vertu de leurs chartes certaines compagnies n'ont pas reçu permission d'employer des Japonais et des Chinois empêche absolument celles-ci d'obtenir des capitaux en Angleterre avant le règlement de cette matière.

J'aimerais que le très honorable ministre obtienne aussitôt que possible l'opinion du ministre de la Justice ou celle du conseil de son gouvernement quant à l'opportunité d'acquiescer à ces bills ou des les désavouer.

Je dois dire que je suis moi-même fortement favorable à la restriction de cette immigration japonaise. Les Japonais, puis-je dire au début, sont de beaucoup supérieurs aux Chinois sous bien des rapports. Ils constituent une meilleure immigration, si tant est que cette immigration peut être meilleure, parce qu'ils sont d'une classe supérieure. Ils font plus usage de nos marchandises, ils ont plus notre manière de se vêtir, ils s'assimilent beaucoup plus à notre population que les Chinois. Mais la difficulté est qu'ils viennent dans le pays en tant qu'indigents, sinon comme serfs et esclaves, et qu'ils sont disposés à louer leurs services moyennant une simple pitance relativement à toutes sortes de travaux où ils font concurrence aux ouvriers de race blanche. Eh bien ! à mon avis et à celui des septhuitième, au moins, de la population de la Colombie Anglaise, cette immigration constitue une grande menace pour le bien-être et la prospérité, dans tous les cas, des classes ouvrières du Canada.

Naturellement, je sais que le gouvernement impérial a jugé à propos de repousser toute mesure restrictive, et je suppose que sa conduite rend impossible l'exclusion de ces Japonais. Je regrette moi-même que le gouvernement soit obligé d'apposer son véto à ces statuts. Je sais qu'en notre qualité de bon sujets anglais, de membres de l'Empire Britannique, nous devons nous incliner devant l'autorité supérieure de l'Angleterre ; et je suppose que les autorités impériales se sont inspirées des meilleurs intérêts de l'Empire en agissant comme elles l'ont fait. Mais je dois le dire, j'espère sincèrement pouvoir encore trouver le moyen d'endiguer la marée de cette immigration, marée dont nous devons craindre, j'en suis convaincu, de plus en plus le débordement considérable et rapide, vu les communications faciles du Japon avec ce pays.

Non seulement les ouvriers canadiens ont à craindre ce genre d'immigration, mais encore nos manufacturiers et nos marchands. Les deux races asiatiques de l'autre côté du Pacifique, c'est-à-dire, des Chinois et surtout des Japonais, ont depuis deux ou trois ans senti pleinement la nécessité qu'il y a pour elles de rivaliser avec les nations plus avancées ; et grâce à l'habileté des individus de ces races, car il n'y a pas à douter qu'ils sont habiles, grâce aux faibles gages, aux gages confinant au dénument, pour lesquels ils sont disposés à travailler, elles deviendront de terribles rivales de la race blanche sur ce continent, si l'on n'adopte des moyens pour annihiler cette concurrence.

M. l'Orateur, il y a un autre danger, et à mon avis, un danger encore plus grand que celui dont les Japonais nous menaçaient, c'est celui du "spectre jaune" comme on l'a appelé, c'est-à-dire, de la race chinoise, dont plus de 400,000,000 de membres vivent vis-à-vis de notre littoral, de l'autre côté du Pacifique. Pendant des années, une nuée des membres de cette race s'est déversée de la Chine sur notre pays. Ces gens-là viennent ici pour prendre la place, à mon avis, des gens de notre chair et de notre sang.

Eh bien ! peut-être la Chambre s'est-elle fatiguée d'entendre parler de cette question chinoise.

M. GIBSON : Ecoutez ! écoutez !

M. PRIOR : Je pense que les honorables députés qui font entendre cette exclamation n'en savent pas sur cette question autant que moi ou d'autres de la Colombie Anglaise.

Une VOIX : Nous sommes las d'en entendre parler.

M. PRIOR : Cela n'empêchera pas les députés de la Colombie Anglaise de continuer à soulever cette question d'année en année.

M. SUTHERLAND : Vous n'aviez pas tant d'ardeur lorsque vous faisiez partie du gouvernement.

M. PRIOR : Je vous demande pardon. Si l'honorable député consulte les " Débats ", il verra que lorsque les membres de la gauche siégeaient à la droite, j'ai absolument parlé comme je vais le faire maintenant—non pas peut-être dans les mêmes termes, mais dans le même sens—et comme j'ai parlé sur tous les hustings de la Colombie Anglaise, lorsque j'ei eu occasion d'en parler.

Eh bien ! M. l'Orateur, ce sujet est soumis à la Chambre depuis au moins 25 ans. Il a été soulevé par tous les députés par lesquels la Colombie Anglaise s'est fait représenter en cette Chambre : M. De Cosmos, M. Roscoe, M. Bunster, M. Gordon, M. Shakespeare et M. Baker, tous, nous nous sommes levés en cette Chambre pour exprimer les mêmes opinions que celles que j'exprime aujourd'hui.

En 1878, M. Bunster, le député de Nanaïmo, a amusé quelque peu la Chambre en y proposant une motion que je vais lire, vu, j'ose le dire, que beaucoup de membres de cette Chambre n'en ont jamais entendu parler. Voici cette motion proposée le 18 mars 1878 :

Que le gouvernement insère une clause dans chaque contrat concernant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, statuant que nul dont la longueur des cheveux sera de plus de cinq pouces et demi ne sera considéré apte à être employé aux travaux de ce chemin non plus qu'à obtenir quelque entreprise concernant le dit chemin, par ou les ingénieurs, ou les employés ou toute autre personne ainsi engagée sur le dit chemin de fer, sous peine d'une amende de $100 pour la première offense, et de pas plus de $1,000 pour la seconde offense, ou d'un emprisonnement de trois mois pour la première offense, et de pas plus de douze mois pour la seconde offense.

Eh bien ! M. l'Orateur, l'honorable député a présenté cette motion parce que, je le sais, il désirait sincèrement tenir les Chinois en dehors de la Colombie Anglaise. Il se produisit encore quelque hilarité en cette Chambre, lorsque M. Mackenzie, répondant aux proposeurs de cette motion, signala que celui-ci, ainsi que l'honorable député de Caribou, seraient tous deux empêchés, pensait-il, d'entreprendre des travaux concernant le chemin de fer, vu que la coupe de leurs cheveux n'était pas du genre le plus court.

Mais sérieusement, ce sujet, concernant l'immigration chinoise et japonaise en est un qui rejette dans l'ombre tous les autres qu'on peut soumettre au parlement, pour ce qui concerne la population de la Colombie Anglaise.

La chose regarde surtout, naturellement, le pauvre ouvrier, ainsi que les mineurs. Je ne dirai pas d'eux ce qu'on a dit des sauvages, c'est-à-dire que le sauvage n'est bon qu'après sa mort, mais cela s'applique presque à la race chinoise. Il y a, je dois l'admettre, quelques bons Chinois, honnêtes, propres, bien élevés, habiles aux affaires et aptes à faire de l'argent, mais ils sont en petit nombre. Ce n'est pas de ceux-ci que je parle aujourd'hui, mais des ouvriers, c'est-à-dire de ceux qui ne sont rien de plus que des serfs et des esclaves, importés ici par troupeaux, possédés par des sociétés chinoises et livrés aux entrepreneurs moyennant certaines sommes d'argent de la valeur desquelles ces gens-là n'ont aucune idée et dont ils ne voient jamais la couleur.

Je sais qu'un grand nombre de gens à la Colombie Anglaise, au nombre desquelles je me trouve moi-même, emploient des domestiques chinois. J'ai un cuisinier chinois à mon service, et l'on a dit : " Si vous objectez tant aux Chinois, pourquoi les employez-vous ?" La raison en est qu'il est impossible d'avoir autre chose à la Colombie Anglaise.

M. GIBSON : Faites-vous votre propre cuisine ?

M. PRIOR : Si l'honorable député veut me poser une question, je serai très heureux d'y répondre.

M. COWAN : Vous semblez vous trouver assez bien grâce à ce cuisinier.

M. PRIOR : Oui, je pense, comme je me trouve bien partout.

La question des servantes à la Colombie Anglaise est telle, qu'il est impossible d'en obtenir de race blanche. Comme le " Times ", de Victoria, l'a signalé dans un article de rédaction, il y a quelques semaines, il est nécessaire que nous essayions de faire envoyer au Canada, et surtout à la côte du Pacifique, par quelque société d'Angleterre ou d'ailleurs, des filles destinées à entrer au service domestique des familles. L'idée semble là répandue parmi les filles, qu'il vaut beaucoup mieux travailler dans les magasins de modes et dans les manufactures que de se mettre en service.

M. TALBOT : Il en est de même dans tout le Canada.

M. PRIOR : Je le crois, et voilà la difficulté à laquelle il faut faire face. S'il y avait assez de filles pour accomplir le service domestique, très peu de gens emploieraient des Chinois à la Colombie Anglaise. Mais, en somme, la difficulté est que les Chinois constituent une classe d'être humains inférieure à la population de race blanche.

Ils peuvent vivre d'une manière dont ne le peut le blanc, et les gages qu'ils seraient disposés à accepter seraient de nature à équivaloir réellement au dénument pour les blancs.

Le sénateur Jones, du Névada, a un jour mentionné une raison pour laquelle le blanc ne peut faire concurrence au Chinois, et il l'a fait si succintement que je citerai ses paroles. Comme il s'était, dit-il, adressé à un ouvrier à ce sujet, voici ce que celui-ci lui aurait répondu :

Bien que mon travail soit très dur, j'y vais d'un cœur léger et je l'exécute volontiers, parce qu'il me permet de supporter ma femme et mes enfants. Je suis en état d'élever mes filles de manière à en faire de bonnes femmes et des mères fidèles, et à procurer à mes fils dans la vie de meilleurs avantages que ceux que je n'y ai eus moi-mêmes. Je contribue de bon cœur au soutien des églises, des institutions charitables et à l'accomplissement des autres objets qui font partie de notre vie quotidienne ; mais, après avoir soutenu ma famille et rempli ces devoirs, il ne me reste pas grand'chose de mes gages lorsque la semaine est terminée.

Qu'en est-il du Chinois ? Celui-ci peut faire autant de travail sous terre que je le puis. Il n'a ni femme ni enfant, il ne remplit aucun des devoirs que j'ai mentionnés. Quarante ou cinquante individus de son espèce peuvent vivre dans une maison pas plus grande que la mienne. Il ne réclame pas une nourriture variée. Il n'a hérité d'aucun goût pour le confort ou pour les plaisirs sociaux. Ce qui le satisfait et le rend heureux, m'inspirerait le dégoût de la vie.

Telle est exactement le point culminant de la question.

Il est impossible pour les blancs de faire concurrence aux Chinois en acceptant les gages dont ceux-ci sont disposés à se contenter. Ces Chinois commencent maintenant à apprendre des métiers. Nous les voyons à la Colombie Anglaise exercer les métiers de charpentier, de cordonnier, de tailleur, et de fait ils s'introduisent dans presque toutes les industries imaginables. Ce sont de très intelligents élèves, ils sont fort imitateurs et industrieux, mais ils n'ont ni femmes ni enfants. Toutes les femmes sont d'une certaine classe : on ne peut pas les appeler des épouses, toutefois des enfants peuvent survenir.

Le Chinois envoie toutes ses économies en Chine. Ses seules dépenses dans la Colombie Anglaise consistent dans l'achat de marchandises chinoises importées directement de la Chine par des marchands chinois. J'ai découpé d'un journal, il y a quelques jours, un interview avec l'inspecteur de la banque des Marchands de Halifax, qui revenait d'un voyage sur la côte du Pacifique. Voici ce qu'il dit :

LA QUESTION CHINOISE.

A ce moment l'inspecteur déplia une feuille volante couverte de caractères chinois, pour faire voir les moyens adoptés par les banques de Vancouver pour s'assurer la clientèle chinoise. A chaque jour fixé pour le départ d'un des steamers du chemin de fer Canadien du Pacifique on peut voir de longues files de Chinois allant de banque en banque pour s'assurer des meilleurs taux pour obtenir une traite sur Hong-Kong ; plusieurs d'entre eux ont des dépôts forts respectables ; mais dès que leurs économies s'élèvent à $1,000 ou plus, ils prennent une traite et c'est ainsi que l'argent canadien s'en va en Chine.

On dira peut-être que si ces Chinois sont travaillants et industrieux on devrait leur permettre de venir dans le pays. Ceux qui viennent ici pour faire de l'argent et ne dépensent pas un sou dans le pays, sont un fléau pour le pays.

Ils ne se mêlent jamais à la population blanche. Il faut qu'une femme descende bien bas avant de songer à épouser un Chinois. Bien plus, les Chinois nous méprisent, et malgré l'idée que nous avons de notre supériorité, ils sont convaincus qu'ils appartiennent à une plus haute civilisation ; ils nous méprisent et se montrent de plus en plus disposés à violer les lois du pays.

Je ne vois pas d'autre moyen qu'une loi fédérale pour faire cesser cette immigration, et c'est aussi l'opinion générale dans la Colombie Anglaise. Je considère que le moyen le plus pratique pour arriver à ce résultat est d'élever la taxe, par tête, sur chaque Chinois qui entre dans le pays. Je demande donc au gouvernement, comme l'ont fait mes collègues de la Colombie Anglaise et comme nous continuerons à le faire, d'augmenter d'une manière appréciable la taxe sur les Chinois immigrants, comme on l'a fait en Australie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Ce que vient de dire l'honorable député de Victoria (M. Prior) ne s'applique, je crois, qu'aux Chinois ?

M. PRIOR : Certainement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A propos de la taxe per capita, aussi ?

M. PRIOR : Oui. Je voudrais savoir de l'honorable premier ministre, s'il ne pourrait pas d'ici à quelques jours, nous faire connaître la politique du gouvernement sur cette question. Je crois me rappeler qu'il nous a promis de nous la faire connaître bientôt, et dans le cas où il aurait décidé de ne pas augmenter la taxe, je lui demande avec instance, s'il en est encore temps, de revenir sur sa décision et d'adopter le seul moyen d'empêcher les Chionois de venir dans le pays.

La raison que l'on donne, que sans l'immigration chinoise, la main d'œuvre à bon marché serait trop rare, n'en est pas une, car il y a actuellement dans la Colombie Anglaise assez de Chinois, pour fournir toute la main-d'œuvre nécessaire. Je veux que les Chinois qui sont déjà dans la province soient traités avec justice, mais il y en a assez actuellement et il faudrait empêcher les autres de venir. En parcourant les " Dé-

bats" de 1882, on constate que sir John Macdonald, répondant à M. DeCosmos, sur cette question de l'immigration chinoise, disait :

Les Chinois n'amènent pas de femmes dans la Colombie Anglaise, avec eux, et par conséquent, il n'est guère probable qu'ils deviennent des colons permanents.

Nous savons tous qu'ils n'amènent pas de femmes avec eux, et malgré tout, ils sont là et ils prennent la place des ouvriers de race blanche, et cela fait voir qu'un homme perspicace comme l'était sir John Macdonald, se trompe quelquefois dans ses conjectures. Voici ce qu'il ajoutait :

Chaque fois qu'une difficulté matérielle surgit, il est parfaitement du ressort de la législature de la faire disparaître, et cela par les moyens employés, après de longues années d'expérience, par les Etats-Unis et les colonies australiennes. Actuellement, tout ouvrier de race blanche peut trouver de l'ouvrage, à des prix raisonnables, dans la Colombie Anglaise.

C'est ce qui a été fait. A différentes reprises la législature provinciale a mis des dispositions anti-chinoises et anti-japonaises dans ses statuts, mais, comme nous le savons tous, le gouvernement fédéral a toujours apposé son veto. Pour bien faire voir qu'il n'avait pas confiance dans la main-d'œuvre chinoise, autrement que pour construire un chemin de fer et s'en débarrasser ensuite, sir John Macdonald, dans le même discours, disait :

Si la nécessité temporaire avait cessé d'exister et si le chemin de fer transcontinental était terminé, de manière à nous permettre d'envoyer des colons et des ouvriers européens dans la Colombie Anglaise, il serait parfaitement juste de contribuer, dans des limites raisonnables, à empêcher l'établissement dans ce pays des Mongols, des Chinois ou des Japonais.

Bien que sir John Macdonald fut d'opinion qu'on dût les employer à la construction du chemin de fer parce qu'il n'y avait pas assez d'ouvriers blancs dans la Colombie Anglaise, il prétendait qu'après cette entreprise terminée, il ne fallait pas leur donner d'emploi permanent dans le pays, mais s'en débarrasser.

M. Rochester, un autre député, prît la parole sur la même question et dit :

J'ignore quelles sont les difficultés soulevées par la main-d'œuvre chinoise dans la Colombie Anglaise, mais je sais que la population d'Ontario serait heureuse d'avoir de la main-d'œuvre chinoise ou autre.

Cette opinion que M. Rochester émettait alors n'est pas partagée par la population d'Ontario d'aujourd'hui, s'il faut en juger par les nombreuses pétitions que les unions ouvrières et autres associations d'Ontario ont présentées au gouvernement et à cette Chambre, concernant l'immigration chinoise.

En 1878, l'honorable Alexander Mackenzie, parlant sur la résolution de M. Bunster, disait :

J'espère que l'honorable député ne s'attend pas à ce que cette résolution soit votée par la Chambre. Elle est sans précédent dans sa nature, comme sans précédent dans son esprit, et en contradiction avec les lois de tolérance qui offrent de l'emploi et un asile à tous ceux qui viennent dans ce pays, sans qu'il soit tenu compte du teint, des cheveux ou de quoi que ce soit.

Je ne prétends pas dire que nous ne devons pas offrir un asile aux malheureux, mais notre premier devoir est envers nous-mêmes et nos enfants. Et ce devoir nous ne le remplissons pas en permettant aux Chinois et aux Japonais de venir faire concurrence aux ouvriers canadiens. Il n'y a plus l'excuse de la main-d'œuvre à bon marché, puisque nous avons constaté tout dernièrement qu'on peut avoir de bons et honnêtes ouvriers canadiens pour 98 cents par jour, comme cantonniers. Je ne crois pas qu'on puisse désirer une main-d'œuvre à meilleur marché que celle-là.

On a prétendu aussi que les ouvriers ne peuvent pas être hostiles à l'immigration chinoise, puisqu'ils emploient les Chinois, eux-mêmes. Mais quand un homme a une entreprise à exécuter, si la main-d'œuvre est abondante et à bon marché, s'il peut avoir des ouvriers pour 75 cents ou $1 par jour, il n'est que naturel que 99 sur 100 se prévalent de cet avantage, et partant la seule manière de rendre justice à nos propres ouvriers, c'est déloigner du pays cette main-d'œuvre à bon marché.

Pour moi le Chinois est un cancer qui ronge les organes de l'ouvrier canadien, mais avec cette différence : la science médicale n'a pas encore trouvé de remède pour le cancer qui dévore les chairs tandis que le cancer chinois peut être enlevé si le gouvernement veut imposer sur l'immigration chinoise une taxe assez élevée pour la faire cesser.

Il n'y a pas que la Colombie Anglaise qui soit intéressée dans cette question, car aussi certainement que le soleil nous éclaire, l'immigration chinoise envahira tout le pays. Nous en voyons déjà l'avant garde à Toronto, à Montréal et dans les autres villes, où elle a établi ses buanderies et qu'on ne prétende pas que ces Chinois ne sont pas civilisés, car hier encore, j'en ai rencontré un à bicyclette sur la rue Rideau.

M. DAVIS : Alors, il avait dû acheter la bicyclette.

M. PRIOR : Il l'avait peut-être volé, pour ce que j'en sais. Je suis convaincu que si l'immigration chinoise et japonaise n'est pas enrayée d'une manière ou d'une autre, ces gens finiront par chasser les ouvriers canadiens. C'est pourquoi je signale au gouvernement l'urgence d'une législation restrictive, et tant que cela n'aura pas été fait le gouvernement peut être certain que

cette question sera agitée devant le parlement, par tous les représentants de la Colombie Anglaise.

Il vient virtuellement au Canada une autre classe d'émigrants que je considère aussi préjudiciable au bien être de notre population, que celle des Chinois et des Japonais. Le pire de l'affaire, c'est que ces gens ne viennent pas ici de leur plein gré, mais avec l'aide du gouvernement. Je veux parler des Galiciens et des Doukhobortses.

M. DAVIS : L'honorable député n'a jamais vu un Doukhobortse de sa vie.

M. PRIOR : Mon honorable ami est un peu trop pressé. J'allais dire que je n'ai jamais rencontré un Doukhobortse ni un Galicien, mais j'ai beaucoup entendu parler d'eux par ceux qui ont visité leur pays et qui parlent leur langue. Je ne veux pas être injuste envers qui que ce soit, tout pauvre, ou ignorant qu'il puisse être, mais il faut bien que je m'en rapporte à ma propre raison et aux opinions de ceux de mes amis qui connaissent ces gens intimement.

L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) a cru faire un bon coup en disant que je n'ai jamais vu un Doukhobortse ; mais, je crois que son collègue, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) en a des centaines dans sa division et je suis convaincu qu'il appuiera tout ce que je dis en ce moment. Quelques-uns des renseignements que je possède, me viennent d'un homme bien connu dans la tribune des journalistes, le capitaine Clyde Philips Walley, qui a vécu plusieurs années en Russie, et qui a voyagé parmi les Galiciens et les Doukhobortses, qui parle leur langue et qui a souvent écrit sur leur compte. Il est bien connu comme écrivain et c'est un des publicistes les plus patriotes de l'empire britannique ; nous pouvons dons nous fier à ce qu'il dit de ces gens-là. J'ai aussi des renseignements venant d'autres sources.

Or, je suppose que le but que se propose le gouvernement est de peupler le Canada des races les meilleures, les plus braves, les plus intelligents, qu'il y ait sous le soleil. Depuis que le Canada existe, sa population s'est recrutée parmi les nations braves et intelligentes. Les premiers colons, les Canadiens-français ont fondé le pays au milieu des plus grands dangers et ils sont encore prêts à voler aux extrémités du monde pour la défense de l'empire. Les Canadiens-français ont fait preuve de la plus grande loyauté envers la couronne d'Angleterre, et je demande au gouvernement pourquoi il ne fait pas venir plus de Français dans le pays, plutôt que d'y faire venir des Galiciens et des Doukhobortses.

Je voyais dans un journal ce matin qu'un écrivain dont j'oublie le nom demande pourquoi la France ne coloniserait-elle pas au Canada, comme elle colonise ailleurs.

Nous préférerions avoir quelques-uns de ces colons français au lieu de ceux qui nous arrivent aujourd'hui. Notre but doit être de peupler le Canada de gens qui ont le désir et le courage de contribuer à la grandeur de l'Empire et d'en perpétuer les institutions. Nous voulons des gens habitués à respecter les lois de leur pays, pour qu'ils respectent celles du Canada ; nous voulons des gens avec lesquels nos enfants pourront se lier et s'associer.

Trouve-t-on ces qualités chez les Doukhobortses et les Galiciens ? A mon sens, ces deux races sont loin de répondre à ce que nous désirons. Je crois qu'elles sont physiquement fortes ; mais est-ce tout ce qu'on doit exiger d'elles ? Nous voulons plus que cela. L'honorable député de Montréal-ouest (M. Roddick) nous a dit l'autre jour qu'elles sont plus sujettes à la tuberculose que toutes les autres races du globe. Si j'ai bien compris, il prétend que 10 pour 100 sont atteints de tuberculose dans leur pays. Quant à la force physique, elle se rencontre chez les races les plus basses de l'humanité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'est pas un argument contre ces immigrants.

M. PRIOR : L'honorable ministre prétend que cela n'est pas un argument, mais je dis que le gouvernement doit exiger autre chose que la force physique, chez les colons qu'il attire dans le pays.

Voyons ce que disent d'eux les journaux publiés dans les localités où ils sont allés s'établir. A la dernière réunion des Méthodistes du district d'Edmonton, composé de tous les ministres et prédicateurs méthodistes du district et d'un nombre égal de laïques la résolution suivante a été adoptée pour être envoyée à la conférence méthodiste du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest qui siège actuellement à Winnipeg :

Que le district d'Edmonton est d'opinion que l'immigration d'un élément étranger comme celui que représentent les Galiciens, est déplorable. Ils ne sont, en aucune manière, une classe de colons désirable, et venant ici en aussi grand nombre ils menacent nos intérêts sociaux, politiques et religieux. Notre opinion est d'autant plus formelle sur ce point, qu'il serait possible de peupler le pays avec des immigrants beaucoup plus désirables ; il est en conséquence résolu qu'un mémoire soit adressé à la Conférence pour qu'elle proteste vigoureusement auprès du gouvernement contre une semblable immigration.

La même opinion a été exprimée par le Rev. Dr. Robertson, le surintendant presbytérien des Missions du Nord-Ouest, lors de son récent voyage dans l'Ontario. Je dois dire que lorsque cette résolution a été adoptée, il y avait dans la salle un chaud partisan du gouvernement, qui a cherché à la faire renvoyer à six mois ; mais il a manqué son coup et le mémoire a été envoyé. Voici maintenant ce que dit le " Neepawa Press ", un journal libéral :

On met les Galiciens sur la liste, qu'ils soient ou non compétents à servir comme électeurs.

Cela doit fournir des réflexions agréables aux citoyens anglais et canadiens, que les commis de Greenway ont défranchisés par lots, qu'on empêche d'avoir leur mot à dire dans le gouvernement de leur pays, quand ils voient que le droit dont ils ont été privés est libéralement et illégalement accordé à ces étrangers ignorants.

Cela doit être également agréable à ces citoyens libres du pays qui ont réussi à faire mettre leurs noms sur les listes, de constater que leur vote peut être annulé par les votes de ces étrangers illégalement mis sur les listes, qui, outre qu'ils doivent allégeance à un autre pays, ne connaissent rien de notre constitution, ni de nos lois et qui voteront dans le sens que leur indiqueront les employés du gouvernement qui les a importés et nourris et qui leur accorde des privilèges qui sont refusés aux Anglais et aux Canadiens.

D'après cet écrit, les citoyens de cette partie du pays redoutent de voir ces gens devenir électeurs sans connaître la constitution du pays, ni nos lois. En temps électoral, ils seront prêts à tout faire pour celui qui s'engagera à accomplir leurs désirs. Le journal "West", de Régina, disait le 15 juin dernier :

Le gouvernement a assurément reçu assez de preuves pour savoir que l'immigration qui se fait actuellement est très préjudiciable à la population du Nord-Ouest. Si nous ne lui avons pas donné assez de preuves pour l'en convaincre, nous devons renoncer à tout espoir d'y réussir, car il est impossible d'obtenir plus d'une minorité dans toute la population du Nord-Ouest pour condamner l'immigration des Galiciens et des Doukhobortses.

Les libéraux du Nord-Ouest—à l'exception des fonctionnaires et des rédacteurs de journaux payés pour défendre le gouvernement—sont aussi fortement opposés à cette importation en gros d'étrangers, que les conservateurs.

Il est impossible de trouver un libéral indépendant qui ne condamne pas ce que fait le gouvernement en ce moment. Même les députés libéraux s'élèvent vigoureusement contre cette politique.

Les méthodistes d'Alberta-nord, sont les derniers qui sont venus dénoncer les méthodes de Sifton.

Les résolutions qu'ils ont adoptées sont justes au point et complètement exemptes de tout esprit de parti. C'est une pure et simple condamnation de la conduite du gouvernement pour qu'il enlève les Galiciens de ce district dont ils sont le fléau et dont ils retardent les progrès.

C'est partout la même chose ; les colons de langue anglaise sont alarmés, et ils ont raison de l'être. Ils entrevoient les plus grands dangers pour l'avenir, et ils protestent sans relâche ; en effet, loin de s'apaiser par suite d'une connaissance plus intime avec ces étrangers, l'opposition que soulève leur présence semble aller grandissante.

Je passe maintenant à un journal publié, je crois, par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) qui appuie le gouvernement, en presque toute chose, mais assurément pas à l'égard de cette immigration. Il l'a toujours combattue, et vivant au milieu d'eux, il connaît la question. Le 2 février son journal publiait une lettre signée "Saxon" qui disait :

Monsieur,—Il est impossible de féliciter Alberta-nord au sujet de la statistique de l'immigration de l'an dernier. Une aussi forte proportion de Galiciens et autres races qui ne connaissent rien d'institutions libres comme les nôtres, peut devenir un jour une menace séfieuse pour la société. Pour des gens tirés inopinément de l'état de demi-esclavage dans lequel ils ont toujours vécu, la liberté est apte à dégénérer en licence. Si notre population doit maintenir son niveau élevé de civilisation britannique, avec tout ce que cela implique relativement à l'ordre et la loi, et les aptitudes au gouvernement autonome, il est absolument nécessaire que nous recevions une plus forte proportion d'immigration du Royaume-Uni.

Le 30 mars, je trouve un article de fond intitulé "Immigration", dans lequel je lis :

De temps à autre le " Bulletin " a cherché à faire valoir la cause du citoyen-colon. M. Oliver a fait la même chose dans la Chambre des Communes et ailleurs, et pour cela, le journal de l'ouest s'est fait l'organe du monopole de l'est et, sous la défroque du libéralisme, l'attaque à tout propos et hors de propos, soit qu'il appui ou qu'il combatte le gouvernement dont il est le champion.

Cette invasion de l'ouest par des gens qui ne connaissent rien de droits que confère le titre de citoyen est une grave question pour nous et pour tout le Canada. On dit que les étrangers finiront par s'assimiler aux colons de langue anglaise ; cela est possible en partie et avec beaucoup de temps ; mais en attendant, ce travail d'assimilation est un retard et un fardeau pour ceux avec lesquels on veut les assimiler. Dans le pays d'où ils viennent, ils ont résisté à l'assimilation pendant plusieurs générations. Sur quoi nous basons-nous pour prédire leur rapide assimilation ici, quand on les établit par groupes assez nombreux pour leur assurer tous les moyens de perpétuer leur ancienne manière de vivre ? Cette question est vitale pour la nation canadienne ; elle s'attaque à la base même de l'édifice national, et c'est parce qu'il en saisit l'importance à tous les points de vue que le " Bulletin " a traité cette question dans le sens de vue que le " Bulletin " a traité cette question dans le sens qu'il l'a fait, et continuera à le faire.

M. CLARKE : A qui cela s'adresse-t-il ?

M. PRIOR : Aux Galiciens et aux Doukhobortses qui sont établis dans le voisinage d'Edmonton.

Le 8 juin, il y a un autre article sur l' "Immigration ". Il est passablement long, mais je crois devoir le lire, car il est très important :

Les lecteurs du " Bulletin " se rappellent que de temps à autre, ce journal a cru de son devoir de signaler la fausse politique du gouvernement et les mauvais effets de cette politique, au point de vue de ce district, et celui des colons qui l'habitent.

Pour cela, il a été violemment pris à parti par de prétendus organes du gouvernement et discrédité, autant que possible, dans les rapports des fonctionnaires. Mais ce que le " Bulletin " qui était sur les lieux, a vu il y a un an, et que les autres, qui étaient éloignés, n'ont pas vu, et par conséquent n'ont pas cru, est devenu d'une constation plus facile, maintenant que cette immigration qu'il combattait a pris d'assez grandes proportions pour attirer l'attention, et on constate, un peu malgré soi, que les choses sont telles que rapportées par le " Bulletin." Le départ de deux ou trois mille Galiciens de Hambourg pour le Canada, et la nouvelle que 50,000 devaient les suivre, étaient des événements trop importants pour être ignorés.

Certains organes du parti, ont en conséquence commenté l'affaire d'une manière assez acerbe. Il convient surtout de mentionner le " Globe " de Toronto et le " Witness," de Montréal. Voici ce que dit le " Globe " :

L'arrivée de Galiciens et de Doukhobortses en nombre considérable, dans ce pays a donné lieu à des polémiques dans lesquelles on s'est demandé si nous ne sommes pas exposés aux inconvénients dont nos voisins ont eu à souffrir dans leus tentatives de s'assimiler les populations étrangères. Dans certains cas, aux Etats-Unis on a objecté à la manière dont vivaient ces étrangers, leur insouciance du confort, et leur manque de désir d'améliorer leur sort, toutes choses qui sont autant de forces civilisatrices. Si un nombre considérable de gens, dit-on, sont satisfaits de vivre dans l'abjection et l'ignorance, ils tendent à abaisser le taux des gages dans les diverses occupations.

A cela quelques-uns ont répondu ; oui, si ces immigrants ne sont pas de nature à faire de bons citoyens, s'ils se forment en colonie, s'ils s'entêtent à conserver leur langue et leurs habitudes, et surtout s'ils se proposent de retourner dans leur pays dès qu'ils auront amassé un peu d'argent.

Un ouvrage récent sur le gouvernement des villes aux Etats-Unis dit que la naturalisation des étrangers pour en faire des électeurs dès leur arrivée a été une grande source de corruption dans les villes. ——

Quoiqu'il en soit, on ne peut pas nier qu'il est sage d'être prudent dans le choix des immigrants, et l'adoption des moyens de les assimiler et d'en faire de bons citoyens. Il convient d'étudier soigneusement dans quel délai on doit leur permettre de devenir électeurs. Leur donner le droit de voter avant qu'ils comprennent le jeu de nos institutions serait leur faire du tort à eux-mêmes et au pays en général.

——— Après cet hommage rendu à la vérité, le " Globe " devait nécessairement rester fidèle à sa réputation en disant que les objections qu'il vient de signaler ne s'appliquent qu'aux immigrants qui s'établissent dans les villes et que les lois de naturalisation actuelles qui exigent une résidence de trois ans, avant d'être électeurs, sont une protection suffisante.

* * * * * *

Le " Witness," de Montréal, étant plus honnête que le " Globe " s'exprime plus ouvertement. Il intitule son article " Les hordes de l'Europe " et dit :

" On parle de missions étrangères ! D'après les apparences, avant un an, le Canada aura, sur son propre territoire un travail de missionnaire, cent fois plus difficile que tous ceux qu'il a déjà fait ; il lui faudra entreprendre de canadianiser les hordes continentales qu'on déverse sur ses rives en nombre suffisant pour affecter la richesse de son domaine public, et influencer son avenir d'une manière sérieuse.

" Nous devons rendre grâce au ciel que cette inondation qui nous menaçait depuis si longtemps n'ait pas fait plus de ravage——

" Mais les émigrants qui nous arrivent ne sont pas tous des Doukhobortses et des Finlandais, et il y a tout lieu de redouter une immigration en masse des paysans demi-civilisés de la Pologne, de la Hongrie et de la Russie. Les divers chemins de fer sont prêts à recevoir ces gens et à les transporter dans l'ouest où ils pourront, si on le leur permet, former des colonies nombreuses. Il est de la plus grande importance d'empêcher cela, car ceux qui ont parcouru le pays d'où viennent ces gens-là, peuvent nous dire ce que serait une nouvelle Galicie au sein du Canada.

M. PRIOR.

" Une compagnie de chemin de fer qui tire de grands avantages du transport des émigrants et qui voit cette immigration augmenter la valeur de ses terres dans le Nord-Ouest, envisage ce mouvement de la façon la plus optimiste possible, et nous assure que les conditions de l'existence en Amérique feront de ces gens de bons citoyens canadiens."

Cette citation démontre que même les journaux qui appuient le gouvernement voient un danger dans ce courant d'immigration que l'on attire dans notre pays. Des hommes en qui j'ai parfaitement confiance m'affirment que ces gens manquent de loyauté, de patriotisme et de propreté, et de tous les principes qui peuvent faire de bons citoyens. Je demanderai si l'éducation qu'ils ont reçue peut nous faire espérer qu'ils se soumettront à nos lois et à nos usages ? Est-ce que leurs ancêtres étaient pénétrés du respect des lois ? J'ai bien peur que personne ne puisse me répondre. Ont-ils jamais consenti à combattre pour leur patrie et pour leur religion ?

On me dit que la religion de ces Doukhobortses leur défend de combattre pour quelque cause que ce soit, et on me dit, en outre, que, pour induire ces gens à venir ici, le gouvernement a dû adopter un arrêté du conseil les exemptant du service militaire. Je ne sais si la chose est vraie ou non, mais si elle est fausse, je sais que certains membres de la gauche me le diront. Dans tous les cas, si le gouvernement a agi de cette façon, c'est une honte pour le parlement du Canada.

Je n'irai pas aussi loin au sujet des Doukhobortses, mais je dis que les Galiciens vivent dans des conditions qui sont presque inconnues même des Chinois. Les gens qui ont vécu dans leur voisinage pendant quelque temps, me disent que leur manière de vivre est celle des animaux. Les Doukhobortses, par scrupules religieux, ne portent pas d'enfants. Ils ne portent ni armes ni enfants, et ils considèrent cette abstention comme leur plus haute vertu. Ils n'ont aucune idée de ce que nous appelons la pudeur de la vie domestique. Il n'y a pas longtemps, nous avons lu dans les journaux de Winnipeg qu'un de ces immigrants avait vendu sa femme sans en faire un secret, et sans même se douter qu'il avait mal fait.

Ces Galiciens ont, en outre, commis plusieurs meurtres dans des circonstances révoltantes. Pas plus tard que l'autre jour, j'ai lu qu'une femme avait été presque battue à mort par son mari qui lui avait lié les mains et les pieds. Je sais que des blancs se rendent quelquefois coupables de voies de fait d'une grande brutalité, mais ces gens-là méritent la palme sous ce rapport. Ils n'ont jamais prouvé, dans leur pays natal, la Russie, qu'ils étaient économes et capables de gagner leur vie sur les terres où ils étaient établis. On me dit que les terres sur lesquelles plusieurs d'entre eux vivaient avant de venir ici sont même meilleures que nos terres du Nord-

Ouest, et que le climat du territoire qu'ils habitaient est aussi bon, et peut-être meilleur que le nôtre. Cependant, malgré ces avantages, ils se sont réfugiés dans les villes et sont loin d'être devenus de bons citoyens.

Voilà les renseignements que j'ai reçus ; je ne sais s'ils sont exacts ou non ; le ministre de l'Intérieur pourra sans doute nous dire ce qui en est, car il doit s'être soigneusement renseigné sur ces gens-là avant de les inviter à venir s'établir dans notre pays.

Comment peut-on s'attendre à nous voir accueillir ces gens-là à bras ouverts ? Nous n'avons rien de commun avec eux. Ils ne peuvent s'assimiler à nous, et les colons qui vivent dans leur voisinage disent qu'ils ne veulent pas laisser leurs enfants en contact avec ces nouveaux venus. Est-il probable que ce gens-là deviendront de bons citoyens et contribueront à la prospérité de l'Empire britannique ? S'ils ne veulent pas combattre, sont-ce des hommes qui, au moment du danger,—j'espère que cette heure ne sonnera jamais,—prendront les armes pour faire face aux ennemis de l'Empire, comme le fera tout anglo-saxon, si jamais l'occasion se présente.

Je ne crois pas qu'il soit de bonne politique d'inonder le territoire de ces gens-là, simplement pour grossir la population. Il serait bien préférable de moins se hâter et de nous protéger contre cette immigration peu enviable. Il serait mieux, tout bien pesé, d'adopter une politique restrictive que de faire venir ces gens-là. Je ne crois pas que le gouvernement fasse son devoir en favorisant cette immigration. Je ne crois pas qu'il soit juste de payer $5 par tête pour des hommes et des femmes de cette classe, et $1.75 seulement pour les immigrants des Iles Britanniques.

Les Etats-Unis savent à quoi s'en tenir sur une semblable immigration, et je crois que tout homme bien renseigné sur la matière dans la république voisine, vous dira qu'on ne veut plus de ces gens-là qui sont une menace aux institutions démocratiques. Les Chinois, à mon avis, sont assez mauvais, et on devrait les taxer, comme je l'ai dit auparavant ; mais, je ne crois pas qu'ils soient pires que les Galiciens qui émigrent aujourd'hui au Nord-Ouest.

C'est bien beau pour le ministre de l'Intérieur de se vanter du grand nombre d'émigrants qu'il a amenés dans le pays, depuis son entrée en fonctions ; et de nous dire comment il a rempli le Manitoba et le Nord-Ouest ; c'est bien beau pour les grandes compagnies de chemin de fer et de navigation de transporter ces gens et en tirer un grand profit ; mais je ne crois pas que le cultivateur et l'artisan canadien voit la chose du même œil.

Cette immigration considérable aura l'effet d'abaisser le niveau moral des Canadiens qui viendront en contact avec ces gens-là. Nous donnons aujourd'hui à nos enfants une éducation que nos pères et nos grands-pères n'auraient jamais rêvée ; nous donnons à chaque garçon et à chaque fille, quels que soient les moyens des parents, une instruction supérieure. L'éducation ainsi donnée impose à ceux qui la reçoivent certaines conditions d'existence, et ils ne pourront pas certainement vivre comme ces immigrants. Nous faisons des efforts pour élever le niveau social, et nous ne devrions pas l'abaisser en amenant ici des gens qui travailleront pour 50 ou 25 cents par jour et se croiront bien payés.

Dans les villes des Etats-Unis il y a un grand nombre de Polonais, de Hongrois, et d'autres émigrés de même classe qui vivent dans des conditions absolument déplorables. Vous entendez parler de ces gens-là toutes les fois que l'on fait une enquête sur le système de la pressuration des ouvriers—de pauvres diables qui vivent dans des caves et reçoivent une pitance qui est à peine suffisante pour les empêcher de mourir de faim. Ils sont sans plaisir, sans espérance et sans but. Je demanderai si c'est une immigration de cette nature qui doit venir faire concurrence à nos compatriotes. Si le gouvernement ne met pas une digue à ce courant, je crois que les résultats seront désastreux pour la prospérité du Manitoba et du Nord-Ouest.

D'après les journaux dont je viens de vous donner des extraits, on permet à ces Doukhobortses et Galiciens de se grouper ensemble. En agissant ainsi, ils perpétueront leur religion et leur habitudes—et je dois dire que quelques-unes de leurs habitudes sont très malpropres—et ne s'assimileront pas longtemps avec le reste de la population. S'il faut faire venir ces gens-là, pour l'amour du ciel, dispersons les ici et là, afin qu'ils puissent changer leur manière de vivre.

On constatera entre autre que ces gens se glisseront graduellement dans les villes, feront concurrence à nos ouvriers et diminueront le salaire de nos artisans et de nos travailleurs. Je suis heureux de dire que, dans la Colombie Anglaise, nos bons Canadiens anglo-saxons, sont en général, très prospères, vivent dans de jolies maisons et ont un peu d'argent dans leur gousset. Mais si on ne met un frein à la fureur de cette immigration chinoise, japonaise, galicienne, de Doukhobortses et d'autres gens de la même classe, je ne sais ce qui arrivera.

J'ai encore un peu de chose à dire sur la matière. J'ai exposé le sujet du mieux que j'ai pu. Je crois que si le gouvernement a assez d'argent pour amener des immigrants dans le pays—et je crois qu'il doit venir en aide à ceux qui veulent venir s'établir ici,—qu'il paie $5 ou $10 par tête pour de bons Anglos-Saxons. Qu'il fasse venir des fruits du vieux terroir. On peut amener beaucoup de ces immigrants en leur offrant des avantages, car il y a, dans la Grande-Bretagne, un grand nombre de districts dont la population est trop considérable et dont les habitants prennent la route des Etats-Unis, de l'Afrique et s'en vont partout, excepté au

Canada. Le gouvernement peut certainement venir en aide à nos frères de la Grande-Bretagne.

Si le gouvernement désire payer $1.75 par tête, qu'il fasse venir des Norvégiens et des Suédois qui font de bons colons. Mais pour l'amour du ciel, qu'on nous délivre des Doukhobortses et des Galiciens. Pourquoi ne pas aider nos jeunes gens des vieilles provinces à aller s'établir dans l'ouest. Il doit y avoir plusieurs jeunes gens qui trouvent trop petites leurs chances de succès sur la terre paternelle, dans Québec, Ontario et les provinces maritimes, et qui s'en vont toujours aux Etats-Unis. Si le gouvernement leur donnait de l'argent et des terres pour s'établir dans le Nord-Ouest, vous pourriez peupler le Nord-Ouest de colons de première classe, au lieu de faire venir des Galiciens. Si le gouvernement adoptait cette politique, avant peu d'années, il verrait que le Canada, au lieu d'être inondé d'étrangers, aurait une population issue de notre chair et de notre sang et serait un pays heureux et prospère, un pays à faire envie au monde civilisé.

M. l'Orateur, je propose maintenant que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE : Si je m'abandonnais à l'inspiration du moment, je consentirais simplement à l'adoption de cette motion d'ajournement et laisserais chacun aller à ses affaires. L'honorable député (M. Prior), bien qu'il ait protesté d'avance contre l'imputation dont on pourrait le charger à ce sujet, a abusé, d'une façon injustifiable des privilèges parlementaires. Il a profité de l'occasion pour chercher à réveiller les plus mauvaises passions qui peuvent dormir dans le cœur de notre population ; mais son appel, j'en suis certain, restera sans écho. En outre, il a violé un règlement bien connu qui prescrit qu'on ne peut proposer un motion d'ajournement, à cette phase de la séance, que dans les cas d'urgence et d'intérêt public——

M. PRIOR : Je dis qu'il y a urgence.

Le PREMIER MINISTRE : Il ne peut y avoir urgence car c'est une question dont le pays s'occupe depuis vingt-cinq ans. Nous sommes au quatrième mois de la session. L'honorable préopinant a eu maintes occasions de soulever cette question toutes les fois que l'on a proposé que la Chambre se forme en comité des voies et moyens. Il s'est abstenu de le faire pour des raisons que je ne connais pas. Et maintenant lorsque la droite et la gauche ont convenu d'étudier des affaires publiques d'un autre ordre, il saisit la Chambre de cette question. Ce n'est pas seulement un abus de privilèges parlementaires, c'est un manque de bonne foi.

Hier soir, avant que la séance fût levée, l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), représentant le chef de l'opposition qui était absent, m'a demandé à quelles affaires la Chambre consacrerait son attention aujourd'hui, et je lui ai répondu que nous nous occuperions du bill concernant la représentation. Il était tacitement entendu entre les deux côtés de la Chambre que nous étudierions cette mesure aujourd'hui. Quoique cela fût convenu et que chacun se fût préparé en conséquence, l'honorable député soulève une question qui n'a pas le moindre caractère d'urgence et dont mon honorable ami, le député de Burrard (M. Maxwell) a saisi la Chambre, il y a plusieurs semaines.

Mais enfin de faire un peu de bruit autour de son nom et se gagner de la popularité, l'honorable préopinant présente cette motion et donne ses vues non seulement sur les questions chinoise et japonaise, mais aussi galicienne et doukhobortsienne. Je dis que c'est là un abus des privilèges parlementaires. Est-ce qu'on ne devrait pas respecter une convention intervenue entre la gauche et la droite ? Lorsqu'on demande au gouvernement quelle mesure il va soumettre à la Chambre et qu'il répond qu'il étudiera une certaine question, est-ce que si un honorable député a l'intention de changer ce programme, il ne doit pas donner avis, afin que——

M. PRIOR : J'ai donné avis à un de vos collègues.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député a peut-être donné avis à un des ministres, mais c'est tout ce qu'il a fait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis dire que l'honorable député m'a envoyé un mot, il y a quelques jours,—je crois que c'est mardi,—pour m'informer qu'il soulèverait cette question. Je dois dire que j'ai su qu'il saisirait la Chambre de cette matière à la première occasion.

M. PRIOR : J'ai dit que je la soulèverais avant l'appel de l'ordre du jour.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Tout député a le droit, lorsqu'on propose que la Chambre se forme en comité des subsides, d'exposer ses plaintes et ses griefs. C'est la règle constitutionnelle, et nous n'avons rien à dire si on s'y conforme. Lorsque nous annonçons que nous proposerons que la Chambre se forme en comité des subsides le jour suivant, nous sommes alors prêts à discuter toutes les motions que l'on peut présenter, et tous les griefs que l'on peut exposer. Mais proposer chaque jour, comme on l'a fait, l'ajournement de la séance, c'est entraver la marche des affaires publiques.

Je conseille à tous les membres de la Chambre de s'unir pour mettre un terme à cet abus et faire observer la véritable règle constitutionnelle qui veut que les griefs s'exposent lorsque le gouvernement demande les subsides. L'honorable préopinant, avant l'appel de l'ordre du jour, présente cette motion, pour discuter quoi ? Une question d'urgence ? Le public discute cette question, comme je l'ai dit, depuis vingt-cinq ans et plus. L'honorable député a discuté

encore une fois la question de l'immigration chinoise et japonaise.

Je n'ai pas l'intention de discuter maintenant l'immigration des Galiciens et des Doukhobortses. Le ministre de l'Intérieur s'occupera de cette question. Je me contenterai de dire à mon honorable ami que j'éprouve une grande sympathie pour les députés de la Colombie Anglaise qui croient qu'une immigration mongolienne n'est pas désirable. La vérité est que la race anglo-saxonne qui s'est toujours montrée une des races les plus tolérantes qui aient jamais habité la surface du globe, éprouve une invincible répugnance pour la race mongole. Il doit y avoir de puissantes raisons pour cela. C'est un fait que nous avons constaté en Australie et en Californie, aussi bien que dans la Colombie Anglaise. Nous voyons que le même sentiment existe dans les "Straits Settlements" et partout où la race mongole a pénétré. Il est peut-être facile de découvrir la cause de ce sentiment, quoique je ne veuille pas étudier cette question aujourd'hui. Je me contente de faire observer que la race anglaise, bien qu'elle soit la plus tolérante de toutes et qu'elle soit toujours prête à faire jouir de ses institutions et de ses libertés toutes les races qui frappent à sa porte, a toujours montré une forte répugnance pour la race mongole. C'est là un sentiment qu'il faut peut-être déplorer, mais avec lequel il faut certainement compter. Je dis immédiatement qu'aucun gouvernement ne peut ignorer ce sentiment, et l'administration entend s'en occuper.

Ce n'est pas la première fois que l'attention est appelée sur cette matière. Bien avant cette motion, l'honorable député de Burrard (M. Maxwell) a présenté un bill proposant d'élever la taxe que doit acquitter tout Chinois à son entrée dans le pays. Il a été constaté que ce bil était inconstitutionnel, parce qu'il imposait une taxe en argent et que la Couronne doit prendre l'initiative de semblables mesures. Les députés libéraux de la Colombie Anglaise ont eu à ce sujet de nombreuses entrevues avec moi et quelques-uns de mes collègues, et nous ont demandé d'élever cette taxe de $50 qu'elle est maintenant à $500. L'objet que l'on poursuit peut être très louable, mais l'augmentation d'une taxe de cette nature est un sujet qui mérite la plus sérieuse attention. De fait, c'est toujours une matière grave pour un pays d'imposer une taxe non seulement sur ses propres habitants, mais sur les étrangers qui viennent lui demander l'hospitalité.

Quoi qu'il en soit, nous avons étudié la question, nous voulions l'examiner sous tous ses aspects, car toute médaille à son revers. Si nous imposons une taxe prohibitive, nous devons en prévoir les conséquences. Nous savons que nous avons fait notre possible pour établir des relations commerciales avec la Chine et le Japon. A cet effet, nous avons accordé de grandes subventions à des compagnies de navigation océanique, et il peut paraître inconséquent de vouloir aujourd'hui entraver le commerce que nous avons voulu créer.

Mais il nous faut étudier le fait principal et dominant, à savoir que la Colombie Anglaise ainsi que tous les pays que j'ai nommés, enfin tous les peuples dont l'origine est anglo-saxonne, éprouvent la plus grande répugnance à voir les Chinois et les Japonais s'établir chez eux. Je puis dire, sans violer aucun secret, que le gouvernement sera en mesure de faire connaître bientôt à la Chambre l'attitude qu'il entend prendre sur cette question. Je n'en dirai pas davantage aujourd'hui, mais je répéterai que nous avons étudié et pesé toutes les représentations que les députés de la Colombie Anglaise nous ont faites sur la matière.

J'ajouterai cependant que le gouvernement en étudiant cette question, a fait une distinction entre l'immigration chinoise et l'immigration jajonaise. Tout en étant prêts à prendre pour prévenir l'immigration chinoise les moyens que j'ai indiqués et tout en voulant faire notre possible pour être agréables aux députés de la Colombie Anglaise, je suis fâché d'avoir à dire que notre attitude sur la question de l'immigration japonaise, qui présente au fond le même caractère que l'immigration chinoise, est dictée par d'autres raisons, par des raisons de politique impériale, dont tous les membres de cette Chambre comprendront la portée. Nous sommes sujets britanniques, et, en cette qualité, nous avons des devoirs à remplir envers l'Empire.

L'an dernier, notre attention a été appelée sur la législation de la Colombie Anglaise, qui ne permettait l'emploi des ouvriers chinois et japonais qu'à de certaines conditions. Nous avons demandé au gouvernement de la Colombie Anglaise de modifier cette législation quant aux Japonais seulement ; nous ne voulions pas intervenir et demander l'abrogation de la loi en tant qu'elle s'appliquait aux Chinois. Nous avons aussi communiqué avec les autorités impériales à ce sujet, et nous avons transmis au gouvernement de la Colombie Anglaise les représentations du gouvernement impérial.

Les autorités de la Colombie Anglaise ont répondu et nous ont donné les raisons qui les empêchaient de se rendre aux vœux du gouvernement impérial. Comme le délai que fixe la constitution pour le désaveu d'une loi provinciale était près d'expirer, avec l'autorisation du conseil des ministres, j'envoyai, le 2 juin dernier, à M. Semlin, le premier ministre de la Colombie Anglaise, le télégramme suivant :

Le gouvernement fédéral n'a plus que quatre jours pour désavouer vos lois concernant le travail des Japonais. Le gouvernement impérial, craignant que la mise en vigueur de ces lois ne nuisent à ses relations avec le Japon, demande le désaveu de ces actes. Avez-vous quelque recommandation à faire au sujet de cette législation en tant que les Japonais sont concernés? Une réponse immédiate est nécessaire.

Le lendemain, je reçus de M. Semlin, le télégramme suivant :

Dépêche reçue. En justice pour les travailleurs de la Colombie Anglaise, je regrette d'avoir seulement à vous mentionner la décision du conseil, en février dernier, et dont vous devez avoir reçu une copie.

Par cette décision, que les honorables membres de cette Chambre ont entre leurs mains, le gouvernement de la Colombie Anglaise refusait carrément de modifier sa législation, soit au sujet du travail des Chinois, soit au sujet de celui des Japonais. Dans ces circonstances, nous devions, ou permettre la mise en vigueur de ces actes et sanctionner ainsi les restrictions que l'on imposait au travail des Japonais et des Chinois, ou désavouer ces actes. Si nous avions pu ne désavouer que la partie de ces actes qui concernait le travail des Japonais, nous l'aurions fait. Mais il nous fallait prendre cette législation telle qu'elle était, comme ne formant qu'un tout, et nous avons été obligés de la désavouer en entier.

Je puis dire que si la législature de la Colombie Anglaise veut promulguer de nouveau ces lois et en éliminer les dispositions relatives aux Japonais, et faire une distinction entre les ouvriers chinois et les ouvriers japonais, nous n'interviendrons pas ; mais, dans le cas contraire, je demanderai à tous les membres de cette Chambre d'appuyer la politique impériale qui exige que nous traitions les Japonais sans rigueur. Comme je l'ai dit, il y a un instant, nous sommes fiers de faire partie de l'Empire britannique, et je demanderai aux représentants de la Colombie Anglaise, quelque forts que soient leurs sentiments contre les ouvriers japonais, de seconder la politique impériale dans cette matière .

Comme on le sait, la question d'Orient se complique de plus en plus et peut obliger la Grande-Bretagne à la guerre. Dans ce cas, il lui serait souverainement important d'avoir l'appui du Japon. C'est pourquoi j'espère que l'honorable député qui vient de parler du travail des Japonais et le refus, par le gouvernement, de sanctionner les actes de la législature de la Colombie Anglaise, va reconsidérer son opinion et va appuyer, à ce sujet, le gouvernement qui a agi conformément aux intérêts de l'Empire et à la conviction qu'il faut favoriser l'alliance de l'Angleterre avec le Japon.

Voilà les raisons qui nous ont inspirés. Il nous en coûte d'en venir à cette détermination, mais nous avons cru nous devoir à nous-mêmes et devoir à notre qualité de sujets anglais de donner préséance aux intérêts de l'Empire sur tous les autres.

Il ne nous suffit pas de chanter : "Dieu sauve la Reine" et de vanter notre attachement à l'Angleterre dans les banquets et les manifestations publiques ; il nous faut être prêts aux sacrifices que nous impose notre condition. En cela, je crois exprimer non seulement mon propre avis, mais celui de tous les autres députés. Avec la gloire et les avantages, il faut savoir accepter les devoirs et tenir à les exécuter.

La législature de la Colombie Anglaise a adopté, à sa dernière session, d'autres lois. J'ai répondu, il y a quelques jours, à l'honorable député qu'on les avait soumises à la considération du ministre de la Justice. Il est à les étudier au point de vue du droit constitutionnel, et s'il les juge valides, le gouvernement verra ensuite, si elles sont conformes à la politique de l'Empire. C'est à la lumière de ces considérations que nous devons remplir le devoir qui nous incombe, de peser les lois adoptées par la législature de la Colombie Anglaise à l'avant dernière session.

Quant à la question soulevée par mon honorable ami relativement à l'immigration des Galiciens et des Doukhobortses, je n'en parlerai pas pour le moment. Je laisse à mon collègue le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) le soin de la traiter. Mais je ne saurais approuver le ton des remarques faites par l'honorable député à ce sujet.

Cette politique d'exclusion n'a pas sa raison d'être, au Canada. Nos terres du Nord-Ouest demandent, naturellement, qu'on y envoie des immigrants désirables. Quant aux Galiciens, je ne les connais pas, mais je connais quelque peu les Doukhobortses de réputation, et tout ce que l'on dit d'eux tend à établir que c'est une noble race. Pour peu que mon honorable ami (M. Prior) veuille y songer, il répudiera les remarques qu'il a faites à leur égard. Ils appartiennent à la race caucasienne et non pas à la race galicienne. Ils ont, il est vrai, des habitudes singulières, ils ont pour principe de ne pas porter les armes, mais est-il jamais venu à l'esprit d'un sujet britannique dans n'importe quelle partie de l'Empire, d'ostraciser les Quakers parce qu'ils ne veulent pas, eux non plus, porter les armes ? Mais, M. l'Orateur, il y a des Quakers qui comptent parmi les hommes les plus distingués de l'Empire ! Encore une fois, je regrette les remarques faites par l'honorable député (M. Prior) à l'adresse des Doukhobortses.

Pour moi, je ne suis pas prêt à favoriser l'immigration des races qui ne s'assimilent pas à nous, mais quant aux races caucasiennes et européennes — pas toutes, mais celles qui s'assimilent à nous—nous devons leur ouvrir nos portes et imiter en cela la mère patrie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Ce qu'a dit l'honorable député (M. Prior) des immigrants qui nous viennent d'ailleurs que de la Chine et du Japon, provoque, de ma part, quelques remarques. La Chambre devant bientôt se former en comité pour prendre en considération les crédits affectés à l'immigration, les députés recevront tous les renseignements qu'il faut pour les mettre en état de discuter cette question beaucoup plus avantageusement qu'ils ne le peuvent à présent. J'approuve beaucoup l'avis de l'honorable député (M.

Prior) au sujet des Chinois et des Japonais et qui est aussi celui de l'honorable député de Burrard (M. Maxwell). Les différents députés de la Colombie Anglaise ont fortement demandé au gouvernement d'adopter cette manière de voir. Le travail des blancs, des Chinois et des Japonais, est toute une question, à la Colombie Anglaise. Et comme dans la plupart des cas où l'ouvrier a affaire à un concurrent injuste, je dois dire que mes sympathies sont acquises à l'ouvrier canadien. Je conçois que celui-ci, à la Colombie Anglaise, a le droit de se protéger contre cette rivalité malsaine, qui ne tend pas à faire ce qu'il y a de mieux en fait de citoyens. C'est tout à fait à regret que je me suis vu obligé d'en arriver, avec mes collègues, à la conclusion qu'il nous fallait refuser de sanctionner ces actes, pour les raisons qu'a si bien exprimées le premier ministre. J'ai beaucoup d'espoir qu'on trouvera le moyen de protéger les ouvriers de la Colombie Anglaise contre la concurrence qui leur est faite, et contre le danger qu'ils courent de voir diminuer leurs moyens de subsistance. Comme l'a dit l'honrable député, c'est là une question qui affecte non seulement la Colombie Anglaise, mais tous les ouvriers du Canada, quoique, pour ma part, je ne pense pas que la race mongole étende ses ramifications bien loin de la côte du Pacifique. Toutefois, je ne suis pas étonné d'apprendre que les ouvriers des villes de l'est ont exprimé, d'un manière très prononcée parfois, leurs sympathies pour les ouvriers de la côte du Pacifique.

Mais, revenons-en à l'autre question. L'honorable député (M. Prior) connait si bien la question chinoise et japonaise, qu'il l'a traitée d'une manière qui recommande son opinion au respect de la Chambre. Mais il ne parait pas connatre aussi bien celle de l'immigration des Territoires du Nord-Ouest. Je désire le faire revenir de la fausse impression où il se trouve par rapport à l'attitude du gouvernement à ce sujet. S'il fallait en croire les journaux ou ce qu'en a dit l'honorable député (M. Prior) l'attitude du gouvernement sur cette question serait d'encourager l'immigration étrangère, et de mettre obstacle à celle des Iles Britanniques et des Etats-Unis, d'où il devrait nous venir naturellement des immigrants de race anglaise. C'est là une complète erreur. Quant à la question des subventions, j'en parlerai plus tard, mais je dirai tout de suite à l'honorable député (M. Prior) que le changement qu'il propose n'affecterait pas les résultats actuels ; il faut connaître en quelque sorte, l'histoire de l'immigration, pour comprendre quels seraient les effets d'une méthode en particulier. L'année dernière, il est venu des ports océaniques, 11,608 immigrants anglais, irlandais, et écossais ; et des Etats-Unis 9,119. Je ne parle que de colons qui se sont établis sur des fermes dans le Nord-Ouest. Quant aux immigrants des Etats-Unis il m'est impossible de dire s'ils étaient tous de race anglaise, mais il est probable qu'à quelques exceptions près, ils l'étaient. Il nous est donc arrivé, l'année dernière, 20,727 immigrants de race anglaise, et 5,509 Galiciens ; donc l'honorable député (M. Prior) peut voir que les immigrants Galiciens n'ont pas été plus nombreux que les immigrants de race anglaise. Il nous est arrivé, à part cela, 563 Allemands, 724 Scandinaves, 545 Français et Belges, et 3,832 immigrants appartenant à différentes nationalités. On les a tenus séparés, l'année dernière, parce qu'on voulait savoir quelle sorte de gens nous arrivent. Ces chiffres suffisent à démontrer si nous encourageons l'immigration de ces gens-là plutôt que celle des Anglais. C'est tout le contraire qui est vrai. Les dépenses et les efforts que nous faisons pour attirer ici l'immigration anglaise dépassent, de beaucoup, ceux que nous faisons pour attirer l'immigration Galicienne ou étrangère au Canada. A cette fin, nous dépensons énormément dans les Etats de l'ouest et dans les Iles Britanniques. Tout ce que nous dépensons quant aux Galiciens et aux Doukhobortses se résume au paiement de la subvention de tant par tête, et la plus grande partie des dépenses que nous faisons pour faire connaître le Canada et y attirer du monde s'applique ailleurs ; nous n'avons rien dépensé en Autriche et nous n'avons rien dépensé du tout en Russie. Par conséquent, en nous damandant de nous appliquer à attirer ici les immigrants anglais, l'honorable député ne nous demande de faire que ce que nous avons toujours fait. Nous n'avons jamais changée d'idée, ni de politique, ni d'habitude à cet égard. Quand j'ai pris charge du département d'immigration, l'ouvrage qu'on avait commencé aux Etats-Unis quelques années auparavant, avait fini par ne plus avoir d'effet, et il ne nous arrivait plus de colons des Etats-Unis. La dépense considérable que nous avons faite aux Etats-Unis, l'année dernière, nous a attiré près de 10,000 colons qui se sont établis sur des terres au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest et ceux qui les connaissent, admettront qu'ils constituent la meilleure sorte que nous puissions désirer pour nos prairies de l'ouest, et je tiens de source certaine que nous en aurons de 10,000 à 14,000 de la même sorte l'an prochain. Voilà des gens de notre propre race, pour la plupart descendants de colons venus des Iles Britaniques, ou venus eux-mêmes autrefois de la province de l'Ontario pour s'établir dans le Michigan et autres états ; cette classe est donc la même que celle des cultivateurs de l'Ontario. Elle vient des Etats du Michigan, du Wisconsin, du Minnesota, du Dakota, du Colorado et en petite partie, du Kansas, de l'Iowa, et de l'Illinois. Je dirai à mon honorable ami (M. Prior) que les terrains immédiatement voisins de Winnipeg, s'étendant de 50 à 60 milles à la ronde, et qui, pendant des années ont dormi sous la main des spéculateurs et n'ont pu se vendre viennent d'être achetés précisément par des colons des Etats de l'ouest, qui ont fait faire à cette partie du

pays un progrès qui va s'accentuant de jour en jour. Si je parle ainsi, c'est pour faire voir à mon honorable ami (M. Prior), combien il se trompe en disant que nous dépensons tout notre argent pour avoir des colons Galiciens et Doukhobortses, et que nous ne faisons rien pour attirer l'imigration Anglaise. Tous les efforts, toute l'énergie et toute l'habileté de nos fonctionnaires ont précisément pour objet l'augmentation de l'immigration anglaise.

M. SPROULE : Quelle commission le ministre paie-t-il par tête, pour les immigrants?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'en parlerai dans un moment. Au sujet des immigrants qui nous arrivent, voici comment il faut procéder. Allons-nous faire des lois restrictives ? Si nous ne croyons pas devoir aller aussi loin, allons-nous faire des distinctions préjudiciables à ces gens, afin de les empêcher de venir ici ? En d'autres termes, ces colons sont-ils des cultivateurs désirables ? Mon honorable ami m'a posé une question concernant l'octroi d'une subvention.

M. McLEAN : Avant que mon honorable ami aborde cette question, voudrait-il me dire si le renseignement qui appert au bordereau que j'ai en main, est exact ou non ? Cela vient d'Halifax, et se lit comme suit :

Le steamer *Phœnicia*, de la ligne Hambourg-Américaine est arrivé aujourd'hui de Hambourg et reparti cette après-midi, pour New-York. Les 350 Allemands qu'il portait sont débarqués; 80 d'entre eux, cependant, son partis pour New-York par le steamer. Les steamers de la ligne Hambourg ont débarqué dans ce port plus de 50,000 Galiciens pendant cette saison, d'après le contrat qu'elle a fait avec le gouvernement en vue de la colonisation du Nord-Ouest. Tous ceux qu'on attendait cette année sont maintenant arrivés

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour savoir que cela est inexact, l'honorable député n'avait pas besoin de me le demander.

M. GIBSON : Quel est ce journal-là ?

M. PRIOR : Le "Mail and Empire".

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sont de tels rapports qui ont donné lieu à tant d'idées fausses que l'on entretient aujourd'hui sur l'œuvre du gouvernement à cet égard. Tout d'abord, le gouvernement n'a pas fait de contrat avec la Compagnie de steamers Hambourg-Américaine ; ensuite, il ne paie pas de subventions actuellement pour les Galiciens ; en troisième lieu, en comptant tous les Galiciens qui sont venus au pays depuis 1894 jusqu'à présent,—et il n'en est pas venu auparavant—il s'en manque encore de beaucoup, qu'il y ait, aujourd'hui, au Canada, 50,000 Galiciens. Je crois pouvoir dire à l'honorable député avant de terminer, combien il y en a, en tout. Le rapport lu par l'honorable député est si inexact, qu'il en est absurde.

M. McNEILL : L'honorable ministre a-t-il une idée du nombre de Galiciens et de Doukobortses qui ont immigré ici cette année ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, dans quelques minutes, je fournirai les chiffres à l'honorable député. Naturellement, nos rapports ne comprennent que jusqu'à la fin de l'année 1898 ; il me serait impossible de donner des chiffres officiels pour cette année, mais avant six heures, si c'est possible, l'honorable député aura ce qu'il désire. Je veux maintenant expliquer le système de bonus en quelques mots, de manière qu'il n'y ait pas de fausse impression à ce sujet. On n'a commencé à parler de bonus qu'en 1882—feu M. J. H. Pope était alors ministre de l'Agriculture—et on a alors résolu de payer des bonus pour favoriser l'immigration, ces bonus devant être égaux à ceux des autres pays ; et c'est là un point que je signale à l'attention de la Chambre. Le bonus que nous payons en Angleterre, est le même que ceux des autres colonies anglaises et des autres pays qui font la course à l'immigration, à l'exception d'un ou deux pays qui paient un bonus plus élevé, le Queensland en est un. Nous payons un bonus plus élevé sur le continent, non pas parce que nous voulons y recruter plus d'immigrants, mais parce que les autres pays paient un bonus plus élevé pour des immigrants du continent. C'est tout ce que nous avons à payer pour en avoir, et pour les faire inscrire et recruter par les agents de recrutement. Si nous élevions le bonus que nous payons aux agents de recrutement à Liverpool, cela aurait pour effet, non pas de nous assurer un plus grand nombre d'immigrants anglais, mais de porter les autres colonies à élever leur bonus également. Quiconque s'y connaît en cette matière, admet cela : tout l'argent que nous paierions en plus irait aux agents de steamers ; je prouverai que le gouvernement dont mon honorable ami est devenu membre plus tard, a admis cela, lorsque, il y a quelques années, il décida de mieux rétribuer les efforts de ceux qui travailleraient à attirer ici l'immigration anglaise ; il n'a pas augmenté le bonus de l'agent de recrutement de manière à payer un bonus plus élevé pour chaque immigrant, mais il l'a transformé en une autre sorte de bonus, savoir : en un bonus qui serait payé seulement pour chaque immigrant qui se serait établi au Canada et à ce bonus-là, il en a ajouté un autre en faveur de l'immigrant lui-même. Que mon honorable ami me permette de dire quelle était la politique du gouvernement qui nous a précédé. Car, si je comprends bien, sa prétention est celle-ci : que si nous retranchions ou réduisions le bonus aux immigrants qui nous viennent du continent, et augmentions le bonus aux immigrants anglais, nous aurions plus de ceux-ci, et moins de ceux-là. C'est le moyen que le précédent gouvernement avait essayé, et qu'il a abandonné, parce qu'il était complètement inefficace. Le 23 septembre 1890, il est intervenu un arrêté ministériel décidant ce qui suit :

De payer aux agents de steamers dans le Royaume-Uni un bonus de $5 par chaque colon adulte qui s'éta-

blirait comme cultivateur et qui serait âgé de 18 ans ou plus, et sur certificat démontrant que tel colon a été recruté, inscrit et envoyé au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest ou dans la Colombie Anglaise, et sur certificat de l'agent des terres du Dominion démontrant que ce colon s'est établi sur une ferme.

De payer à tout chef de famille qui prendrait un homestead la somme de $10, et à chaque membre de sa famille ayant atteint l'âge de 12 ans ou plus avant la date de son débarquement, la somme de $5, et $5 de plus à chaque membre de telle famille qui, dans les six mois de son arrivée au Canada, aurait pris un homestead et se serait établi au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest ou à la Colombie Anglaise, sur preuve de cet établissement et après le certificat du Bureau des terres du Dominion.

Il y avait donc $5 pour l'agent du recrutement, $10 pour le colon qui s'établissait sur un homestead, et $5 pour chaque membre de la famille de ce dernier. La Chambre voit quel encouragement généreux le gouvernement s'efforçait de donner à l'immigration. Après cinq ans d'essai de cette méthode, à laquelle l'honorable député nous demande de recourir, dans un arrêté du conseil, en date du 26 février 1895, le ministre recommandait ce qui suit :

Que les dispositions de chacun des arrêtés du conseil mentionnés plus haut, ayant trait au paiement de bonus aux colons, dans le Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et à la Colombie Anglaise, soient rappelées à compter du 1er mars 1894, les agents d'immigration du Canada en Europe n'ayant pas émis un seul certificat de bonus depuis cette date.

Le gouvernement qui nous a précédés avait inauguré le système de bonus que nous avons à présent, puis il s'en est départi pour les raisons mêmes pour lesquelles l'honorable député voudrait le voir subsister. Après cinq ans d'essai, il l'a abandonné, parce qu'il était complètement impraticable. Quant à nous, nous nous en servons, mais d'une manière plus heureuse, qui nous obtient nombre de colons. Comment cela se fait-il ? Pas n'est besoin de le démontrer ; tout ce que je discute, c'est la recommandation que nous devrions adopter le système de bonus recommandé par l'honorable député et par la presse qui appuie les honorables députés de la gauche ; tout ce que je discute, c'est la prétention de l'honorable député que, pour attirer ici l'immigration étrangère, nous avons recours à des moyens autres que ceux du gouvernement qui nous a précédés, moyens qu'il ne trouve pas de son goût.

M. CLARKE : Les autres colonies anglaises paient-elles, pour l'immigration étrangère, le même bonus que le gouvernement canadien ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je répondrai à l'honorable député d'une manière détaillée, quand je discuterai le budget, mais, de mémoire, je puis dire, dès à présent, que nous payons le même bonus à l'agent de recrutement, mais qu'il y a des colonies anglaises qui font des conditions particulières. Le Queensland donne à l'immigrant un bonus, tout comme le faisait le Canada il y a quelques années. Je ne crois pas me tromper en disant que toutes les autres colonies anglaises qui s'occupent d'immigration ne paient pas de bonus plus élevé que nous ne le faisons nous-mêmes, et que, virtuellement, le chiffre de tous les bonus est le même.

Le Queensland offre, à l'heure qu'il est, des conditions toutes particulières ; réussit-il, par là, à détourner du Canada des immigrants anglais, qui, sans cela, y seraient venus ? Très peu, je crois ; même il nous arrive des Iles britanniques une immigration plus considérable qu'autrefois, ce qui prouve que les conditions particulières dont je viens de parler n'ont pas eu beaucoup d'effet ; ce qui en a le plus, ce sont les arrangements que l'on fait avec les agents de recrutement. Tout homme, qui achète un billet a affaire à lui, et un agent habile, expérimenté, peut, s'il le désire, détourner d'un pays, au profit d'un autre, une grande proportion de l'immigration.

Quant à la question de bonus, je puis dire que, il y a quelque temps, j'ai fait discontinuer les paiements de bonus aux immigrants Galiciens, à partir du 1er juin de cette année. Depuis lors, nous ne payons plus de bonus par rapport à ces immigrants. Cette règle n'a pas de caractère permanent, mais elle servira à nous faire juger de ce qu'il faudra faire plus tard. Ce n'est pas que je vois dans les Galiciens des colons peu désirables, mais j'ai cru que nous en aurions autant cette année, sans le bonus, attendu que nos officiers d'immigration pouvaient faire un ouvrage efficace. Ces immigrants, surtout ceux des pays étrangers, donnent nécessairement beaucoup de peine à nos officiers. Comme ils ne connaissent rien du pays, il est plus difficile de les établir, que ceux des Etats-Unis qui cherchent deux-mêmes quelle terre leur convient, s'informent peu, et se suffisent à eux-mêmes, il va sans dire. J'ai pensé que nous aurions autant de ces immigrants étrangers que nous pourrions en traiter convenablement, sans payer de bonus et à dater du 1er juin ; c'est pourquoi j'ai fait cesser le paiement des bonus, ce dont m'a blâmé le haut-commissaire, qui s'opposait à ce qu'on discontinuât de payer des bonus avant le 1er septembre. Mais cela ne m'a pas empêché de tenir à ce que j'avais décidé, et de défendre tout paiement de bonus, à dater du 1er juin.

Je crois avoir donné, sur cette question de bonus, tous les renseignements nécessaires, et avoir démontré clairement que, loin d'enchérir sur l'encouragement de l'immigration galicienne, et de celle des autres pays continentaux, notre politique, jusqu'au 1er juin, où nous avons cessé de payer des bonus, a été absolument celle du gouvernement qui nous a précédés.

M. CLARKE : Est-ce que cette cessation des subventions s'applique uniquement aux Galiciens ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, pour le présent. Il n'arrive que peu d'immigrés venant des vieux pays, à part ceux qui viennent de l'Allemagne et qui font d'excellents colons, et je n'ai pas l'intention de demander que l'encouragement donné pour l'immigration de cette classe de personne au moyen de primes soit abondonné. Nous cessons d'accorder ces primes seulement au Galiciens, qui arrivaient dans le pays en nombre considérable et qui continueront d'y arriver en aussi grand nombre que nous pourrons en recevoir.

Relativement à la question de savoir si c'est là une classe d'immigrants qui soit à désirer pour notre pays, je vais me permettre de répondre aussi brièvement que possible à deux ou trois objections qui ont été soulevées à ce sujet. En premier lieu je dois déclarer que l'honorable député de Victoria, C. A. (M. Prior) a tort de dire que ces immigrants tels que les Galiciens et les Doukhobortses sont des gens disposés à aller s'établir dans les villes. Ce peuple au contraire ne se sent nullement attiré vers les villes. Lorsqu'ils sont une fois établis à un endroit où ils trouvent tout ce dont ils ont besoin pour leur subsistance, ils n'ont nullement l'intention d'aller s'établir dans les villes. Ils aiment la vie des champs, et c'est là une des principales raisons qui me font croire qu'il ne faut pas décourager leur immigration.

Si ces gens n'étaient pas habitués à la vie agricole, et disposés plutôt à abandonner les champs pour se réfugier dans les villes, j'emploierais sans hésiter tout le pouvoir que le gouvernement voudrait placer entre mes mains, afin d'empêcher ces gens de se rendre au Nord-Ouest, car une telle conduite de leur part ne pourrait avoir que des résultats désastreux ; mais c'est parce que ces peuples sont des peuples d'agriculteurs depuis des générations, et qu'ils n'ont pas d'autre idée que celle de se livrer à l'agriculture, que je les considère comme étant une excellente classe d'immigrants, et une acquisition pour le pays.

Ces immigrants ont commencé par arriver dans ce pays dans des circonstances malheureuses, et bien que je n'aie pas l'intention de discuter cette question au point de vue du parti, je suis obligé de déclarer que l'ancienne administration est quelque peu responsable de ce qui a eu lieu à cette époque. Cette immigration a commencé sous le gouvernement conservateur. Le professeur Oleskow est venu à Ottawa et a eu une entrevue avec le ministre de l'Intérieur de cette époque et avec les fonctionnaires du ministère. Etant muni d'une autorisation spéciale de la part du gouvernement autrichien, relativement à cette affaire, il était désireux de conclure un arrangement en vertu duquel il aurait été autorisé, sur réception d'un certain salaire, à surveiller l'immigration des Galiciens.

Le gouvernement de cette époque ne jugea pas à propos de conclure aucun arrangement avec lui, mais ces gens vinrent au pays quand même. Le résultat de cela fut que aucune surveillance ne fut exercée dans le choix de ces personnes, et ceux qui sont venus les premiers n'étaient pas une classe de Galiciens pouvant être utiles à notre pays.

Le professeur Oleskow nous dit que s'il avait été employé pour exercer une certaine surveillance à ce sujet, ceux de ces immigrants qui sont venus les premiers dans le pays et sont allés s'établir à Edmonton, où l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) les a rencontrés pour la première fois et s'est formé une si mauvaise opinion de ces populations, ne seraient probablement jamais venus ici. Ces gens étaient pauvres dans leur pays et ils sont arrivés pauvres au Nord-Ouest, mais une telle classe de personnes se rencontre dans tous les pays. Depuis qu'ils sont installés dans les Territoires du Nord-Ouest, leur sort s'est considérablement amélioré.

Mais ce que l'on pouvait dire de ce premier contingent ne peut s'appliquer à la majorité des Galiciens qui sont arrivés dans le pays depuis. Je dois dire à mon honorable ami qu'en prenant la direction du département on a appelé mon attention sur le fait qu'une couple d'établissements galiciens ne réussissaient pas, et cela pour l'excellente raison que personne ne leur avait aidé et donné les conseils nécessaires sur la manière de cultiver leurs terres et de conduire leurs affaires dans ce pays. Or, un certain nombre d'entre eux s'étaient découragés et avaient pris le chemin de la ville, et c'est ce qui a fait dire à mon honorable ami qu'ils n'aimaient pas l'agriculture.

Ces Galiciens se sont réfugiés dans les villes, non pas parce qu'ils s'y sentaient naturellement attirés, mais bien parce qu'ils avaient été abandonnés dans le pays, sans savoir qu'y faire, et le découragement ne tarda pas à s'emparer d'eux. Voici maintenant ce que j'ai fait relativement à ces immigrants. J'ai consulté les fonctionnaires de mon ministère qui sont à la tête de l'immigration ; nous avons étudié toute l'affaire, et le résultat de cette enquête fut que des 115 Galiciens qui se trouvaient à Winnipeg lorsque je suis devenu ministre, il n'en restait plus que six au bout de six mois, lorsque mon commissaire de l'immigration se fut occupé de la chose. Tous ces immigrants sont aujourd'hui installés dans l'établissement Stuartburn, où ils sont prospères et ne doivent rien à personne.

Toute la difficulté à leur sujet c'est qu'ils ont été installés dans le pays puis laissés à leur propre initiative. Ces gens vivent maintenant heureusement dans l'établissement de Stuartburn, situé un peu au sud-est de Winnipeg. L'établissement est prospère, et ses habitants y vivent aussi bien que peuvent s'attendre de vivre des gens de même condition venant d'un pays étranger, dans des circonstances identiques. Ils ne cherchent pas à s'en aller dans les villes.

Au contraire, ils semblent détester la vie des villes et être bien déterminés à demeurer sur leurs terres et à s'y établir pour toujours si possible.

Quant à ce qui concerne les Galiciens, je considère que les accusations qui ont été formulées contre eux sont tout à fait injustes et peu dignes de cœurs généreux. Si nous voulons coloniser les territoires du Nord-Ouest, nous ne réussirons pas à atteindre ce but en nous plaçant à la frontière armés d'un bâton ou en faisant subir un examen minutieux à chaque homme qui désire s'établir chez nous. Ces vastes territoires nous appartiennent depuis un bon nombre d'années maintenant. J'ai vu les affaires dans un état de marasme complet dans les villes et les cités des Territoires du Nord-Ouest ; j'ai vu les hommes d'affaires abandonner ces villes, et tout le monde découragé dans cette partie du pays parce que la population des campagnes n'avait rien à faire. Et pourquoi cela ? Simplement parce qu'ils n'avaient personne pour faire commerce avec eux.

Le seul moyen qui s'offre à nous de résoudre la difficulté que je viens de mentionner et qui existe dans cette partie du pays, c'est d'obtenir une population qui s'établira sur les terres et les cultivera. Et je ne crains pas de déclarer que je ne m'occupe guère de la langue que parle un homme, ou de la religion qu'il professe, s'il est honnête et soumis aux lois, et s'il est disposé à s'établir dans le pays à y gagner sa vie et celle de sa famille, c'est là un colon dont le Canada a besoin ; et le peuple canadien ne réussira jamais à peupler le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest tant qu'il ne mettra pas cette idée en pratique. Je suis d'avis que la grandeur et la prospérité du Canada dépend en partie du développement du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

En parlant ainsi, je ne veux pas diminuer l'importance des autres parties du pays, mais la Chambre admettra avec moi que c'est sur le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest que les fabricants de l'est du Canada doivent compter pour augmenter leur commerce ; et il n'y aura des marchés dans cette partie du pays que lorsqu'il y aura de la population.

J'ai pris la peine de visiter moi-même des établissements de Galiciens, je suis allé dans chaque maison, j'ai eu des entrevues avec plusieurs personnes qui avaient pris la peine de se renseigner sur les lieux relativement aux habitudes de cette population et pour se former une idée juste de ce que valent ces colons et cela sans s'occuper des partis politiques, et je dois dire que ces personnes sont convenues comme moi que nous avions là une classe de colons tout à fait désirable. Jusqu'ici nous n'avons encore rien à dire contre eux. Je ne prétends pas qu'il serait à désirer que 50,000 ou 100,000 de ces immigrants viendraient s'établir dans le pays en une seule année. Mais je dis que nous pouvons facilement en recevoir cinq ou six milles par année durant les vingt années à venir. Les institutions canadiennes n'auront rien à craindre du fait que au bout de dix ans il s'est établi 50,000 Galiciens dans les Territoires du Nord-Ouest.

L'expérience que nous possédons de ce peuple nous enseigne qu'il est industrieux, soigneux et qu'il respecte les lois, à part cela ses membres désirent ardemment se mêler aux Canadiens. Le docteur Robertson, le surintendant général de l'Eglise presbytérienne au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, a parlé en termes élogieux de ce peuple, et a félicité le gouvernement qui les a amenés dans le pays. Il est lui aussi d'avis que nous devons encourager ces hommes à venir ici pour en faire des cultivateurs ; et au lieu de menacer l'avenir de notre pays, ils deviennent de bons citoyens et contribuent au développement du Canada.

Règle générale, ce peuple est habitué à vivre dans la pauvreté, mais personne ne peut leur en faire un reproche. Je ne crois pas qu'en notre qualité de membres de la Chambre des communes nous soyons disposés à dire que nous ne permettrons pas aux immigrants de venir au Canada, parce qu'ils ont été assez malheureux pour vivre dans la pauvreté dans leur pays d'origine. Je crois pouvoir dire que les ancêtres d'un grand nombre de citoyens éminents de ce pays étaient pauvres lorsqu'ils quittèrent leur pays d'origine pour venir ici, et cependant cela n'a pas pour effet de diminuer l'estime que nous leur portons.

Comme l'a dit mon honorable ami, ces Galiciens sont de beaux hommes, ils sont intelligents et possèdent des habitudes morales. C'est surtout sur ce dernier point que je désire appeler l'attention, sur leurs habitudes morales. Sans vouloir déprécier mes propres concitoyens dans le but de favoriser ma cause, je ne crois pas qu'il y ait dans tout le Canada une population plus soumise aux lois et possédant des habitudes plus morales que les Galiciens.

M. PRIOR : L'honorable ministre (M. Sifton) prétend-il dire que les Galiciens sont de beaux hommes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement. Et j'allais ajouter qu'ils semblent disposés à modifier considérablement leur manière de vivre. Lorsqu'ils arrivent ici ils n'ont pas l'air très propres mais cela s'explique par la manière dont ils ont été obligés de vivre. Sous ce rapport, ils ne ressemblent guère aux Doukhobortses. On dit que ces derniers sont les plus propres qui aient jamais été débarqués à Halifax, et les conducteurs de chemin de fer déclarent sans hésiter qu'ils sont aussi de cette opinion.

Je suis obligé de déclarer que ce que je viens de dire ne s'applique pas aux Galiciens, mais il n'en est pas moins vrai que ces derniers semblent bien disposés à s'a-

méliorer, et je pourrais à ce sujet citer certains exemples remarquables à mon honorable ami. L'honorable député a fait allusion à la question des serviteurs. Je crois que le nombre considérable de Galiciens et de Doukhobortses qui émigrent dans ce pays, va mettre fin en grande partie à la difficulté que nous avons éprouvée jusqu'ici à trouver des personnes disposées à entrer en service. Ce n'est pas vouloir dénigrer nos garçons et nos filles canadiens que de dire qu'ils ne veulent pas aller en service. Puisqu'ils ont des ambitions plus élevées, c'est à nous de les encourager.

Mais que deviendraient ces fils et ces filles de cultivateurs qui veulent abandonner la terre paternelle et se lancer dans les professions libérales ou dans le commerce, que feraient ces fils et ces filles de cultivateurs de la province de l'Ontario qui se sont refugiés dans les villes où ils occupent souvent des positions distinguées, que feraient-ils s'ils n'y avait pas de villes ? Et que deviendront les villes si la population agricole n'augmente pas ? Il y a déjà plusieurs années que nous nous occupons de cette question de peupler ces prairies. C'est en 1881 que l'entreprise de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été accordée, et de cette date jusqu'en 1896 il fut surprenant et extrêmement désappointant de voir combien a été lente l'augmentation de la population agricole dans cette partie du pays. Nous étions tous convaincus que l'augmentation de la population agricole dans les Territoires du Nord-Ouest, sur laquelle nous avions eu raison de compter durant un certain temps, était complètement arrêtée. Et nous ne pourrons jamais peupler ces territoires si nous empêchons les gens d'y aller.

Si nous pouvons trouver des immigrants honnêtes, qui désirent prendre des terres et qui veulent venir au Canada pour s'y établir et sont disposés à obéir aux lois et à payer les taxes requises pour l'entretien de nos institutions, il est de notre devoir d'encourager ces hommes à venir s'établir dans notre pays et de leur fournir les secours dont ils peuvent avoir besoin pour leur permettre de surmonter les premières difficultés occasionnées par leurs changements de pays. Pour ma part, je ne crains pas les résultats.

J'appelle l'attention de mon honorable ami et de la Chambre sur le fait que l'expérience a prouvé aux Etats-Unis, que toutes les difficultés qu'ils ont pu avoir n'ont jamais eu pour auteur une population agricole. Les immigrants qui ont été pour eux une cause de difficulté, sont ceux qui demeurent dans les villes et les cités, les ouvriers et les journaliers. Jamais on n'a eu de difficulté avec une population agricole. Je pourrais indiquer à mon honorable ami certains endroits des Etats-Unis, où d'immenses étendues de terrains sont colonisées par une population étrangère—population qui était loin d'être égale aux émigrés qui s'établissent actuellement dans les Territoires du Nord-Ouest—et cependant, ces populations sont prospères et respectables, et tenues en aussi haute estime que n'importe quelle autre population agricole des Etats-Unis. Les autorités ont toujours eu à se féliciter de leur conduite.

Nous n'avons rien à craindre de ceux qui viennent ici, pour cultiver la terre et s'y établir avec leur famille. Je me permettrai d'ajouter encore un mot à ce sujet. Ces immigrants se sont établis sur des terres que les colons canadiens ou anglais n'avaient certainement pas voulu prendre. En d'autres termes les Galiciens se sont établis là où nuls autres colons n'auraient voulu aller, ils y ont fait les défrichements nécessaires, et je ne crains pas de dire que si, dans dix ans d'ici, l'honorable député visite cette région, il y trouvera une population aussi heureuse, aussi prospère et aussi soumise aux lois que la population de n'importe quelle autre partie du Canada.

Voici maintenant ce que j'ai à dire relativement aux Doukhobortses. Je partage l'opinion émise par l'honorable ministre qui a fait remarquer que le fait de la part d'un peuple de se refuser à porter les armes n'était pas une raison suffisante pour l'empêcher de venir s'établir au Canada. Je ne crois pas que la Chambre admette que parce qu'un homme se fait un devoir de conscience de porter les armes, il est dépourvu par le fait même de tout courage et de toutes ces qualités qui font un bon citoyen. Il existe une foule d'hommes qui tout en étant toujours disposés à se battre, manquent de véritable courage.

Bien que je sois prêt à endosser l'uniforme, si la chose devenait nécessaire, et de voler à la défense du pays, je ne crois pas que ni moi ni mon honorable ami, aurions le courage de subir toutes les épreuves que ces Doukhobortses ont dû endurer pour défendre leurs convictions. Je doute qu'il y ait dans cette Chambre cinq personnes qui seraient capables de faire preuve de l'énergie morale, de la tenacité et de la force d'âme dont cette population a fait preuve afin de conserver ce qu'elle croit être la véritable foi.

Il est vrai qu'ils refusent de reconnaître le service militaire, mais du moment qu'ils sont disposés à labourer notre sol, du moment qu'ils sont disposés à cultiver le blé, à se livrer à l'élevage du bétail, et à payer les taxes, je crois que nous pourrons nous servir de leur argent afin de payer et d'équiper des hommes qui sont parfaitement disposés à aller se battre. Ces immigrants sont allés s'établir sur une bande de terre qui a été laissée de côté par tous les autres peuples depuis un grand nombre d'années, et dont ces colons anglais et canadiens dont parle l'honorable député, n'ont jamais voulu pour s'établir sur cette partie des Territoires du Nord-Ouest. Ces hommes sont allés s'établir sur un terrain de forme carrée, ils ont pris tous les lots qui s'y

trouvaient, sans s'occuper de la qualité du sol, confiants dans leur chance de succès. Je suis persuadé que si l'honorable député veut bien aller voir cet établissement dans dix ans d'ici il verra là une population qui fera honneur au nom canadien.

Mon honorable ami prétend encore que ces gens ont des habitudes repoussantes, et qui sont quelque peu différentes des idées que nous nous formons de ce que doivent être les habitudes d'un peuple policé. Tout cela est vrai mais cela était aussi vrai pour les Mennonites ; tout ce que a été dit au sujet des Doukhobortses et des Galiciens a déjà été dit avec beaucoup de force relativement aux Mennonites et avec beaucoup plus de force, c'est-à-dire que l'argument dont on se sert s'appliquait bien plus aux Mennonites qu'il ne s'applique aux Doukhobortses et aux Galiciens. Nous savons tous quelles étaient les habitudes des Mennonites lorsqu'ils sont arrivés dans ce pays. Ils ont fait de grands progrès depuis ; mais il y avait cette différence entre les Mennonites et ces derniers immigrants.

Le Galicien désire entrer en relation avec les autres peuples, il veut être indépendant, il veut être canadien, enfin il veut que ses enfants aillent aux écoles publiques. Nous avons la preuve évidente que ces Galiciens désirent que des écoles soient établies parmi eux. Actuellement leurs enfants fréquenten les écoles en grand nombre. Il y a actuellement deux jeunes gens venant de l'établissement galicien de Dauphin, qui sont au collège du Manitoba étudiant la théologie presbytérienne afin de pouvoir agir comme missionnaires parmi leurs compatriotes.

A part cela les Doukhobortses sont bien disposés à devenir canadiens, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas de préjugés sous ce rapport. Il n'en est pas de même des Mennonites. Cette race est exclusive, elle est opposée et elle l'a toujours été, au fait de devenir canadien. Cependant, bien que l'arrivée des Mennonites dans les Territoires du Nord-Ouest n'ait pas été vue d'un œil aussi favorable que l'arrivée des Galiciens et des Doukhobortses, ils ne sont pas moins considérés comme étant parmi les meilleurs citoyens que nous possédons au Manitoba et dans les Territoires. Aucune partie de la province est aussi prospère aujourd'hui que la réserve Mennonite.

Je crois pouvoir dire que si l'honorable député veut demander aux principaux marchands de la ville de Winnipeg, avec quelle partie du pays ils ont fait le plus d'argent depuis dix ans, là où ils ont le moins de mauvais débiteurs et par conséquent là où ils ont le moins perdu d'argent, ils vont vous dire que c'est avec les cultivateurs de la réserve Mennonite, et que de toute la population de la province du Manitoba il n'y en a pas une partie qui contribue dans une plus large mesure à sa prospérité commerciale, que les Mennonites.

Nous avons d'aussi bonnes raisons de nous attendre que les Galiciens et les Doukhobortses vont être également heureux, et que comme les Mennonites ils feront honneur au pays, avec cet avantage de plus qu'ils sont disposés à se mêler au reste de la population, ce qui manque chez les Mennonites.

Je désire maintenant faire remarquer à l'honorable député qu'il a tort de comparer les Doukhobortses et les Galiciens à la population de race jaune dont l'invasion menace notre peuple sur le littoral du Pacifique. Permettez-moi d'ajouter que la colonisation de nos plaines du Nord-Ouest par des immigrants comme ceux que nous avons réussi à y attirer, et qui sont venus non seulement des Etats-Unis, mais encore de l'Europe tels que les Galiciens et les Doukhobortses, vont coloniser nos prairies et y créer un débouché pour le commerce des villes. Une telle colonisation est non seulement dans l'intérêt du pays, en général, mais cela est encore dans l'intérêt de la population de la ville de Winnipeg et des différentes villes et villages du Nord-Ouest, parce que l'augmentation de la population rurale est le seul moyen de faire augmenter la population des villes ou de créer un débouché capable d'alimenter leur commerce.

Cela est aussi dans l'intérêt de l'ouvrier et du journalier des provinces de Québec et de l'Ontario. Où l'artisan de la province de Québec et de la province de l'Ontario doit-il jeter les yeux pour trouver un marché où il puisse vendre les marchandises qui sont le produit de son travail, si ce n'est dans notre Territoire du Nord-Ouest, sur ses marchés auxquels donnent naissance les établissements dans les prairies.

C'est l'ouvrier de l'est du Canada qui est le plus intéressé dans l'immigration et le développement des Territoires du Nord-Ouest. Et c'est pour cette raison que je m'adresse avec la plus grande confiance à mes collègues dans le gouvernement, et que je m'adresse au peuple chaque fois que j'ai l'occasion de traiter cette question pour leur demander d'appuyer une vigoureuse politique, mais aussi la prospérité de toutes les villes et cités de l'est du Canada.

M. CLARKE : L'honorable ministre me permettrait-il de lui poser la question suivante ? Est-il vrai, comme on le prétend, que des privilèges spéciaux sont accordés aux Galiciens qui vont s'établir au Manitoba, qui ne sont pas et n'ont pas été accordés aux Canadiens qui vont s'établir dans cette province ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'est pas à la connaissance du ministère que cette prétention soit fondée. J'ai donné les instructions les plus positives à ce sujet, et il est bien compris qu'aucune distinction ne doit être faite entre n'importe quelle classe d'immigrants. Je puis ajouter que je viens d'envoyer le fonctionnaire qui est à la tête du ministère des Terres fédérales au Nord-Ouest afin de faire une enquête sur la question de savoir si certains officiers du

ministère ont désobéi aux instructions qui leur avaient été données.

M. CLARKE : Si l'occasion s'en présente plus tard, je me permettrai de lire un extrait pris dans un journal libéral, relativement à cette question de distinction au sujet de laquelle j'ai demandé ce renseignement. J'enverrai cet extrait du journal à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que lorsque l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) parle de privilèges, il veut faire allusion à une déclaration qui a été faite allant à dire que l'on a donné à ces immigrants des terres qui avaient été refusées à d'autres.

M. CLARKE : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est que lorsque mon attention a été appelée sur cette question, j'ai immédiatement conféré de la chose avec les fonctionnaires du ministère des Terres fédérales, et je leur ai fait remarquer que j'avais expressément défendu de permettre la chose. J'ai demandé des explications aux fonctionnaires de ce ministère, et l'on m'a répondu que l'on ne possédait aucun renseignement à ce sujet et que l'on ne croyait pas qu'une telle chose eût été faite.

J'ai envoyé le commissaire des terres fédérales au Nord-Ouest dans le but spécial de faire un rapport sur la question et s'assurer si quelques-uns des fonctionnaires avaient enfreint leurs instructions.

M. NICOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : A propos de la question soulevée par le premier ministre, je crois que la conduite de l'honorable ministre de l'Intérieur donne tout à fait raison à mon honorable ami de Victoria (M. Prior), car en entendant la preuve établie par le très honorable premier ministre, le ministre de l'Intérieur s'est levé et a fait un discours élaboré, sur une motion d'ajournement.

Quant au principe émis hier ou avant-hier par le premier ministre, je crois que cela imposerait de fortes restrictions à la liberté d'action des membres de la Chambre, car en parlant sur une motion pour se former en comité des subsides, vous privez l'auteur d'une motion formelle du droit de répondre.

En posant ce principe, le premier ministre a cité de May la pratique suivie dans la Chambre des communes, en Angleterre, mais Bourinot, cité par l'honorable député d'Halifax (M. Borden) dit que la pratique en cette Chambre est tout à fait différente et à l'appui de cette doctrine il invoque le témoignage de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier).

Une importante question qui a été soumise à la Chambre aujourd'hui, c'est celle de l'immigration des races mongoles. Il y a 14 ans on a fortement discuté cette question et une enquête soignée a été faite par le gouvernement de sir John A. Macdonald. On a établi par cette enquête que l'immigration des races mongoles était une menace pour la prospérité et le progrès de la Colombie Anglaise, que c'était même un danger *pour le Canada.*

Le rapport fait alors et basé sur les renseignements recueillis à San Srancisco, à Portland, Orégon, et dans la Colombie Anglaise, recommandait une législation à ce sujet ; législation qui a été faite en 1885, comme se le rappellera mon très honorable ami, et qui imposait une taxe de $50 par tête sur l'immigration chinoise. Celui qui écrivit ce rapport était le même qui prépara l'acte, et quiconque voudrait consulter les documents pourra voir que l'on recommandait au gouvernement de légiférer en vue de l'avenir, qu'il fallait prévoir le jour où au lieu de $50 il faudrait imposer $100 et probablement $200 par tête.

Inutile de dire que l'opinion émise alors par cette commission a été corroborée ici, aujourd'hui, car je vois que le ministre de l'Intérieur entretient sur cette question les mêmes vues que l'honorable député de Victoria.

Non seulement l'honorable ministre de l'Intérieur approuve le principe posé par le premier ministre, mais par les idées qu'il émet il condamne en réalité le gouvernement dont il est un membre distingué. Tout membre de ce côté-ci de la Chambre approuvera, j'en suis sûr, l'honorable premier ministre lorsqu'il s'en rapporte au sentiment de loyauté de tout citoyen canadien. Mais qu'aurait-il fallu faire lorsque ces actes ont été désavoués ?

Si l'honorable ministre de l'Intérieur a raison en disant que l'immigration des races mongoles est une menace pour la classe ouvrière, qu'aurait-il fallu faire lorsque les actes passés par la Colombie Anglaise ont été désavoués, ce qui faisait cesser le protection accordée aux ouvriers par la législation de la Colombie Anglaise. En reconnaissant la sagesse de l'opinion du ministre de l'Intérieur, qu'aurait dû faire le gouvernement, car la chose est entre ses mains ? Voici : le premier ministre ou un de ses collègues aurait dû présenter un acte élevant le droit imposé sur les Chinois.

Le rapport dont j'ai parlé dit qu'il y a une grande différence entre l'immigration japonaise et l'immigration chinoise. Pour qui connaît ces deux races et sait quelle est l'immigration de chacune aux Etats-Unis et au Canada, il est évident que l'immigration japonaise n'offre pas les mêmes dangers sous le rapport des pratiques immorales, ou des sociétés secrètes. Les Chinois exercent une influence démoralisatrice.

Le PREMIER MINISTRE : Les Japonais ?

M. DAVIN : Non. Je dis que l'immigration japonaise n'offre pas autant de dangers que l'immigration chinoise, car cette der-

nière est une menace pour la classe ouvrière en établissant un travail à bon marché et efficace. C'est un travail des plus efficaces, mais bon marché et c'est une menace sérieuse pour l'ouvrier qui a une femme et 3 ou 4 enfants à supporter. Mais ce n'est pas tout. Je parle de l'immigration régulière, des immigrants qui viennent ici pour faire de l'argent, je ne veux pas parler des hauts fonctionnaires qui visitent le pays, par plaisir ou par affaires, et je dis que, sans exception, à San Francisco ou dans la Colombie Anglaise toute femme chinoise qui émigre est une prostituée, et une prostituée beaucoup plus dangereuse que toute autre, car ses moyens d'actions sont indescriptibles.

Non seulement elles portent atteinte à la moralité chez la population adulte, mais même chez les petits garçons, et c'est là un état de chose propre à effrayer la population d'une ville comme Victoria, et je suppose qu'il en est de même à Vancouver, bien que je n'aie pas de renseignements formels. Puisque la législature de la Colombie Anglaise a passé cette législation et qu'elle a commis l'erreur, à mon point de vue, de mettre les Japonais dans la même classe que les Chinois et que cette loi a été désavouée par le gouvernement, l'on aurait dû présenter un bill élevant la taxe sur les Chinois qui viennent dans le pays, comme l'a donné à entendre le ministre de l'Intérieur (M. Sifton).

Tout le monde pensera avec le premier ministre que le gouvernement avait parfaitement le droit de désavouer ces actes, lorsqu'il s'agit d'une question où les intérêts impériaux sont en jeu, l'immigration des Japonais qui ont fait preuve de talents qui ont distingué la race anglo-saxonne que mon très honorable ami aime tant à louanger, lorsqu'il s'agit d'une nation qui se montre l'Angleterre des mers de l'Orient. Mais, d'un autre côté, si l'on tient compte des vues qu'il a émises, l'honorable ministre de l'Intérieur a manqué à son devoir envers la Colombie Anglaise en n'insistant pas pour obtenir une législation sur la question de l'immigration chinoise.

M. MORRISON: L'honorable député pourrait-il me dire pourquoi le gouvernement conservateur n'a pas essayé d'augmenter la taxe sur les Chinois, ou fait quelque chose pour restreindre l'immigration chinoise dans la Colombie Anglaise ?

M. DAVIN : Malheureusement, je n'étais pas membre du cabinet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais un fort partisan.

M. DAVIN : Je ne sais pas. Dans plusieurs occasions j'ai cru devoir me séparer du gouvernement et à chaque fois j'ai eu l'appui du ministre de la Marine et des Pêcheries, et du premier ministre, et chaque fois j'ai pu obtenir pour le Nord-Ouest beaucoup de choses que je n'aurais pas obtenu autrement. Je dis cela pour l'édification de mon honorable ami (M. Morrison). Il me demande pourquoi le gouvernement conservateur n'a pas présenté semblable mesure, or je lui dis que j'étais alors très occupé à faire faire par le gouvernement, beaucoup de choses d'un grand intérêt pour mes électeurs des Territoires du Nord-Ouest. Si la question de l'immigration chinoise intéresse mon honorable ami aussi vivement qu'elle intéresse ses commettants, qu'il fasse comme moi, qu'il présente des résolutions et demande l'opinion de la Chambre.

M. McGREGOR : Et qu'il vote contre ces mêmes résolutions.

M. DAVIN : Non ; qu'il vote pour. J'ai déjà répondu à cette attaque des messieurs de la droite et j'espère que l'honorable député ne me forcera pas de consulter les "Débats" pour le confondre.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

DOMINION PERMANENT LOAN COMPANY.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour prendre en considération le bill (n° 104) concernant la "Dominion Permanent Loan Company."—(M. Clarke).

(En comité).

M. W. W. B. McINNES (Vancouver) : Avant que le bill soit rapporté, je proposerai que l'on ajoute ce qui suit comme article 4 :

Tout actionnaire qui a obtenu ou qui obtiendra l'avenir un prêt de la compagnie, sera dégagé de toute obligation et pourra être relevé de toute dette sur la propriété, en payant à la compagnie le montant nécessaire pour rembourser tel prêt, ainsi que représenté par l'agent de la compagnie qui a fait le prêt ou par les avis publics par la compagnie lors du prêt.

Lorsque ce bill est venu devant le comité des banques et du commerce, j'ai profité de l'occasion pour soumettre une disposition semblable à celle-ci. Tout en recevant un bon appui dans le comité, cette motion n'a pas, cependant, obtenu l'appui de la majorité. Mais, d'après certaines déclarations qui ont été faites par des membres de la compagnie et des membres du comité, je crois que la majorité en est venue à cette conclusion. Pour cette raison et aussi parce que je suis convaincu de l'inportance de la motion que je propose, je crois avoir raison de soumettre de nouveau ce soir la question à la Chambre.

Comme nous le savons, il y a dans le pays un grand nombre de compagnies de prêt qui opèrent sur le mode de versement. On prêtera $1,000 en donnant à l'emprunteur le privilège de rembourser ce montant par versements de tant par mois. Malheureusement, pour ceux qui ont emprunté ou qui ont versé

de l'argent dans ces compagnies, on a constaté que lorsque venait le temps d'effectuer un règlement la compagnie n'était pas prête à remplir ses obligations. Aujourd'hui, la compagnie, connue autrefois sous le nom de "Dominion Building & Loan Association," qui demande de nouveaux pouvoirs, a tenu envers ses emprunteurs une conduite qu'il faut faire connaître au parlement. Ceux qui ont emprunté de cette compagnie ont acquis une triste expérience. On a attiré mon attention sur la chose il y a deux ou trois mois. J'ai reçu une requête de quelques-uns de mes principaux électeurs qui exposent clairement les griefs qu'ils ont contre la compagnie. Je vais lire cette requête, datée de Nanaimo, le 8 mai :

Nous, soussignés, emprunteurs et actionnaires de la "Dominion Building and Loan Association" (aujourd'hui la "Dominion Permanent Loan Association") ayant son bureau principal à Toronto, demandons, par votre entremise, au parlement de faire cesser un état de choses injuste et, croyons-nous, malhonnête que l'Association veut nous imposer au sujet des hypothèques que nous lui avons données.

Quand nous avons fait des emprunts de l'Association, les règlements imprimés nous furent donnés et les agents de la Compagnie nous ont dit clairement que ces réglements contenaient toutes les conditions comprises entre les emprunteurs et l'Association.

L'article des règlements le plus important pour les emprunteurs et celui qui a trait au remboursement, et qui stipule que le montant sera remboursé et la dette acquittée après 96 versements mensuels. Nous nous sommes conformés à cette disposition et lorsque nous avons demandé l'acquittement de nos hypothèques, nous avons été informés de la part de l'Association que nous devions une somme supplémentaire de $225 pour chaque $1,000, l'Association réclamait le droit de modifier les règlements et d'éliminer l'article spécifiant le nombre de paiements à faire.

Comme c'est là une question qui concerne un grand nombre de Canadiens dans tout le pays les requérants vous prient respectueusement de soumettre la question au parlement fédéral.

Et nous ne cesserons de prier.

Ainsi, il est spécifié que ces gens—ils sont au nombre de 29—ont emprunté de l'argent de cette compagnie avec l'entente qu'après avoir faits 96 paiements ils auraient droit à un acquittement. Il est dit de plus, qu'après avoir rempli ces conditions, toutes les obligations, au lieu d'avoir un acquittement on s'est vu demander une somme supplémentaire de $225, soit 15 nouveaux paiements pour chaque $1,000.

Maintenant, je connais ceux qui ont signé cette requête, ce sont des hommes de haute réputation, et le fait de voir leurs noms au bas de cette requête est suffisant pour me convaincre de la vérité de ce qui y est exposé. Les membres du comité ne connaissent pas ces messieurs et, en conséquence, j'ai cru devoir recueillir quelques faits pour démontrer la vérité, de ce qui est exposé dans ce document. Je vais d'abord citer le paragraphe 3 de l'article 3 des règlements en vigueur lorsque ces prêts ont été faits. Voici ce que dit ce paragraphe :

Les prêts, avec hypothèque sur biens immobiliers comme garantie collatérale, seront payables en 96 versements de $1.50 par action, moins 60 cents sur chaque paiement et $1.50 au compte des actions, 50 cents au compte de l'intérêt et 40 cents de prime ; pourvu toutefois que si les actions viennent échues avant l'expiration de 96 mois les dits paiements de $1.50 par mois cesseront, les actions seront annulées et l'hypothèque acquittée.

Ainsi, il est stipulé qu'après avoir fait 96 paiements à la compagnie, la dette contractée par l'emprunteur est acquittée. On laisse de plus à entendre que l'emprunteur pourrait n'avoir pas à faire 96 versements. La déclaration est formelle, 96 paiements, rien de plus. La chose est répétée dans toutes les annonces distribuées par la compagnie. J'ai ici une copie de celles qui furent publiées au temps où les auteurs de la requête ci-dessus faisaient leurs emprunts, je vais en lire une partie qui est imprimée en gros caractère. Voici comment cela est rédigé pour démontrer l'avantage d'emprunter $1,000.

EXPLICATION.

CE QUE COUTE UN PRÊT DE $1,000 SUR DIX ACTIONS POUR 8 ANS.

L'emprunteur paye $15 par mois pendant 96 mois. En d'autres termes, il paye $1,440, avec un droit d'entrée de $10. Le coût total est donc de $1,450. Déduction faite du montant prêté cela ne coûte que $450.

Ainsi l'emprunteur a pu se servir de $1,000 pendant 8 ans et cela ne lui a coûté que $ 59. S'il eût emprunté d'une banque ou d'un courtier, au taux de 6 pour cent il aurait payé pour la même somme, pour la même période, $480.

Cela démontre clairement que la compagnie déclarait au public qu'après 96 paiements, la dette était acquittée. Mais je trouve, plus loin ce qui suit, en lettres capitales :

CAPITAL GARANTI.

Le capital de l'association est garanti pour 8 ans, ce qui restreint le nombre de paiements et assure un bon bénéfice aux actionnaires.

Ainsi, d'après cette circulaire et l'article des règlements que j'ai lu, la compagnie représente clairement qu'après 96 paiements, rien de plus, l'emprunteur aura acquitté sa dette. Comme il est dit dans la requête que j'ai citée nombre d'individus se sont conformés à ces conditions et ont fait leurs paiements régulièrement, mais lorsqu'ils ont demandé une quittance on leur a froidement répondu qu'ils avaient à faire quinze autres paiements pour s'acquitter envers la compagnie. J'ai ici une lettre du gérant de la compagnie à un des requérants, William Woodman, et datée de Toronto, le 19 septembre 1898. A la fin de cette lettre nous voyons la phrase suivante :

Il vous faudra faire beaucoup plus que 96 paiements, probablement 15 de plus.

Ici même on ne dit pas quand prendra fin ce contrat. Après 96 paiements la compagnie en exige 15 encore en disant "probablement 15 de plus," de sorte qu'on peut en réclamer 20 ou 25, en d'autres termes, d'après l'interprétation de la compagnie il

n'y a pas de limite définie. On se demandera quelle excuse donne la compagnie pour exiger des paiements supplémentaires. On en a donné une seule devant le comité des banques et du commerce. Il y a dix ans que cette compagnie espérait faire de grands profits. Elle a commencé ses opérations alors que le taux d'intérêt était élevé et elle comptait sur des bénéfices qui lui permettraient de déclarer que les actions seraient échues dans huit ans et qu'en conséquence une hypothèque serait acquittée en 96 paiements. Je vais démontrer que cette déclaratioon ne peut pas être vraie, ou bien la compagnie continue de tromper le public, car elle n'a cessé de faire les mêmes représentations au public. De fait cette compagnie déclare aujourd'hui qu'un homme peut emprunter $1,000 qu'il remboursera en 93 paiements de $15 par mois, soit un total de $1,395. Si la compagnie peut agir ainsi aujourd'hui elle peut donner les mêmes avantages à ceux qui lui ont donné des hypothèques il y a huit ou dix ans. Dans le cas contraire, vu son expérience du passé, elle manque de franchise envers le public en continuant de faire les mêmes représentations. Dans les deux cas elle a tort et lorsqu'elle demande de nouveaux privilèges la Chambre a parfaitement le droit d'exiger qu'elle traite loyalement ses clients. Elle offre aujourd'hui de prêter $1,000 remboursables en 93 paiements de $15 chacun. J'ai obtenu ici, il y a quelques jours, une circulaire dans laquelle la chose est carrément déclarée.

M. WALLACE : L'honorable député a-t-il calculé quel serait le taux d'intérêt ?

M. McINNES : Non.

M. DAVIS : 16 pour 100.

M. McINNES : Je ne parle que des circulaires de la compagnie, et des représentations qu'elle fait au public pour s'attirer des clients.

On avait suggéré au comité que c'était réellement une question dont le parlement, ne devait pas s'occuper mais je considère que la question est complètement du ressort de ce parlement. En effet, il faut en toute justice et en tout honneur que cette compagnie remplisse ses obligations vis-à-vis du public. On a dit aussi que les intéressés devaient s'adresser aux cours de justice pour obtenir une décision, mais il est évident que si chacun peut s'adresser à une cour de justice sur une question de fait ou de droit, cependant les actionnaires dont le capital n'est pas considérable, quand ils sont forcés d'aller devant les cours, en subissent des inconvénients appréciables.

En effet, M. l'Orateur, c'est la lutte du pot de fer contre le pot de terre. Il y a des injustices de commises par suite de procédures imposées par le code civil. Il y a aussi une autre raison pour les actionnaires dans la condition actuelle des choses, de ne pas être forcés d'aller devant les cours de justice réclamer leur droit, et cette raison est celle-ci, c'est que on pourrait citer devant les tribunaux l'emprunteur, mais seulement suivant le contenu du contrat d'hypothèque. Je crois que les agents de la compagnie de même que certaines brochures publiées par la compagnie ne devraient pas être prises en considération ; à tout évènement les cours de justice ne devraient pas s'en occuper ; mais d'un autre côté l'hypothèque devrait comprendre tout l'arrangement et la cour devrait reconnaître que l'hypothèque contient le montant réel de l'emprunt. Conséquemment, bien que les agents et les brochures de la compagnie fussent de nature à induire l'acheteur de parts de bonne foi pour la considération qu'il fait une affaire superbe, cependant s'il faut prendre le mot hypothèque dans son sens le plus restreint, tel que la loi actuelle, le détenteur de ces actions n'aura pas résussi, et ne pourra pas réussir encore à obtenir justice, sous l'empire de la loi actuelle. Nous connaissons tous que les agents de n'importe quelle compagnie travaillent activement à placer des actions de ces compagnies, reçoivent une jolie commission pour ce travail, et il est de leur intérêt de travailler le plus possible. Mais d'autre part, ce système a l'inconvénient de rendre ces agents peu scrupuleux quand il s'agit de personnes qui veulent acheter des actions de telle ou telle compagnie. Je connais un grand nombre de ces agents, même des agents de la compagnie, dont il est question ici ; je connais un grand nombre de personnes auxquelles ils se sont adressés et je puis déclarer qu'infailliblement ces agents, bien que je les suppose honnêtes, représentaient aux personnes qui voulaient acheter des actions, que telle ou telle compagnie remplirait ses obligations, et qu'en faisant un certain nombre de déboursés désignés à l'avance, ils recevraient une remise complète de leurs obligations. Il s'agit maintenant de documents lancés dans le public par l'agent de cette compagnie. La grande majorité des personnes qui désireraient prendre des actions dans cette compagnie va consulter ces brochures, ou s'en rapporter à ce que l'agent de la compagnie dit. Mais lorsque le moment critique arrivera, lorsqu'il s'agira de signer le contrat d'hypothèque, il n'y a pas un homme sur cent qui pourra comprendre ce contrat-là. J'oserais dire qu'il n'y a pas cinq députés dans cette Chambre qui pourront comprendre ce contrat, nous en avons une copie devant nous, nous en avons eu une copie devant le comité des banques et du commerce l'autre jour, et la phraséologie a été trouvée tellement ambiguë, incertaine, que personne ne pouvait en comprendre le sens. Mais j'ai un autre point à signaler parce qu'il me semble être d'un intérêt général. Il ne s'agit pas ici d'une question qui est restreinte à ma division électorale ou à la province de la Colombie Anglaise, mais bien d'une question qui regarde toute la Confédération, puisque cette Compagnie de prêt permanente du Canada

aurait droit de faire affaire dans tout le pays. Depuis que cette question a été soumise à la Chambre, j'ai reçu un grand nombre de lettres de personnes intéressées dans la question. M. l'Orateur, vous remarquerez que le gérant de la compagnie écrivait à une certaine personne que la compagnie serait capable d'émettre des débentures représentant un montant quinze fois plus considérable, soit $225.00 pour chaque $1,000 d'actions. On a réussi de cette façon à placer dans le pays 4,000 de ces actions depuis 1896. Vous constaterez combien de personnes ignorantes du système suivi par cette compagnie ont été trompées. Ce n'est plus, M. le président, une simple question qui intéresse telle ou telle province, mais c'est une question d'un intérêt général. Je ne voudrais pas prendre le temps du comité, mais je prétends que vu toutes ces raisons, le comité agirait sagement s'il acceptait la proposition que j'ai faite.

M. CAMPBELL : Je crois qu'il n'est que juste de dire que lorsqu'il s'est agi de cette question devant le comité des banques et du commerce, la grande majorité des membres de ce comité était présente. On a discuté alors dans tous leurs détails les faits que vient de mentionner mon honorable ami (M. McInnes). La discussion a duré plusieurs heures et le comité a décidé par la grande majorité de ses membres que l'article dont vient de parler mon honorable ami devait être rayé. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans tous les détails de la discussion qui s'est faite alors, car la Chambre doit s'occuper d'autres questions. Mais je crois, en toute justice, la Chambre siégeant en comité, comprendra que le comité des Banques et du Commerce a discuté tous les détails de ce bill et a décidé de ne pas accepter l'amendement suggéré par mon honorable ami. C'est pourquoi, je crois que la Chambre agirait sagement en votant contre la proposition faite par l'honorable député.

M. DAVIS : C'est une question que je connais quelque peu, non pas parce qu'elle se rapporte à une compagnie de prêt, mais parce que le principe invoqué peut s'appliquer à d'autres compagnies. Nous avons à Prince-Albert, où je demeure, une compagnie dont les opérations sont à peu près les mêmes que celles de la compagnie qui demande les privilèges dont il est question. Cette compagnie s'est établie à Prince-Albert, et a invoqué vis-à-vis du public les mêmes moyens que ceux qu'on a dénoncés tout à l'heure ; aussi un grand nombre de citoyens ont déposé leur argent entre les mains de cette compagnie, grâce aux brochures et aux statistiques distribuées partout et annonçant que cette compagnie pourraient payer le prêt fait dans l'espace de sept ans, si l'on s'adressait à elle dans ce but. La compagnie a répandu ces brochures partout, c'est grâce à ce système de cabale que les compagnies locales se sont incorporées à cette compagnie. Les gens prenaient des

actions parce qu'ils croyaient qu'on agissait de bonne foi, et je suis certain qu'il n'y avait pas un sur vingt-cinq qui prît connaissance de l'acte d'hypothèque qu'on leur faisait signer. L'eussent-ils fait, les termes de cet acte étaient tellement de nature à tromper qu'ils n'auraient pas compris. En vertu de cet acte, et par les brochures qui avaient été publiées et distribuées par l'agent de la compagnie, à Prince-Albert, on pouvait croire que cette dernière paierait le plein montant placé après sept ans. C'est ce qui a trompé un grand nombre de personnes, qui espéraient retirer $1,000 à l'expiration de ces sept années. Il y a de cela plus de sept ans, et personne n'a jamais retiré un sou, et des gens de bonne foi se sont trouvés trompés. Ces personnes avaient fait des versements mensuels, s'étaient conformées aux règlements de cette compagnie, et à l'expiration de ces sept années, elles demandaient à être relevées de leurs obligations, suivant le contrat intervenue entre elles et la compagnie. On leur a dit qu'elles devaient attendre trois ans de plus, elles avaient beau invoquer leurs contrats et dire : votre agent nous a fait voir des brochures qui contenaient les conditions du contrat entre particuliers et votre compagnie. Et croyant pouvoir réaliser quelques bénéfices suivant qu'on essayait à le leur faire croire, ils ont déposé leurs économies dans le fonds de cette compagnie. Or, si je me rappelle bien une cause qui a été décidée par les cours de justice du Minnesota et qui a été ratifiée par la cour Suprême, on invoquait le principe que ces compagnies étaient obligées de faire "main-levée" sur ces actions. La décision de la cour, dans cette occasion, a été que si un agent d'une compagnie allait dans un endroit spécialement mentionné, la compagnie était responsable pour toutes déclarations ou promesses qu'il pourrait faire en sa qualité présente de la compagnie. Le même fait se présente actuellement au Canada. Je crois, cependant, que si on continue à s'occuper du bill, actuellement soumis, et si ce bill peut-être adopté par la Chambre, la population retirera de grands avantages. Si, un ouvrier qu'on a induit sous de fausses représentations à mettre ses économies dans le fonds social d'une compagnie qui devrait faire remise à sept ans, se trouve trompé, qu'elle sera donc l'application de la loi actuellement soumise ? Quel sera donc son recours contre cette compagnie ? Il lui eût été impossible de lutter contre cette compagnie, et s'il réussissait dans des cours inférieures, la compagnie évoquerait la cause en cour Suprême, et la partie intéressée se trouverait obligée de payer des frais considérables. J'espère que la Chambre prendra en considération ce détail qui a son importance, et si je l'ai mentionné, ce n'est pas parce qu'il s'agisait d'une petite ville du Nord-Ouest, mais du principe général que je voulais invoquer à l'appui de mes prétentions.

M. HENDERSON : Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député qui vient de parler et qui a proposé cet amendement, parce qu'il serait injuste actuellement de ne pas accorder à d'autres compagnies les privilèges demandés par le bill actuellement devant la Chambre. Si ce bill devenait loi, il faudrait l'établir comme principe général. Quelle est la nature de toute cette transaction ? Celui qui voudrait acheter des actions dans cette compagnie, joue sur l'éventualité que présente les fluctuations du marché. Si les actions de la compagnie sont à la hausse et si les bénéficess qu'elle retire de cette hausse lui permette de payer aux actionnaires, la valeur du bénéfice qu'il retirerait pendant huit ans, alors l'hypothèque qui représente l'action prise par cette personne se trouvera prescrite. Si, d'autre part, la compagnie est assez heureuse pour réaliser des bénéfices suffisants, et qui lui permette de ne faire payer aux actionnaires leurs parts d'actions que durant six ans, l'actionnaire alors, aura l'avantage, je ne doute pas qu'il en profite, de ne pas obtenir la remise de l'hypothèque donnée. Qu'arriverait-il alors ? La clause est expresse. Le prometteur s'engageait à payer 15 pour 100 d'intérêt sur $1,000 ; à ce taux, l'intérêt payé serait de $160 par année et pour huit ans représenterait la somme de $1,280. Si vous ajoutez cette somme au capital vous vous trouverez en face du chiffre de $2,280. Voici quelle est la disposition expresse que la personne qui achète les actions, s'engage sous sa signature à remplir. Elle s'engage à payer $1,000, plus l'intérêt de 16 pour cent sur cette somme durant huit ans. Ce qui, capitalisé, représente un montant de $2,280. Supposons que ce paiement soit mensuel, et ne soit que de $15.00 chacun, l'actionnaire ne paierait que $1,440, soit $840 de moins que ce qu'il s'engage à payer par le contrat qu'on lui fait signer. Dans ce contrat, on lui demande de faire quinze paiements mensuels, en outre des 96 qu'il serait obligé de faire par la loi. Supposons qu'il en agisse ainsi, cela lui coûterait $225. Alors, on constate à la face même du contrat, qu'on lui demande $615 de plus que ce que l'on a le droit d'avoir.

A mon sens on ne devrait pas adopter de législation qui aurait un effet rétroactif. Les intéressés ont trop de capitaux en jeu pour que l'on puisse les prendre par surprise. Je ne citerai qu'un fait à l'appui de ma prétention. L'autre jour j'ai eu l'occasion de voir un contrat, ridigé en termes précis, que celui qui l'avait signé n'était certainement pas un fou, mais cela ne l'empêche pas d'avoir signé une obligation dont le taux d'intérêt était de 16 pour 100.

Je crois, cependant, que ce parlement n'a pas droit d'intervenir entre les parties contractantes, et déclarer que parce qu'un homme a fait une bévue, en pleine connaissance de cause, l'autre partie devrait en subir les conséquences. Il en est de même pour les compagnies qui existent. Mais pour l'avenir, je dirai qu'il est du devoir du parlement d'empêcher le renouvellement de ce dont on se plaint aujourd'hui. Mais je n'ai aucun doute que l'honorable ministre des Finances verra à faire disparaître ces inconvénients. Personnellement, je voudrais que les chartes accordées à ces compagnies de prêt, ait un droit uniforme d'hypothèques, alors il ne pourrait pas y avoir d'erreur, en dépit de la littérature distribuée en faveur de l'une ou de l'autre de ces compagnies. Les gens prennent des actions dans ces compagnies parce qu'ils espèrent y faire de l'argent, et j'en connais qui le font délibérément. Je ne citerai qu'un fait. Un jour, un individu est venu me voir et m'a demandé mon avis sur ce que je pensais d'un projet de ce genre. Je lui ai demandé s'il croyait qu'il fût réalisable. Après lui avoir expliqué qu'il n'y avait pas de bon sens dans la chose en question, il n'a pas voulu prendre d'actions dans cette compagnie, dont on voulait lui faire accepter les actions. Il est revenu me voir, j'ai été obligé de lui expliquer la chose une seconde fois, et il a compris alors, qu'il était impossible que le montant dont on parlait dans les prospectus de la compagnie en question, ne pouvait pas être réalisé dans l'espace de huit ans. En dépit de tout, il était tellement désireux de faire de l'argent qu'il acheta des actions de cette compagnie. Cela démontre qu'il est impossible d'empêcher la spéculation, quand les gens veulent absolument en faire, et courir leurs chances de succès. Je ne veux pas dire que j'approuve cette ligne de conduite, mais j'espère qu'on ne verra pas se répéter ce qui a eu lieu, et que des principes généraux serviront de base à toute législation concernant toutes les compagnies.

L'amendement est renvoyé, le bill est lu une troisième fois et est adopté.

ACTE AUTORISANT LE COMMISSAIRE DES BREVETS A FAIRE DROIT A LA PENBERTHY INJECTOR COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération le bill (n° 141)) conférant à la commission des brevets d'invention certains privilèges pour faire droit à la Penberthy Injector Company.—(M. McGregor.)

M. HAGGART : De quel département relève cette question ? Ce projet de loi a pour but de permettre au commissaire des brevets d'invention de prolonger la durée de ce brevet, alors même qu'il serait expiré, en faveur de cette compagnie. C'est ce qui ne s'est jamais fait ici. Quand le brevet d'invention était expiré, nous avons toujours refusé de le renouveler.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La pratique suivie devant le comité de la Chambre sur les bills privés,

était de demander le témoignage sous serment des personnes concernées afin d'établir les faits spécifiques qu'on alléguait pour demander ces brevets d'invention. Cette question est venue devant la Chambre et le comité a décidé que la personne possédant un brevet d'invention ne devrait pas subir de préjudice, si d'autres personnes pouvaient avoir un brevet d'invention dans le même temps. Ce sont choses qui se sont produites souvent. Ce sont des injustices qu'il faut faire disparaître. J'ai consulté le département et l'enquête a démontré que les droits des parties en cause étaient respectés.

M. McALISTER : Quand la question a été soulevée dans le comité, il y a deux ou trois jours, elle a été ajournée à plus tard parce qu'il s'agissait de savoir si ce projet de loi était de nature à nuire aux intérêts des tierces-parties. Les faits ont démontré que ces intérêts n'étaient pas en jeu et le comité a fait rapport en conséquence.

Le bill est lu une troisième fois et adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 140) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre l'incendie, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'assurance de la Puissance contre l'incendie.—(M. Belcourt).

Bill (n° 158) concernant la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique.—(M. Oliver).

Bill (n° 166) concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.—(M. McAlister.)

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma.—(M. Dyment.)

IMMIGRATION.

M. NICOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, à la suspension de la séance, j'étais à parler de la question de l'immigration chinoise à la Colombie Anglaise, et je citais à ce propos, le rapport de la commission royale sur l'immigration chinoise en 1885.

Partout, directeurs de chemins de fer comme propriétaires de mines, manufacturiers comme marchands et propriétaires de même que ceux qui tiennent maisons de pension, reconnaissent qu'il ne faut pas exclure complètement les Chinois, mais que l'immigration devrait être réglementée à leur sujet.

Le rapporteur considérant, sans doute, l'état de choses existant dans la Colombie Anglaise, ajoutait :

Maintenant, si une idée du domaine de la spéculation trouve ici sa place, la Colombie Anglaise a une magnifique occasion en accueillant bien les Chinois de s'assurer une main-d'œuvre moins chère qu'en Californie, de s'attirer le bon vouloir et de fixer l'attention d'un peuple dont on commence seulement à connaître les vastes ressources et la riche latente dont le commerce est considérable et acquerra une valeur incalculable quand le chemin de fer Canadien du Pacifique sera terminé. La Colombie Anglaise a beaucoup de trait de ressemblance avec la Californie. C'est un pays qui a besoin d'un réseau de chemins de fer, c'est un pays de mines et de fruits. Elle possède, de plus, d'énormes ressources dans ses pêcheries et ses terres à bois. Si donc la Colombie Anglaise décidait que les maux indéniables de l'immigration chinoise sont contrebalancés amplement par ses avantages, voici ce qui arriverait : des lois énergiques assureraient l'exploitation de ses mines sur une grande échelle, ce qui augmenterait énormément la richesse du pays et remplirait son trésor ; elle accaparerait presque tout le commerce de charbon et de bois et une grande partie du commerce de fruits de la côte du Pacifique ; son poisson alimenterait de reste les marchés de l'est et du centre du continent, et elle pourrait se créer un commerce important avec l'Europe, sa richesse se développerait dans une proportion presque mathématique absolument parlant, et surtout relativement à la Californie ; elle prendrait littéralement d'assaut sa place parmi les grands pays commerciaux et industriels ; et quand elle aurait conquis cette position elle pourrait chercher la solution du problème politique et social de cette immigration chinoise et s'aider en cela des moyens à la disposition du parlement fédéral.

Il est évident que l'auteur de ce rapport voyait le danger de l'immigration et du travail des Chinois dans la Colombie Anglaise, et qu'il prévoyait les effets de cette immigration dont il faudra s'occuper d'un jour à l'autre.

M. MORRISON : Qui a fait ce rapport ?

M. DAVIN : Je cite le rapport de la commission royale sur l'immigration chinoise.

M. LANDERKIN : Qui a écrit ce rapport ?

M. DAVIN : Ce rapport est signé par M. Chapleau.

M. LANDERKIN : Est-ce un rapport écrit par lui ?

M. DAVIN : Son nom se trouve au bas.

M. MAXWELL : C'est l'honorable monsieur qui l'a écrit lui-même.

M. DAVIN : C'est le nom de M. Chapleau qui apparaît.

M. MAXWELL : C'est vous-même qui l'avez écrit.

M. DAVIN : Quand ce rapport a été écrit, l'honorable monsieur (M. Maxwell) était, je suppose, à faire ses études. Comment pouvait-il connaître quelque chose là-dedans ? Le rapport continue :

Si les immigrants chinois de la classe ouvrière persistaient à conserver les traits distinctifs de la manière de vivre asiatique en ce que celle-ci a de plus opposé à la nôtre, et si leur immigration continuait à augmenter, il faudrait que le parlement s'en mêlât, mais les lois ne devraient pas heurter les grands intérêts, ni les entreprises importantes commencées avant qu'il pût être question de son immixtion probable. Il pourrait surgir des questions de droit acquis qu'il faut soigneusement étudier avant de prendre action.

Si donc on croit utile de faire des lois restrictives, on ne devra pas perdre de vue les résultats obtenus graduellement ; l'historique de la question et les té-

moignages rendus font voir qu'en régularisant, et non en prohibant l'immigration chinoise, on peut atteindre toutes les fins que veulent atteindre ou pourraient vouloir atteindre ceux qui redoutent les dangers de cette immigration.

La commission, dans son rapport de 1885, a exprimé le vœu de voir le parlement légiférer sur cette matière ; voilà ce que je tiens à signaler. La même année, le président de la commission, comme en fait foi le compte rendu officiel des débats, saisit la Chambre d'un projet de loi qui fut adopté et dont l'article 4 frappe d'impôt de $50 tout Chinois entrant au Canada. Il suffit de rapprocher le texte de ce rapport qui porte la signature de mon regretté ami, feu M. Chapleau, alors secrétaire d'Etat, du texte de l'article 4 de la loi établie à la demande de ce ministre, pour se convaincre que dans la pensée des hommes d'Etat de l'époque, cette taxe de $50 n'était qu'un premier pas et qu'en établissant ce minimum, l'on visait à conférer à la Colombie Anglaise, à cette époque, certains avantages qu'elle a certainement recueillis de cette restriction de l'immigration chinoise, et à prévenir le contrecoup désastreux qu'aurait porté à d'importants intérêts toute législation prohibitive. La législation en question a été formulée dans cette teneur, en prévision de l'adoption future par le parlement d'une loi plus restrictive.

Or, puisque le gouvernement, sur les instances du ministre actuel de la Justice, a mis son veto sur les lois que la législature de la Colombie Anglaise était parfaitement autorisée à établir, c'est son devoir de saisir le parlement, cette session-ci, d'une législation, dans l'intérêt des classes ouvrières de la Colombie Anglaise et de tout le Canada—car, les ouvriers, des bords du Pacifique à ceux de l'Atlantique sont unis par une étroite solidarité—et de venir à leur secours, dans le sens indiqué par la commission d'immigration chinoise, dans son rapport de 1885, ainsi que par la législation de 1885, basée sur ce rapport.

Quant à l'immigration des Doukhobortses et des Galiciens, j'ai toujours gardé, tant dans cette Chambre qu'en public, une attitude différente de celle de mes amis de l'ouest qui s'intéressent à cette question. Jamais je n'ai dit un mot contre une classe d'hommes quelconque, tout pauvres qu'ils soient, d'où qu'ils viennent, qui peuvent s'assimiler à notre population et qui viennent au pays pour se créer des foyers ; et dans la critique que je me suis permise au sujet de l'immigration, je me suis borné à exprimer le regret de les voir se grouper en colonies. A mon avis, il serait préférable, dans l'intérêt même de ces immigrants, dans celui du Nord-Ouest et du Canada, de ne pas les grouper en colonies, mais de les mêler à nos populations, afin que l'assimilation soit plus rapide. Tout en m'abstenant de dire un seul mot contre les Doukhobortses ou les Galiciens, je regrette vivement de voir relativement si peu d'immigrants nous venir de l'Angleterre, de l'Irlande ou de l'Ecosse. J'appellerai votre attention sur le rapport relatif à l'immigration publié par le ministre de l'Intérieur pour l'année 1898. D'après ce rapport, il nous est venu 22,981 immigrants des différents ports de mer. Sur ce nombre, combien y avait-il d'Anglais, d'Irlandais et d'Ecossais ? Mon ami, M. Devlin, nous en offre 733 venant de l'Irlande ; l'Ecosse nous en a envoyé 1,400 et l'Angleterre, seulement 9,473, soit une totalité de 11,608.

Sur ces 22,781 immigrants, c'est donc 11,173 étrangers qui nous sont venus, contre 11,608 Anglais, Ecossais et Irlandais. Cela est déplorable à mes yeux, et si le gouvernement déployait plus d'efforts, s'il faisait plus de propagande, s'il était plus profondément pénétré de l'importance d'attirer au pays ces Anglo-saxons qui réveillent toujours dans le cœur du premier ministre un si vif sentiment d'admiration, nous aurions un plus grand nombre d'immigrants des îles Britanniques.

En souhaitant aussi la bienvenue aux Doukhobortses et aux Galiciens, je n'exprime que mon avis personnel et je n'ai nullement mission ici de parler au nom de mes commettants à ce sujet ; toutefois, il est de mon devoir, maintenant, de faire part à la Chambre des craintes exprimées par mes commettants à ce sujet, et pour rendre fidèlement leur pensée, je citerai le texte même d'une lettre datée de Kinbrae, et qui décrit la situation des Galiciens dans les termes que voici :

Je vous écris en toute hâte. Et les Galiciens ? Au nord de Saltcoats ils meurent dru comme mouches—trois ou quatre par jour. Deux agents de police et plusieurs constables assermentés sont chargés de les tenir séquestrés et en quarantaine, et le médecin est toujours avec eux, aux dépens du gouvernement fédéral. Voilà un joli état de choses, en vérité : il ne suffit pas de nous exposer à contracter toutes sortes de maladies ; il faut, par-dessus le marché, que nous nous taxions pour payer le docteur.

L'auteur se sert ici d'expressions très énergiques que je préfère omettre.

Cela va-t-il prendre fin, ou bien va-t-on laisser Sifton continuer à importer au pays ces misérables indigents à titre de colons ?

Voilà une lettre que j'étais tenu de communiquer à la Chambre. Je préférerais que le langage en fût plus modéré ; toutefois, il importe de savoir ce que le ministre de l'Intérieur fait de ces Galiciens, et en outre, l'auteur de cette lettre est un cultivateur honorable. Il y a quelque temps, j'ai appelé l'attention du ministre sur un paragraphe paru dans les journaux au sujet de la situation des Galiciens au nord de Saltcoats. Je l'ai fait dans l'intérêt même de cette population. Si ces pauvres gens souffraient et avaient besoin de secours, le ministre de l'Intérieur, qui est responsable de les avoir fait venir au pays, était tenu d'en prendre soin, de leur procurer les soins du médecin, et il va sans dire que je ne partage nullement les sentiments de mon cor-

respondant, quand il reproche au ministre ces dépenses. Mais voici le fait que je veux surtout signaler dans la lettre en question : ce respectable cultivateur affirme positivement l'existence d'un état de choses que le ministre de l'Intérieur a nié catégoriquement, ici même, il y a une ou deux semaines, lorsque j'ai appelé son attention sur ce fait.

M. DAVIS : Ces faits ne sont peut-être pas fondés.

M. DAVIN : Naturellement, je ne saurais en garantir l'authenticité ; toutefois, il est assez difficile de supposer qu'il les ait inventés de toute pièce.

Du 1er juillet 1896 au 31 de décembre, 1898, il nous est arrivé 17,287 immigrants ; et je dois dire que je n'ai nulle inclination à fermer la porte du pays à une classe quelconque d'immigrants qui puisse s'assimiler à notre peuple, mais, je le répète, il faudrait déployer plus d'efforts pour attirer ici des immigrants anglais, irlandais et écossais, car ainsi, non seulement remplirions-nous notre devoir envers le Canada et envers la mère patrie, mais nous trouverions dans cette immigration les meilleurs éléments pour opérer la fusion des races et pour maintenir le rang exalté qu'occupe notre pays au sein de l'Empire.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je serai fort bref, dans les quelques observations que je veux faire. Quant aux Chinois, j'avoue que je ne m'y intéresse point et que je sais fort peu de chose sur leur compte. Le député de Victoria (M. Prior) semble être fort renseigné à leur sujet, et il nous dit qu'il a un cuisinier chinois à son service. Il est un fait, cependant, qui m'étonne : si la situation est telle qu'il la représente, comment se fait-il que son parti qui a été dix-huit ans au pouvoir et l'honorable député lui-même, qui a fait partie pendant quelque temps de l'ancien cabinet, n'ait rien fait pour remédier à cet état de choses lamentable qu'il nous dit exister en Colombie Anglaise ? Il n'est pas possible qu'au cours des cinq années dernières, la situation se soit modifiée au point de nécessiter actuellement des mesures radicales dont il n'était pas besoin à cette époque. Si l'état de choses qu'il décrit existe aujourd'hui, il a dû exister lorsqu'il était membre du cabinet, et il me semble qu'un homme qui a des opinions aussi prononcées qu'il en a, aurait dû s'occuper de faire régler cette question. Mais, autres temps, autres mœurs.

Au sujet des Doukhobortses et des Galiciens, l'honorable député nous avoue franchement qu'il ignore tout sur leur compte. Dans ce cas-là, il aurait dû abandonner à d'autres le soin de discuter la question. Il a admis son ignorance en pareille matière et l'a bien prouvé, au cours de ses observations. Toutefois, il a fait certaines allégations que je dois relever. Il affirme, entre autres choses, que la population de la Saskatchewan a adressé à la Chambre une pétition demandant le renvoi des Galiciens. L'honorable député en conviendra, je suis mieux renseignés qu'il ne l'est sur les vœux de la population de la Saskatchewan. Or, pour ma part, je n'ai jamais entendu parler de pareille pétition, et si on l'eût adressé à la Chambre, je l'aurais su. Non seulement la population ne demande pas au gouvernement de renvoyer les Galiciens, mais il nous en arrive de nouveaux groupes, preuve que nous accueillons bien cette immigration, et j'ajoute qu'il n'est pas vrai qu'ils meurent dru comme mouche, ainsi qu'on l'a affirmé.

Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a pris une excellente attitude, à mes yeux, sur cette question. Il ne se range pas à l'avis du député de Victoria (M. Prior). Il n'a pas dit un seul mot de critique à l'adresse des Doukhobortses ou des Galiciens ; toutefois, il a dit une parole regrettable, au cours de ses observations, quand il a appliqué à ses compatriotes l'expression de misérables immigrants.

M. DAVIN : Ce n'est pas cela que j'ai dit. J'ai cité la phrase bien connue de Shakespeare : "Le triste spectacle de ces fauteuils vides." En faisant cette citation de Shakespeare, j'avais à la pensés le petit nombre d'immigrants irlandais.

M. DAVIS : J'ignore ce qu'a voulu dire l'honorable député ; mais il s'est certainement servi de l'expression de "misérables immigrants."

M. DAVIN : Non pas.

M. DAVIS : Eh bien ! soit. Le député de Victoria a mentionné le nom du professeur Robertson, qui est chargé des missions presbytériennes dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, et il nous a dit qu'ici, ce monsieur avait parlé défavorablement des Galiciens. J'ai par devers moi une lettre du professeur Robertson, qui, je l'avoue, fait autorité sur la question de l'immigration, puisque en raison de ses relations avec les missions du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, il lui faut parcourir tout le pays. Il entre dans la matière de sa mission de se mettre en contact avec ces populations, et par conséquent, son avis a certainement un grand poids. Voici ce que le professeur Robertson dit au sujet des Galiciens :

CHER MONSIEUR,—M. Knowles, de cette ville, que j'ai connu, il y a quelques années, lorsqu'il demeurait à Prince-Albert, est venu me voir de votre part, pour me demander un exemplaire de l'un des journaux où a paru un compte rendu d'une conversation que j'ai tenue au sujet des Galiciens. Je regrette de ne pouvoir vous obliger, n'ayant plus d'exemplaire de ces journaux. La substance de cet *interview* peut, toutefois, se résumer en quelques phrases. J'ai rencontré quelques Galiciens à Dominion City, et un grand nombre dans le district de Dauphin. Quant aux jeunes filles, j'en ai rencontré quelques-unes au Manitoba, dans les maisons de particuliers, où elles se trouvaient en service. Ils m'ont fait l'effet de gens bien constitués, énergiques et d'un excellent

physique. De la tête aux pieds, leur costume est singulier, mais il leur sera facile de le modifier ici. Les Galiciens, si-je appris de bonne source, sont industrieux, frugaux, économes, prêts à faire n'importe quel ouvrage aux prix courants. Nombre de ces jeunes filles vont en service, elles apprennent rapidement notre langue, et paraissent tenir à apprendre tous les travaux nécessaires, et à s'en acquitter de leur mieux. Elles vont sans doute contribuer à la solution du problème des servantes.

Le député de Victoria semble s'intéresser à la question des servantes, puisqu'il nous a dit qu'il n'avait pu en obtenir et qu'il lui a fallu employer un Chinois, tout antipathique que lui soit cette race ; eh bien ! qu'il vienne dans le district de la Saskatchewan et il lui sera facile d'obtenir les services d'une jolie Galicienne.

On m'apprit, en divers lieux, que ces jeunes filles, après s'être procuré les vêtements nécessaires pour elles-mêmes, envoyaient régulièrement la plus forte partie de leur salaire à leurs parents, afin de les aider à se créer un foyer. A Dauphin, voyant jouer quelques uns de leurs enfants, je leur dis : "N'êtes-vous pas Galiciens ?"—"Non, firent-ils, nous sommes Canadiens, maintenant ; nous ne sommes plus Galiciens." Ces enfants grandiront avec le pays. J'ai accompagné une députation qui s'est rendue auprès du révérend docteur King, principal du Manitoba College, pour s'informer s'il ne serait pas possible de faire quelque chose pour procurer des missionnaires à cette population. L'entrevue fut si satisfaisante que nous promîmes de faire tout en notre pouvoir pour les aider. Deux jeunes Galiciens font actuellement leurs études au collège du Manitoba, dans le but de se préparer au saint ministère ; ils font des progrès satisfaisants dans leurs études, et leurs compagnons de collège les tiennent en estime ; or, l'on sait que les étudiants sont bons juges en pareille matière.

Il est possible que ces gens n'aient pas atteint notre degré de civilisation ; il est possible encore qu'ils ne soient pas aussi familiarisés que nous le sommes avec les institutions représentatives, ou qu'ils ignorent nos traditions, nos aspirations, nos idées : mais ils sont de l'étoffe dont on fait les bons colons * * * Je puis ajouter qu'il est venu à ma connaissance que plusieurs Canadiens ou Anglais ont épousé des Galiciennes, et que cette œuvre d'assimilation ira probablement se développant. Les Canadiennes semblent se déplaire au Nord-Ouest, et force est bien à quelques hommes de chercher des alliances avec des étrangères. Que les jeunes filles Galiciennes se familiarisent avec la langue anglaise et leur avancement de l'état de servantes à celui de maîtresses de maison, sera dans les conditions sociales actuelles, chose fréquente et désirable. Puisque cette lettre a été publiée en substance dans les journaux, je ne saurais raisonnablement m'opposer à ce que vous la communiquiez à vos amis.

On voit donc, dans cette lettre, le professeur Robertson rend un excellent témoignage des Galiciens, et je suppose qu'il est mieux renseigné sur leur compte que le député de Victoria.

L'honorable député ne semble pas avoir une opinion plus flatteuse des Doukhobortses que des Galiciens. Eh bien ! je lui dirai qu'il y a dans le pays des êtres plus bornés que ne le sont les Doukhobortses. Il nous a cité des extraits d'un journal de l'ouest, le "West," ainsi que du "Bulletin," d'Edmonton. Quant au "West," il est bien connu au Nord-Ouest que c'est un journal partisan à outrance, n'éprouvant guère de sympathie pour le ministre de l'intérieur et qui, par conséquent, frappe d'estoc et de taille le ministre et son ministère. Quant au "Bulletin," d'Edmonton, l'honorable député dit que c'est un journal publié par un député de la droite et qui, par conséquent, devrait avoir quelque poids. Eh bien ! je me permettrai une unique observation à ce sujet. Si l'on tient compte des articles qui ont paru dans ce journal sur la route d'Edmonton, il semblerait qu'il ne faut pas toujours ajouter foi aux affirmations de son rédacteur. Le rédacteur paraît nourrir de forts préjugés contre tout ce qui ne lui convient pas. J'ai ici un extrait d'un journal conservateur, le "Herald," de Stratford, où le rédacteur exprime son avis sur les Doukhobortses et les Galiciens. Voici cet article :

Pourquoi les Galiciens et les Doukobortses ne feraient-ils pas de bons citoyens ? Valaient-ils bien mieux que ces gens, les ancêtres de ceux qui se montrent si prodigues de sarcasmes et de raillerie envers ces nouveaux immigrants ? La population, voilà le grand besoin du Canada aujourd'hui, et ce n'est pas encore le moment de se montrer trop exigeants ou trop délicats et d'exiger de tous les nouveaux colons qu'ils portent gants blancs et soient de frais rasés, ou qu'ils soient versés dans l'étiquette relative à l'usage de la fourchette, du couteau ou de la cuillère à table. Il importe bien davantage de s'informer s'il sont aptes à développer la force productrice de nos millions d'acres de terres incultes, à leur faire ainsi multiplier les affaires qui alimentent nos fabriques, nos chemins de fer et notre commerce, et à contribuer à la subsistance d'autrui comme à la leur propre. Ceux à qui les manières des Doukobortses ne conviennent pas ne sont pas tenus de vivre avec eux, et Dieu sait si le Canada est assez grand et s'il y a assez de terres inoccupées pour que ces gens se trouvent à des centaines de milles des Doukobortses. Qui sait si nous n'aurions pas un jour un premier ministre Doukobortse, et pourquoi pas ?

L'auteur de cet article semble s'être élevé au-dessus de l'esprit de parti, et il est disposé à rester dans la vérité des faits. Voici un autre extrait tiré de la "Gazette" de Montréal, d'hier. Parlant du projet d'implanter une colonie de Doukhobortses, projet agité de puis quelque temps, la "Gazette dit :

Le projet d implanter une colonie de Doukhobortses dans le district du lac Saint-Jean est venu trop tard pour qu'on en pût tirer avantage ; toutefois, leurs amis seront bien aise d'apprendre que les nouveaux immigrants ont créé une aussi favorable impression parmi les Canadiens-français, qui auraient évidemment été disposés à faire un chaleureux accueil aux Doukhobortses, eussent-ils pu se fixer dans la province de Québec.

Les honorables députés de la gauche conviendront que le journal auquel j'emprunte cette citation a une réputation bien établie d'impartialité et c'est là aussi mon avis. Il y a quelque temps, des gens de l'Ontario ont essayé d'implanter une colonie de Doukhobortses dans le district de la rivière à la Pluie. Il n'y a pas une seule province du Canada où l'on ne verrait d'un bon œil cette population s'établir ; et si le député de Victoria (M. Prior) les connaissait aussi bien

que les Chinois, il essaierait d'en faire établir une colonie en Colombie Anglaise.

Quant aux Territoires du Nord-Ouest, il est facile de comprendre que dans un pareil pays, l'on ne puisse se montrer aussi exigeant que le voudrait le député de Victoria. Il veut savoir pourquoi nous n'obtenons pas de Canadiens pour le Nord-Ouest. Nous voyons d'un bon œil les Canadiens s'établir au Nord-Ouest ; ce sont les meilleurs colons du monde. Mais, transporter les colons d'une partie du pays à l'autre n'est pas le moyen d'accroître la population. C'est comme si l'honorable député prenait un dollar d'un de ses goussets pour le mettre dans un autre ; il ne serait pas plus riche, en fin de compte. Il nous faut des immigrants qui viennent de l'étranger, prendre des terres et augmenter la production du pays ; car l'accroissement de la production provoque celle de la consommation et la prospérité générale du pays. En attendant, il ne faut pas se montrer trop exigeant. A mon avis, les habitants de nord de l'Europe, Suédois, Norvégiens et autres de cette catégorie font des colons de premier ordre pour les Territoires du Nord-Ouest. Leur climat se rapproche beaucoup du nôtre ; ils sont accoutumés à faire la culture dans des conditions identiques à celles des Territoires du Nord-Ouest. Quiconque se rend au Nord-Ouest, avec la détermination de travailler ferme et de vivre économiquement comme le font ces populations, est certain de réussir. Ce sont les meilleurs colons qu'il nous soit possible d'obtenir.

L'hiver dernier, j'ai visité l'établissement des Galiciens dans mon district. J'ai fait l'inspection de leurs bâtiments et de leurs étables et jamais encore je n'ai vu d'animaux mieux entretenus que ceux des Galiciens, et je prétends m'y connaître en fait de bestiaux. Leurs animaux étaient gras et en bonne santé. Les gens étaient à mettre en état tous leurs instruments agricoles pour les semailles du printemps. Ils avaient tous l'air propre et tout le monde était à l'œuvre. Je n'ai jamais entendu faire de plaintes sur leur compte, sauf celles venant de gens qui étaient effrayés sans savoir pourquoi. J'ai reçu une lettre conçue à peu près dans le sens de celle qui a été lue à la Chambre, et où l'auteur s'informait si l'on allait accorder à ces étrangers des privilèges refusés aux Canadiens. Evidemment, l'auteur avait lu dans quelque journal—un journal conservateur probablement—que l'on accordait aux étrangers des privilèges qu'on refusait aux Canadiens. Je répondis à ce monsieur, lui demandant de me dire quels privilèges l'on accordait à ces étrangers. Mais il n'a pas jugé à propos d'éclaircir ce point.

J'ai essayé d'obtenir du ministre de l'Intérieur quelques privilèges en faveur de trois ou quatre cents familles de Hongrois établis dans mon district ; mais il a refusé de rien accorder, disant que tout le monde était sur le même pied. Et si les députés qui s'intéressent à la question veulent bien se donner la peine de l'étudier, ils se convaincront que ces immigrants sont tous mis sur un pied d'égalité, de quelque pays qu'ils viennent.

Il a aussi été question des Mennonites, au cours du débat. C'est le gouvernement Mackenzie qui fit venir ces immigrants. On les a décriés, tout comme l'on décrie aujourd'hui les Galiciens et les Doukhobortses. Tout le pays retentit des clameurs poussées contre ces populations qu'on faisait venir au Nord-Ouest pour leur donner les meilleures terres des Territoires. De fait, ces terres étaient un marais, et ce marais de Gretna ils l'ont converti en un véritable jardin. Leurs terres valent aujourd'hui $40 l'acre et ils sont en voie de les vendre pour venir s'établir dans le district de la Saskatchewan. Ils figurent actuellement parmi les colons d'élite du Nord-Ouest.

Depuis qu'ils sont venus s'établir dans le district de la Saskatchewan, nous constatons qu'ils sont énergiques et hommes de progrès. Ils sont forts partisans de notre système d'écoles publiques ; ils établissent des arrondissements scolaires et envoient leurs enfants aux écoles. Il faut ajouter que nous avons affaire aux hommes de la deuxième génération. Leur genre de vie se rapproche de celui des Canadiens ; leurs maisons d'habitation ressemblent aux nôtres, ils achètent les mêmes articles que nous, et c'est chose commune de les voir se promener en bicycles.

Le député de Victoria tient énormément à l'immigration des Anglo-saxons. Je suppose qu'il veut parler des Anglais. Au début, il est venu s'établir dans les Territoires du Nord-Ouest une classe d'Anglais qui n'ont guère contribué au développement du pays. Dans le voisinage de Calgary et dans mon propre district, nous avons vu à l'œuvre ces gentlemen cultivateurs. Dans les Territoires du Nord-Ouest le nom de "remittance men" leur est resté, et je suppose que le député de Victoria en sait quelque chose. Ils voulaient faire de la culture à cheval, ou en boghei, chaussés de bottes à revers, en culottes et le lorgnon à l'œil. Il va sans dire qu'ils s'en sont allés au diable. Leur argent dépensé, ils sont partis en décriant le pays, non seulement d'un bout à l'autre du Canada, mais aussi en Angleterre. Le pays, disaient-ils, n'est bon à rien.

Je prétends que cette classe de colons fait tort au pays. Ce qu'il nous faut ici ce sont des cultivateurs qui entendent l'agriculture. Peu importe qu'ils soient riches ou pauvres, pourvu qu'ils aient des bras robustes, voilà le capital qu'il nous faut au Nord-Ouest.

Il est une autre classe de colons qui sont venus s'établir depuis quelque temps, et c'est aux députés de la gauche qu'en revient le mérite. Ils ont fait venir des colons de France. Depuis qu'ils se sont établis ici, ces colons ont prospéré d'une façon remarquable. Il s'est établie dans mon district

150 familles françaises, et ce sont sans contredit les meilleurs cultivateurs de la contrée. Ils sont économes, industrieux et savent se tirer d'affaires. Naturellement, il est venu avec eux quelques notaires, avocats et autres gens de même acabit, ruinés dans les affaires. Ils furent bientôt à bout de ressources et forcés de quitter l'ouest et de retourner dans leur pays. Quant à ceux qui entendaient la culture, ils ont tous réussi. Le ministre de l'Intérieur, je l'espère, quand il cherchera des immigrants, en fera venir encore quelques-uns de cette sorte.

Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) nous a donné une liste des immigrants, d'après leur nationalité. J'ai ici une liste des immigrants de différentes nationalités venus au Nord-Ouest, ainsi que des inscriptions de homesteads ; et cette statistique atteste les progrès accomplis sous l'administration du ministre actuel de l'Intérieur.

En 1897, il a été enregistré 2,383 concessions de terrain aux Territoires du Nord-Ouest ; en 1898, il y en a eu 4,528, juste environ le double. En 1899, la dernière année que les membres de la gauche ont dirigé la politique de ce pays concernant l'immigration, il y a eu seulement 456. Le progrès, je pense, parle éloquemment en faveur de l'honorable ministre de l'Intérieur.

Voici un état indiquant le nombre d'immigrants venus des différents pays en 1897 et en 1898.

En 1897, il nous en est arrivé d'Angleterre, 1,519 ; d'Irlande, 69—et ceux-là, je puis le dire, étaient tous de bons immigrants,—d'Ecosse, 205 ; d'Allemagne, 520 ; de la Scandinavie, 474 ; de la France et de la Belgique, 383, des Etats-Unis, 712 ; du Canada, 2,373 ; de la Galicie, 4,363 ; de la Russie, 28 ; d'autres pays, 218.

Nous constatons une augmentation remarquable en 1898. En effet, cette année-là, nous en avons reçus d'Angleterre, 3,203 ; d'Irlande, 263 ; d'Ecosse, 701 ; d'Allemagne, 998 ; de la Scandinavie, 532 ; de France et de Belgique, 368 ; des Etats-Unis, 2,643. En 1897, il nous en était venu seulement 712 des Etats-Unis, ce qui indique un bon progrès sous ce rapport.

Ces chiffres forment un total de 10,867 immigrants pour 1897, et de 27,856 immigrants pour 1898.

J'ai d'abord trouvé étrange d'entendre l'honorable député de Victoria, C. A., (M. Prior) soulever ce sujet, mais peu après le commencement de son discours, et lorsqu'il eut commencé à parler de l'inscription de ces gens sur les listes électorales du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, tout s'est expliqué. Il dit que ces gens-là seront inscrits sur les listes électorales, et qu'ils constitueront un préjudice pour les colons actuels de là-bas. Je ne sais à qui il entend dire qu'ils feraient tort, mais je suppose que ce serait à ses amis politiques. Lorsqu'il a parlé du fait qu'ils seraient traînés aux bureaux de votation par les fonctionnaires, il a donné là la clef de toute la chose.

M. PRIOR : La citation que j'ai lue relativement à leur inscription sur les listes électorales était tirée d'un journal libéral.

M. DAVIS : J'accepte cette déclaration, je n'avais pas entendu l'honorable député citer le nom du journal. Toutefois, je sais qu'il a insisté beaucoup au sujet de l'inscription de ces gens sur les listes électorales.

Il était évidemment convaincu de la vérité de cette citation dont il donnait lecture. Il a dit qu'ils allaient être conduits aux bureaux de votation comme des agneaux à la boucherie par les fonctionnaires de ce gouvernement-ci. Je lui dirai qu'il n'a pas besoin de s'effrayer. Il ne doit pas rabaisser l'esprit inventif de ses amis politiques de l'ouest, qui sauront bien manœuvrer de manière à s'assurer quelques-uns des nouveaux venus. J'ai lu dans un journal, l'autre jour, à propos d'un de ces hommes que l'honorable député dit devoir être traînés de force aux bureaux de votation, et qui était seulement depuis deux ans et demi dans le pays, que quelques-uns des amis politiques de l'honorable député ont exercé sur lui une contrainte, et que, après s'être procurés pour lui certains documents, ils l'ont fait porté sur la liste électorale de Winnipeg, mais qu'on a contesté les affidavit et que le projet n'a pas eu de suite. Les amis politiques de l'honorable député sont capables de toutes sortes de trucs. Ils auront leur part du vote des immigrants, ou je me trompe fort.

Pour ce qui concerne la région où j'habite, les Doukhobortses donnent parfaite satisfaction. Il nous en échoit une foule en partage là-bas. Le prince Hillkoff leur a choisi un endroit sur la Saskatchewan où ils sont à s'établir. J'espère que le ministre nous enverra encore de ces immigrants. Quant aux Galiciens, nous avons pleinement de la place pour eux.

L'honorable député de Victoria dit qu'il vaudrait mieux y aller lentement, relativement à l'importation de ces gens-là. Eh bien ! nous sommes allés lentement depuis 18 ans. Lorsque ces messieurs sont montés au pouvoir, en 1878, la contrée avait une population de 25,000 à 30,000 âmes, et quand ils en sont descendus cette population avait atteint le chiffre de 75,000 âmes. Ils n'avaient réussi en 18 ans à y faire immigrer que 40,000 personnes. Et cependant l'honorable député nous conseille d'y aller lentement. Je pense que notre allure a été très modérée depuis 18 ans, et qu'il est temps que nous l'accélérions pour établir la contrée.

Ces messieurs ont prophétisé que de grandes choses résulteraient de ce qu'ils allaient faire pour cette contrée. Le chef de l'opposition a dit que par suite de l'immigration dont ils allaient la favoriser, cette contrée était pour produire 400,000,000, je crois, de boisseaux de blé. Mais leurs prévisions ne se sont pas réalisées, et l'une des causes en a été qu'il n'ont pas placé là de gens pour cultiver le blé. Nous ne pouvons pas faire

la culture des céréales sans avoir quelqu'un pour labourer le sol. Du train que ces messieurs y allaient cette quantité de blé ne pourrait être produite avant cinq ou six cents ans. Le ministre de l'Intérieur a importé dans cette contrée autant d'immigrants en un an qu'ils ne l'ont fait en 18 ans, et cependant ils ne sont pas satisfaits. Ils objectent à ces gens parce qu'ils craignent de les voir devenir de bons votants, et c'est là à peu près la force de leur objection. J'espère que le ministre de l'Intérieur continuera à importer encore force immigrants de la même espèce.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : Le très honorable premier ministre a mentionné le fait que le gouvernement avait désavoué le bill de la Colombie Anglaise, sens, il y a fort à distinguer entre le Chinois et des Japonais. Quant à l'immigration japonaise, le parlement peut facilement venir en aide au gouvernement, car, à mon sens, il y a fort à distinguer entre le Chinois et le Japonais. Comme le premier ministre l'a signalé, les Japonais sont les alliés de l'Angleterre aujourd'hui, et ils l'ont été ainsi par le passé. On considérerait à juste titre comme peu amical de la part d'une partie quelconque de l'Empire britannique, admettant la responsabilité que nous avons assumée comme partie de cette Empire, et connaissant les relations intimes et cordiales qui existent entre les deux pouvoirs, l'acte consistant à faire quelque chose de la nature de ce qu'a en vue la législation adoptée contre les Japonais par la Colombie Anglaise.

Ceux-ci diffèrent grandement des Chinois en ce qu'ils s'assimilent la civilisation européenne plus rapidement que tout autre peuple que nous connaissons. Ils sont peut-être plus que tout autre peuple désireux d'adopter la langue anglaise, ainsi que de s'adapter aux façons anglaises, aux lois anglaises et aux habitudes des nations civilisées. La forte objection justement opposée à l'importation d'un grand nombre de Chinois, ne s'applique pas avec autant de force, et peut-être ne s'applique-t-elle nullement, à l'importation des Japonais.

Quant à l'importation de ces autres classes de gens dont on a parlé cette après-midi, je regarde avec beaucoup d'appréhension, comme le fera, je crois, le peuple de ce pays, les efforts que fait le gouvernement pour faire venir ces Galiciens, ces Doukhobortses et d'autres gens des parties méridionales de l'Europe. Il y a près de 30 ans, dans les commencements de l'établissement du Manitoba, la meilleure partie même de cette province fut abandonnée aux Mennonites. On croyait qu'ils feraient les plus admirables colons, parce qu'ils possèdent plusieurs des qualités qui font le bon colon. C'étaient les qualités qu'on nous dit aujourd'hui caractériser les Galiciens et les Doukhobortses, savoir : l'industrie, le désir de demeurer sur une ferme, la persévérance

quant au but à atteindre et la pratique de l'économie dans la manière de vivre. Pour ma part, je trouve que les résultats de l'établissement des Mennonites sont, sous beaucoup de rapports, décevants pour le peuple canadien, car ils ne se sont pas assimilés avec le reste de la population du pays où ils demeurent, comme on s'y serait attendu et comme on le désirait. Ils ont tenu en grande partie à leur ancien caractère ; ils ont continué d'avoir leurs anciens us et coutumes, leurs méthodes d'établissement et leur système d'éducation. Il y a beaucoup d'autres choses auxquelles nous n'objectons pas, parce que, tout en ayant notre système de gouvernement, nous savons qu'il n'est pas parfait, et s'il y a d'autres systèmes dont l'expérience a démontré l'excellence, rien n'empêche que nous n'en profitions. Mais après une génération presque, ces gens, nous dit-on, continuent encore à se tenir isolés du reste de la population et ils ne deviennent pas citoyens canadiens dans le sens propre et véritable du mot.

Les Doukhobortses leur ressemblent sous beaucoup de rapports, je suppose, leurs qualités étant celles que les Mennonites possèdent et que, croyions-nous, les recommandaient au titre d'admirables colons de notre Nord-Ouest. L'honorable ministre de l'Intérieur nous a dit quel admirable groupe forment les Galiciens, comme ils possèdent toutes les qualités qui tendent à faire les bons colons, comme on devrait les encourager à venir en ce pays, et que le gouvernement fait ce qu'il peut dans ce sens. Voilà ce qu'il a dit d'abord, pour déclarer l'instant d'après qu'on n'était pas pour encourager cette immigration plus que de raison, mais qu'on allait la décourager dans une certaine mesure. L'immigration de 50,000 de ces gens-là en une année nous submergerait et serait préjudiciable au Canada, mais il serait splendide d'importer 5,000 Doukhobortses chaque année, et nous devrions en encourager l'immigration jusqu'à ce chiffre. Si l'honorable ministre n'a pas exagéré les bonnes qualités de ces immigrants, nous ne pouvons en recevoir un trop grand nombre en une année ; mais le fait même qu'il décourage lui-même leur immigration au delà du chiffre de 5,000 par année, démontre qu'il reconnaît qu'il faut en rabattre des éloges qu'il décerne à ces gens-là.

Je suis enclin à regarder avec beaucoup d'appréhension l'importation de Doukhobortses et de Galiciens, ainsi que d'autres gens de ce caractère. Leurs traditions et leur histoire sont de nature à ne pas nous encourager à en avoir un trop grand nombre au milieu de nous. Il découle de mes observations et de mon expérience que les gens du nord de l'Europe constituent la classe de colons la plus désirable que nous puissions avoir au Canada en dehors de ceux qui viennent des îles Britanniques, ou encore des gens d'origine britannique qui sont allés aux Etats-Unis et qui reviennent au Canada. Non seulement ces colons se-

raient utile au Canada, mais ils aideraient à cette grande œuvre impériale de l'établissement de l'Empire britannique. Si un sujet anglais des îles Britanniques se rend aux Etats-Unis, il aide à l'établissement de cette nation. Ses enfants grandissent pour être citoyens américains, et ils peuvent en peu d'années devenir hostiles à l'Angleterre. Mais s'il vient au Canada, il contribue à établir la puissance et l'influence britannique sur cette moitié du continent de l'Amérique du Nord, et tout en aidant à l'établissement de l'Empire anglais, il nous est utile au Canada. Cette classe de colons est la plus désirable que nous puissions avoir.

Les meilleurs colons que nous puissions avoir après ceux-ci viennent du nord de l'Europe. Beaucoup d'Islandais sont allés au Manitoba. C'est une population instruite, possédant ces qualités qui caractérisent les hommes de la zone septentrionale. Ils sont industrieux, et ils deviennent de bons colons et des citoyens anglais empreints des instincts et des idées britanniques. Ils acquièrent rapidement nos habitudes et s'assimilent à notre population.

On peut en dire autant des Norvégiens et des Suédois. Un nombre considérable d'immigrants de ces pays sont allés dans les Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba. Ils se sont dispersés dans la contrée pour aller s'établir parmi la population canadienne. Ils deviennent Canadiens eux-mêmes ; ils sont désireux d'adopter notre langage, d'obéir à nos lois et d'être considérés comme Canadiens. Ce n'est pas là une théorie, c'est ce que l'expérience a fait constater aux Territoires du Nord-Ouest. Ils se sont dispersés parmi la population de langue anglaise de là-bas.

Tels sont les classes d'immigrants que nous devrions nous attacher à faire venir au Canada, et à ce que j'apprends, ce sont là celles auxquelles le département de l'Immigration a porté le moins d'attention. Je le regrette, car alors le département de l'Immigration a suivi des méthodes entièrement erronées. Je préférerais voir arriver 10,000 immigrants des îles Britanniques plutôt que 20,000 ou 30,000 de ces Doukhobortses, dont l'immigration, d'après le ministre lui-même, doit être restreinte.

Les Anglais constituent une race portée à l'émigration et aux aventures. Peu importe le degré de fortune dont ils jouissent chez eux, leur instinct est de se répandre dans toutes les parties du globe ; et ce sont des hommes de notre sang, des hommes comme ceux qui ont fait du Canada ce qu'il est aujourd'hui, que nous devrions encourager à venir ici pour nous aider à établir une grande nation anglaise sur cette moitié du continent de l'Amérique du Nord.

M. HEWITT BOSTOCK (Yale et Cariboo) : M. l'Orateur, j'ai été fort heureux aujourd'hui de voir les députés de la Colombie Anglaise, sans distinction de couleur politique, s'entendre sur cette question de l'immigration chinoise. J'avais ignoré jusqu'à présent que l'attitude de mon honorable ami, le député de Victoria, C.A., (M. Prior) fût aussi ferme sur cette question ; car, je ne me rappelle pas avoir entendu dire qu'il ait soulevé le sujet avec tant soit peu de vigueur lorsqu'il était partisan de l'ancien gouvernement conservateur, ni même lorsqu'il était membre de ce gouvernement. La loi qui régit maintenant l'immigration chinoise a été adoptée en 1885, et comme le gouvernement conservateur a régné jusqu'en 1896, ces messieurs ont eu considérablement le temps de traiter ce sujet avec plus de force qu'ils ne l'ont fait. L'attitude prise aujourd'hui par l'honorable député (M. Prior) est beaucoup plus ferme que celle qu'il ait jamais adoptée auparavant.

M. PRIOR : En vérité, je suis aise de l'entendre dire.

M. BOSTOCK : Cette question chinoise, naturellement, concerne la Colombie Anglaise beaucoup plus que toute autre partie du Canada, et vu la vaste étendue de celui-ci, il nous est difficile de donner à toute sa population une idée exacte de ce sujet, qui constitue, dans une certaine mesure, une question provinciale.

Beaucoup de gens croient que la loi de 1885 s'applique à tous les Chinois, mais les termes de cette loi visent spécialement la classe répréhensible des Chinois importés ici en troupeaux, comme esclaves, pour faire injustement concurrence aux ouvriers de ce pays. Ces Chinois sont habitués à vivre dans un tel état de misère chez eux, qu'ils peuvent travailler moyennant des gages peu élevés ici ; et le résultat définitif d'une semblable concurrence de leur part doit être que nos ouvriers seront réduits à vivre sur un pied également misérable, chose que nous ne voulons pas voir au Canada.

Tous ceux qui ont été sur la rivière de Canton, ont vu, comme moi, des Chinois fourmiller sur toute la rivière, la couvrant virtuellement de leurs barques, de manière à la rendre presque absolument invisible. Ces Chinois naissent dans ces barques, ils y vivent, ils s'y marient et ils y meurent, et virtuellement ils n'ont pas l'occasion de profiter des avantages de la civilisation, comme nous le comprenons sur ce continent. Ce sont ces Chinois de Canton et les coolis des champs de riz, que nous importent ici les compagnies chinoises, et qu'on lâche libres sur le marché du travail de la Colombie Anglaise. Ce sont ceux-là que nous voulons voir tenus hors du Canada.

Le premier article de la loi de 1885 statue expressément que l'expression d' " immigrants chinois " signifie :

Toute personne d'origine chinoise entrant au Canada et n'ayant pas droit au privilège d'exemption décrété par l'article 4 du présent acte.

L'article 4 de la loi exempte spécialement :

Les membres du corps diplomatique ou autres représentants de gouvernements, avec leur suite et

leurs serviteurs, et les consuls et agents consulaires ; les touristes, les marchands, les hommes de sciences et les étudiants, qui seront porteurs de certificats d'identité, énonçant leur occupation ainsi que leur but en venant au Canada, ou d'autres semblables documents délivrés par le gouvernement chinois.

Je signale cette disposition parce que j'ai lieu de croire que beaucoup de gens de cette partie-ci du pays pensent que cette loi s'applique à tous les Chinois qui s'introduisent au Canada. Le fait est que la loi ne s'applique pas à la bonne classe des Chinois possédant un capital et se proposant de se livrer aux affaires pour leur propre compte.

Une autre forte objection à l'immigration des Chinois est que ceux-ci ne s'établissent pas sur les terres, non plus qu'ils ajoutent à leur productivité. Les seuls travaux agricoles qu'ils accomplissent sont ceux de la culture de jardins potagers en dehors des villes et on peut les classer dans la catégorie des parasites qui vivent aux dépens de la population du pays. Ils travaillent durant un certain nombre d'années sans dépenser beaucoup d'argent au Canada, et lorsqu'ils ont accumulé un montant suffisant pour retourner en Chine, ils le font, et d'autres viennent les remplacer.

Je ne crois pas que l'on doive craindre à présent d'incommoder la population de la Colombie Anglaise en prohibant absolument, pourrais-je presque dire, l'entrée du Canada aux Chinois. Nous en avons toute une quantité dans la province maintenant, et nous avons toujours un grand nombre d'autres immigrants disposés à les remplacer dès qu'ils sauront que ces Chinois sont empêchés de leur faire concurrence. Je pense qu'il serait beaucoup plus désirable, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) d'avoir dans tout ce pays des gens comme les Galiciens et autres de ce caractère, plutôt que des Chinois, pour remplir les fonctions de domestiques dans nos maisons.

Je ne place nullement les Japonais dans la même catégorie que les Chinois. Les Japonais, je crois, sont d'une nature moins revêche, et s'assimilent beaucoup plus facilement à la population européenne que ne peuvent jamais le faire les Chinois. Les Chinois sont beaucoup trop conservateurs dans leurs idées et leurs opinions pour adopter jamais les us et coutumes de la population européenne. Ils ne se donneront pas la peine d'étudier nos institutions, et ils seront parfaitement satisfaits de venir vivre en ce pays comme ils ont toujours vécu, sans chercher à améliorer leur condition plus qu'ils ne sont naturellement obligés de le faire par suite du travail auquel ils se livrent.

Relativement à l'industrie minière à la Colombie Anglaise, dans laquelle ils se sont montrés bons élèves, nous en avons vu arriver un grand nombre lors du premier élan, c'est-à-dire au début de l'exploitation des mines à la Colombie Anglaise. Certains rapports de cette province constatent que vers 1860 il y en avait jusqu'à 3,000 à Yale, et l'on mentionne qu'un grand nombre de ces Chinois sont retournés dans leur pays en emportant des sommes variant de $2,000 à $4,000.

Ces Chinois ne s'éloignent jamais dans la contrée pour y trouver de nouvelles terres en vue de s'y établir mais nous les voyons toujours à la suite des blancs, parcourir les sentiers battus. Ils ne contribuent pas à l'établissement et au développement du pays.

J'ai été bien aise d'entendre la déclaration que le très honorable chef du gouvernement a faite sur cette question cette après-midi. Les députés de la Colombie Anglaise siégeant à la droite, qui insistent depuis quelque temps auprès du gouvernement à ce sujet, ont été heureux d'entendre le chef du gouvernement émettre l'opinion qu'il a exprimée en cette Chambre aujourd'hui, et j'espère qu'il en résultera notre obtention de la législation qui fait l'objet de nos vœux.

Quant à l'immigration du Nord-Ouest, je ne puis dire que je sois fort au fait de ce qui concerne les gens en question. En me rendant à Ottawa au commencement de la session, j'ai vu un certain nombre de Doukhobortses à Winnipeg et à d'autres endroits le long de la voie ferrée, et ils m'ont fait certainement l'impression d'être des colons d'un caractère fort excellent. Ils paraissaient être des gens robustes et vigoureux, capables de contribuer beaucoup à l'établissement et au développement des régions incultes de notre pays des prairies.

Je pourrais presque dire que c'est une insulte à l'égard de gens de cette espèce, de discuter la question de leur immigration simultanément avec la question chinoise. Ce dont nous avons besoin, comme l'a dit cette après-midi, l'honorable ministre de l'Intérieur, c'est une classe de gens qui se répandront dans la contrée pour vivre sur les terres, et créer ainsi aux marchands et aux négociant de ce pays un marché pour leurs articles de commerce. La grande tendance de la population en tout pays, à présent, surtout dans les anciennes contrées, consiste à abandonner la terre pour s'entasser dans les villes. Or, si nous pouvons assurer à ce pays une classe d'immigrants disposés à aller se fixer sur les terres et à créer une population de cultivateurs, voilà qui favorisera le marchand et le négociant du pays. Ces gens-là formeront un noyau, et au temps voulu, je crois, on les verra pénétrés du désir de ressembler à la population au milieu de laquelle ils demeurent, et d'adopter les us et coutumes de la contrée.

M. A. McNEILL (Bruce-nord) : Je n'entends pas retenir la Chambre plus que quelques instants au sujet de cette question.

D'abord, j'ai fort regretté, cette après-midi, de voir mon très honorable ami, le chef du gouvernement, se lever pour répondre à mon honorable ami, le député de Victoria (M. Prior) sur le ton qu'il a jugé bon d'adopter.

Je ne lui reproche pas de s'être plaint de la proposition de l'ajournement de la séance. C'était là, je crois, un blâme raisonnable. Mais j'ai fort regretté de voir le très honorable ministre trouver bon de proférer en pleine Chambre une accusation de mauvaise foi. C'est là, je crois, des paroles qu'on devrait faire entendre seulement dans le cas de preuve absolue. Dans ce cas-ci, ces paroles étaient réellement sans excuse. Et nous, les membres de la gauche, avons raisonnablement lieu de nous plaindre de ce que cette accusation n'ait pas été rétractée, après la déclaration faite par le ministre de l'Intérieur.

Il est très grave, de la part des chefs d'un parti, d'accuser de mauvaise foi les chefs de l'autre parti en cette Chambre ; car si nous ne pouvons nous fier les uns aux autres dans les matières de cette nature, nous nous trouvons dans un état fort déplorable pour accomplir la besogne parlementaire.

Quant à la déclaration du très honorable ministre au sujet de l'immigration mongole, j'ai été bien aise de l'entendre. Je crois qu'il a exprimé là des idées larges et puissantes, et qu'il a parlé en homme d'Etat, si je puis oser ainsi dire. J'ai été très heureux, en vérité, de l'entendre prendre le ton qu'il a adopté à ce sujet.

Relativement à l'autre question, c'est-à-dire, celle de remplir nos Territoires du Nord-Ouest, de Galiciens et d'autres populations européennes, je dois dire que je ne puis saisir tout à fait l'exposé du ministre de l'Intérieur. J'ai été très aise d'entendre celui-ci déclarer qu'il faisait de grands efforts pour assurer une population anglaise aux Territoires du Nord-Ouest, ainsi que de l'entendre déclarer qu'il était heureux de faire venir des Etats-Unis pour s'établir là un certain nombre de gens d'origine anglaise. Mais quand il a parlé comme il l'a fait, lorsqu'il a dit qu'il n'était pas en faveur du système consistant à se tenir sur les frontières avec un microscope et un gourdin pour empêcher de les franchir les immigrants se proposant de le faire, et lorsqu'il a déclaré implicitement, sinon formellement, —et je suis presque porté à croire qu'il est allé jusqu'à le déclarer formellement,—que nous devrions, pensait-il, afin de coloniser nos terres aussitôt que possible, accueillir presque tous les immigrants européens, il a dit là une chose contre laquelle je désire élever la voix.

L'honorable député m'a paru dire qu'il ne désirait pas que ces gens s'en vinssent en grand nombre dans les territoires du Nord-Ouest tout à coup, mais graduellement. Je doute que cette politique soit la bonne ; il faudrait être excessivement prudent, surtout à l'endroit de l'immigration étrangère en ce pays. Il vaut beaucoup mieux y aller tranquillement et avoir des immigrants convenables, que d'encourager à venir ici des gens qui, dans la suite, ne feront pas notre affaire. C'est pour avoir oublié cette précaution que la république américaine s'est trouvée inondée d'immigrants de cette espèce, et qu'elle en souffre, aujourd'hui, aussi gravement. Pour moi, je trouve dangereux d'encourager ces gens du continent européen à s'en venir ici en grand nombre. Il y a exception en faveur des Scandinaves, et je m'abstiendrai de parler de ceux-là, mais quant aux Galiciens les renseignements que j'ai pu me procurer sur leur compte, et j'en ai obtenu surtout d'un gentleman qui sait absolument à quoi s'en tenir à leur égard pour les avoir vus et étudiés chez eux dans leur propre pays, m'assurent que ce sont les immigrants les moins désirables. Je proteste donc contre toute politique qui ferait courir à l'élément anglais de ce pays le danger d'être dominés, au moins sous le rapport du nombre, par des gens de cette sorte. Voilà pourquoi j'ai dit qu'il vaut mieux procéder lentement, et avoir des immigrants convenables. Je ne concèderai pas à mon très honorable ami qu'il convient d'attirer ici des gens capables de répudier le premier devoir d'un citoyen, celui de prendre les armes pour la défense de l'Etat. D'ailleurs, c'est, en général, un grand malheur que des immigrants, quels qu'ils soient, ne veuillent pas prendre les armes pour le salut du pays qui les potège. Ce qu'il faut, c'est de travailler à faire de ce pays un pays anglais, au lieu de demander à des étrangers du centre de l'Europe de venir ici nous noyer.

M. J. V. ELLIS (Saint-Jean): Je voudrais dire sur cette question une couple de mots. Il ne m'arrive pas souvent de déranger la Chambre, et, je l'admets, le très honorable premier ministre a raison de vouloir que nous nous efforcions d'abréger les débats autant que possible. A cette époque avancée de la session nous devrions nous entendre, de quelque manière, pour faire tenir les débats dans les limites du temps nécessaire à l'expédition des affaires publiques. Je n'entend pas blâmer l'honorable député d'avoir soulevé cette question, mais je crois que nous devrions tous aider, le plus possible, à l'exécution de la besogne, de manière à pouvoir nous en retourner chez nous. J'ai écouté l'honorable député avec beaucoup d'attention, et remarqué que pour établir sa thèse, il a cité des articles fulgurants de journaux et a établi que ces gens vendent leurs femmes. Ignore-t-il que, parfois, cela arrive même en Angleterre ? Qu'il prenne une liasse de journaux anglais, il y verra des entrefilets où il est parlé d'Anglais qui vendent leurs femmes. J'ai lu l'autre jour l'histoire d'un Français qui en a fait autant ; j'en ai été désagréablement surpris, car, parmi les Français ce cas est très rare. Il n'en aurait pas été ainsi, s'il se fût agi d'un Anglais, car les honorables députés qui connaissent les mœurs anglaises, savent que la chose arrive assez souvent parmi certaine classe de gens, dans ce pays. Les cours ne l'autorisent pas, et d'ailleurs, ce n'est pas d'après cela qu'il faut juger le peuple anglais, et personne, je le pense bien,

n'oserait caractériser les mœurs du peuple anglais par le récit d'une transaction de ce genre.

Ce qui m'a le plus impressionné au sujet du Nord-Ouest, c'est son immense étendue. Quand j'y rêve, le soir, ou que j'y pense, le jour, je vois quel immense espace nous avons à coloniser, comme je désire, aussi, que nous le colonisions ! Je ne parlerai ni des Chinois, ni des Japonais, mais seulement des Galiciens et des Doukhobortses. J'ai vu, en diverses occasions, nombre de Galiciens ; ils m'ont paru un peuple doux, soumis, et m'ont eu l'air d'être venus en ce pays pour gagner honnêtement leur vie. Naturellement, ils ont leurs mœurs et leur manière de vivre, qu'il peut être plus difficile de changer que celles des Doukhobortses mais si la civilisation de ce pays ne peut tenir tête à ces gens qui nous viennent d'Europe en nombre relativement peu considérable, c'est une civilisation qui ne mérite pas de subsister. Il n'y a pas de peuple en Europe qui puisse, en venant ici, faire tort aux institutions du Canada ou embarrasser le pays, car les conditions dans lesquelles nous vivons au point de vue matériel et moral, peuvent triompher, par elles-mêmes, des difficultés que pourraient occasionner le caractère d'un peuple qui vient de Galicie ou de n'importe quelle autre partie d'Europe. Quant aux Doukhobortses, je ne saurais en parler avec l'autorité ; je ne les ai vus que pendant trois ou quatre heures, mais j'en ai vu débarquer la première cargaison à Saint-Jean. J'ai parcouru le navire, conversé avec les officiers et avec les immigrés avec qui les interprètes du département de l'Intérieur me mettaient en communication. J'ai conversé, également, avec ceux qui les accompagnaient et qui parlaient l'anglais, et l'impression que je me suis faite d'eux, c'est que ce sont des gens qu'il est fort bon d'avoir ici. Je ne dis pas qu'il faille les importer par milliers à la fois, mais je crois que l'ancien commissaire des Douanes (M. Walace) a mal interprété les paroles du ministre de l'Intérieur en ce qui concerne le nombre des immigrants. L'honorable ministre a dit que ce nombre devait être limité parce qu'il était impossible aux fonctionnaires du département d'en établir plus de 5,000 dans une année, et que l'excédent devait attendre la révolution des années.

Les Doukhobortses ne sont pas une race, mais une secte ; c'est l'oppression et la persécution du pouvoir qui domine en leur pays qui les déterminent à l'abandonner. Leur cas est la répétition de celui des Quakers et des non-conformistes anglais qui comptèrent dans leurs rangs quelques-unes des figures les plus distinguées dans l'histoire d'Angleterre, comme Georges Fox, John Bunyan, que l'injustice tyrannique des juges et les horreurs de la prison ont déterminés à faire ce qu'ils ont fait. Ainsi des Doukhobortses, c'est le sentiment religieux qui leur a valu l'oppression de la part de la Russie.

M. ELLIS.

Vu les sentiments qu'ils entretiennent—je n'entends pas convertir cette Chambre au sentiment des Doukhobortses—c'était pour eux, la chose la plus naturelle du monde que le refus de porter les armes pour le salut d'un pays, qui, eussent-ils accepté de les porter, n'aurait pas plus toléré pour cela, leurs opinions, ni protégé leur propriété. Ils n'avaient rien de mieux à faire que de refuser d'exposer leur vie pour un pays qui refusait de faire quoi que ce fût pour eux. Les signes de leur hétérodoxie par rapport à l'Eglise russe devront disparaître dans notre pays, parce qu'ils n'y ont pas de raison d'être, ainsi qu'il est arrivé aux quakers aux Etats-Unis, où la secte existe plutôt comme sentiment que comme organisation religieuse. Donc, les Doukhobortses en ce pays, finiront par nous ressembler ; ils auront perdu leurs usages nationaux, mais sous l'égide de nos institutions, et grâce à leur industrie et à leurs autres bonnes qualités, ils seront devenus un peuple très utile au Canada. J'ai remarqué, à bord du bâtiment dans lequel ils sont venus, qu'ils obéissaient très volontiers à toutes les exigences de la gouverne, qu'ils s'organisaient entre eux pour aider aux officiers, et qu'ils exécutaient dans ce cas, tous les ordres de ceux qu'ils s'étaient donnés pour chefs, et quand il s'est agi de leur débarquement et de celui de leurs effets, ils ont aidé autant que n'importe qui eût pu le faire, à l'exécution de la besogne. L'ordre le plus parfait régnait parmi eux. Quant à leurs femmes, elles ont prouvé qu'elles s'habitueraient très vite aux mœurs canadiennes. Car elles se sont installées tout de suite dans les wagons confortables que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait mis à leur disposition, et ce, avec autant d'aisance que si elles y avaient été accoutumées depuis longtemps, et elles se sont mises, tout de suite, à préparer ce qu'il fallait pour la continuation du voyage. Plusieurs dames de Saint-Jean ont fait leur connaissance pendant leur bref séjour à la ville, et l'impression qu'y a laissée ce peuple est des plus favorables ; nous avons tous compris que cela augurait fort bien de leur avenir au Canada. Naturellement, j'ignore quel sera cet avenir ; tout ce que je sais, c'est que ces gens sont venus au Canada avec le désir sincère de s'y établir et d'y vivre honorablement. C'est ce qui résulte de la conversation que j'ai eue avec leur chef. Je sais bien, comme tout le monde, que les meilleurs immigrants anglais, irlandais ou écossais vaudraient mieux que ceux-là, mais il nous est impossible, désormais, de choisir nos immigrants comme nous le voudrions. L'Empire anglais s'est tellement étendu, qu'il compte, dans toutes les parties du monde, des plaines fertiles vers lesquelles peut se diriger le peuple anglais. Dans les circonstances, ce que nous avons de mieux à faire, c'est de demander à notre civilisation de mettre ces gens à même de vivre à l'aise, et d'en faire d'excellents citoyens.

Sans vouloir retenir la Chambre plus longtemps, j'aimerais à dire que la vue de cette cargaison d'immigrants, et les incidents qui ont accompagné leur arrivée, ont rappelé à un honorable gentleman qui est membre du parlement, bien qu'il n'appartienne pas à cette Chambre même, un fait qui a eu lieu, il y a 60 à 70 ans. Un navire avait remonté le Miramichi, une des rivières du Nouveau-Brunswick, avec une cargaison d'immigrants irlandais que l'on y débarqua comme des moutons. Ignorant qu'ils dussent arriver, les quelques familles qui vivaient là n'avaient fait aucun préparatif pour les recevoir ; on craignait, d'ailleurs, que ces nouveaux venus noyassent dans leurs flots la population et la civilisation de l'endroit. Mais la sympathie naturelle triomphant, ils leur préparèrent, aussi bien que possible, un refuge. La troisième génération vit aujourd'hui, sur la côte nord du Nouveau-Brunswick et ailleurs, dans cette province. Elle représente d'aussi bons citoyens qu'il est possible d'en trouver.

Il en sera ainsi des Doukhobortses. Ils mettront de côté leurs habitudes exotiques, qui n'ont plus ici leur raison d'être, et ils se prépareront à remplir leurs devoirs de citoyens comme nous. Le pays bénéficiera considérablement de leur arrivée, et la génération qui lui succèdera ici, sera satisfaite de la politique qui aura, un jour, amené dans le pays un peuple si bien disposé à favoriser les intérêts du Canada.

M. McNEILL : De quelle nationalité étaient les immigrants dont l'honorable député a parlé ?

M. ELLIS : Irlandaise.

M. McNEILL : Alors, ils devaient être de bons colons.

M. WM. McGREGOR (Essex-nord) : J'approuve l'honorable député (M. Ellis) qui vient de reprendre son siège. En 1867, j'ai eu le plaisir d'aller voir ce pays du Nord-Ouest, et depuis, j'ai eu, chaque année, celui d'y retourner. M. l'Orateur, je crois qu'aujourd'hui, la grande question qui s'impose au gouvernement, c'est celle de remplir, le mieux possible, ce pays de l'ouest, d'y faire rendre, aux meilleures conditions possibles, tous les objets dont le colon a besoin, et de créer des marchés et des moyens de transport pour ses produits. En 1867, il y avait entre Saint-Paul et le Fort Garry un espace de 300 milles où l'on ne voyait que les postes de la Baie d'Hudson. Dans mon voyage de l'année dernière, j'ai vu que tout cela était aujourd'hui habité. En 1867, il ne se récoltait pas un seul boisseau de grain dans la plus grande partie de ce district. L'année dernière, s'en est exporté 100,000,000 de boisseaux de bon blé rouge. La population de Saint-Paul était alors de 19,000, et celle de Minnéapolis, de 8,000. La population de ces deux cités réunies est, aujourd'hui, d'environ 400,000. Nous devrions profiter de l'exemple que nous a donné ce pays-là. Nous avons dans le Nord-Ouest un vaste pays à coloniser. De Winnipeg à Calgary, il y a 800 milles, et la plus grande partie de ce terrain est propre à la culture. Entre Portage-du-Rat et Winnipeg, il y a 123 milles, et une très grande partie est également propre à la culture. De McLeod à Edmonton et au delà, vers le nord, il y a de 400 à 500 milles de bonne terre s'étendant du nord au sud. Mais comment s'y prendre pour établir là les meilleurs colons possibles ?

Voilà une question à la solution de laquelle cette Chambre doit aider le gouvernement. Nous aimerions bien demander à l'Angleterre, à l'Irlande, à l'Ecosse, à l'Allemagne et à la France de nous envoyer leurs meilleurs sujets, mais cette demande, bien d'autres pays la leur ont adressée avant nous, de sorte qu'il nous est presque impossible, aujourd'hui, d'espérer du confort de ce côté, et force nous est d'accepter les immigrants comme ils se présentent. J'avais le plaisir de siéger en cette Chambre, il y a 25 ans, lorsqu'on y a discuté la question de l'immigration des Mennonites. Dans ce temps-là, comme l'a dit le premier ministre, les Mennonites ont causé plus de dérangement que n'en causent aujourd'hui les Doukhobortses et les Galiciens. Il s'est, de plus, soulevé une petite querelle au sujet des Islandais, et aujourd'hui, personne n'ignore que le meilleur colon qui puisse nous venir de l'étranger, cest l'Islandais. Nous désirons tous envoyer au Nord-Ouest autant de Canadiens que possible, parce qu'ils ont été élevés ici, parce qu'ils connaissent nos manières, nous touchent de plus près et nous sont plus chers. Quant aux Américains, nous voudrions en avoir autant que possible, parce qu'ils connaissent nos institutions, mais vu l'impossibilité d'avoir le nombre et la qualité que nous désirerions, il faut nous contenter de ce que nous pouvons obtenir et en retirer le meilleur parti possible. J'ai vu les Galiciens. A mon avis, ils vont faire de bons colons ; ils sont venus ici dans l'intention bien arrêtée de s'y établir, et y ont apporté tout ce qu'ils avaient. Quant aux Doukhobortses, je crois qu'ils donneront amplement satisfaction. Quant aux Mennonites, ils ont prouvé qu'ils étaient ce que nous pouvions désirer de mieux ; ils ont leurs manières à eux, mais cela ne les empêche pas de manger, de boire, de dormir et de consommer des marchandises comme nous le faisons ; et je suis convaincu qu'ils feront des citoyens utiles. Nous n'avons pas, en ce pays, de plus grand problème à résoudre que celui de remplir les Territoires du Nord-Ouest de bons colons, et de leur fournir des moyens de communication. Je me rappelle les immigrants qui vinrent d'Irlande, il y a 50 ans, après la grande disette qui avait régné dans leur pays. Un grand nombre d'entre eux s'établirent dans notre district ; ils étaient pauvres et travaillaient dans les carrières de pierre, et faisaient d'autres gros

travaux. Leurs descendants peuvent, aujourd'hui, faire honneur à n'importe quel pays. Ils occupent des positions élevées dans notre district ; les filles se sont mariées aux fils de nos hommes les plus distingués, et leurs enfants, à leur tour, se sont alliés à nos meilleures familles. Je ne doute pas que ces gens qui viennent d'Europe en ce pays fassent bonne figure. J'espère que le gouvernement poursuivra avec énergie sa politique d'immigration, vu que l'ouest a tellement besoin d'immigrants et de colons, que, sans eux, il resterait sans valeur.

M. PRIOR : Le très honorable chef du gouvernement a cru devoir me prier de dire pourquoi j'avais soumis cette question à la Chambre, avant qu'on eût fait l'appel de l'ordre du jour. La raison qu'il en a donnée, c'est qu'il ne la croyait pas assez importante pour qu'on s'en occupât à cette époque-ci de la session. Je crois que, pour peu qu'il veuille se rappeler l'époque où il siégeait à la gauche de l'Orateur, le très honorable ministre se souviendra qu'il lui est arrivé plus d'une fois d'amener des questions de l'avant, quand on n'avait pas encore fait l'appel de l'ordre du jour, et d'être prié par sir John Thompson, d'en donner la raison. Vu ces précédents, je ne me crois pas blâmable. Le très honorable ministre a cru aussi devoir m'accuser d'abus de confiance, parce que j'amenais cette question de l'avant aujourd'hui, lorsqu'il s'attendait à s'occuper d'autre chose. Je dirai que, mardi dernier, j'ai envoyé au ministre de l'Intérieur une lettre lui disant que le lendemain, à la première occasion, je proposerais cette question avant qu'on fît l'appel de l'ordre du jour. Ce sont les paroles mêmes dont je me suis servi. L'honorable ministre est venu me demander si je voudrais bien prendre un siège sur la rangée d'avant, tout près de lui, vu qu'il désirait m'entendre clairement. J'ai pris un siège là, mais l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) s'étant levé avant moi, et ayant fait une motion, j'ai été obligé d'attendre jusqu'à aujourd'hui. Le ministre de l'Intérieur m'a vu devant lui avec les livres et documents, et a dû s'apercevoir que j'allais parler, de sorte que je ne vois pas pourquoi on m'accuserait d'abus de confiance. En outre, le chef du gouvernement m'a enlevé, ainsi qu'à tout autre, toute occasion de parler de la question chinoise, en prenant, pour cela, le seul jour qui restait, de tous ceux qui sont réservés aux députés. Bien plus, quand l'honorable député de Burrard (M. Maxwell) a fait sa motion, on l'a déclaré hors d'ordre, ce qui voulait dire qu'il n'y avait plus à en reparler. Le très honorable ministre semble croire cette question peu pressante, parce qu'il y a 25 ans quelle est devant la Chambre. Mais, M. l'Orateur, plus longtemps elle est restée en suspens, plus cela prouve qu'elle s'impose. Le très honorable ministre a dit, de plus, qu'auprès d'une partie du peuple, je m'adressais aux plus viles passions. Si c'est une des plus viles passions, pour un homme dont le salaire ne suffit pas à l'entretien de sa femme et de ses enfants, que de désirer se protéger contre un dangereuse concurrence, je dis que c'est là une singulière définition d'une vile passion. Je suis heureux de remarquer que cette discussion a fait voir combien les députés ont modifié leur opinion sur la question chinoise. Jusqu'à présent, il y avait toujours eu, de chaque côté de la Chambre, plusieurs députés pour protester énergiquement contre toute restriction qu'on eût voulu imposer aux Chinois. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) se distinguait entre tous par l'énergie de ses protestations. Tout ce que j'ai à dire, en résumé, c'est que je prie le très honorable ministre de reconnaître l'opportunité d'imposer sur les Chinois une taxe plus élevée que celle qui existe aujourd'hui, afin de leur interdire, autant que possible, l'entrée du pays.

Motion d'ajournement renvoyée.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour prendre en considération le bill (n° 126) relatif à la représentation à la Chambre des communes.—(M. Mulock.)

(En comité)

Article 2.

M. HAGGART : L'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) en proposant la seconde lecture de ce bill, et lorsqu'il en a parlé hier, s'est dit prêt à y inclure toute recommandation qu'il croirait parfaitement juste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je n'ai pas été aussi loin, n'est-ce pas ?

M. HAGGART : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ai-je dit : toute recommandation qu'un des côtés de cette Chambre croirait juste ?

M. HAGGART : Pas du tout. L'honorable ministre a dit que s'il croyait la recommandation juste, il l'inclurait dans le bill. Je veux lui signaler une déclaration qu'a faite, l'autre jour, l'honorable député de Welland (M. McCleary) ; le principe que l'honorable directeur général des Postes énonce dans ce bill, c'est celui des bornes des comtés. L'honorable député de Welland prétend bien qu'on ne devrait pas toucher à son comté, qui, comme il l'a dit, élisait déjà un député au parlement, avant la Confédération. Par l'acte impérial, qui a divisé le pays en districts électoraux, Welland a été borné de la même manière qu'il l'est aujourd'hui, sans que ses bornes aient jamais subi de changement, et toutes les raisons militant en faveur des bornes municipales de comté, militent encore plus en faveur de Welland, parce

que le peuple de ce district est accoutumé à élire des députés, particulièment pour cette partie-là. C'est l'acte impérial même qui a mis le comté de Welland à part, et lui a donné ses bornes. Cette autorité est encore plus sacrée que celle de la loi municipale, et nous défend encore plus d'intervenir, puisque l'acte impérial a été adopté à la demande des provinces qui ont fait la Confédération, tandis que les bornes données aux comtés d'après la loi municipale et le pouvoir judiciaire peuvent être changées de temps à autre par la législature provinciale.

Il s'est donné une autre bonne raison au point de vue même où s'est placé l'honorable directeur général des Postes au sujet de la mise de côté des districts électoraux, qui se trouvent enfermés dans des bornes municipales ou de comtés, et c'est la proposition émise par l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill.)

Il dit que les trois districts électoraux de Bruce sont dans les limites du comté. Suivant les instructions qui doivent être données aux juges, la division doit être basée, autant que possible, sur le chiffre de la population du comté. Mais comme le fait observer l'honorable député, le comté est maintenant divisé aussi bien qu'il est possible de le faire. Personne n'a répondu à cet argument, et l'honorable ministre des Douanes s'est contenté de dire qu'une injustice avait été commise en 1882, et qu'il fallait la réparer.

Mon honorable ami (M. McNeill) a dit qu'il s'était conformé à toutes les conditions imposées par le présent bill. Lorsque le comté tel que constitué, en 1898, suivant le recende 1891, réunit toutes les conditions nécessaires, est-il raisonnable de prétendre qu'une injustice a été commise en 1882 ? Il y a deux cas qui méritent l'attention du directeur général des Postes et qui exigent qu'on amende ce bill.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sans donner une réponse définitive à l'honorable député (M. Haggart), je puis faire quelques observations au sujet de cette proposition. L'honorable député prétend que l'on devrait conserver le district électoral de Welland, parce que c'est un des plus anciens districts mentionnés dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. On pourrait dire la même chose du comté de Monck, et cependant l'ancienne administration l'a effacé de la carte électorale en 1892, non pas à cause de sa population, car ce district électoral contenait 15,940 âmes. Il y avait d'autres comtés dont la population n'était pas plus considérable et qui n'ont pas été morcelés. Si, parce qu'il n'avait pas tout à fait l'unité de population nécessaire, on a fait disparaître ce comté, on aurait cru qu'on aurait commencé par les districts électoraux dont la population était plus faible encore. Par exemple, Brockville n'avait une population que de 15,107 âmes : Leeds et Grenville, une population de 12,443 âmes, et cependant on a laissé ces districts électoraux tels qu'ils étaient.

M. HAGGART : On a remanié le comté de Leeds et Grenville.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On ne l'a pas effacé de la carte électorale.

M. HAGGART : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'ancien gouvernement a supprimé le comté de Monck, qui avait une population de 15,900 âmes, et on n'a pas touché aux districts électoraux qu'on aurait dû d'abord remanier, si on s'était alors basé sur la population. En outre, je puis faire observer que l'acte de la Confédération a établi un grand nombre de comtés que les administrations précédentes n'ont pas craint de modifier lorsqu'elles ont jugé qu'un changement était opportun. L'acte de l'Amérique Britannique du Nord prévoit ces remaniements de la carte électorale. Il prescrit d'abord de faire un recensement afin de connaître les changements à apporter ; et souvent on a détaché une partie d'un district électoral pour l'annexer à un autre, on a fait disparaître des collèges électoraux, et dans d'autres cas on a uni deux comtés.

Je puis rappeler à mon honorable ami que s'il est mal de toucher au comté de Welland qui existe depuis la Confédération, il y a un cas d'injustice encore plus évident. En 1882, le gouvernement a supprimé un district électoral que l'Acte de la Confédération avait créé. Il a entièrement supprimé le comté de Cornwall et Stormont qui formait deux districts électoraux distincts et élisait deux députés. Il a uni ces deux comtés.

M. HAGGART : Vous ne vous en plaignez pas, je suppose ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux simplement faire observer que vous n'avez pas droit de vous plaindre.

M. CLANCY : L'honorable ministre me permettrait-il de lui poser une question ? Il a dit à mainte et mainte reprise, que l'objet principal de ce bill était de remédier au mal commis en 1882. L'honorable député a dit que rien de semblable n'avait été fait en 1882, et c'est à cette question——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Que l'honorable député pose sa question et me laisse continuer. Je serai heureux d'entendre sa question et non ses arguments. Je puis citer plusieurs cas où on s'est éloigné du principe que l'Acte de la Confédération a posé au sujet de la représentation nationale ; et, par conséquent, il m'est bien difficile de croire que les critiques de mon honorable ami sont sincères, car ce serait une condamnation de sa conduite dans le passé. Les honorables membres de la droite ont supprimé le comté de Wentworth, celui de Niagara, et d'autres districts électoraux.

Je vais dire maintenant pourquoi il est nécessaire de toucher à Welland.

M. HAGGART : Vous avez traité ce sujet hier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai parlé de Welland que pour dire que le comté n'était pas assez peuplé pour avoir droit à deux députés et ne devait, par conséquent, n'en avoir qu'un seul ; mais dans tous les cas, par le présent bill, nous dérangeons les limites municipales, nous faisons tomber tout ce comté sous les dispositions de cette mesure. Nous rendons au comté de Lincoln ses limites municipales, et nous en détachons les municipalités qui n'en font pas partie, et c'est pour cette raison que nous séparons de Haldimand certains cantons ou paroisses qui appartiennent à d'autres comtés. Nous donnons donc à Welland ce qui appartient à Welland.

Vous ne pouvez pas adopter le principe de l'organisation municipale au sujet des districts dont nous voulons modifier la composition, sans adopter toutes les dispositions du présent bill. Il s'agit de détruire le gerrymander qui a créé ces huit groupes, et le seul moyen pour arriver à ce but, c'est de réparer l'injustice commise en 1882 et 1892. En 1892, vous avez fait ces modifications à Lincoln, Welland et Haldimand, et nous rétablissons l'ancien état de choses. Vous avez supprimé Monck, et maintenant nous rétablissons les limites de ce comté. Mon honorable ami (M. McNeill) dit que le comté de Bruce est à présent aussi bien divisé que possible. Je ne discuterai pas cette proposition, mais personne ne soutiendra que le comté de Bruce a été équitablement divisé en 1882.

M. McNEILL : Mon honorable ami me permettra-t-il de faire une observation qui pourra peut-être lui épargner des embarras ? Je désire lui dire que je ne demande aucune faveur. Que l'on soumette le comté de Bruce à l'examen des juges, c'est tout ce que je veux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) est parfaitement satisfait de cette mesure en ce qui concerne ce comté, et c'est la meilleure réponse que je puis faire à mon honorable ami (M. Clancy.)

M. McNEILL : Je veux que l'honorable ministre me comprenne bien. Je n'ai jamais dit que j'étais satisfait de cette mesure en ce qui concerne le comté de Bruce. Je crois que c'est un détestable projet de loi, même en ce qui concerne le comté de Bruce. Je vais expliquer ce que je veux faire entendre en disant qu'on ne devrait pas toucher au comté de Bruce. Le directeur général des Postes n'a pu donner le moindre semblant de raison pour se justifier de modifier ce district électoral. Lui et ses partisans ont été mis au défi de donner une seule raison de ce changement, mais ils n'ont pas répondu.

L'article 2 du bill est adopté .

L'article 3 du bill est adopté.

Article 4.

M. HAGGART : Avant l'adoption de cet article, j'aimerais voir remplir une promesse faite par le directeur général des Postes et le premier ministre, à savoir que le nom des juges serait mentionné dans le bill. Le premier ministre a dit qu'avant l'adoption du bill, il donnerait à la Chambre le nom des juges qu'il avait l'intention d'inviter à faire ce travail avant que ce bill soit adopté par cette Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, je crois que l'on a promis de donner le nom des juges lors de la troisième lecture de ce projet de loi.

M. HAGGART : Vous pouvez le faire ce soir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais si le premier ministre a choisi ces juges.

M. CLANCY : Je demande au directeur général des Postes et au premier ministre s'ils ont l'intention d'annexer au bill les instructions qui seront données aux juges. Il est bon que le comité connaisse ces instructions, et je suppose que le directeur général des Postes n'insistera pas sur la continuation de l'étude de ce projet de loi, tant qu'il n'aura pas au moins annoncé quelle sera la nature de ces instructions.

M. le PRESIDENT : Cet article sera-t-il adopté ?

M. CLANCY : Pas encore.

M. McNEILL : Il est important que le comité reçoive quelques renseignements sur ce point. Il est important que nous sachions si les juges pourront entendre des témoins afin d'éclairer leur examen. Dans la mère patrie, les commissaires ont entendu des témoins. L'un d'eux tenait une séance dans chaque district électoral, et ils annonçaient dans les journaux locaux le remaniement qu'ils avaient préparé d'avance, et fixaient le jour auquel ils entendraient les témoins, de sorte que les gens avaient l'occasion de présenter leurs vues aux commissaires et ceux-ci, dans leur rapport disaient qu'ils avaient pu, grâce aux renseignements précieux qu'ils avaient obtenus, modifier avantageusement leur premier projet.

J'aimerais savoir si l'on a l'intention d'adopter un semblable système, au Canada, ou si on refusera aux juges le droit de prendre connaissance du mouvement de la population depuis 1891.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis bien certain que mon honorable ami devra approuver la disposition du bill défendant aux juges de s'enquérir de l'accroissement ou

de la diminution de la population. C'est là une matière qui ne peut être étudiée qu'après un recensement décennal. Nous devons prendre la population non pas telle qu'elle est aujourd'hui, car nous n'en connaissons pas le chiffre, mais telle qu'elle est constatée par le recensement de 1891.

Quant à l'autre point soulevé par mon honorable ami, à savoir si les juges entendront les personnes qui pourraient se présenter devant eux, je dirai que le bill ne prévoit pas ce cas. Je demanderai à mon honorable ami de lire le paragraphe 2 de l'article 2, concernant les instructions aux juges. Je sais, que, en Angleterre, les juges nommés pour diviser les comtés, les bourgs et les cités en districts électoraux, sont requis d'examiner les vieux cadastres, les cartes et les régistres afin de trouver les vrais limites des différentes circonscriptions dont ils ont à s'occuper. Je doute beaucoup qu'il y ait nécessité d'en agir ainsi au Canada. Nos cartes électorales ne ressemblent pas à celles de l'Angleterre.

Notre pays est jeune ; on l'a d'abord divisé en cantons, et les cantons sont connus par numéros et rang. Les divisions des municipalités sont aussi bien connues. Les juges auront la carte du territoire sous les yeux, et par ce moyen, ils sauront sur quelles divisions se baser. Il peut arriver que les juges demandent de plus amples renseignements pour leur propre satisfaction, et dans ce cas, je suppose qu'ils aviseront eux-mêmes aux moyens de les obtenir. Mais le bill ne dit pas qu'ils pourront entendre des témoins et faire une enquête.

M. CLANCY : Le premier ministre n'a pas encore dit quelles seront les instructions données aux juges ou si ces instructions seront incorporées dans le paragraphe 2 de l'article 2 du bill, dont les termes sont très généreux. Je suis donc obligé de répéter ma question et de demander si les instructions qui seront données aux juges, en vertu de ce paragraphe seront annexées au bill.

Le PREMIER MINISTRE : Non, ce n'est pas notre intention.

M. CLANCY : Alors le premier ministre ne propose pas, assurément, de conférer aux juges de semblables pouvoirs législatifs ? Si le premier ministre croit que les instructions données par ce paragraphe sont suffisantes, le comité pourrait être satisfait ; mais nous devons savoir à quoi nous en tenir et si ce paragraphe est simplement la base des instructions qui seront données.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous nous en tiendrons aux dispositions du bill et nous n'irons pas au delà.

M. CLANCY : L'honorable ministre contredit son chef, qui ne veut pas affirmer que ce sont là les seules instructions. J'aimerais voir éclaircir ce point.

Le PREMIER MINISTRE : Le bill contient toutes les instructions, si je ne me trompe. Il est impossible de donner une autre interprétation au paragraphe 2 de l'article 2.

M. WILSON : Le premier ministre a dit, en outre, que si les juges ne pouvaient pas obtenir tous les renseignements nécessaires en consultant les cartes, ils recevraient d'autres instructions.

Le PREMIER MINISTRE : Non ; d'autres renseignements.

M. HAGGART : Avez-vous fixé le délai dans lequel les juges devront envoyer leur rapport ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que ce délai est laissé à la discrétion des juges. Je n'ai aucune objection à ce que nous fixions le plus court délai.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les lettres patentes détermineront ce délai.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais s'il est possible de déterminer ce délai d'une manière absolue ; mais je puis dire à mon honorable ami que le gouvernement désire que le délai soit le plus court possible.

M. McNEILL : J'aimerais appeler l'attention du premier ministre sur un point important. Naturellement, comme nous le savons tous, il se présente ici une objection formidable, laquelle a été faite en 1892, lorsque quelques-uns de nous ont demandé la nomination d'une commission de juges. Une semblable mesure introduit les juges dans l'arène où se discutent les questions politiques.

Je désire demander au premier ministre quels moyens prend le gouvernement pour ne pas s'écarter de la bonne voie et faire comprendre aux juges qu'ils doivent agir en cette matière tout comme ont agi les commissaires en Angleterre, tenir compte des divisions géographiques de la population et de la commodité du public, sans s'occuper des questions de parti, parce qu'autrement on commettrait, à mon sens, une très sérieuse bévue.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que mon honorable ami ait la moindre raison de nous poser une question semblable. La nature du travail que doivent faire les juges est parfaitement définie par l'article que je vais lire, pour le profit de l'honorable député :

2. Les lettres patentes nommant les commissaires leur prescriront, en faisant ces divisions, de tenir compte de la répartition de la population suivant le dernier recensement du Canada, la commodité du public, et de faire ces diviisions de la manière qui leur paraîtra la plus propre à rendre justice aux intéressés.

M. McNEILL : Ce sont des paroles qui ont une grande portée.

Le PREMIER MINISTRE : En effet, que signifie ces mots "de la manière qui leur paraîtra la plus propre à rendre justice aux intéressés" ? C'est de ne pas s'occuper des intérêts de l'un ou de l'autre des deux partis, mais de n'avoir en vue que les intérêts des électeurs, afin que le vote soit l'expression sincère de la volonté du peuple. Je crois que les juges n'ont pas besoin d'autres instructions, et c'est à ce seul point de vue que se placeront les magistrats intègres et distingués que nous avons l'intention de nommer. Le gouvernement s'efforcera de choisir des hommes qui, je l'espère, seront bien vus des deux partis. S'il était possible d'exclure de la division des comtés toute considération politique, je le préférerais de beaucoup.

J'ajouterai qu'il y a quelques années, j'ai proposé que tout remaniement de la carte électorale soit confié à un comité de la Chambre choisi par les deux partis. Ma proposition n'a pas été adoptée. Je n'ai pas changé ma manière de voir à ce sujet. Je préférerais que cette question fut réglée par un comité composé de membres des deux partis, mais je sais parfaitement, vu l'attitude prise dans le temps par le parti conservateur, qu'une pareille proposition ne serait pas acceptée par nos amis de la gauche. Ceux-ci n'ont pas donné la raison de leur opposition, mais ont simplement refusé de partager les vues que j'exposais. J'ai alors considéré que la meilleure chose à faire était de confier cette tâche aux juges, qui, non seulement à cause des hautes fonctions qu'ils exercent, mais par leur habileté et leur impartialité, par le caractère, le rang et la confiance dont ils jouissent, offriraient la meilleure garantie d'un règlement convenable et juste de cette question.

M. McNEILL : Je suis heureux des bonnes paroles que le premier ministre vient de prononcer. C'était le seul danger que nous encourrions, à mon sens, en confiant cette tâche à des juges. Au sujet de la proposition que mon très honorable ami a faite, je dirai que, lorsque nous avons discuté l'acte de 1892, je m'y suis opposé, parce que cela ne serait pas satisfaisant pour le parti qui serait en minorité au comité. Cette année-là, un comité de la Chambre venait de terminer une enquête laborieuse, et son rapport n'avait pas été satisfaisant. Plusieurs membres de ce comité, sans distinction de parti, avaient consciencieusement travaillé, et cependant lorsque le rapport fut soumis, on ne put s'entendre et l'esprit de parti prit le dessus, et j'ai pensé qu'en confiant, comme le proposait mon très honorable ami, un remaniement des districts électoraux à un comité de la Chambre, le rapport de ce comité ne serait pas satisfaisant et serait considéré, dans une certaine mesure, comme l'expression de la volonté d'un parti.

M. SPROULE : On ne peut espérer que les juges seront assez familiers avec chaque localité pour décider, à première vue, quelles sont les meilleures divisions à donner aux comtés pour ne pas nuire aux relations commerciales et sociales des habitants de ces comtés. Je prends donc pour admis qu'ils devront puiser des renseignements à d'autres sources pour être en état de rendre leur décision, et s'ils n'entendent pas de témoins, comment pourront-ils se procurer ces renseignements ? Ils devront se renseigner privément, et alors n'avons-nous pas raison de supposer que la source de leurs renseignements sera polluée, dans une certaine mesure, par l'esprit de parti.

Le PREMIER MINISTRE : En adoptant cette procédure, je crains que nous ne voyions les deux partis politiques aux prises devant les juges. Il est vrai que les juges à l'heure qu'il est, ne peuvent être renseignés sur chaque localité de l'Ontario, mais avec les renseignements qu'ils ont en mains, et vu la diffusion de la littérature locale et des journaux, vu les traités de géographie que nous avons sur le pays, ils peuvent facilement se procurer tout ce dont ils auront besoin pour rendre une décision équitable.

M. SPROULE : Lorsqu'il s'agit de diviser les districts pour déterminer la juridiction des tribunaux, les juges s'adressent aux gens qui vivent dans les diverses localités qu'il s'agit de grouper afin d'obtenir des renseignements. Les juges qui demeurent dans le comté, ne prétendent pas connaître les localités aussi bien que les gens qui les habitent eux-mêmes, et ils s'adressent souvent aux hommes publics de ces localités pour obtenir des renseignements sur les divisions qu'ils ont à faire.

M. HAGGART : Il me semble qu'aux termes de ce bill, le gouvernement n'a pas le pouvoir de circonscrire l'action des juges dans certaines limites :

2. Les lettres patentes nommant les commissaires leur prescriront, en faisant ces divisions, de tenir compte de la répartition de la population suivant le dernier recensement du Canada, la commodité du public et de faire ces divisions de la manière qui leur paraîtra la plus propre à rendre justice aux intéressés.

Vous ne sauriez donner aux juges plus de pouvoirs, ni restreindre leurs pouvoirs. Je crois que d'après cette disposition, les juges sont libres d'agir comme ils le voudront.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En se conformant à l'esprit de la disposition.

M. HAGGART : Précisément.

M. CLANCY : Il est regrettable que l'honorable premier ministre ait sacrifié ses principes et ce qu'il croit être son devoir à des considérations politiques. Il a cru et croit encore que le meilleur moyen était de soumettre la chose aux chefs de parti pour arriver à un règlement raisonnable. Il a craint, cependant, d'aborder le chef de l'opposition, parce qu'il a pensé qu'il n'entrerait pas dans ses vues. Je crois que l'honorable ministre pouvait apporter remède à la situa-

tion. Il doit comprendre que s'il n'a pu s'entendre avec le chef de l'opposition, c'est parce qu'il n'a pas su choisir le moment opportun. Le très honorable premier ministre nous déclare qu'il a adopté une manière de voir tout à fait opposée ; et cela, dit-il, pour remplir une promesse qu'il avait négligée, ce que, je suis sûr, le pays lui pardonnera. Mais si aujourd'hui les chefs de parti ne peuvent s'entendre, la raison en semble évidente. Le premier ministre a clairement expliqué la chose, et le pays comprendra.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable *député a réellement trop d'esprit.* Nous nous sommes engagés à modifier l'acte de gerrymander.

M. McNEILL : Lequel, celui-ci ?

Le PREMIER MINISTRE : Celui que l'honorable député connaît bien. Comme j'ai recommandé la chose en 1892, je préférerais voir les chefs de parti se réunir en comité et essayer d'en venir à une entente, mais comme mon idée a déjà été rejetée, je n'ai pas cru devoir la soumettre une seconde fois.

Article 5.

M. A. MARTIN (Queen-est, I.P.-E.) : Avant la présentation de cette mesure, on nous a dit que nous allions avoir un bill qui rendrait justice à toutes les parties du pays. Cette mesure devait être basée sur des principes définis ; mais nous voyons que le même principe n'est pas appliqué dans les divers comtés. Dans Ontario-est, on s'occupe peu des frontières de comté ; mais c'est le contraire dans Ontario-ouest. Nous voyons aussi s'évanouir le zèle des honorables députés pour les frontières de comté dans le comté voisin de la ville d'Ottawa. Mais lorsqu'il s'agit du Nouveau-Brunswick, là on voit s'éveiller leur amour pour ce principe. Dans l'Ile du Prince-Edouard, ils déclarent que ce principe est sacré et qu'il faut le maintenir.

Le ministre des Douanes (M. Paterson) nous a dit que l'idée du bill était de corriger certaines erreurs commises dans l'Ontario par le bill de 1882. Pourquoi alors s'occuper de l'Ile du Prince-Edouard ? Aucun changement n'a été fait dans cette province en 1882, ni en aucun temps sous le régime conservateur, sauf lorsque la représentation a été réduite de 6 à 5 pour garder la proportion dans la population.

Je demanderai au ministre des Douanes pourquoi on touche à l'Ile du Prince-Edouard. L'honorable ministre a donné à la Chambre une autre raison, il nous a dit qu'ils s'étaient engagés en 1893. S'il veut réfléchir il constatera que le gouvernement a fait alors plusieurs promesses qu'il n'a pas remplies. Osera-t-il dire que le gouvernement a rempli toutes ses promesses ? Après tout quelles sont ces promesses ? Elles n'ont pas toutes été faites dans l'intérêt du pays. Je crois que le gouvernement va remplir toutes les promesses qu'il a faites dans l'intérêt du parti, tandis qu'il va négliger celles qu'il a faites dans l'intérêt du pays. Cet acte de redistribution est ouvertement dans l'intérêt du parti libéral, et il n'aurait aucune raison d'être si ce parti avait la confiance du pays.

Le gouvernement a-t-il carrément rempli sa promesse au sujet de la prohibition ? Etait-ce raisonnable de la part de trois ou quatre ministres d'aller dans Québec parler contre une mesure qu'ils avaient mise sur leur programme ? Et puis ont-ils rempli leurs promesses au sujet des dépenses ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A l'ordre ! Il ne s'agit pas des dépenses dans le moment.

M. MARTIN : L'honorable ministre est un peu nerveux. Avant de terminer, je pourrai peut-être lui dire quelque chose qui l'intéressera. S'il n'aime pas que je parle des promesses du gouvernement, je pourrais peut-être m'attacher tout simplement à la question en jeu. La population du comté de King est de 26,633 ; celle de Queen, de 45,975 ; celle de Prince, 36,470. Or, vous donnez deux représentants à ce dernier comté. Un des deux représentera la même population que le député de King, l'autre ne représentera qu'environ 9,000 électeurs. Et l'honorable ministre croit que cela est juste, je suppose.

Voyons maintenant quels sont ces trois comtés. King vient d'abord avec une population beaucoup plus forte que Prince et Queen. Ce comté compte 7,120 électeurs ; Prince ne compte que 8,198, c'est-à-dire un peu plus de 1,000 votants de plus que le comté de King qui aura un représentant pour 7,120 électeurs tandis que King en aura deux pour 8,198. Ce changement est dû à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui, je crois, en cela a trompé ses collègues.

En 1892, l'Ile du Prince-Edouard était divisée en 5 circonscriptions d'une population à peu près égale. D'après la redistribution actuelle King a une population de 21,694 ; Queen-est, 23,464 ; Queen-ouest, 22,210 ; Prince-est, 20,723, et Prince-ouest, 20,978. C'était, à mon avis, une bonne distribution de la province et elle a été acceptée comme telle. Evidemment la raison de ce changement est politique.

Lors de la discussion de ce bill, en 1892, l'honorable ministre a dénaturé les faits—je ne dis pas qu'il l'a fait de propos délibéré—mais toujours est-il qu'il les a dénaturés en ce qui concerne la distribution qui a été faite à cette époque. Il a dit à cette époque que sa circonscription électorale était Queen-est. Il a dit à cette Chambre—j'ai ici un extrait de son discours—que Queen-est était sa circonscription électorale. Il a aussi affirmé qu'ils allaient mettre une majorité de 300 dans Queen-est afin de le faire disparaître. Or, M. le président, au lieu d'avoir à vaincre une majorité de 300 dans

Queen-est, la majorité réelle qu'il a eu à vaincre n'a été que de 40. Assurément, le chef du parti dans les provinces maritimes, comme on l'appelait à cette époque, a pu aller dans Queen-est et triompher de la majorité de 40 voix.

Je vais faire connaître à la Chambre l'état des partis après les élections de 1891. Dans la partie du comté de King, annexée à Queen-est, c'est-à-dire les lots 61, 63 et 64, il y a eu une majorité de 33 voix pour M. McLean, qui luttait contre le docteur Robertson ; dans le comté de Queen, à Fort-Augustus, il y a eu une majorité de 18 voix pour M. Ferguson ; au lot 24, il y a eu une majorité de 149 pour M. Ferguson ; c'est-à-dire que la majorité de M. Ferguson, y compris celle de M. McLean, aux lots 61, 63 et 64, dans le comté de Queen-est, serait de 201. La majorité de Davies, à Belfast, le seul endroit où il eût une majorité à cette époque, serait de 161. Retranchez 161 de 201, et vous aurez la majorité exacte qu'il lui a fallu vaincre, seulement 40 voix. Le jour de l'élection, l'honorable monsieur ne s'est pas présenté dans Queen-est, mais dans Queen-ouest. Maintenant, ces honorables messieurs ne prétendent pas respecter la représentation d'après la population. Ils prétendent avoir de grands égards pour les limites des comtés. Ils ont présenté ce bill dans un temps inopportun. J'ai ici ce que le premier ministre actuel disait en 1892 à propos de cette question :

M. LAURIER : A part les dispositions de ce bill, dont il faut que je m'impose le devoir désagréable de parler présentement, le fait seul que cette mesure a été différée et remise jusqu'aux dernières heures de la session, suffit pour qu'il mérite d'être censuré sévèrement par cette Chambre.

A mon avis, vous ne sauriez trouver nulle part une chose qui s'applique mieux à la position actuelle que ces paroles du chef actuel du cabinet.

Nous avons eu aussi des paroles prophétiques du ministre de la Marine et des Pêcheries, en 1892. Qu'a-t-il dit en 1892, relativement à ce que l'on ferait si son parti arrivait au pouvoir ? Voici ce qu'il a dit :

Mais si le parti, qui aura été exclu ainsi pendant un certain temps monte au pouvoir à son tour, par suite d'une certaine combinaison d'accidents——

Cette combinaison d'accidents a eu lieu, et ils ont été portés au pouvoir.

——il se trouvera forcé de recourir à une législation aussi injuste que celle qu'il aurait subie en adoptant un autre bill de rédistribution, non basé sur les principes de la constitution——

Eh bien ! Je crois que c'est une prophétie qui a été accomplie dans ce bill.

——pour procurer au peuple les moyens de se faire représenter convenablement, mais basé sur l'idée de favoriser exclusivement les interêts du parti dominant.

Est-ce que cela n'est pas arrivé ? Son parti étant monté au pouvoir, par une combinaison d'accidents, il a présenté un bill de redistribution qui n'est pas basé sur la justice ni sur les principes de la constitution.

En discutant ce bill à cette époque, l'honorable ministre a cité aux honorables membres de la Chambre un exemple pris en Angleterre pour leur montrer ce que devrait être un bill de redistribution, et il a dit ce que Gladstone avait fait.

Certains principes sur lesquels le bill de redistribution devrait être basé furent proposés par M. Gladstone. Il invita son éminent adversaire à une conférence à laquelle siégèrent avec eux, de jour en jour, les lieutenants des deux partis. Lord Salisbury élargit la mesure afin de ménager les intérêts de son parti, et en même temps ce qu'il considérait comme étant les besoins et les exigences du pays. Finalement, le projet de loi qui avait menacé de donner lieu à un arrêt complet *dead lock*, fut présenté à la Chambre comme étant le produit conjoint des deux partis politiques de l'Etat et devint loi.

Lorsque l'honorable ministre était dans l'opposition, il nous a dit qu'il avait un idéal élevé, et que c'était là ce que le parti alors au pouvoir devait faire. Puis, prenez l'exemple de l'Angleterre. Qu'ont-ils fait aujourd'hui ? Ils ont présenté un projet de loi comme il l'avait prophétisé, lequel n'est pas fondé sur la justice ni sur la constitution. Plus loin, l'honorable ministre disait :

J'appelle l'attention de la Chambre sur cet acte.

C'est-à-dire l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

En consultant l'article dont je parle, on verra que les auteurs de l'acte n'ont jamais eu l'intention de confier la redistribution des sièges au parti dominant dans le moment.

Que fait-il maintenant ? Ne le confie-t-il pas au parti dominant ? Est-ce que ce projet de loi ne sera pas imposé à la Chambre par un vote du parti ? Certainement qu'il doit l'être. Il dit plus loin, et cela touche à la question constitutionnelle, savoir : si le gouvernement a le pouvoir de présenter ce projet de loi :

Je demande à la Chambre d'examiner sa responsabilité à un point de vue plus élevé—

C'était très joli à dire dans le temps, mais il ne dira pas cela aujourd'hui.

—et de dire que le parlement impérial a résolu en passant la loi, non-seulement d'établir les lignes et les principes, mais encore que chaque récensement décennal ferait dans ces lignes et ces principes un changement pour convenir aux conditions modifiées du pays.

Il était évidemment sous l'impression, et je crois qu'au fond il est encore sous cette impression, que tout cela devait être fait après un recensement décennal. Il a répété cela trois fois dans son discours. L'honorable ministre dit encore :

Cet acte ne dit pas que le parlement établira ce que, pour toujours, devront être les lignes et les principes à suivre—

Bien qu'il doive tracer certaines lignes, il dit que ces lignes peuvent ne pas rester immuables. Le parlement suivant pourrait survenir et dire : Nous croyons aux lignes des comtés. Un autre parlement pourrait

survenir et dire : Nous ne croyons pas aux lignes des comtés ; nous croyons à la représentation d'après la population ; mais, dans ce projet de loi, l'un ou l'autre des systèmes est adopté, selon que cela fait l'affaire du parti. Il dit :

L'acte ne dit pas que le parlement établira ce qui devra être à perpétuité les lignes et les principes qui devront être suivis, mais que le parlement, après chaque recensement décennal, établira ces lignes et ces principes.

Plus loin, il dit :

Vous n'avez pas l'autorisation de couper et de morceler comme vous l'entendez.

C'est ce qu'ils font dans ce projet de loi.

La loi ne vous la donne pas. Votre pouvoir a été limité. Elle ne dit pas "que vous pouvez" faire telle et telle chose, mais "que vous le ferez". L'impératif est employé et "vous ferez" telle chose, pas une fois pour toutes, mais de temps à autre, après chaque recensement décennal, vous remanierez.

Si le temps me le permettait je pourrais en citer plus long de ce que l'honorable ministre a dit en donnant son opinion sur cette question. Je m'étonne que les honorables ministres puissent oublier les traditions du parti libéral au point d'abandonner le programme de la représentation basée sur la population. J'ai ici des extraits des discours des honorables députés qui traitent cette question. Pour l'Ile du Prince-Edouard, nous devrions avoir la province divisée d'après la population, ce qui est une tradition qui a été, de temps immémorial, considérée comme sacrée par le parti libéral. J'ai ici les débats du parlement du Canada sur la Confédération. J'ai des expressions d'opinions de la part de l'honorable Alexander Mackenzie, George Brown, sir John Macdonald et autres qui, tous préconisent la représentation basée sur la population, mais vous ne saurlez y trouver un seul mot au sujet des lignes de comté. Lorsqu'on a organisé cette Confédération l'idée était que la représentation basée sur la population devait être la base de la Chambre des communes. Nous constatons que sir John Macdonald s'est servi du langage suivant :

Nous sommes convenus qu'il fallait dans la constitution de la Chambre basse lui donner pour base le principe de la représentation d'après le chiffre de la population ; l'application de ce principe se trouve pleinement développé dans ces résolutions.

Puis vous avez l'honorable A. A. Dorion, cité par l'honorable Solliciteur Langevin et parlant comme suit :

En même temps, je disais que si ces vues n'étaient pas acceptées, je serais certainement en faveur de la représentation basée sur la population, avec des conditions et garanties qui assureraient les intérêts de chaque section du pays et conserveraient au Bas-Canada les institutions qui lui sont chères.

M. Mackenzie disait, parlant de la représentation d'après la population :

Voici ce que je disais dans le premier discours que je fis dans cette Chambre : "Je ne suis pas personnellement lié à la question de la représentation d'après la population comme seule mesure possible. Si les adversaires de ce projet peuvent proposer un autre remède, je suis prêt à en faire l'examen. Et je suis sûr que le vaste district que je représente m'approuvera dans l'étude de toute mesure qui enlèvera au gouvernement du jour le pouvoir de commettre des injustices locales.

Plus loin l'honorable Alexander Mackenzie disait :

Jusqu'en 1862, tout le Haut-Canada s'agitait à propos de cette question. Et je suis convaincu qu'à cette époque personne ne pouvait prendre part à la politique ou se faire entendre dans une assemblée avant de s'être déclaré en faveur de la représentation basée sur la population.

Il disait, à la page 427 :

Une opinion bien répandue dans le Bas-Canada était celle-ci : que le Haut-Canada n'userait des droits que lui conférerait la représentation basée sur la population que pour nuire aux institutions religieuses du Bas-Canada et peut-être les anéantir entièrement. Mais je suis persuadé que ces doutes n'existent plus aujourd'hui.

Voici une citation de l'honorable M. Mackenzie qui s'applique à la question :

Dans le projet actuel, la représentation de la Chambre basse ne laisee rien à désirer. En outre, nous avons la faculté d'augmenter la représentation de l'est et de l'ouest suivant les récensements qui se feront à la fin de chaque période décennale.

Donc, Alexander Mackenzie avait quelque respect pour le recensement décennal, et il est évident qu'il croyait que ceci ne devait être fait qu'après un recensement décennal.

Et si la population du Bas-Canada augmente plus rapidement que celle du Haut-Canada, le Bas-Canada sera représenté en conséquence ; car bien que le nombre de ses représentants ne puisse pas excéder 65, la proportion de ce nombre par rapport à la représentation totale sera changée à mesure que les diverses colonies se développeront. D'un autre côté, si l'ouest se colonise, comme je n'en doute pas, nous verrons une vaste population se joindre à la confédération.

A la page 434 il dit :

Il faut absolument que nos difficultés se règlent de quelque manière, et je pense que le projet qui nous est offert est de nature à y remédier. Il excède, je le crois, les espérances que quelques-uns d'entre nous avaient lorsque le gouvernement actuel fut formé pour opérer une réforme, et je pense, M. l'Orateur, qu'en votant contre, les membres du Haut-Canada commettraient la plus grande des folies. (Ecoutez ! Ecoutez !) Je sais cependant, qu'ils se garderont bien de le rejeter. Je crois que par lui nous aurons obtenu la représentation d'après le nombre ; que nous aurons obtenu cette justice pour laquelle nous luttons depuis si longtemps.

Voilà ce que disait alors M. Mackenzie, et nous ne voyons pas qu'il ait rien dit au sujet des limites des comtés. Et nous constatons qu'en Angleterre on n'a pas toujours beaucoup de respect pour les lignes de comté. Je vais faire encore une ou deux citations, qui sont encore plus catégoriques en ce qui concerne la représentation basée sur la population. L'honorable George Brown, page 994, "Débats de la Confédération," disait :

En vérité l'honorable député s'est levé pour bien peu de chose. Au lieu d'accepter son explication, je déclare au contraire qu'elle est inexacte du premier

au dernier mot, car les faits sont précisément le contraire de ce qu'il prétend. Il dit que la mesure actuel est une mesure tout à fait différente. Je le nie et affirme qu'elle nous donne ce que nous demandions, mais sous une autre forme. En effet, nous demandions que la représentation législative fut basée sur le chiffre de la population, nous l'avons. (Ecoutez ! Ecoutez !) Et l'honorable monsieur devrait être le dernier à s'opposer à la mesure actuel, puis qu'elle est basée sur les mêmes éléments adoptés par l'administration Brown-Dorion, celle-ci ayant accepter la mesure en l'entourant du contrôle et des garanties qui paraîtraient nécessaires.

Il disait encore à la page 995 :

Tout le monde conviendra que nous avons été prodigieusement favorisés par les circonstances dans le succès qu'a eu la politique que nous inaugurâmes en juillet dernier :—Je suis prêt à répéter ce que j'ai toujours dit, à savoir : que si la dernière mesure est possible elle vaut encore mieux que la première. Loin d'admettre qu'elle en est différente, je dirai même qu'elle n'en est qu'une extension et que nous, qui demandons depuis si longtemps que la représentation soit basée sur le chiffre de la population, avons obtenu ce que nous voulions et même au-delà.

Telles sont les vues de l'honorable Alexander Mackenzie et de l'honorable George Brown, alors les grands chefs du parti libéral dans Ontario. Je présume que le parti libéral d'aujourd'hui a l'intention de déroger à cette règle saine relative à la représentation basée sur la population, et qu'il se prosternera pour adorer les limites, telles qu'établies par les lignes de comté, du moins, lorsque cela fera son affaire, lesquelles lignes sont vraiment très arbitraires en elles-mêmes. M. Gladstone, lorsqu'il a présenté le bill de redistribution de 1885, s'est très souvent écarté des lignes de comtés, et je fais remarquer ceci parce que dans l'Ile du Prince-Edouard nous n'avons pas de municipalités, et les associations municipales sont brisées. Il y a des cours de comté, et il y a des petites séances de ces cours de comtés dans toute la province, mais il n'y a pas de municipalités, et lorsque vous divisez les lignes des comtés, vous ne brisez aucune association quelconque. En 1884, lorsque M. Gladstone a présenté son bill il s'est servi de paroles très pertinentes au sujet de la division de la ville de Londres. Je vais citer ces paroles pour plus d'une raison. Lorsque nous étions à discuter la représentation que Toronto devrait avoir, on a prétendu que Toronto, étant une grande ville, n'avait pas droit à une représentation aussi considérable qu'une division rurale. Mais l'obvers de cette médaille est ce que M. Gladstone expose au sujet de Londres, Angleterre. A la page 376 du "Hansard" anglais, M. Gladstone dit :

On se propose de refondre en grande partie la métropole. Les bourgs de la métropole sont généralement adaptée à cet arrangement.

N'étant que des bourgs parlementaires, sans aucun système municipal, ils n'ont pas d'histoire.

Je vois rire le premier ministre, mais ce que je vais citer encore du discours de M. Gladstone, mettra les rieurs d'un autre côté.

M. MARTIN.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis bien rire dès à présent, puisque j'en ai l'occasion.

M. MARTIN : A la page 381 des "Débats" du parlement anglais, pour l'année 1884, on trouve que M. Gladstone a dit :

A tout bien considérer, je crains que la cité de Londres ne puisse, à bon droit, s'exempter quelque changement. Elle a une population de 50,000 âmes.

Le PREMIER MINISTRE : Cette population est plutôt de près de 5,000,000.

M. MARTIN : Non, M. Gladstone parlait de la cité de Londres proprement dite.

Elle a un nombre d'électeurs extraordinaire, eu égard à sa population de 50,000 âmes.

D'après M. Gladstone, cette seule raison suffisait à autoriser une exception à l'égard de Londres. Si l'on applique le même raisonnement à ma province, on verra que le comté de King, auquel ce bill n'accorde qu'un député, possède, proportionnellement à sa population, un plus grand nombre d'électeurs que n'importe quel comté de l'Ile du Prince-Edouard, ainsi que je l'ai démontré. Je vous ai fait voir que le comté de King, n'ayant qu'une population de 26,000 âmes, et le comté de Prince en ayant une de 36,000, il n'y a, cependant, qu'une différence de 1,000 voix entre ces deux comtés. Quand M. Gladstone a présenté son bill, il a dit qu'il fallait tenir compte de ce que je viens de rapporter au sujet de la question de donner à Londres un plus grand nombre de députés et il s'est appuyé là-dessus pour le donner. Il a dit :

Le nombre de ses électeurs est extraordinaire, eu égard à sa population de 50,000, et cela, avec son histoire, demande qu'on ne lui fasse pas subir la règle sévère qui établit un chiffre unique de population comme base de la représentation.

Voici deux points que nous avons à prendre en considération : le premier, comme je l'ai dit, c'est que, d'après M. Gladstone, la cité de Londres avait droit à un plus grand nombre de députés, parce que le nombre de ses électeurs était plus considérable que partout ailleurs ; le second, c'est que M. Gladstone s'est départi de la règle que je viens de mentionner, bien que son bill reposât sur le principe de la représentation d'après la population. Le chiffre de population qui servait alors de base à la représentation en Angleterre, était de 52,700, ce qui n'a pas empêché M. Gladstone de donner deux députés à Londres, qui n'avait que 50,000 âmes. Voilà qui prouve péremptoirement que vous avez commis une injustice à l'égard du comté de King, dans l'Ile du Prince-Edouard, en ne lui donnant qu'un député, pendant que l'autre en avait deux. Pourquoi avez-vous fait cela ? La province en avait-elle besoin ? L'honorable ministre (sir Louis H. Davies) y est venu faire les élections de 1896, et bien que, en 1892, il eût fait, en cette Chambre, la déclaration que je viens de lire, il n'a pas profité de l'oc-

casion pour dire aux électeurs de l'Ile du Prince-Edouard un traître mot de la redistribution qu'on avait faite alors. Très bien. L'honorable ministre a aussi fait, dans ce temps-là, une autre déclaration, dont je vais dire un mot avant de reprendre mon siège. Il a dit qu'il en avait assez de trois "townships" du comté de King qu'on voulait lui mettre sur les épaules, et où il y avait une forte majorité conservatrice. Pourtant, cette forte majorité n'était que de 33 voix. On avait aussi ajouté à Queen-est le township 24, ce contre quoi l'honorable ministre a longtemps et activement travaillé en cette Chambre. Il a dit à ce sujet : "Vous allez river à ma division le "township" 24, où il y a une majorité de 200 voix." Mais non, cette prétendue majorité de 200 voix n'était que de 149, mais il avait, lui, une majorité de 161 voix en sa faveur, et, en définitive, il ne restait plus, contre lui, qu'une majorité de 40 voix ; et pourtant, je le sais de bonne source, il est allé voir les députés conservateurs en particulier, et leur a représenté, ou plutôt, il a cherché à leur faire accroire qu'on allait l'égorger en ajoutant 300 votes catholiques à sa division. A la page 4188 des "Débats" de 1892, l'honorable ministre verra qu'il a dit ceci :

Naturellement, je n'aime pas la constitution du corps électoral de ce township.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Pourquoi ?

M. MARTIN : Je l'ignore. Je ne saurais dire si c'était la constitution politique ou physique.

M. DAVIN : Ou religieuse.

M. MARTIN : Oui, ces gens sont très religieux. Ce sont des Acadiens-français, et ils sont fidèles à leurs principes religieux. Je suis surpris que l'honorable ministre ait dit ne pas aimer leur tempérament, probablement leur tempérament religieux, puisqu'on rapporte qu'à une assemblée à Sorel, l'honorable ministre a dit qu'il avait du sang français dans les veines. Je voudrais bien savoir qu'est-ce que l'honorable ministre a trouvé de si détestable dans la constitution du corps électoral du township 24, qui est exclusivement français. Est-ce la couleur ou la religion ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : C'est que ces gens étaient trop "bleus".

M. MARTIN : Vu l'heure avancée, je ne voudrais pas causer de nouvelles fatigues aux honorables députés. Si peu qu'il m'ait été permis de parler, je crois avoir suffisamment démontré le bien fondé de ma cause, et j'espère qu'en y réfléchissant, l'honorable ministre qui a charge de ce bill, en éliminera complètement cette clause. Quand le ministre de la Marine et des Pêcheries ira à l'Ile du Prince-Edouard, il verra que le changement qu'il est actuellement à opérer n'est pas du goût de bien du monde, là-bas, et qu'on y sait parfaitement, comme l'honorable ministre le sait lui-même, quel tort il en résulte, car ce changement se fait, non pas dans l'intérêt du peuple de l'Ile du Prince-Edouard, mais dans l'intérêt du ministre et de son parti. S'il voulait nous dire toute sa pensée, c'est là ce qu'il dirait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable ministre a fulminé son discours, au mauvais moment, et bien qu'il fût hors d'ordre depuis le commencement jusqu'à la fin, je me suis gardé de l'interrompre, je préférais lui laisser discuter le principe du bill, principe admis depuis longtemps, et voir avec quel soin il évitait d'entrer dans les détails. Ainsi, il a omis de dire au comité pourquoi il objectait à ce qu'on réintégrât les comtés de l'Ile du Prince-Edouard dans leurs bornes municipales et si, en cela, on commettait une injustice. Il y a 125 ans que ces bornes ont été établies dans l'Ile du Prince-Edouard. La législature les a toujours respectées depuis que l'Ile est devenue province, et depuis qu'elle est entrée dans la Confédération, chaque fois qu'elle a érigé des comtés en divisions électorales. Les comtés de Prince et de Queen avaient chacun deux députés ; celui de King n'en a plus qu'un seul, et pas un libéral, ni un conservateur n'y a trouvé à redire. L'Ile du Prince-Edouard dans le cours du temps, a perdu un député à cause de la diminution de sa population par rapport aux autres provinces, et quand arriva la redistribution des comtés, au lieu de conserver les bornes municipales, comme il aurait dû le faire, et au lieu de donner seulement un député au comté de King, le seul qui eût 3.000 âmes de plus que le chiffre qui sert de base à la représentation, comme il aurait dû le faire aussi, et au lieu d'accorder à chacun des autres comtés deux députés, le gouvernement qui nous a précédés a créé dans l'Ile des divisions électorales qu'il pensait devoir être excessivement avantageuses à son parti, mais qui ne constituaient qu'une criante injustice à l'égard du peuple et du parti libéral. Il a pris les townships 29 et 30 en entier, plus le township 67 du comté de Queen, et les a ajoutés au comté de Prince-est. Chacun des comtés de Prince, de Queen et de King ont eu, pendant 25 ans, leurs villages et leurs limites comme tels. On y rassemblait le jury deux ou trois fois par année, et c'est toujours là qu'on l'a rassemblé. Les divisions territoriales pour les fins politiques et judiciaires se calquaient sur ces limites-là ; cependant, le gouvernement précédent a pris ces trois townships en entier, avec une population de 5,240, et les a inclus dans Prince-est, puis il en a fait autant des townships 61, 63 et 64 du comté de King, en les incluant dans celui de Queen-est. De crainte que l'honorable monsieur ne pût se faire réélire dans un comté quelconque, on a enlevé trois townships au comté de Queen,

pour les ajouter à celui de Queen-est, et on a enlevé à celui de Queen-ouest le township 24, ce qui lui a donné une majorité de 300 voix dans le comté de Queen-est. Ce sont ces anomalies là qu'il s'efforce, aujourd'hui, de maintenir, et que personne ne peut défendre. La redistribution de 1891 avait pour objet de faire disparaître de cette Chambre certains députés, mais elle a remarquablement raté.

M. WALLACE : Que voulez-vous faire, au moyen du présent bill ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous voulons réintégrer les comtés dans les bornes qu'ils avaient depuis 125 ans, qui ont servi, sans interruption, à la représentation provinciale jusqu'à 1891, et que la loi a reconnues, lorsque la province est entrée dans la Confédération. Relativement à la population, quels sont les faits ? Le comté de King n'a que 26,633 âmes, ou 3,000 de plus que le chiffre qui sert de base à la représentation, et il a un député. C'est très bien, n'est-ce pas ? Le comté de Queen a environ 47,000 âmes, et il a deux députés. Quelqu'un y objecte-t-il ? Y a-t-il, là, quelque anomalie dépendant des bornes des comtés ou de la distribution de la population ? Le comté de Prince a 37,000 âmes, ce qui est un peu moins que le chiffre qui sert de base à la représentation, mais il était impossible d'éviter cela. Donc, l'honorable député doit voir que ce que nous proposons ici, c'est le rétablissement des bornes qui ont existé pendant 125 ans, et que le peuple a reconnues. Il n'y a, en cela, aucun avantage de parti. Le comté de King a 26,633 âmes, et élit un député. Le comté de Queen en a près de 46,000, et cela lui vaut deux députés. Cela n'est que juste. Les deux autres députés, c'est le comté de Prince qui les élit, et le comté de Prince a une population de 36,470 âmes. Y a-t-il, là, quelque injustice ? L'honorable député a parlé du droit de vote et du nombre d'électeurs dans le district actuel. Le comté de King n'a que 5,900 électeurs, tandis que le comté de Prince, est et ouest, en a 9,600, et le comté de Queen 9,600 également. Ces deux comtés, avec à peu près 10,000 électeurs chacun, ont deux députés, et l'autre n'en a qu'un. Nous essayons, aujourd'hui, de remédier à la grande injustice qui s'est commise en 1891, et nous croyons que le meilleur moyen d'y réussir, c'est de rétablir les bornes de comté. Personne n'en souffrira, et nous aurons rétabli la tradition qui existait dans cette province longtemps avant que l'honorable député et moi-même eussions fait notre entrée dans la vie politique.

M. M. A. C. MACDONALD (King, I.P.-E.): Quand j'entends dire à l'honorable député de Queen que la création des districts actuels de l'Ile du Prince-Edouard est entachée d'une grave injustice, je me sens obligé de nier catégoriquement cette déclaration. Nous avons entendu l'honorable député protester avec force contre cette injustice là, aux applaudissements de ses amis. Mais sitôt que lui et les siens eurent quitté cette Chambre nous n'avons plus entendu ni eux, ni leur parti dire un mot de l'injustice commise dans l'Ile du Prince-Edouard. La vérité, c'est que, pour faire cette redistribution, nous avons commencé à l'extrémité est de l'Ile du Prince-Edouard et remonté de là, de township en township, jusqu'à ce que nous eussions trouvé l'équivalent du chiffre qui sert de base à la représentation, sans défaire les townships. Puis, nous avons passé à la division voisine, et nous avons avancé jusqu'à ce que nous eussions trouvé assez de territoire, sans briser les lignes de townships, et nous avons fait la division, franchement, de manière que personne ne pût dire sérieusement que nous avions abusé de qui que ce fût ; d'ailleurs, si quelqu'un a subi une injustice, c'est moi-même ; si quelqu'un a eu à se plaindre, c'est encore moi, parce qu'on m'a enlevé de mes majorités, mais voyant qu'on avait agi d'une manière franche et équitable, je n'en ai jamais dit un mot. Ces lignes de comté, auxquelles ces messieurs tiennent tant, ne signifient rien ; elles sont purement arbitraires. La manière dont elles sont tracées ne peut porter préjudice, car ces lignes ne créent pas un iota de différence ; de sorte qu'il n'y a pas la moindre raison de s'en occuper. Si l'on veut donner deux députés à un comté, c'est le comté de King, et non pas le comté de Prince qui doit les avoir. Je prétends, en outre, que la distribution actuelle est juste, plus juste que n'importe quelle autre qu'on pourrait faire, et elle ne brise pas les lignes des townships, comme elle ne les a pas brisées non plus, jusqu'ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Et comme ne le fait pas, non plus, le présent bill.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Peut-être. Mais la raison que donne l'honorable ministre est valable pour un endroit, et ne l'est pas pour un autre. La population des cinq divisions, telle qu'on l'a représentée lors de la dernière redistribution, se trouvait répartie comme suit : Dans King, 21,694 ; dans Prince-est, 20,733 ; dans Prince-ouest, 20,987 ; dans Queen, 23,464, et dans Queen-ouest, 22,210. C'est le mieux qu'on pouvait faire, dans ce temps-là, sans briser les lignes des townships, et il n'y avait rien de mieux que de diviser la province pour rendre justice à tous les intéressés.

M. MARTIN : L'honorable ministre (sir Louis Davies) dit qu'on a fait beaucoup de tort à l'Ile du Prince-Edouard en brisant les bornes de comté. En vérité, on dirait que l'honorable ministre se prosterne à genoux devant ces bornes, dans l'Ile du Prince-Edouard. Mais comment s'y est-il pris dans le comté immédiatement voisin d'Ottawa ? Les bornes de comté ne sont-elles pas aussi

sacrées dans l'est de l'Ontario que dans l'Ile du Prince-Edouard ? La distribution de 1892 n'a fait aucun tort à l'honorable ministre, ni à aucune division de la province de l'Ile du Prince-Edouard, et l'honorable ministre (sir Louis Davies) le sait très bien. Mais on voit que par ce bill, ce sont les juges qui, dans l'Ontario doivent faire la division des comtés. Va-t-il en être ainsi dans l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans l'Ile du Prince-Edouard nous ne divisons pas les comtés.

M. MARTIN : Mais en donnant aux comtés de l'Ontario deux ou trois nouveaux députés, n'allez-vous pas les diviser ? Ne diviserez-vous pas Toronto ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Que l'honorable député (M. Martin) veuille bien s'adresser à l'Orateur.

M. MARTIN : Je m'adresse à l'honorable ministre par votre entremise, M. l'Orateur. On doit confier la division des comtés de l'Ontario à des juges, et je demande à l'honorable ministre si l'on va faire de même pour l'Ile du Prince-Edouard. En 1892, ces messieurs ont dit que le bill de redistribution devait être juste, que la justice devait en être le principe dominant ; mais quand ils présentent eux-mêmes le bill, on voit tout à coup se déchirer le voile qui recouvrait leur hypocrisie. Si l'on ne fait pas répartir les nouvelles divisions par les juges, dans l'Ile du Prince-Edouard, c'est pour des raisons que l'honorable ministre (sir Louis Davies) connaît très bien. Mais il va être déçu, dès qu'il va paraître dans l'Ile du Prince-Edouard, on va lui demander pourquoi des juges ne feraient pas ce travail-là aussi bien dans l'Ile du Prince-Edouard que dans l'Ontario. Je demande aux honorable députés de nous donner un bill qui repose sur un principe, mais sur un principe différent de celui-ci, qui ne deviendra jamais loi, je l'espère, qui soit également bon et applicable partout, et qui ne serve pas simplement à augmenter les avantages du gouvernement. Tous les discours de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries seraient impuissants à faire croire au peuple de l'Ile du Prince-Edouard qu'il respecte les lignes de comté. L'honorable ministre (sir Louis Davies) a dit que comté de King n'avait que 5,900 électeurs, tandis que celui de Prince en avait 9,600. L'honorable ministre devrait savoir qu'il se trompe du tout au tout : King a 7,120 électeurs, et Prince, 8,198 seulement. En répétant qu'on a créé aux comtés de Queen-est une majorité conservatrice de 300 voix, il répète ce qui est à cent lieues de la vérité. Je puis prouver ce que l'honorable ministre et son parti ont fait par rapport aux lignes de comté, dans l'Ile du Prince-Edouard. Cette carte, que j'exhibe maintenant à la Chambre fait voir ce qu'ont fait ses amis pour redistribuer les comtés de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a dit que c'est moi qui ai fait cela.

M. MARTIN : J'ai dit que ce sont les amis de l'honorable ministre et le gentleman qui était chef du gouvernement à l'époque où s'est faite cette redistribution, a été récompensé par ce gouvernement-ci. C'était M. Frederick Peters, que l'honorable ministre (sir Louis Davies) a chargé d'occuper comme conseil devant la commission de la mer de Behring, ce qui lui a valu environ $20,000 de l'argent du peuple du Canada.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Le rouge, sur cette carte, représente une division.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette carte devrait contenir aussi le portrait de celui qui l'a faite.

M. MARTIN : Ce n'est certainement pas la photographie de l'honorable ministre (sir Louis Davies) car ses traits sont un peu plus réguliers que celui-ci. Je suppose que l'honorable député de Prince-est (M. Bell) appellerait cette redistribution une bonne redistribution, et qui serait cotée au premier rang à Lloyds. L'honorable député siégeait dans la législature, et supportait le parti qui a fait cette redistribution-là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De qui parle l'honorable député ?

M. MARTIN : De l'honorable député de Prince-est (M. Bell). Ce petit point sur la carte représente un district appelé Georgetown, et cette ville de Georgetown——

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre ! Il est maintenant minuit et demi.

M. MARTIN : En jetant un regard sur les "Débats" de 1882, on voit que le ministre de la Marine et des Pêcheries a déjà pris une demi-heure à parler de cette même affaire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler à l'honorable député que dans la Chambre réunie en comité pour l'examen de ce bill, la discussion est sujette à une clause qui a été soumise au comité.

M. MARTIN : Peut-être aurai-je l'occasion de donner des explications, lors de la troisième lecture.

Le PREMIER MINISTRE : Quand l'article 3 a été adopté, j'étais occupé à autre chose, et je n'ai pas remarqué que vous aviez soumis la question. J'ai à proposer un amendement au paragraphe "d". Ce paragraphe se lit comme suit :

Les paroisses de Notre Dame de Stanbridge et de Notre-Dame des Anges, et les îles de la rivière Richelieu, en face d'icelles, sont enlevées du district électoral de Saint-Jean et Iberville, et ajoutées à celui de Missiquoi.

Je propose qu'on raye de la ligne 53 les mots suivants : "et les îles de la rivière Richelieu en face d'icelles."

L'amendement est adopté.

Le PREMIER MINISTRE : Je voudrais maintenant changer le paragraphe "k" du même article, qui se lit comme suit :

Toute cette partie du canton de Stanfold, savoir : les douze premiers lots des trois premiers rangs du dit canton, qui forme partie de la paroisse de Notre-Dame de Lourdes, est enlevée du district électoral de Drummond et Arthabaska et ajoutée à celui de Mégantic.

Je voudrais que cela fût changé de manière à se lire comme suit :

Toute cette partie du canton de Stanfold, savoir : les douze premiers lots des trois premiers rangs, les dix premiers lots du quatrième et du cinquième rangs, les quatre premiers lots du sixième rang, les deux premiers lots du septième rang du dit canton, sont enlevés du district électoral de Drummond et Arthabaska et ajouté à celui de Mégantic.

La raison, c'est que le canton d'Arthabaskaville appartient au district électoral de Drummond et Arthabaska, mais il y a quelques établissements tout près du canton de Somerset-sud qui ont été inclus dans le canton municipal de Somerset-sud, et annexés par la législature de la province et par résolution du conseil de comté au comté de Mégantic, par une loi de la province de Québec adoptée en 1895, et qui se trouve au chapitre 12, 58 Victoria, de la législature de la province de Québec.

M. HAGGART : Je ne connais rien de ces changements, et je ne vois pas ici de député de la province de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'entends pas proposer la troisième lecture ce soir.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.40 a. m. (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 10 juillet 1899.

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

PRIÈRE.

SANCTION ROYALE

M. l'ORATEUR : J'ai reçu la communication suivante du major Drummond, secrétaire du Gouverneur général :

OTTAWA, 8 juillet 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur général, se rendra à la salle des séance du Sénat, le 10 du courant, à 3 p.m., pour y sanctionner les bills adoptés par le Sénat et la Chambre des Communes durant la présente session.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. G. DRUMMOND.
Secrétaire du Gouverneur général.

SURETE DES NAVIRES

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je présente le bill (n° 170) concernant la sûreté des navires. Ce bill se rapporte aux marchandises placées sur le pont des navires qui vont du Canada en Europe seulement. L'an dernier, les assureurs ont porté un bien mauvais coup à nos intérêts maritimes en élevant le taux d'assurance autant et d'une manière aussi injuste qu'ils l'ont fait. Une des raisons qu'ils en ont données reposait sur la manière dont nos navires, surtout ceux qui vont des ports du Saint-Laurent vers les marchés de l'Europe, transportent les marchandises placées sur les ponts. En Angleterre, la loi pourvoit à ce qu'aucun navire, depuis le 1er novembre au 1er avril, ne mette sur son pont plus de trois pieds de haut de marchandises. Notre loi contient la même disposition pour tout navire qui quitte un de nos ports après le 1er octobre. Si la loi anglaise n'était pas ainsi faite, je serais prêt, d'accord en cela avec ceux qui font le commerce maritime, à permettre aux navires de charger jusqu'à la hauteur de leur bastingage. Mais comme en ce cas, ils ne pourraient entrer dans les ports anglais, en hiver, il faut nous conformer à la loi anglaise. Dans le présent bill, nous reculons jusqu'au 12 octobre la limite de la saison d'été où les navires peuvent charger sur leur pont plus que trois pieds de haut de marchandises. Cette disposition, cependant, ne s'applique pas aux navires à voiles. L'année dernière, on m'a dit qu'il ne viendrait pas de navire du tout dans les ports du Saint-Laurent, vu que nos restrictions concernant les cargaisons de pont leur enlevaient trop de fret, et que, par conséquent, ils fréquenteraient les ports de la mer Baltique. Après avoir consulté les commerçants et les assureurs, j'en suis arrivé à la conclusion que nous pouvons, sans danger, reculer jusqu'au 12 octobre la limite de la saison pendant laquelle les steamers peuvent faire leurs chargements d'été vu qu'ils peuvent encore arriver en Angleterre avant le 1er novembre, prolongation qu'on ne peut cependant accorder aux navires à voiles. D'après la nouvelle loi, un steamer peut charger, en hiver, une cargaison de pont, que le gouverneur du port aura approuvée avant le 12 octobre ; jusqu'à présent, il n'y a pas eu pareille disposition, mais mon honorable collègue (M. Dobell) m'informe qu'un navire ayant quitté le port de Québec a complètement versé dès qu'il eût pris le large, tant sa cargaison de pont était haute. En soumettant à l'inspection et à l'approbation du

gouverneur du port la cargaison de pont de tout navire qui quitte un de nos ports, nous empêchons les accidents, et avant que cela se soit fait, aucun navire ne peut obtenir des officiers de douanes le certificat constatant qu'il a rempli les formalités exigées pour pouvoir partir. Je ne veux pas précipiter la seconde lecture du bill, et je recommanderai spécialement aux députés qui représentent des intérêts sous ce rapport, d'en envoyer des copies à leurs électeurs, afin de s'éclairer sur ce qu'ils ont de mieux à faire. J'ai déjà consulté les assureurs et les commerçants de Montréal, de Québec et des provinces maritimes, et il me semble, d'après cela, que ce bill leur est satisfaisant.

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

SANCTION ROYALE.

Un message est reçu de Son Excellence le Gouverneur général, désirant la présence immédiate de la Chambre dans la salle des séances du Sénat.

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

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

Acte pour faire droit à David Stock.

Acte modifiant l'Acte concernant certaines constructions dans et sur les eaux navigables.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves.

Acte constituant en corporation la Compagnie du canal à navires de Sainte-Clair et Erié.

Acte ratifiant une convention conclue entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie Electrique de Hull.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Britannique.

Acte concernant la Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée), et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de force motrice Niagara-Welland (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.

Acte concernant la Compagnie d'exploitation de bois Bronson et Weston, et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie Bronson ".

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique.

Acte concernant la Compagnie d'irrigation d'Alberta et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest Canadien ".

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa.

Acte concernant le chemin de fer du Pacifique Nord et du Manitoba.

Acte concernant la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario.

Acte concernant la Corporation Episcopale Catholique Romaine de Pontiac, et à l'effet de changer son nom en celui de La Corporation Episcopale Catholique Romaine de Pembroke.

Acte concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre les accidents.

Acte concernant la Compagnie des steamers de Québec.

Acte concernant la Compagnie de Fidéicommis Orientale.

Acte concernant la Compagnie de poudre de Hamilton.

Acte concernant la *Home Life Association of Canada*.

Acte concernant la Compagnie d'assurance du Canada sur la vie.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des falsifications.

Acte modifiant l'Acte du Revenu de l'intérieur.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie de James.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James.

Acte concernant la Société de la Caisse de Garantie et de Retraite de la Banque de la Puissance, et changeant son nom en celui de " La Société de la Caisse de Pensions de la Banque de la Puissance."

Acte concernant la Compagnie de Garantie et d'Assurance contre les accidents de la Puissance du Canada.

Acte modifiant l'Acte des banques.

Acte concernant le chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest.

Acte autorisant le Commissaire des brevets à faire droit à Thomas Robertson.

Acte autorisant le Commissaire des brevets à faire droit à George L. Williams.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des Comtés de Russell, Dundas et Grenville.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska.

Acte autorisant la fusion de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié à la rivière Détroit.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa.

Acte concernant la Compagnie Canadienne de force motrice, et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de force Ontario des Chutes de Niagara."

Acte concernant la Compagnie d'Assurance Mutuelle contre l'incendie, de London, Canada.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie-d'Hudson et de la Yukon, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie des chemins de fer de la Baie-d'Hudson et du Nord-Ouest.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike.

Acte concernant la Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents.

Acte concernant la Compagnie de prêts et d'épargne de Huron et Erié.

Acte concernant l'Académie Nisbet de Prince-Albert.

Acte constituant en corporation la Compagnie Canadienne de transport intérieur.

Acte pour faire droit à Annie Inkson Dowding.

Acte concernant la Compagnie de télégraphe commercial du Nord à responsabilité limitée.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Bedlington à Nelson.

Acte constituant en corporation la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada-Occidental.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance du Canada sur les glaces.

Acte modifiant l'Acte des liquidations.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Sudbury à Wahnapitae.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, et à l'effet de changer son nom en celui de "Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec."

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Ruthland à Noyan.

Acte concernant l'inspection du pétrole et du naphte.

Acte à l'effet de modifier et refondre les Actes relatifs aux Commissaires du havre de Québec.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim.

Acte constituant en corporation la Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée).

Acte concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes de chemin de fer.

Alors M. l'Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à Son Excellence le Gouverneur général comme suit :—

'QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

"Les Communes du Canada ont voté certains subsides requis pour permettre au gouvernement de faire face à certaines dépenses du service public.

"Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence le bill suivant :

"Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30e jour de juin 1899, et le 30e jour de juin 1900, et pour d'autres objects se rattachant au service public, auquel je prie humblement Votre Excellence de donner sa sanction."

A ce bill la sanction royale est donnée dans les termes suivants :—

"Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill."

HABILLEMENTS POUR LE COLLEGE MILITAIRE ROYAL

M. FOSTER (par M. Bergeron) :

Qui a fourni les habillements pour le collège militaire Royal de Kingston avant le fournisseur actuel? Ces articles étaient-ils fournis par voie de soumission et de contrat, et pour quelle période? Quel est le fournisseur actuel de ces articles? Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, le contrat a-t-il été donné au plus bas soumissionnaire?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : En réponse à cette question, j'ai à donner le renseignement suivant : Une communication du lieutenant-colonel Vidal pour l'officier en chef, adressée au commandant du collège militaire royal contenant cette question et demandant une réponse ; puis, la réponse faite à cette communication par S. C. McGill, lieutenant-colonel, pour le commandant adressée à l'officier en chef, et qui se lit comme suit :

(1.) George Creegan, de Kingston, de 1876, jusqu'au mois de juin 1898. D'autres personnes ont soumissionné en différents temps pendant ces années-là, pour cet ouvrage, mais la soumission de M. Creegan étant la plus basse, il y a eu renouvellement de son contrat avec le commandant. (2.) MM. Livingstone Frères, de Kingston. L'ouvrage des anciens entrepreneurs laissant beaucoup à désirer depuis quelque temps, et cette société étant hautement recommandée, sur avis du commandant, le département s'est prononcé en sa faveur. On n'a pas demandé de soumissions.

(Signé) S. C. McGILL, *lieut.-col.*,
Adjudant d'état-major,
pour le commandant.

SALAIRES AUX DIRECTEURS DE LA POSTE.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. Quel est le salaire du directeur de la poste aux endroits suivants : (*a*) Ile Bizard, P. Q., (*b*) Sainte-Geneviève, comté de Jacques-Cartier, P. Q., (*c*) Pointe Claire, P. Q., (*d*) Beaconsfield, P. Q., (*e*) Valois, P. Q.?

2. Combien de malles sont délivrées, chaque jour, à la pointe Claire, Beaconsfield et Valois?

3. Le gouvernement se propose-t-il d'établir un bureau de poste à Saraguay, comté de Jacques-Cartier, P. Q.?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. (a) Ile Bizard, salaire $20 ; (b) Sainte-Geneviève, salaire, $100, et une allocation additionnelle, $6, en récompense du devoir accompli ; (c) Pointe-Claire, salaire, $120. (d) Il n'y a pas de bureau de poste du nom de Beaconsfield, dans la province de Québec. (e) Valois, salaire, $24. 2. Il est delivré, à la Pointe-Claire, deux malles par jour, et à Valois, une. 3. Le 1er octobre 1898, on a ouvert dans le comté de Jacques-Cartier un bureau de poste appelé Saraguayville.

TRANSPORT DE LA MALLE—COMTE DE JACQUES-CARTIER.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. Combien de malles sont expédiées, par jour, de Montréal à l'Ile Bizard?

2. A quelle heure la malle de Montréal doit-elle être rendue à l'Ile Bizard, chaque jour, pour y être distribuée?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Il vient de Montréal à l'île Bizard deux malles par jour. 2. Elles sont dues au bureau de poste de l'Ile Bizard, à 9.30 a.m., et à 7.30 p.m.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour le transport des malles entre Beaconsfield, P. Q., et Sainte-Geneviève et l'Ile Bizard?

2. Combien de soumissions ont été reçues?

3. Quelle était la plus basse?

4. A qui a été donné le contrat pour le transport des dites malles, et à quel prix?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Oui. 2. Trois. 3. F. Lauzon. 4. A F. Lauzon, le plus bas soumissionnaire, mais l'inspecteur ayant fait rapport que M. Lauzon refuse le contrat, il n'y a donc pas de contrat de fait jusqu'à présent.

INONDATION DES TERRES DE SAINTE-GENEVIEVE.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. E. Lafontaine, qui a été nommé pour s'enquérir des causes de l'inondation des terres à Sainte-Geneviève, comté de Jacques-Cartier, a-t-il fait un rapport par écrit?

2. Aux termes du dit rapport, s'il en est, quelles sont les causes de l'inondation dans cette localité?

3. Quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre pour prévenir ces inondations?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : 1. Oui. 2. Voici un extrait du rapport de M. Lafontaine :

Les propriétaires riverains de Sainte-Geneviève n'ont pas à souffrir de la crue des eaux de la rivière des Prairies à l'époque de la fonte des neiges. L'eau de cette rivière ne monte pas beaucoup à cette époque, et l'inondation, quand il s'en produit, n'est que légère et cause peu de dommages.

Il ne survient des dommages que vers le 15 juin, lorsque monte l'eau de l'Outaouais dont une partie se déverse dans la rivière des Prairies. Ne trouvant pas d'issue suffisante dans les rapides à Sainte-Geneviève, l'eau monte, inonde les terrains avoisinants, et cause des dommages aux fermes sur une étendue d'environ 300 acres.

3. La question est à l'étude.

SOUMISSIONS POUR FIL D'ENGERBAGE.

M. TAYLOR (par M. Mills) :

Dans quels journaux ont été publiées les annonces demandant des soumissions pour le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston, entre le 1er juillet 1898 et le 30 juin 1899?

Quelle est la date de l'annonce demandant les dites soumissions?

A quelle date les soumissions devaient-elles être reçues?

Combien de soumissions ont été reçues?

Quels sont les noms des particuliers ou des maisons qui ont soumissionné?

Quels prix ont été offerts par les soumissionnaires heureux?

A quel prix le dit fil a-t-il été vendu à la compagnie de quincaillerie Hobbs.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : 1. Le "Globe" de Toronto, le "Times" de Hamilton, l'"Advertiser" de London, le "Record" de Windsor, le "Banner" de Chatham, le "Free Press" d'Ottawa, l'"Expositor" de Brantford, le "Whig" de Kingston, la "Patrie" de Montréal, le "Herald" de Montréal, le "Soleil" de Québec, le "Telegraph" de Québec, le "Chronicle" de Halifax, le "Acadian Recorder", le "Globe" de Saint-Jean, le "Telegraph" de Saint-Jean, le "Transcript" de Moncton, le "Patriot" de Charlottetown, le "Free Press" de Winnipeg, la "Tribune" de Winnipeg, le "Leader" de Régina, le "World" de Vancouver, le "Province" de Victoria, le "Times" de Victoria, le "Record" de London, le "Freeman" de Kingston, le "Temps" d'Ottawa, le "Canada Baptist," le "Christian Guardian," le "Westminster," le "Hardware and Metal," le "Free Press" d'Essex, le "Dambrog" d'Ottawa, le "Dominion Presbyterian," le "Progrès de l'Est" de Sherbrooke, le "Transcript" de Paris, le "Sun" de Belleville, le "World" de Beeton, le "Standard," le "Ridgetown," le "News" de Stratford, le "United Canada." 2. Le 12 janvier 1899. 3. Le 15 février 1899. 4. Quatre soumissions. 5. H. N. Bate et fils, la Compagnie de quincaillerie de Hobbs, Call Frères, Martin P. Connolly. 6. Ce renseignement a toujours été confidentiel jusqu'à ce que le fil fût mis sur le marché. 7. Voyez la réponse au n° 6.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE DE SYDENHAM, ONT.

M. BELL (Hamilton) (par M. Davin) :

A-t-on découvert un déficit dans la caisse du directeur de la poste de Sydenham, Ontario, pendant les derniers trois mois? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre et quand a-t-il été remboursé au département.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Dire que le directeur de la poste de Sydenham a un déficit dans sa caisse, c'est tout à fait mal représenter ce qui est arrivé. Tout ce qu'il y a, c'est que, au lieu de tenir tout l'argent du bureau dans la cassette officielle, il en a confondu $12.18 avec son propre argent. Lors de sa visite à ce bureau, l'inspecteur ayant fait remarquer cela au directeur de la poste, celui-ci a immédiatement remis les $12.18 dans la cassette officielle. Cela avait lieu le 19 mai 1899.

COLONIES DES GALICIENS—SALTCOATS.

M. DAVIN : Avant qu'on fasse l'appel de l'ordre du jour, je voudrais savoir du ministre de l'Intérieur, si M. Turreff, le commissaire des terres envoyé au Manitoba, il y a trois semaines, est maintenant de retour; sinon, que fait-il là-bas?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : M. Turreff a reçu ordre de se rendre jusqu'à la colonie des Galiciens près d'Edmonton, et de faire rapport au département concernant l'ouvrage du département. Il n'est pas de retour, et je crois me rappeler qu'il a demandé, par dépêche télégraphique, quelques jours pour visiter la côte, pendant son absence; je ne sais pas ce qui a eu lieu depuis.

M. DAVIN : Le ministre voudra bien se rappeler que, il y a quelques semaines, je lui ai dit qu'il paraissait d'après les journaux, qu'il mourait un grand nombre de

Galiciens près de Saltcoats, et que le ministre a eu la courtoisie de m'adresser un mot à ce sujet. A-t-il entendu parler de l'état des Galiciens au nord de Saltcoats, depuis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : J'y ai vu tout de suite. Le commissaire d'immigration a été chargé de s'enquérir ; on a requis les services du médecin de l'endroit, et tout ce qui pouvait se faire, s'est fait.

COMMISSION INTERNATIONALE—*FRONTIERES DE L'ALASKA.*

M. E. G. PRIOR (Victoria, C.A.) : M. l'Orateur, avant qu'on fasse l'appel de l'ordre du jour, je voudrais savoir du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), s'il a eu connaissance de l'article paru dans le "Citizen" d'Ottawa, édition de ce jour, 10 juillet, et qui se lit comme suit :

ON ABANDONNE LES NEGOCIATIONS.

Il paraît que l'Angleterre et les Etats-Unis ne peuvent s'entendre au sujet d'une frontière provisoire.

NEW-YORK, 8 juillet.

Dit le correspondant du *Journal*, à Washington :

"Voici les propositions anglo-canadiennes qu'a rejetées le département du secrétaire d'Etat :—

"Premièrement, la cession de Pyramid Harbour, à la tête du canal de Lynn ; deuxièmement, la cession de tout autre port situé sur le canal Lynn ; troisièmement, la cession d'une partie de territoire qui donnerait accès à la mer ; quatrièmement, le droit de traverser l'Alaska pour arriver à n'importe quel port des Etats-Unis ; cinquièmement, la déviation de la ligne frontière provisoire, de Hay, de manière à comprendre Kluckwau, bourgade sauvage située à la tête de la navigation canotière, et conduisant au canal de Lynn ; sixièmement, l'enclavement du district du Porc-Epic avec accès aux eaux navigables sur le côté anglais de la ligne frontière provisoire ; septièmement, la proposition de soumettre la ligne provisoire à l'arbitrage, avant de formuler un *modus vivendi* pour jusqu'à ce que la question soit réglée définitivement.

"Un haut fonctionnaire du département de l'Etat a fait la déclaration suivante établissant où en sont rendues les négociations quant à la frontière de l'Alaska : —(On a suspendu les négociations pour un temps indéfini, ou, en d'autres termes, on les a virtuellement abandonnées).

"Ainsi, la ligne frontière reste ce qu'elle était avant le 18 février où la haute commission conjointe a ajourné ses séances sans avoir modifié la situation.

"Sir Julian Pauncefote, l'ambassadeur Choate et Lord Salisbury sont allés jusqu'à convenir qu'une frontière provisoire, devant être suivie d'un *modus vivendi*, était la première mesure. L'Angleterre a proposé plusieurs frontières, auxquelles on a objecté, et, finalement, le secrétaire Hay a délimité le territoire par une ligne que l'Angleterre acceptait apparemment. Le Canada s'est alors de nouveau révélé soudainement comme le facteur réellement important, et, à différentes époques, a fait des propositions qui *ont été* appuyées par l'Angleterre. Le dernier recours diplomatique de l'Angleterre, qui est venu au jour hier, est l'étonnante proposition que la frontière provisoire elle-même soit soumise à un arbitrage. Ce gouvernement s'est empressé de refuser la chose par câblegramme.

M. DAVIN.

"Le gouvernement des Etats-Unis veut bien soumettre la frontière véritable et permanente à un arbitrage, et c'est ce qu'il a déclaré officiellement. Les fonctionnaires du département d'Etat d'ici considèrent le projet de soumettre la frontière provisoire à un arbitrage seulement comme un autre prétexte pour retarder la solution de la question, sans profit pour ce pays et susceptible de rapporter des avantages au Canada. Le département d'Etat dit : C'est une question sur laquelle deux gouvernements puissants et sensés pourraient facilement s'accorder sans l'intervention d'une autre nation. On considère que le refus de la Grande-Bretagne d'accepter notre frontière provisoire préalablement à l'établissement d'un *modus vivendi* est d'une mauvaise foi manifeste et qu'il est destiné, par l'entremise d'un arbitre, probablement un monarque européen ou un despote de l'Amérique du Sud, à obtenir des avantages que l'on utilisera lorsque la frontière temporaire aura été soumise à des arbitres, comme base de quelque prétention absurde."

Le très honorable premier ministre peut-il donner à la Chambre des renseignements sur l'exactitude de cet article ou d'une partie quelconque de cet article ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne crois pas que je sois obligé de donner des renseignements sur cet extrait de journal. Nous avons eu à maintes reprises des articles semblables durant cette session, et chaque fois que l'on a appris que ces dépêches à sensation venaient de sources de cette nature, les probabilités étaient qu'elles n'étaient pas fondées. A mon avis, cette dépêche n'est pas plus fondée que les autres dépêches de même nature.

S'il y a quelque vérité dans ce télégramme, je suis bien aise de savoir qu'il est probable que la frontière permanente sera soumise à un arbitrage. Cet énoncé renferme une vérité : c'est que la question relativement à la frontière permanente, est à peu près où elle en était lorsque nous sommes revenus en février dernier. En ce qui a trait à la frontière provisoire, nous nous sommes efforcés, dans les négociations, de la faire fixer d'une manière qui conviendrait aux deux parties, mais, je regrette de dire que, jusqu'aujourd'hui, nos propositions n'ont pas été acceptées par les Etats-Unis, et nous n'avons pas, non plus, accepté celles des Etats-Unis. Il est possible—je n'en ai pas perdu l'espoir—il est possible que nous arrivions à résoudre cette question ; de fait, j'espère beaucoup que nous réussirons à la résoudre, mais—la Chambre le comprendra sans peine—il est très difficile de fixer la frontière d'une région si éloignée, et quand nous possédons si peu de renseignements sur la question.

M. W. T. R. PRESTON.

M. DAVIN : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, M. l'Orateur, j'aimerais demander à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) si M. W. T. R. Preston est au service du gouvernement.

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

REGLEMENTS DU GOUVERNEMENT DE TERRENEUVE CONCERNANT L'EXPORTATION DE LA BOITTE.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'on passe à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) s'il a de nouveaux renseignements au sujet des règlements du gouvernement de Terreneuve relativement à l'exportation de la boitte. Je tiens de quelques-uns des capitaines des renseignements que je serais bien aise de fournir à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il m'est impossible de faire d'énoncé défini à l'honorable député, aujourd'hui. Le gouvernement a échangé des correspondances avec le gouvernement de Terreneuve depuis que l'honorable député a amené la question sur le tapis, ici. Je ne sais si, pendant les deux derniers jours, l'on a reçu des communications du gouvernement de Terreneuve, mais nous avons protesté très énergiquement contre la conduite du gouvernement de Terreneuve à l'égard de nos pêcheurs. Lorsque j'irai au ministère, je verrai si l'on a reçu des communications depuis les quelques jours qui viennent de s'écouler.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. WALLACE : Je crois que l'on a conclu, il y a quelques jours, un arrangement en vertu duquel les motions non contestées seraient prises en considérations aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dirai à l'honorable député (M. Wallace) que j'ai examiné l'ordre du jour, et je vois que toutes les motions ont déjà été appelées, sauf les quatre dernières, celle de M. Gillies, celle de M. McCarthy et celle de M. Wallace. Toutes les autres ont été appelées et doivent rester en suspens, car ce sont des questions discutables. Quant aux quatre que j'ai mentionnées, il ne saurait y avoir d'objection.

M. l'ORATEUR : Du consentement unanime de la Chambre, j'appellerai les quatre dernières motions inscrites à l'ordre du jour.

RELATIONS COMMERCIALES ET AUTRES AVEC LES ETATS-UNIS.

M. McCARTHY (par M. McMullen) : Je demande :

Copie du projet de traité concernant le commerce du Canada et autres relations avec les Etats-Unis débattu et adopté en 1874 par sir Edward Thornton et l'honorable George Brown, au nom du gouvernement impérial, et le gouvernement des Etats-Unis, et copie des protocoles et de la correspondance se rattachant au dit projet et à la non-ratification du dit traité par les Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne vois pas bien la nécessité de faire cette motion, car ces renseignements se trouvent dans les documents des sessions de 1874 et 1875.

M. DAVIN : Oui, ils s'y trouvent tous.

M. l'ORATEUR : Retiré.

ORDRE DE PRODUCTION DE RAPPORTS.

Etat indiquant,—

1. Le nombre de quais et jetees qui ont été construits aux frais du public par le gouvernment du Canada, ou dont la construction a été aidée par le gouvernement du Canada dans la province de l'Ontario, depuis 1867, et le montant total payé par le trésor pour la construction, la réparation et l'entretien de ces quais et jetées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'à date ;

2. Le nombre de quais et jetées construits dans la province de Québec pendant la dite période, et le montant payé pour leur construction, réparation et entretien par le gouvernement du Canada ;

3. Le nombre de quais et jetées construits dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, et le montant total dépensé dans chacune de ces provinces, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'a date, pour la construction, la réparation et l'entretien des dits quais et jetées. (M. Gillies.)

Copie du Traité de 1825 entre la Grande-Bretage et la Russie, concernant l'Alaska, et copie des projets, protocoles et correspondance échangés entre le gouvernement impérial et le gouvernement russe au sujet du dit traité et subséquemment à ce traité, et copie de la correspondance échangée entre le gouvernement impérial et l'ambassadeur anglais à Saint-Petersbourg pendant la négociation du dit Traité. (M. McCarty.)

Copie de tous papiers concernant les demandes faites pour la commutation de la sentence capitale prononcée contre Marion Brown pour meurtre, et la prise en considération de cette commutation. (M. Wallace.)

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 154) pour amender de nouveau l'acte des douanes.—(M. Paterson.)

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je propose :

Que le bill (n° 126) concernant la représentation à a Chambre des communes soit lu une troisième fois.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Que le bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général afin de modifier l'article 4.

Cet article a trait à la ville de Saint-Jean, simplement pour mieux définir les frontières des districts électoraux de la ville et du comté de Saint-Jean.

Je dirai, M. l'Orateur, que le gouvernement a examiné la question du choix de commissaires qui doivent agir d'après cette loi. Au commencement de la discussion, j'ai promis qu'avant que l'étude de ce bill soit terminée, je donnerais les noms des commissaires que nous avons l'intention de nom-

mer. Ces commissaires sont tous des juges de la Haute cour de Justice de l'Ontario. Ce sont :

L'honorable sir John Burton, juge en chef de la cour d'Appel de l'Ontario.

L'honorable sir John Alexander Boyd, chancelier de la province de l'Ontario, président de la division de la chancellerie, Haute cour de Justice de l'Ontario.

L'honorable juge Falconbridge, un des juges de la cour du Banc de la Reine, Haute cour de Justice de l'Ontario.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité pour étudier le bill.

(En comité.)

M. BERGERON : Malheursement, je n'étais pas ici vendredi après-midi, car je ne m'attendais pas à ce que l'article relatif à la province de Québec fût adopté. Je prierai le très honorable premier ministre d'avoir l'obligeance de répondre à quelques questions que je vais lui poser au sujet de l'article 3, afin que la Chambre comprenne le changement fait dans la province de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Lorsque nous aurons terminé l'examen du district électoral de Saint-Jean, N.-B.. je n'aurai pas d'objection à répondre aux questions de mon honorable ami (M. Bergeron).

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le bill, par le paragraphe 4, stipule que la ville de Saint-Jean élira un député, et que le comté de Saint-Jean élira aussi un député, le but que l'on se propose étant de constituer la ville et le comté en deux circonscriptions électorales distinctes qui éliront chacune un seul député La question de savoir si la chose est clairement exprimée dans le bill présente des doutes. D'après la loi adoptée en 1891, par la législature provinciale du Nouveau-Brunswick, les frontières des districts électoraux de la ville et du comté ont été définies pour les fins électorales. Nous nous proposons de suivre les principes de l'acte provincial, et le paragraphe que nous voulons substituer à celui que renferme le bill est ainsi conçu :

Les parties (*a*) et (*b*) du paragraphe 5 de l'article 2 du chapitre 11 des statuts de 1892 sont par le présent abrogées et remplacées par les paragraphes suivants :—

"(*a*) Le district électoral de Saint-Jean comprendra la ville de Saint-Jean, telle qu'elle existe aujourd'hui en vertu de la législation provinciale, et élira un député.

"(*b*) Le comté de Saint-Jean comprendra le comté de Saint-Jean, tel qu'il existe aujourd'hui en vertu de la législation provinciale, et élira un député.

Cet amendement ne change en rien ce que le bill proposait d'appliquer, mais il le rend plus clair et plus défini.

M. WALLACE : Quelle est la population de la ville, et quelle est celle du comté ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas ici le chiffre de la population, mais cet amendement ne change pas la signification du bill tel que primitivement adopté.

M. WALLACE : Assurément, l'honorable ministre est en mesure de nous dire quelle est la population de chacune de ces circonscriptions électorales. Je demanderai aussi si la ville de Portland est comprise dans la ville de Saint-Jean ou dans le comté de Saint-Jean pour les fins électorales, en vertu de ce bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Portland est maintenant compris dans la ville de Saint-Jean.

M. WALLACE : Nous savons cela, mais dans quel district électoral est-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La ville de Portland fait aujourd'hui partie de la ville de Saint-Jean, et je suis sous l'impression que pour les fins électorales elle fera partie de la ville de Saint-Jean.

M. WALLACE : Nous ne voulons pas avoir l'impression du ministre, nous voulons des faits.

M. HAGGART : Quelle était la différence entre le district électoral provincial de Saint-Jean et le district électoral de Saint-Jean tel que constitué en vertu du présent bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : En vertu du bill maintenant soumis au comité, les divisions électorales sont les mêmes que pour les élections provinciales.

M. HAGGART : Quelle est la distinction entre ces circonscriptions et les circonscriptions fédérales ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'il s'agissait de l'élection d'un membre de ce parlement, les électeurs de la ville de Saint-Jean et du comté de Saint-Jean votaient ensemble pour un député, et les électeurs de la ville de Saint-Jean votaient seuls pour un autre député.

M. HAGGART : Quelle est la différence entre le district électoral de la ville de Saint-Jean tel qu'il était et le district électoral de la ville de Saint-Jean tel qu'il est en vertu de votre bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En vertu du bill actuel, les électeurs de la ville de Saint-Jean éliront un représentant pour cette Chambre.

M. HUGHES : La circonscription électorale a-t-elle la même étendue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La même étendue en ce qui concerne un des députés aujourd'hui. Quant à l'autre député, les électeurs du comté de Saint-Jean, les paroisses en dehors de la ville, éliront un autre député.

M. BERGERON : Quelle est la population du comté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Onze mille, si je ne me trompe.

M. WALLACE : Et quelle est la population de la ville ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De 30,000 à 40,000.

M. WALLACE : Qu'est-ce que la Chambre pense de cela ?

M. McNEILL : Pendant combien de temps cet état de choses a-t-il existé avant la présentation de ce bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a varié de temps à autre. Il existe dans la ville de Saint-Jean un état de choses irrégulier qui ne ressemble en rien à ce qui a lieu dans les autres circonscriptions électorales de la Confédération. Il est arrivé que la ville et le comté ont élu deux députés. Il est arrivé que la ville et le comté ont voté ensemble et que la ville a voté seule. Aujourd'hui, la ville vote pour ses propres députés et le comté pour les siens en matières provinciales.

M. McNEILL : En ce qui concerne les membres de cette Chambre, si je comprends bien, la ville de Saint-Jean et le comté de Saint-Jean les ont élus ensemble, depuis la Confédération, en tout cas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La chose est changée, aujourd'hui, en ce qui a trait à la province.

M. McNEILL : Je ne parle pas de la province ; je parle de cette Chambre. A mon avis, nous n'avons pas le droit de remettre tous nos privilèges aux provinces. Si je ne me trompe, c'est un arrangement qui existe depuis un grand nombre d'années. Il n'y a eu là aucun remaniement, et il me semble étrange que les honorables membres de la droite prennent cette partie de la province.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la seule où cette condition extraordinaire existe.

M. McNEILL : Si je comprends bien, une des circonscriptions électorales a une population de 10,000 à 11,000, et l'autre, une population de près de 40,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. McNEILL : Cet arrangement paraît très étrange.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a beaucoup de cas analogues.

M. McNEILL : C'est un autre exemple de la manière dont le parti libéral, en ce qui a trait à ce bill, se moque du principe de la représentation basée sur la population.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. McNEILL : Je ne crois pas qu'il y ait de doute à ce sujet. Si mon très honorable ami veut me pardonner, je lui dirai que l'on se moque du principe fondamental de ce bill, la représentation basée sur la population, parce que vous demandez aux juges de décider ce que devront être les circonscriptions électorales sans en connaître la population. La base même de la constitution sous ce rapport est que les circonscriptions électorales seront remaniées de temps à autre d'après la population ; et quelle que raison que nous puissions apporter pour donner une plus forte représentation à la province la plus populeuse, et lorsque ce bill demande aux commissaires de remanier les circonscriptions électorales à tâtons, quant au changement de population qui a eu lieu durant les huit ou neuf dernières années, l'on se moque absolument du principe de la représentation basée sur la population.

Le PREMIER MINISTRE : Le principe de la représentation basée sur la population ne saurait en aucune manière se présenter ici. L'honorable député sait que ce principe a été inséré dans la loi de 1892 concernant la représentation en ce qui concerne la province du Nouveau-Brunswick. Cette province n'a pas augmenté en population sous le régime des honorables membres de la gauche, je regrette de le dire, et, en conséquence, elle a perdu un député. Mais aujourd'hui, nous voyons dans la ville et dans le comté de Saint-Jean, un état de choses que l'on ne trouverait pas probablement dans le reste de l'univers ; c'est-à-dire que les électeurs de la ville de Saint-Jean élisent un député, puis votent avec les électeurs du comté pour élire un second député. Rien ne saurait être plus irrégulier.

M. McNEILL : Ils sont bien satisfaits de la chose, n'est-ce pas ?

Le PREMIER MINISTRE : Je l'ignore ; mais mon honorable ami ne devrait pas être satisfait d'un état de choses aussi irrégulières. Si ce bill est adopté, les électeurs de la ville de Saint-Jean éliront un député, et ceux du comté de Saint-Jean en éliront un autre. L'honorable député me dit qu'il y a une grande différence entre les deux populations. La ville de Saint-Jean aura environ 30,000 habitants.

M. McNEILL : 39,000, je crois.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! disons 40,000. Le comté de Saint-Jean a une population de 11,000.

M. McNEILL : Plus de 10,000.

Le PREMIER MINISTRE : Dans un cas, il s'agit d'une population rurale, et dans l'autre cas, d'une population de ville. Comment l'honorable député peut-il justifier le système actuel, en vertu duquel les électeurs de la ville de Saint-Jean élisent un député, puis vont voter pour un autre député avec les 11,000 habitants du comté de

Saint-Jean ? L'honorable député admettra avec moi que l'on arrivera au même but, et cela, d'une manière plus régulière et plus commode pour les députés, en en élisant un pour la ville et un autre pour le comté, et personne ne sera lésé.

M. BERGERON : Oh ! oui.

Le PREMIER MINISTRE : Qui sera lésé ? Certainement l'arrangement actuel ne convient à personne, tandis que l'arrangement que propose le bill ne saurait causer la moindre injustice à qui que ce soit.

M. McNEILL : Mon très honorable ami me pardonnera si je lui rappelle que l'on présente ce bill pour réparer une injustice commise en 1882, et pour remplir un engagement. Assurément, mon très honorable ami ne prétend pas dire que l'on a commis une injustice en 1882 dans la ville et dans le comté de Saint-Jean. En ce qui concerne l'anomalie, puisque la population des deux comtés trouve l'arrangement satisfaisant, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous occuper de la chose. Notre constitution est pleine d'anomalies, et tant qu'il n'y a pas d'inconvénient, nous ne pouvons pas trouver à redire. Il n'est pas nécessaire, à mon avis, que tout soit fait d'après une théorie quelconque, pourvu que l'arrangement actuel soit satisfaisant pour les intéressés.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami n'est pas réformiste.

M. McNEILL : J'appartiens au grand parti de la réforme du Canada, le parti libéral-conservateur ; et je ne crois pas qu'il appartienne à mon très honorable ami, qui a adopté notre politique, de dire un mot comme celui-là sur le parquet de la Chambre. Cet amendement n'est pas conforme à la raison donnée pour la présentation de cette mesure, et puisqu'il faudra une nouvelle redistribution des comtés en 1902, je crois qu'il serait raisonnable de laisser subsister jusqu'à ce temps-là le présent arrangement, qui ne cause aucune injustice, et dont tout le monde est satisfait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami constatera que le comité a déjà adopté cette clause du bill.

Le collège électoral du comté de Saint-Jean se composera du comté de Saint-Jean seul.

Dans l'amendement nous ne changeons pas cela.

M. HAGGART : Oui, vous le changez.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous rendons plus clair ce qui était quelque peu douteux. Le comté de Saint-Jean est expressément défini comme un collège électoral, mais nous aurions dû dire que le collège électoral de la cité de Saint-Jean se compose de la cité de Saint-Jean seulement. L'amendement ne change pas le bill, mais le rend plus clair.

Sir WILFRID LAURIER.

M. HAGGART : J'ai été porté à croire la même chose que l'honorable monsieur, par les remarques du ministre des Chemins de fer et Canaux et du premier ministre. J'ai demandé si le collège électoral de la cité de Saint-Jean était tel qu'il avait été fixé par la loi ; mais il est entièrement différent. Il y a une différence de 16,000 ou 18,000. Je trouve dans la recensement que la population de la cité de Saint-Jean est de 24,000, et celle du comté de 25,000 d'après l'ancienne loi, et maintenant vous avez intention de changer cela complètement.

M. WALLACE : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit que cela a été adopté vendredi, et qu'il n'y aura plus de nouvelle discussion sur ce sujet, et que ce ne sont que quelques changements de mots. Mais nous n'avons pas fait notre devoir vendredi soir et puisque ces honorables messieurs ont ouvert la question nous nous proposons de la discuter maintenant, et il est dans l'ordre de le faire. Quels sont les faits ? L'honorable député de Lanark (M. Haggart) nous a dit qu'il était sous l'impression que la cité de Saint-Jean avait une population de 24,000 et le comté 25,000. C'est probablement le cas d'après les rapports du recensement, mais l'état de choses est différent aujourd'hui. La cité de Portland avait été enlevée au comté et ajoutée à la cité. J'ai demandé il y a quelques instants où se trouvait la cité de Portland dans cette redistribution—si elle était dans la cité ou dans le comté. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne pouvait pas le dire, le ministre des Finances a dit qu'il était sous l'impression qu'elle était dans la cité, mais personne ne pouvait donner une réponse définie. J'en appellai à l'honorable directeur général des Postes qui est chargé de ce bill, mais il resta silencieux. Quels sont les faits, autant que nous pouvons les connaître ? C'est que la cité de Saint-Jean, d'après le bill, aura 39,000 de population et le comté 10,000, de sorte que la cité a un intérêt de quatre à un dans la question. C'est un gerrymander et le très honorable premier ministre nous dit qu'il désirait éviter un gerrymander. Oh ! la représentation d'après la population n'a que faire, en tous cas, dans cette question. Je le croirais bien, lorsque vous faites une division de cité et de comté, et donnez à la ville quatre fois la population du comté. Je n'ai jamais entendu parler d'une division aussi contraire à la raison. Le très honorable premier ministre pensait que c'était une anomalie que la cité envoyât un député et la cité et le comté, un autre député. Peut-être bien. Je crois qu'il n'y a pas un cas semblable dans tout le Canada, mais on nous dit que c'est une chose dont les gens là-bas sont bien satisfaits, et que si c'était une anomalie, c'était une division raisonnable et convenable. La population totale donnait à peu près l'unité voulue pour deux députés ou un peu plus. Je suppose comme admis

que le peuple du Nouveau-Brunswick a pensé que c'était une redistribution assez juste, car je ne sache pas que la législature provinciale ait dérangé cet arrangement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voilà justement ce qu'elle a fait.

M. WALLACE : Depuis plusieurs années cet arrangement existait dans la législature provinciale, et il faut présumer que là où ils ont quatre députés pour la cité et deux pour le comté, il sera plus commode de le diviser de quelque manière raisonnable en donnant à la cité deux fois la représentation de celle qu'on donne au comté, si c'est une division raisonnable—quatre à deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la division.

M. WALLACE : Cela reconnaît dans un certain sens, en tout cas, le principe de la représentation par la population. Mais ce bill ignore totalement ce principe, en décrétant que 40,000 personnes éliront un député et 10,000, un autre. Assurément rien ne justifie cela. Le principe de la représentation par la population devrait nous guider à la grosse, en tous cas. Nous le reconnaissons dans la redistribution des comtés pour les diverses provinces. Québec en envoie soixante-cinq et chaque autre province envoie sa proportion selon sa population—un député pour environ 22,700 ou quelle que soit l'unité de population, d'après le recensement. On devrait rendre la même justice, autant qu'il convient, à chaque collège électoral ; mais ici vous avez les deux, la cité et le comté, qui, depuis trente-deux ans ont été représentés d'après le principe de la représentation basée sur la population, approximativement sinon exactement. Or, nous avons une proposition d'un caractère inique puisqu'elle méconnaît toute idée d'équité, en permettant aux 40,000 citoyens de Saint-Jean d'envoyer un député et aux 10,000 du comté d'en envoyer un autre. Lorsque vous aurez adopté le système d'un vote par électeur, vous devrez, pour être honnêtes et logiques, mettre la loi à exécution avec justice et approximativement, du moins, en donnant une valeur à un vote, chose que vous ignorez totalement dans ce cas et dans tout l'acte dans la province de l'Ontario aussi.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami n'est assurément pas sérieux. S'il veut raisonner un peu il verra l'absurdité de son argument. L'anomalie dont il se plaint en est une dont il est responsable. Comment la chose fonctionne-t-elle aujourd'hui ? Il y a 5,000 électeurs dans la cité de Saint-Jean pour chaque 1,000 dans le comté, et les électeurs de la cité votent également pour le député du comté, de sorte qu'il existe aujourd'hui la même disproportion que celle qui existera en vertu de ce bill, seulement nous suivons le principe de reconnaître les bornes de comté. Mon honorable ami n'a aucun motif de se fâcher si fort.

M. BERGERON : Si mon très honorable ami désirait réformer cette manière de voter dans Saint-Jean, qui semble anormal à première vue, il y a un moyen de le faire sans renverser complètement le principe que le très honorable monsieur a dit être désireux d'établir lorsqu'il a présenté le bill, savoir la représentation basée sur la population autant que possible.Il admet que la cité de Saint-Jean, avec une population de 39,000, élira un député, et que les faubourgs dans le comté de Saint-Jean, ayant une population de 11,000, éliront aussi un député. Jusqu'à présent on considérait que le comté donnait un vote si faible qu'il devait être tempéré par le vote plus considérable de la cité, et alors on ne pouvait pas l'appeler un groupe, comme on peut l'appeler maintenant, préparé pour le bénéfice de quelqu'un. Nous ne le savons pas. C'est venu si tard que nous ne pouvons pas très bien en juger les motifs. Si mon très honorable ami veut faire la chose convenablement, pourquoi ne prend-il pas une partie de la cité de Saint-Jean pour l'annexer au comté et faire un collège électoral ? Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) n'a pas besoin de rire. Nous avons la même chose dans la cité de Montréal et l'on fait la même chose dans la cité de Toronto.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. BERGERON : Comment, on prend 35,000 personnes du comté d'York et on les met dans la cité de Toronto.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Ils font partie de la municipalité de la cité et non pas de celle du comté.

M. BERGERON : Mais si vous le faites dans un cas pourquoi ne pouvez-vous pas le faire dans l'autre ? Cela égaliserait mieux la population et donnerait environ 25,000 à chaque collège électoral. Autrement le peuple supposera naturellement,—il va sans dire que je ne sais pas si c'est vrai ou non,—que, au lieu de bien faire, vous essayez de faire un groupe d'un très petit comté d'environ 1,800 votes. Ce ne sera qu'un plaisir pour un homme de se porter candidat dans un pareil comté, et cela offrira une excellente occasion à un gentleman qui désire entrer en Chambre d'une manière facile.

M. HAGGART : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) dit qu'il n'a pas agi comme je l'ai dit, savoir, qu'il avait divisé la cité et le comté de Saint-Jean en collèges électoraux, donnant à chacun un représentant et les divisant équitablement parce qu'un avait une population de 25,000 et l'autre 24,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. HAGGART : Oui. Je peux interpréter le bill aussi bien que n'importe qui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable monsieur (M. Haggart) interprète le bill, mais ce à quoi je m'oppose c'est qu'il dénature ce que j'ai dit.

M. HAGGART : L'honorable monsieur a nié ma déclaration que tel était le cas. J'ai dit qu'en vertu du bill tel que présenté par l'honorable monsieur, il avait divisé le comté et la cité de Saint-Jean en deux collèges électoraux, en donnant à chacun un représentant, dans un collège, une population de 27,000, et dans l'autre 24,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. L'honorable monsieur (M. Haggart) tombe dans l'erreur. Les bornes municipales ont été changées par la législature provinciale depuis le temps dont il parle.

M. HAGGART : Je regarde les rapports des collèges électoraux.

M. POWELL : Je pourrais peut-être jeter un peu de lumière sur le sujet. Ce qui était originairement la cité de Portland et était compris dans les rapports du recensement comme ayant cinq quartiers originairement, était une cité distincte, et avant 1890, elle fut incorporée dans la cité de Saint-Jean et fit partie de cette cité. Mais cet état d'affaire consacré par le temps fut continué par la redistribution de 1882, et par la redistribution de 1892. Il existe, aujourd'hui, comme il a toujours existé, et le changement consiste dans la création de ce petit comté de 10,000 habitants.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Conformément aux bornes municipales.

M. POWELL : Ils ne sont pas conformes aux bornes municipales.

M. ELLIS : Je ne connais pas exactement les termes de l'amendement, parce que je n'étais pas à mon siège lorsqu'il a été présenté, mais je crois de mon devoir de parler de la représentation de Saint-Jean, vu qu'on la discute. J'aurais à répondre à mes commettants dans le cas où il s'élèverait quelque discussion au sujet des raisons du règlement de l'affaire. Or, je représente une cité de 39,000 habitants ; et l'effet de la législation est d'enlever à ces 39,000 habitants le droit d'avoir un vote pour deux députés au parlement. L'idée-mère du règlement de la question est que la cité et le comté de Saint-Jean, ce qui est le titre du comté de Saint-Jean—il n'y a pas de comté de Saint-Jean en vertu de la loi—devraient être constitués en un comté, et qu'il devrait choisir deux hommes comme cela se fait à Halifax et à Pictou. La division à raison de la population n'est pas bonne. A la dernière élection, 7,200 voix furent donnés dans la cité de Saint-Jean et 1,900 dans le comté et en dehors de la ville. Le nombre total d'électeurs sur la liste est d'environ 11,000 dans la cité de Saint-Jean et 14,000 dans la cité et le comté, ce qui laisse 3,000 pour le comté en dehors de la ville. Ainsi le nouveau collège électoral aurait 3,000 et la cité et le comté 11,000. J'insisterais fortement auprès du gouvernement sur le fait que par principe et pour des motifs de plus grande justice, aucun changement n'est nécessaire maintenant, mais que si l'on en fait un, deux députés devraient être élus pour la cité et le comté de Saint-Jean.

M. POWELL : Il est vrai, comme l'a dit le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qu'il y a une anomalie dans cette affaire, mais ce n'est pas plus une anomalie que de donner aux universités d'Oxford et de Cambridge des représentants dans la Chambre des communes d'Angleterre.

Le PREMIER MINISTRE : Oh, oui.

M. POWELL : C'est précisément la même chose. La cité de Saint-Jean à cause de sa position dans la province du Nouveau-Brunswick et je crois en vertu de sa charte —l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) me corrigera si je fais erreur—avait droit à une représentation distincte dans la Chambre d'assemblée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tant que la charte n'a pas été changée.

M. POWELL : Elle n'a pas été changée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, elle l'a été ; maintes et maintes fois.

M. POWELL : Seulement en ce qui concerne la cité de Portland. Les grands principes restent les mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne comprends pas ce que l'honorable monsieur (M. Powell) veut dire par les grands principes.

M. POWELL : Depuis le temps où la province du Nouveau-Brunswick fut délimitée comme province séparée en 1784, jusqu'en 1892, c'est-à-dire pour une période de 108 ans, cette anomalie existe. Or, M. l'Orateur, qu'est-ce qui a fait disparaître l'anomalie en ce qui concerne la représentation dans l'Assemblée provinciale ? Eh bien ! M. l'Orateur, en 1890, aux élections générales, la cité et le comté de Saint-Jean élirent six députés en opposition à l'administration d'alors, dont le présent ministre des Chemins de fer et Canaux était le chef.

Un an après cette élection, l'honorable monsieur présenta et fit adopter par la Chambre un bill par lequel il était donné deux députés aux paroisses extérieures de Saint-Simonds, Lancaster, Musquash et Saint-Martin, ayant une population d'environ neuf ou dix mille habitants. Je doute fort qu'elles eussent à cette époque autant

d'habitants qu'elles en comptent maintenant, parce que le comté de Saint-Jean s'est dépeuplé un peu. Mais de cette manière la cité de Saint-Jean et les paroisses furent séparées. Antérieurement à la constitution de Portland en corporation de cité, si Portland eût été constituée en corporation avec la paroisse dans laquelle elle se trouve—Saint-Simonds ou Lancaster, je crois—et si l'on eût fait la division sur cette base, la population des deux divisions électorales eût été presque égale. Mais Portland donnait une écrasante majorité contre l'administration d'alors, et si l'on eût pris Portland comme partie d'un collège électoral, il n'y aurait eu aucune forteresse pour les partisans du gouvernement, et ainsi l'on a créé l'anomalie de donner deux députés à ce qui était originairement quatre paroisses avec une population de 10,000 et de donner quatre députés à la cité de Saint-Jean, qui en avait 38,000 ou 39,000. Or, ce que l'on cherche à faire est la violation du principe le plus sacré tel qu'exposé par le chef du gouvernement, qu'il faut respecter les associations historiques et les traditions locales. Aujourd'hui tout cela est brisé. Pourquoi ne pas adopter la division qui a si longtemps existé, et qui a été continuée en 1882 et encore plus en 1892, et d'après laquelle on ne détruit nullement l'ancien état de choses. Ou bien, s'il faut diviser, pourquoi ne pas diviser de la manière parfaitement claire qui a été suggérée de façon à donner deux comtés, un ayant une population de 24,184, et l'autre une population d'environ 25,000—division de population aussi égale que possible? Ce qu'on aurait dû faire, c'eût été de donner un député à l'ancienne cité de Saint-Jean, que l'on reconnaissait avoir quelques privilèges spéciaux depuis plus d'un siècle—donner un député à l'ancienne cité de Saint-Jean, puis un député à Portland et au reste du comté. Je crois que l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) a exprimé le principe juste lorsqu'il a dit qu'il vaudrait mieux donner deux députés en général à la cité et au comté, comme on le fait à Halifax, à Portland, à Hamilton et dans cette ville d'Ottawa. Or, quelle objection pourrait-il y avoir à cela?

On ne peut présenter aucune objection, bien que je sois moi-même fortement en faveur de la représentation basée sur la population en tant que cela peut se pratiquer. C'est indubitablement le vrai principe.

Le PREMIER MINISTRE: Très bien! très bien!

M. POWELL: Je ne sais pas si le très honorable monsieur dit "très bien," par ironie ou comme l'expression de sa véritable opinion. En ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a signalé Westmoreland comme une anomalie. Eh bien! c'est une anomalie. Aujourd'hui je représente, je suppose, près de 50,000 âmes, le plus grand comté de beaucoup dans notre province, à l'exception de Saint-Jean. Westmoreland renferme une aussi forte population que le comté que représente le ministre des Chemins de fer et Canaux, le comté de Ristigouche et le comté de Victoria, pris tous ensemble. De sorte qu'un comté a la même représentation que trois autres comtés dans la province du Nouveau-Brunswick. Le principe que les circonscriptions envoient des députés individuellement est sans doute le principe juste, et c'est ce que tous les partis devraient avoir en vue. Mais c'est faire rétrograder le soleil sur le cadran, c'est retourner à un état de choses dont tout parti politique dans tout pays civilisé s'efforce de se débarrasser le plus rapidement possible. On ne devrait pas appliquer au Nouveau-Brunswick un principe différent de celui qu'on applique aux autres provinces. Le gouvernement a posé le principe qu'il n'avait pas intention d'intervenir dans les affaires des provinces plus qu'il n'était nécessaire pour rétablir l'état de choses qui existait avant 1882. On va plus loin ici: on crée une anomalie; comme je l'ai dit auparavant, c'est créer un état de choses que répudie tout pays éclairé jouissant d'institutions représentatives. Je crois que le ministère ferait bien d'agir d'après les recommandations de l'honorable député de Saint-Jean, de faire élire deux députés par la ville et le comté, ou bien de faire la division selon les bornes de l'ancien collège électoral, donnant à Portland et aux paroisses du comté en dehors de Portland, un représentant, et un autre à la cité de Saint-Jean.

M. TUCKER: Je n'ai qu'un mot à dire: c'est que la statistique citée pas mon honorable collègue de Saint-Jean (M. Ellis) est tout à fait exacte. Il y a 11,000 votants dans une division et 3,000 dans l'autre. L'honorable monsieur cite ce que nos grands pères ont fait il y a des années et des années; mais je dis que cela ne s'applique pas du tout à nous dans ce moment. C'est de l'avenir qu'il faut nous occuper. Or, étant intéressé dans le bien-être général de la cité et du comté de Saint-Jean, j'ai écrit à un grand nombre de mes amis pour demander leur opinion sur le changement proposé par le gouvernement. Jusqu'à présent, pas un seul de ceux à qui je me suis adressé ne m'a écrit un seul mot contre le changement proposé. Je considère que j'ai été envoyé ici pour servir et le comté et la cité, du moins c'est là mon désir et c'est ce que je m'efforce de faire. Pour cette raison, je ne soulève aucune question relativement à la population ou relativement à ce qui s'est fait il y a des années et des années.

Chacun ici sait que la cité et le comté de Saint-Jean élisaient trois députés il y a huit ou dix ans passés, si ma mémoire ne me trompe pas. Aujourd'hui, ils n'élisent que deux députés, mais nous n'avons aucune raison de nous plaindre, je suppose, d'après un principe qui prévaut ailleurs.

M. COSTIGAN: Il peut paraître un peu étrange que j'insiste à dire un mot au sujet

de la question que l'on discute présentement et qui affecte la province que j'habite. Je suis d'avis que les représentants des différentes provinces affectées, devraient être les meilleurs juges de la manière dont ce bill affecte leur province. Bien que je sois peiné de différer d'opinion avec les deux honorables messieurs qui ont parlé sur ce bill, l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) et l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) c'est cependant une différence d'opinion légitime. Ils ont exprimé leur opinion quant à l'effet que ce bill aura sur les comtés particuliers dont on discute actuellement le cas, la cité de Saint-Jean et la cité et le comté de Saint-Jean. Je veux dire dès le début que la question de la représentation basée sur la population a à peu près autant d'à propos dans cette discussion qu'elle en aurait dans une discussion sur le tarif. Le principe de la représentation basée sur la population a été discuté dans ce pays avant la Confédération, elle a été si complètement discutée et établie qu'elle forme partie de notre constitution aujourd'hui. La représentation basée sur la population a été honnêtement mise en pratique lors de la formation de la Confédération, et la représentation de chaque province a été basée sur ce principe. Les avocats de ce principe y sont toujours restés attachés depuis, et il a existé et on l'a toujours suivi depuis la Confédération, et il demeurera toujours tant que nous aurons notre présente constitution. Québec étant prise comme province-type, chaque autre province a une représentation proportionnée, comparée à Québec. Cette même clause pourvoit au remaniement de la représentation après chaque recensement, afin de mettre ce principe en pratique. Si le chiffre de la population change de manière à donner droit à une province d'avoir une plus forte représentation sur cette base, alors on avait prévu une redistribution pour maintenir l'équilibre et pour maintenir la proportion. Mais en ce qui concerne la représentation basée sur la population dans chaque province, ce parlement n'a jamais eu à s'occuper d'une telle discussion. Comment vais-je prouver cela ? Je le prouve en consultant les zélateurs mêmes de ce principe, les hommes qui ont combattu pour cela et qui ont établi le principe de la représentation basée sur la population.

Lorsque la Confédération fut établie ce principe fut reconnu relativement aux provinces. Prenez par exemple la grande ville de Montréal, dont il faut tenir compte de la population, lorsqu'il s'est agi d'établir la représentation de Québec. Cette province reçut une représentation basée sur la population tout entière, y compris celle de la populeuse cité de Montréal. Ontario obtint également une représentation basée sur sa population tout entière et y compris la grande ville de Toronto. Cependant les hommes qui ont rédigé notre constitution et qui ont adopté le principe de la représentation basée sur la population, ont-ils donné à Montréal une représentation de cete nature ? Non. La populeuse cité de Montréal n'a pas obtenu une représentation basée sur la population comme la chose a eu lieu pour les provinces.

Je crois pouvoir dire que ce principe ayant été reconnu par la constitution pour les provinces entre elles, il ne peut s'appliquer quand il s'agit des district électoraux qui composent cette province. Par conséquent, pourvu que la province de Québec ait ses 65 représentants dans cette Chambre, elle n'a pas à s'occuper de la question de savoir comment les quatre-vingts ou les quatre-vingt-dix députés d'Ontario y sont distribués ; et il doit en être de même sous ce rapport pour la province d'Ontario. Nous n'avons rien à faire avec cette question, le seul devoir du parlement consiste à maintenir dans ses limites la représentation provinciale.

M. POWELL : Me permettrait-on de poser une question ? N'est-ce pas sur le principe de la représentation basée sur la population que l'on s'est basé pour réunir les deux comtés de Queen et de Sunbury en un seul comté, lorsque le Nouveau-Brunswick perdit un de ses représentants après le recensement de 1891, ces comtés ne contenant qu'une population peu nombreuse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Croyez-vous que ce soit là la seule raison ? Le comté de Ristigouche qui avait une population de huit à neuf milles âmes a conservé un représentant. De quelque manière que vous vous y preniez, il y aura toujours des inégalités de population.

M. POWELL : Si l'honorable ministre (M. Fielding) veut avoir une réponse complète je vais la lui donner. Ces deux comtés de Queen et de Sunbury sont voisins, mais il était impossible de prendre une partie quelconque d'un autre territoire situé au nord pour augmenter la population de Ristigouche. Il était impossible d'en agir ainsi sans créer un mécontentement considérable. Ces deux comtés sont voisins ; ils étaient de peu d'étendue et comme leurs populations réunies constituaient à peu près la moyenne de la population d'un district ordinaire, ils furent réunis.

M. COSTIGAN : Je vais répondre à la question que l'honorable député (M. Powell) m'a posée, s'il ne l'a pas déjà fait lui-même. Ce qu'il vient de dire confirme ma prétention. La réunion de ces deux comtés a eu lieu par suite de cette clause de notre constitution qui décrète le principe de la représentation uniforme, basée sur la population de chaque province.

M. POWELL : Non.

M. COSTIGAN : Oui.

M. POWELL : Comment expliquez-vous cela ?

M. COSTIGAN : Si l'honorable député veut me permettre de continuer.

M. POWELL : Certainement.

M. COSTIGAN : J'ai dit oui. Lors du dernier recensement, le mouvement de la population indiquait que le Nouveau-Brunswick devait perdre quelques-uns de ses représentants. Cette province possédait un nombre plus considérable de représentants que celui auquel elle avait droit en vertu du principe de la représentation basée sur la population. Je ne crois pas me tromper en énonçant ce fait. C'est pour se conformer à ce principe contenu dans notre constitution que l'on dut réduire le nombre des représentants du Nouveau-Brunswick de deux députés. C'est alors que s'est présentée la question de savoir comment nous allions nous y prendre pour retrancher deux députés en dérangeant le moins possible la représentation et les comtés de notre province ? Saint-Jean perdit un représentant, mais je crois qu'à cette époque, la ville avait deux représentants et le comté un.

M. ELLIS : Non, il n'en était pas ainsi.

M. COSTIGAN : Etait-ce le contraire ?

M. ELLIS : Oui.

M. COSTIGAN : Dans tous les cas, le comté qui possédait deux représentants en perdit un. La ville et le comté réunis avaient trois députés, et ce nombre fut réduit à deux. Nous étions obligés de faire disparaître un autre député. Comme les comtés de Queen et de Sunbury étaient voisins, il fut décidé, et cela avec beaucoup de bon sens, que la seule chose qu'il restait à faire était de faire disparaître les deux représentants, et de ne donner qu'un seul représentant à ces deux comtés. Il n'y avait pas dans la province deux autres comtés dont la situation géographique pût permettre aussi facilement un tel remaniement.

M. POWELL : Il y en avait un grand nombre d'autres. Il y avait les comtés de Albert et King, ceux de King et Queen et ceux de Albert et Westmoreland.

M. COSTIGAN : La population du Nouveau-Brunswick n'ayant pas fait le même progrès que dans les autres provinces afin de pouvoir maintenir sa représentation, cette province devait voir le nombre de ses représentants réduits de deux, et le comité admettra avec moi que ce changement a été fait de manière à causer le moins de difficulté possible dans la représentation de la province. Ce bill n'affecte le Nouveau-Brunswick que d'après le mode à suivre pour élire les deux représentants de la ville et du comté de Saint-Jean. On ne propose pas de réduire ou d'augmenter la population, mais on veut simplement dire que la ville et le comté de Saint-Jean éliront chacun un représentant.

L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) dit que cette partie du bill n'aurait souffert aucune objection, si le gouvernement avait pris Portland et l'avait laissée dans le comté, et avait permis à l'ancienne ville de Saint-Jean d'élire un représentant, et au comté ainsi qu'à ce qui constitue aujourd'hui une partie de la ville de Saint-Jean le soin d'élire un autre député. Le projet de loi lui-même contient le principe qu'il convient d'éviter autant que possible de modifier les limites bien établies des comtés. La représentation qui est déterminée ici ne sera pas modifiée. Les deux représentants qui seront élus, ne le seront pas par des comtés que le parlement aura créés lui-même. Les limites de ces comtés sont définies par la législature provinciale.

La ville de Saint-Jean et le comté du même nom forment deux divisions électorales distinctes. Le gouvernement dit qu'il ne touchera pas à ces divisions provinciales. Il dit à chacun de ces comtés d'élire leurs propres représentants. La ville de Saint-Jean a une population beaucoup plus considérable, mais ce que l'on a déjà dit relativement à la représentation des villes et à la représentation rurale, relativement aux autres villes, s'applique à Saint-Jean. Les villes n'ont pas toujours à souffrir bien qu'elles aient une population plus considérable que les comtés ruraux.

Ce n'est que depuis quelques années que les villes ont plus d'un tiers des représentants dans l'autre Chambre, et les hommes qui demeuraient à Saint-Jean trouvaient des comtés dans d'autres parties de la province du Nouveau-Brunswick. J'espère donc que cet article du bill qui pourvoit à ce changement et fait disparaître l'anomalie qui existe relativement à Saint-Jean, va être adopté, et que la ville et le comté vont pouvoir élire chacun un représentant.

M. HUGHES : Je voudrais demander à l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) s'il existe un conseil de comté composé de représentants de la ville et du comté de Saint-Jean.

M. ELLIS : Oui il en existe un.

M. HUGHES : Très bien ; dans ce cas le gouvernement fait disparaître les limites de comté, parce que le comté et la ville n'ont qu'une seule organisation municipale. Je veux faire remarquer à l'honorable premier ministre que dans Victoria-nord, il ne tient pas compte du principe sacré qu'il faut respecter les limites des comtés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Cela ne fait pas partie de la discussion.

M. HUGHES : Je mentionne ce fait comme un exemple—si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux veut bien rester tranquille—pouvant servir à indiquer que ce bill ne contient aucun principe. J'ai l'honneur de représenter une portion de trois comtés—Victoria-nord, une partie du district de Haliburton, et le township de Pe-

terborough. J'ai voulu appeler l'attention du premier ministre sur ce fait pour lui prouver que l'on n'a guère tenu compte du principe des limites des comtés, relativement à Victoria-nord.

Si l'honorable ministre veut adopter le principe des limites des comtés, et se conformer au principe contenu dans le bill, qu'il rende Peterborough au comté auquel il appartient aujourd'hui, et qu'il donne à Victoria-nord le district de Haliburton, qui lui appartient pour les fins judiciaires. Ils m'ont fait tout le mal possible en m'abandonnant dans cette division électorale. Je puis dire à l'honorable député de Victoria, N. B., (M. Costigan) qui croit que les représentants des autres provinces n'ont pas le droit de se mêler des affaires du Nouveau-Brunswick, que nous avons autant de droit que lui dans cette Chambre de discuter une question concernant cette province.

Si le principe des limites des comtés doit être reconnu par ce projet de loi, dans ce cas la proposition de l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) devrait être adoptée. Il existe un conseil de comté pour la cité et le comté de Saint-Jean, de sorte que cela forme une municipalité dans le pays. Les libéraux parlent des limites des comtés dans la province d'Ontario, mais grâce à ce bill ils ont violé les limites des comtés dans plusieurs cas. Les honorables membres de la droite ignorent-ils qu'il a récemment été adopté une loi concernant les comtés dans la province d'Ontario, qui viole les limites des divisions municipales, lesquelles sont aussi sacrées que celles que l'on trouve mentionnées dans ce bill ?

Je ne crois pas qu'il existe une demi-douzaine de townships ou de municipalités locales dans la province d'Ontario, qui ne soient pas divisées en tout sens sous l'empire de cette nouvelle loi concernant les conseils de comté. Nous voyons une partie de la ville de Lindsay voter avec une partie du township de Ops pour l'élection d'un conseiller municipal et une partie d'une autre division de ce township voter avec Emly. Dans certains cas, on est allé jusqu'à diviser les propriétés ; cependant les libéraux d'Ontario prétendent que ce système fonctionne bien, mais pour ma part, je suis d'avis contraire. Je maintiens le vieux principe que la province devrait être divisée aussi également que possible au point de vue de la population pour les fins fédérales. Je crois qu'un comté comme Ristigouche qui renferme une étendue de territoire considérable et une population disséminée, a droit d'avoir un représentant, bien que le chiffre de cette population ne soit pas très considérable. Je répète que le gouvernement devrait adopter la proposition de l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) a prétendu que cet article viole le principe sur lequel est censé être basé le bill actuel. Tout homme comprenant la loi qui régit l'état de choses existant dans la ville et le comté de Saint-Jean, ne ferait pas une semblable déclaration. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable député (M. Hughes), qu'il existe une organisation municipale comprenant la ville et le comté de Saint-Jean, mais cette organisation ne s'applique que pour certaines fins particulières, comme, par exemple, pour le soutien des pauvres, ce qui peut être beaucoup plus facilement administré par une commission conjointe des deux municipalités. Mais bien qu'il existe un conseil municipal ou de comté pour la ville et le comté réunis, il y a une organisation municipale distincte pour la ville de Saint-Jean, et cette dernière ville sous l'empire de la loi provinciale est séparée du comté pour les fins électorales

M. HUGHES : Existe-t-il un conseil de comté distinct pour le comté, en dehors de la ville ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'en existe pas, mais tout de même sous l'empire de la loi du Nouveau-Brunswick, il existe un comté distinct appelé le comté de Saint-Jean.

M. POWELL : Comprenant la ville et le comté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, on l'appelle le comté de Saint-Jean, et l'honorable député (M. Powell) ne semble pas connaître plus la loi qu'il ne connaît les faits, quand il déclare que ce changement a été le résultat d'une élection qui a eu lieu dans la ville de Saint-Jean.

M. POWELL : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que c'était deux ans après la défaite de vos candidats dans la ville de Saint-Jean, que l'honorable ministre (M. Blair) s'est mis à l'œuvre, et a tracé les limites d'un comté, en prenant certaine étendue de territoire dans quatre paroisses et en accordant deux représentants à une population de 10,000 âmes, contrairement à ce qui avait toujours eu lieu de temps immémorial dans la ville.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Powell) ne cite qu'une partie des faits. Il lui était impossible de représenter la situation sous un jour plus faux qu'en disant comme il l'a fait, que cette division a été le résultat d'une élection qui avait eu lieu deux ou trois ans auparavant. En 1889, on a réuni un certain nombre de paroisses du comté qui, jusqu'à cette date, constituaient la ville de Portland, et ces paroisses furent réunies à la ville de Saint-Jean. Depuis cette date, la ville de Saint-Jean comprend tout le territoire qui composait avant cette époque les deux villes de Portland et de Saint-Jean.

Plus tard, la population de Saint-Jean prétendit que le comté ne se trouvait pas aussi favorablement représenté qu'elle avait droit de l'être, et non seulement les conseillers

représentant les comtés de Saint-Jean, mais encore les conseillers représentant l'organisation municipale complète du comté et de la ville s'adressèrent au gouvernement pour lui demander de faire cette division et de faire une division électorale des quatre paroisses qui composent aujourd'hui le comté, et de faire des villes réunies de Saint-Jean et de Portland des districts électoraux distincts, et de leur donner chacun un représentant dans la législature provinciale.

M. POWELL : Cette requête n'a jamais été soumise à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande bien pardon, cette requête a été soumise au gouvernement et lue à la Chambre.

M. POWELL : Et elle a été soumise à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore quelle interprétation l'honorable député donne au mot "soumise." J'ai déclaré que le conseil municipal de la ville et du comté de Saint-Jean avait présenté cette requête, et que le gouvernement avait pris cette requête en considération et avait agi en conséquence. L'opposition, comme cela arrive généralement lorsqu'il s'agit de mesures proposées par le gouvernement s'est opposée à cette demande, mais je crois que le changement a été des plus satisfaisants tant pour le peuple de la ville que pour celui du comté ; il a surtout été satisfaisant pour le peuple du comté. La législature a déclaré en termes formels qu'il devait y avoir un comté de Saint-Jean, non pas une ville et un comté, mais simplement un comté, et la loi dit de plus que le comté devra être composé de cette partie de la ville et du comté de Saint-Jean qui se trouve située en dehors des limites de la ville, et qui devra consister dans les paroisses de Simonds, Lancaster, Saint-Martin et Musquash, lesquelles devront porter le nom de comté de Saint-Jean.

M. HUGHES : Pour quelle fin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La loi ne dit pas pour quelle but pour lequel cela a été fait. Si la chose sion devra porter le nom de Saint-Jean, qu'elle formera un district électoral séparé et devra élire deux députés.

M. HUGHES : Uniquement pour des fins électorales.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne m'occupe guère du but dans lequel cela a été fait. Si la chose a été faite pour des fins électorales cela me convient, parce que c'est pour des fins électorales que nous nous occupons de la chose aujourd'hui.

M. HUGHES : Existe-t-il un conseil municipal pour le comté de Saint-Jean ? Il n'en existe pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Hughes) doit être bien convaincu de ce qu'il dit, puisqu'il répond lui-même à sa propre question.

M. HUGHES : Il existe une division électorale de Saint-Jean, mais il n'existe pas de comté de Saint-Jean pour les fins municipales, du moins je crois qu'il en est ainsi ; si je me trompe l'honorable ministre n'a qu'à me reprendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il existe un comté distinct établi par la législature provinciale et connu sous le nom de comté de Saint-Jean. Je n'ai pas à m'occuper de la question de savoir s'il s'agit là d'une division pour les fins électorales ou pour les fins municipales ; cela est complètement en dehors de la question. La législature de cette province qui avait le droit de s'occuper de cette question, et qui savait mieux à quoi s'en tenir à ce sujet que tous les honorables membres de la gauche qui ont pris part à la présente discussion, a fait cette division ; et je crois que nous sommes d'accord avec le principe contenu dans ce bill lorsque nous disons que le comté de Saint-Jean a droit à un représentant, et la ville de Saint-Jean à un autre.

Je ne vois pas comment l'on peut s'opposer à cet arrangement. Je comprendrais que certaines personnes résidant dans la ville de Saint-Jean aient pu voir cet arrangement d'un mauvais œil, bien que je n'aie pas entendu parler de la chose. De concert avec mon honorable ami, le représentant de la ville et du comté (M. Tucker), j'ai pris tous les moyens nécessaires pour m'assurer de ce que pouvait être le sentiment populaire dans la ville de Saint-Jean au sujet de ce changement ; et il m'a été impossible jusqu'ici de constater que cette mesure rencontrait une certaine opposition dans le comté. Je crois pouvoir dire sans crainte que si le public eût été opposé à cette mesure, nous en aurions entendu parler.

Mon honorable ami en aurait certainement entendu parler ; il n'aurait pas été obligé d'écrire à ces personnes, car elles lui auraient fait connaître leurs objections, et je crois qu'elles auraient fait la même chose pour moi ; car je dois ajouter que j'ai habité cette ville durant un grand nombre d'années et j'y connais une foule de personnes. Ainsi donc, quant à ce qui concerne le principe général sur lequel le projet de loi qui est actuellement soumis au comité est appuyé, je ne comprends pas comment l'on puisse y objecter, parce que nous n'avons fait que suivre la ligne de conduite tracée par la législature provinciale relativement à ses pouvoirs électoraux.

Je ne vois pas comment nous pourrions demander une autorité plus compétente que celle-là, ou nous adresser à un meilleur juge que le peuple de la province ; et j'approuve entièrement la prétention émise par mon honorable ami de Victoria. N.-B. (M. Cos-

tigan), lorsqu'il a fait remarquer avec tant de justesse qu'après tout c'est au peuple de la province qu'il appartenait de décider comment il voulait avoir ces divisions électorales, et que cela ne regardait guère les autres provinces de la Confédération.

Il est possible que les gens de Saint-Jean objectent à cette mesure en disant que sous l'empire de la loi actuelle, ils ont droit de voter pour deux représentants, tandis que si le bill actuel devient loi, ils n'auront droit de voter que pour un seul représentant ; il ne peut y avoir de doute que si on envisage la question sur ce point, elle présente une objection qui mérite d'être prise en sérieuse considération. Mais nous avons eu à nous occuper d'une anomalie tellement grave, qu'il n'existe aucun précédent à ce sujet relativement à la représentation d'aucun des comtés ou divisions électorales dans toute la Confédération. Nous disons aux électeurs qui demeurent d'un côté de la ligne de division qui sépare la ville du comté : "Vous devez avoir droit à deux votes", et nous disons aux électeurs qui demeurent de l'autre côté de la ligne de division : "Vous n'aurez droit qu'à un seul vote." C'est-à-dire que nous disons aux électeurs de la ville de Saint-Jean : "Vous allez avoir le droit d'élire un représentant par vous-mêmes, et vous allez à part cela avoir le droit de noyer les votes des électeurs du comté, lorsqu'un représentant y est élu pour cette partie du comté qui est composée d'une partie de la ville et du comté."

Cela constitue une véritable anomalie, qu'il est nécessaire de régler d'une manière ou d'une autre. Cette question pouvait se régler en adoptant le système proposé par mon honorable ami de Saint-Jean (M. Ellis), c'est-à-dire en réunissant la ville et le comté en une seule division électorale, ayant deux représentants choisis par les électeurs de ces deux divisions, chacun d'eux votant pour les deux représentants. Cette proposition a certainement son bon côté. Mais il y a une chose certaine, c'est qu'il faut mettre fin à l'état de choses actuel.

Lorsqu'il s'est agi pour nous d'étudier la question, j'ai parlé de la chose à ceux de mes honorables amis qui représentent ce district dans la Chambre ; tous deux ne sont pas opposés fortement à cette proposition, et l'un d'eux s'est même prononcé en sa faveur ; nous avons aussi tenu compte du fait que la ville tout en ayant une population plus considérable, jouit cependant de l'influence que possède toujours un grand centre de population ; nous avons aussi tenu compte du fait que le comté possédant des intérêts distincts avait parfaitement le droit de demander de se choisir un représentant ; c'est pour ces raisons, que j'ai cru qu'il était juste et raisonnable et conforme au principe sur lequel est basé ce bill, que les comtés fussent divisés de la manière proposée au parlement.

M. BLAIR.

Mon honorable ami (M. Haggart) ne semble pas se faire une idée exacte de ce qui était contenu dans le projet de loi tel que proposé en premier lieu, et de ce que contient l'amendement proposé. Il est complètement dans l'erreur. J'admets que l'honorable député a bien le droit de donner à n'importe quel bill l'interprétation qu'il lui plaît ; mais lui et le ministre de la Marine et des Pêcheries ont exprimé des opinions diamétralement opposées à ce sujet, et l'un d'eux doit être dans l'erreur. Je crois que la Chambre sera unanime à admettre que l'honorable député de Lanark-sud donne une fausse interprétation à ce projet de loi. Le bill est basé sur l'article 5 de l'acte de 1892, lequel se lit comme suit :

Que dans la province du Nouveau-Brunswick, le district électoral de la ville de Saint-Jean devra être composé de la ville de Saint-Jean telle qu'elle existe actuellement sous l'empire de la loi provinciale.

Le district électoral de la ville de Saint-Jean est et a été à l'époque de l'établissement de la loi actuelle, déclaré division électorale distincte, et ayant à ce titre, droit d'être un député.

Le parlement fédéral adopta les limites et les frontières de la ville de Saint-Jean, ainsi que déterminées par la législature locale ; voilà tout. La loi de 1892 déclare que cette circonscription aurait le droit d'envoyer un député au parlement. Cette disposition demeure intacte ; nous ne voulons nullement la modifier. Le bill, dans sa teneur primitive, renfermait cette disposition dans son intégrité. Voilà en quoi mon honorable ami fait erreur. Il suppose que le bill modifie cette disposition, et que nous nous proposons d'apporter des modifications au bill, dans sa teneur primitive. En cela, il fait erreur, car l'amendement que nous présentons actuellement et l'amendement primitif ne modifient nullement le paragraphe "a" de l'article 5. Le paragraphe "a" demeure intact et nous le reproduisons textuellement de la loi de 1892. Il est reproduit dans le projet de loi, pour plus de lucidité, et non pas parce qu'il existe quelque doute dans notre esprit au sujet de sa stricte interprétation légale ; et nous avons jugé utile, par un surcroît de prudence que mon honorable ami, à titre d'avocat, comprendra parfaitement, de réunir ces deux articles dans la loi, afin que chacun puisse saisir d'un coup d'œil les modifications apportées relativement à son comté, sans avoir, à se reporter à la loi précédente. Voilà le seul but de l'amendement proposé.

M. HAGGART : J'ignorais l'existence de l'article en question de la loi de 1892, et j'ai consulté la liste des divisions électorales établies par la loi de l'Amérique Britannique du Nord, dans la conviction qu'elles étaient encore les mêmes. J'ai consulté la liste des districts électoraux, tels qu'établis par le recensement de 1891, et j'ai constaté qu'une partie du comté de Saint-Jean se compose des quartiers Dufferin, Mason, Lorne, Stanley et Victoria ; j'allais demander au député

de Saint-Jean si ces quartiers de la ville avaient le droit de voter pour lui, à titre de représentant de la ville de Saint-Jean ?

M. ELLIS : Ils l'ont fait à la dernière élection.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ils forment actuellement partie de la ville.

M. HAGGART : Si l'article de la loi de 1892, dont j'ignorais l'existence et qui adopte les divisions électorales établies par le gouvernement provincial pour la ville et pour le comté de Saint-Jean, si cet article, dis-je, n'était pas en vigueur, mon argumentation serait parfaitement légitime ; or, j'ignorais la modification apportée en 1892, et je vois que le gouvernement ne fait réellement que rectifier la phraséologie ambiguë par son amendement.

M. McNEILL : Je désire protester——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous l'avez déjà fait.

M. McNEILL : Mon honorable ami, j'en suis sûr, n'a nullement l'intention de m'interrompre de pareille façon. Je désire protester énergiquement contre la doctrine établie par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous nous écartons toujours davantage des précédents établis par la Chambre, et il est porté de plus en plus atteinte, sous le régime actuel, aux droits et aux privilèges du parlement. La session dernière, on nous a enlevé le droit de réglementer notre propre cens électoral, et voilà maintenant que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous demande de céder aux provinces le droit de délimiter les comtés pour l'élection des députés aux Communes. Voilà ce contre quoi je proteste, et si je ne l'ai pas encore fait, c'est que le ministre des Chemins de fer et Canaux est le premier à avancer une aussi monstrueuse proposition. Nous en sommes rendus actuellement à ce point qu'un membre du cabinet vient nous déclarer qu'à son avis, il est de notre devoir de céder aux législatures provinciales le droit de former les comtés pour l'élection des députés au parlement fédéral. Le ministre de la Marine et des Pêcheries voudrait-il me dire s'il se range aussi à cet avis ? Approuve-t-il que l'on cède aux législatures provinciales le droit de délimiter les frontières des comtés pour l'élection des députés fédéraux ?

Voilà une doctrine nouvelle qui n'obtiendra les suffrages ni du parlement ni du peuple canadien. L'on a assez empiété sur les privilèges de cette Chambre, la session dernière, sans qu'il faille se permettre cette nouvelle invasion de nos droits, suggérée par le ministre. Toutefois, il faut le dire, heureusement, la proposition du ministre n'est pas inscrite dans cette mesure ; car les honorables messieurs de la droite ont eu soin de former les comtés d'une façon qui leur convient mieux.

Le ministre parle encore d'anomalie ; mais je le défie de nous dire le secret de son empressement à rectifier cette prétendue anomalie. Personne n'en souffre ; personne n'a encore protesté contre et nul ne prétend que les électeurs de ces circonscription désapprouvent d'aucune façon l'état de choses actuel. Alors, pourquoi modifierait-on l'état de choses ? Cette proposition est complètement étrangère à la mesure à l'étude. La seule excuse alléguée pour justifier l'établissement de cette loi est la nécessité de redresser quelques griefs résultant de la loi de 1882. Mais personne ne prétend que la loi de 1882 porte atteinte en aucune façon à ces comtés. Pourquoi cette anomalie qui a existé une centaine d'années ne pourrait-elle pas demeurer jusqu'au recensement prochain ? Voilà cent ans, si je ne me trompe, que la ville et le comté de Saint-Jean votent ensemble. Si je ne me trompe, il est facile à mon honorable ami (M. Ellis) de rectifier mon erreur. Pourquoi, je le demande, modifier aujourd'hui cet état de choses ? On n'a pas encore allégué une seule raison. Les honorables députés de la droite sont tenus de nous donner quelques éclaircissements au sujet de cette singulière ligne de conduite ou bien ils devront avouer que les arguments apportés à l'appui de cette mesure portent à faux.

Je serais bien aise d'entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries me dire pourquoi il ne convient pas de laisser subsister jusqu'au prochain recensement un état de choses qui date d'un siècle, surtout en présence du fait qu'il ne s'est pas élevé de plaintes à ce sujet et que rien ne prouve à la Chambre que cette modification ne soit pas vue d'un mauvais œil par les intéressés, dans les comtés dont il s'agit de modifier les limites.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne vois guère d'utilité à ressasser les arguments qu'a fait si bien valoir mon honorable collègue. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit comment la province du Nouveau-Brunswick a jugé qu'il était temps que cette anomalie cessât, et elle l'a fait disparaître relativement à ses propres districts électoraux. Quant à ces districts, elle a décidé que le comté aurait sa représentation propre, qui l'empêchât d'être submergée dans le vote de la ville, et que la ville aurait aussi la sienne. Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que la décision prise par la province et approuvée par les électeurs de la ville et du comté, est juste et légitime, et qu'elle devrait s'appliquer aux districts électoraux fédéraux, en donnant une représentation qui l'empêche d'être noyée dans le vote de la ville et en accordant à la ville sa propre représentation. Voilà le principe du bill, basé sur la mesure adoptée par la législature provinciale. La seule raison de cet amendement est d'obvier à tout doute quelconque qui pourrait surgir et de faire

disparaître de la loi toute ambiguïté au sujet de l'intention pourtant assez clairement exprimée par le parlement, et qui est de donner un député à la ville et un autre au comté.

M. HUGHES : Est-ce que la législature provinciale donne deux fois autant de représentation à la ville qu'au comté ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. HUGHES : Pourquoi donc le ministre ne fait-il pas la même chose ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous le ferions, si la chose était possible ; mais malheureusement, nous n'avons pas droit à un nouveau député.

M. BERGERON : En poursuivant un peu plus à fond nos recherches, nous réussirons à obtenir des ministres un certificat délivré par la ville de Saint-Jean demandant cette division. Le député de la ville et du comté de Saint-Jean dit qu'il a écrit à nombre d'amis, sans en avoir reçu un mot de réponse. Un peu plus tard, le ministre des Chemins de fer et Canaux a répété la même chose : il a consulté les électeurs intéressés et il n'en a pas reçu de réponse. De fait, personne n'a demandé cette modification et personne ne s'y est opposé. Rien d'étonnant en cela, puisque personne là-bas ne connait la mesure présentée aujourd'hui à la Chambre. Le ministre de la Marine et des Pêcheries va plus loin et dit que le gouvernement ne fait qu'obtempérer aux vœux de la population du Nouveau-Brunswick qui demande la chose.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le répète, la législature provinciale a déjà porté une législation tendant à séparer la ville du comté de Saint-Jean.

M. BERGERON : C'est le député de Victoria, N. B., (M. Costigan) qui, le premier a donné l'idée de la chose, car, avant cela, personne n'y songeait. S'il nous faut revenir aux divisions établies par les législatures provinciales, le parlement aura une forte besogne sur les bras, avant la prorogation. Il nous faudra remanier la carte de la province de Québec et de l'Ontario, puisque les divisions électorales fédérales ne concordent point avec celles des provinces. Le député de Victoria avait jugé cette législation excellente en 1892, et il est l'un de ceux qui en ont pris l'initiative et la responsabilité. Or, aujourd'hui, voilà qu'il découvre qu'il est préférable d'assimiler les divisions électorales fédérales à celles établies par les législatures provinciales. Mais, il lui faut d'abord répondre à la question fort pertinente posée au ministre de la Marine et des Pêcheries. La législature locale, il est vrai, a séparé le comté de la ville de Saint-Jean, mais aussi elle a donné quatre députés à la ville et deux au comté

Sir LOUIS DAVIES.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment l'honorable député (M. Bergeron) pourrait-il morceler deux circonscriptions de façon à accorder à la ville le double de la représentation donnée au comté ?

M. BERGERON : Il ne s'agit pas, en ce moment, de mon avis personnel. J'ai émis cet avis, il y a quelques instants. Je réponds ici à l'argument de mon honorable ami qui dit avoir adopté la ligne de conduite tenue par la législature locale. Or, je prouve qu'il n'en est absolument rien, puisque la législature locale accorde quatre députés à la ville et deux au comté. Au contraire, l'on propose ici d'accorder un député à une ville de 40,000 âmes et un député au comté en dehors de la ville, avec une population de 10,000 âmes.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries, il y a quelques instants, dans sa réponse au député de Lanark-sud (M. Haggart) nous a donné lecture du statut de 1892, mais il ne l'a pas cité dans son intégrité. Il dit que le gouvernement a bien fait de revenir soumettre cette mesure au comité et la faire adopter. En effet, car il lui eût été impossible d'appliquer cette mesure, s'il n'était pas revenu à la charge en lui faisant subir la modification qu'il propose actuellement. Relisons la loi actuelle :

Le district électoral de la ville de Saint-Jean comprendra la ville de Saint-Jean, telle qu'existant actuellement sous l'empire de la législation provinciale.

Tout cela eût été parfait, si le gouvernement ne s'était pas écarté de la teneur primitive du bill ; mais voyons la suite :

La ville de Saint-Jean, telle qu'existant sous l'empire de la législation provinciale, fera aussi partie du district électoral de la ville et du comté de Saint-Jean.

Il serait impossible au gouvernement d'appliquer ce bill, sans revenir nous soumettre sa proposition actuelle.

Le député de Victoria, il y a quelques instants, parlant de l'adoption par le parlement des divisions des comtés établis par les législatures locales, a pris pour exemple, Montréal. Montréal a droit à six députés. Les divisions de Montréal pour les fins fédérales sont calculées sur les divisions établies par la législature provinciale. Mais ici le cas est différent, puisque dans la législature locale, la ville de Saint-Jean a le double de députés du comté. Il s'agit maintenant de savoir si nous allons adopter le principe posé par le premier ministre, lorsqu'il a présenté le bill ; principe qui consiste à diviser les comtés d'après la population, ou bien si nous allons adopter le principe qu'il préconise maintenant, l'adoption des divisions électorales établies par la province. On a invoqué tant de principes, depuis que ce bill nous est soumis, qu'il serait difficile de savoir au juste sur quel principe le gouvernement s'appuie en ce moment. Le ministre de la Marine et des Pêcheries se dé-

clare prêt à accorder les modifications apportées par la législature locale. Or, quelle est la situation de sa province à cet égard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Absolument la même.

M. BERGERON : Pas du tout, s'il lui fallait adopter le système établi dans sa province, il serait obligé de modifier du tout au tout, son attitude. Voilà qui prouve bien l'absurdité de cette proposition.

Je serais d'avis que l'on adoptât l'avis suggéré par le député de Saint-Jean (M. Ellis), tendant à réunir la ville et le comté de Saint-Jean, et à y faire élire deux députés, comme cela a lieu à Hamilton, à Ottawa, à Pictou et à Halifax. Cela donnerait deux députés pour une population de 50,000 âmes. Je le répète, si le gouvernement ne fait pas cela, le peuple sera en lieu de penser que les ministres poursuivent un but caché et inavouable. La division actuelle ne repose sur aucun principe affirmé jusqu'ici. De l'avis du premier ministre et du ministre des Douanes ce projet de loi est excellent, du fait que nous ne proposons aucun amendement. Or, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) nous a donné la raison de cette attitude, lorsqu'il a dit que nous ne reconnaissons pas la constitutionnalité du bill. J'espère que quelque député proposera la fusion de la ville et du comté de Saint-Jean, avec pouvoir d'élire deux députés fédéraux, et je voterais volontiers en faveur de pareille proposition.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dois l'avouer, il m'est impossible de me rendre compte du motif de l'opposition contre cette proposition . Elle n'apporte aucune modification, sauf qu'elle définit les limites. Quant à la représentation actuelle, elle demeure intacte.

M. BERGERON : Non.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! je laisse à la Chambre le soin de décider. J'ai essayé de me faire comprendre et je vais essayer encore une fois. La chose me paraît si simple que je ne saurais concevoir qu'elle puisse donner lieu à discussion. Actuellement, l'électeur de la ville de Saint-Jean vote pour un seul candidat.

M. BERGERON : Il vote deux fois.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, ayant donné son vote pour le député de la ville de Saint-Jean, il en donne un autre pour le député appelé à représenter la ville et le comté de Saint-Jean. Or, supposons que dans la ville de Saint-Jean il y ait 5,000 électeurs. Sur ce nombre, 4,000 votent pour un candidat et 1,000 votent pour l'autre candidat, ces mêmes électeurs donnent ensuite un autre vote pour le deuxième candidat, 4,000 votant en faveur du premier candidat, et 1,000 pour l'autre. Relativement au deuxième vote, ils votent, disons, de concert avec 900 électeurs du comté de Saint-Jean, dont 500 votent pour un candidat et 400 pour l'autre. On arrive donc absolument au même résultat. Le deuxième vote est entièrement perdu. Que le vote soit oui ou non émis, le deuxième candidat est toujours élu par le comté de Saint-Jean, car, dans la ville de Saint-Jean, bien que les mêmes électeurs aient donné le même vote, il est clair que, en tant qu'il s'agit des électeurs du comté de Saint-Jean, ils ne sont pas affectés par le vote de la ville.

M. BERGERON : Alors, pourquoi leur accorder ce droit de vote ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en vois pas la raison, et voilà pourquoi nous proposons de faire disparaître cette anomalie et de séparer la ville et le comté. Ils n'obtiennent qu'un vote respectivement, d'après l'arrangement proposé. Aujourd'hui, le deuxième vote se trouve perdu.

Une VOIX : Ce n'est pas mon avis. Supposons qu'il y ait 900 électeurs dans le comté de Saint-Jean et que 500 votent en faveur d'un candidat et 400 en faveur de l'autre cela laisse une majorité de 100 voix.

M. BERGERON : C'est le revers de la médaille.

Le PREMIER MINISTRE : Supposons que dans la ville de Saint-Jean, 4,000 votants aient voté dans un sens et 3,000 dans l'autre sens, il se trouve une majorité de 1,000 voix en faveur d'un candidat.Dans le comté de Saint-Jean, 4,500 votent pour un candidat et 1,400 pour l'autre, ce qui laisse une majorité de 3,100 voix. Ainsi, dans tous les cas, le deuxième vote ne compte pas, et par conséquent, c'est simplifier les choses que de décréter que le peuple votera séparément.

M. WALLACE : J'ai suivi attentivement le raisonnement du premier ministre et j'avoue franchement que je n'y comprends goutte,

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas ma faute.

M. WALLACE : Je prétends le contraire. Je me fais fort de dire qu'il n'y a pas un seul député, de droite ou de gauche, qui puisse débrouiller ces chiffres. Le premier ministre n'a été clair que sur un seul point. Les électeurs, dit-il, votent d'abord pour un candidat dans la ville, puis ils votent pour un député dans la ville et le comté réunis, et cela aboutit au même résultat. Eh bien, consultons les états de la dernière élection et voyons ce qui en est. Aux dernières élections, le député de la ville de Saint-Jean (M. Ellis) a été élu à une majorité de 722 voix. Dans la ville et le comté réunis le colonel Tucker a eu une minorité de 1892 voix, dans la ville, dans le même district. Comment réconcilier cela avec l'affirmation du premier ministre, que le résultat est le même dans les deux cas ? A la dernière élection, dans son propre comté, M. Ellis a obtenu une majorité dans la ville, tandis

que le colonel Tucker, dans la même ville, a été en minorité, tandis que dans le comté il a obtenu une majorité de 191 voix.

Le PREMIER MINISTRE: Je suis allé jusqu'à dire que la proportion est la même, donnant tant de votes à un candidat et tant à l'autre.

M. WALLACE : Ce n'est pas ainsi que les choses se passent. A l'élection précédente, le résultat a été différent, parce qu'il a été élu deux conservateurs, et chacun d'eux avait une majorité dans la ville de Saint-Jean. Cela me remet en mémoire le fait qu'en 1878 sir Léonard Tilley fut élu à Saint-Jean à une majorité de huit, tandis que son collègue de la ville, M. Burpee, libéral fut élu à titre de représentant de la ville et du comté à une écrasante pluralité. La règle posée par le premier ministre ne s'applique donc ni aux élections de 1896, ni à celles de 1878. Le député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Tucker) dit qu'il est parfaitement satisfait. Il n'y a pas lieu de s'en étonner. Son comté est un château-fort libéral de 10,000 âmes, plus ou moins. A la dernière élection, il a été enregistré 1,948 votes dans ce comté. Trois candidats briguaient les suffrages ; la lutte fut des plus vives et chaque électeur fut en lieu de voter assez librement pour le candidat de son choix. Or, en dépit de ces 1,948 votes enregistrés à la dernière élection dans le comté de Saint-Jean et malgré les 7,204 votes inscrits aux bureaux de votation dans la ville de Saint-Jean, chacun de ces collèges électoraux aura son député.

Le député de Victoria, N. B., (M. Costigan) dit que c'est parfait, et qu'il approuve le tout. Il ajoute que c'est un principe qui a toujours été en vogue depuis l'établissement de la Confédération, sauf relativement à la répartition de la représentation entre les provinces. M. l'Orateur, je nie catégoriquement la chose. Rappelez-vous le remaniement des comtés de 1882. Certes, le député de Victoria a dû sommeiller dans la Chambre depuis cette époque ; autrement, il ne ferait pas pareille affirmation : Voyez le comté de Cornwall. On y comptait une population de 9,904 âmes, Stormont, 13,294 ; ces deux comtés réunis, donnant une totalité de 23,198, soit un chiffre quelque peu supérieur à l'unité de population. Tout cela s'est fait d'après le principe de la représentation basée sur la population. Il nous fallait créer quatre nouveaux collèges électoraux dans la province de l'Ontario, car nous avions droit à quatre députés de plus. Tout cela s'est fait d'après le principe de la représentation basée sur la population. Et voilà que le député de Victoria prétend ignorer la chose ! Le comté de Simcoe-nord avait une population de 49,000 âmes ; le remaniement des comtés a lieu et on lui donne une population de 26,000 âmes, toujours approximativement d'après le principe de la représentation basée sur la population. Le comté de Niagara, comprenant la ville et le canton du même nom, avait une population de 3,445 âmes ; tandis que le comté de Lincoln, limitrophe du premier, en avait 22,000 ; on les fusionne, et il en résulte un comté de 23,000 âmes. Et en présence de ces faits, voilà qu'un de ceux qui ont pris l'initiative et portent la responsabilité de cette législation, un ancien ministre qui est demeuré quatorze ans dans le cabinet après l'établissement de cette loi, voilà que cet ancien ministre, dis-je, vient au sein de cette Chambre déclarer qu'il n'a été question du principe de la représentation basée sur la population ni dans le bill de redistribution de 1882, ni dans les mesures subséquentes. Parcourez toute la liste des comtés ; voyez Norfolk, voyez Brant. Dans Brant-nord, il y avait une population de 11,800 âmes ; la loi du remaniement de la carte électorale lui en donna 17,600, d'après le principe de la représentation basée sur la population. Dans Perth-nord, il y en avait 34,000 ; et après la redistribution 26,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voyez Leeds et Grenville.

M. WALLACE : Rien n'a été changé, je l'avoue.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. WALLACE : Un léger changement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On l'a laissé avec 12,000.

M. WALLACE : Le ministre veut dire Leeds et Grenville, n'est-ce pas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. WALLACE : Cette circonscription n'existe pas, c'est Leeds-nord et Grenville. Il y avait là 12,423, ou 500 de moins. Je ne dis pas que dans chaque circonscription, on a tout ramené exactement au chiffre qui sert de base à la représentation, mais ce que je dis, c'est que, d'après cet acte, et dans chaque comté, on a fait, pour y arriver, des efforts qui ont réussi. J'ai un état comparatif de la population avant et après la redistribution, et l'honorable ministre peut voir par lui-même la vérité de ce que je viens de dire. En certains endroits, il n'y a pas eu de changement, parce que le principe des bornes de comté y serait venu en conflit, avec celui de la représentation d'après la population. Il n'y a pas de doute que le chiffre servant de base à la représentation était plus petit à l'est qu'à l'ouest de Toronto, où les comtés sont plus grands et plus populeux que dans la partie est d'Ontario. Quand l'honorable député de Victoria, N. B., (M. Costigan) vient nous dire que la représentation d'après la population n'a pas été en question depuis la Confédération quant au nombre de députés que chaque province enverrait au parlement, il ignore à dessein

l'histoire de la législation et du parlement de cette époque-là.

M. McMULLEN : Non.

M. WALLACE : L'honorable député de Wellington-nord, (M. McMullen) en disant non, a oublié, comme d'ordinaire, de réfléchir.

M. McMULLEN : C'est ce qu'a toujours fait, lui-même, l'honorable député.

M. WALLACE : Je puis citer vingt à trente autres comtés où il s'est fait des changements suivant le principe de la représentation d'après la population.

M. McMULLEN : Vous avez appliqué le principe quand vous y trouviez votre compte ; à part cela, jamais.

M. WALLACE : Le parti conservateur aurait eu intérêt à laisser Cornwall et Stormont séparés, parce que chacun d'eux envoyait au parlement un député conservateur. Les quatre circonscriptions qu'on a réunies ensemble en en faisant disparaître deux autres, élisaient des députés conservateurs, et nous avions lieu de croire qu'il en eût été ainsi à l'élection suivante. Le parlement, où régnaient les conservateurs a fait disparaître, de plein gré, ces deux circonscriptions et les a privés de ces deux députés. Ni le député de Wellington-nord, ni l'honorable directeur général des Postes ne pourraient eux-mêmes le nier, pas plus qu'ils ne pourraient nier que Niagara et Lincoln représentés par des conservateurs ont encore donné des majorités conservatrices à l'élection générale suivante. Cornwall et Stormont qui avaient aussi donné des majorités conservatrices en 1878, ont fait chacun la même chose en 1882. Il en résulte donc qu'ils auraient encore élu des députés conservateurs, mais le parti conservateur a su renoncer, de plein gré, à l'avantage politique qu'il avait là, pour donner effet au principe de la représentation d'après la population.

Advenant six heures, l'Orateur lève la séance.

Séance du soir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND-NORD.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération le bill (n° 118) concernant la Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord, et pour en changer le nom en celui de : la Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord du Canada.—(M. Savard).

(En comité.)

Article 9, " b."

M. HAGGART : Qu'est-ce que cela veut dire ?

M. SUTHERLAND : C'est la clause recommandée par le sous-comité à qui on a renvoyé le bill. Le docteur Russell, président du sous-comité, a rédigé l'amendement, et j'y ai ajouté les mots " propriétaires par achat ou par bill " pour le faire accorder avec la dernière partie de la clause, vu qu'on m'avait informé que la compagnie aurait beaucoup de difficulté à acheter le droit, mais qu'elle pourrait facilement le louer pour longtemps de la présente compagnie.

Sir CHARLES TUPPER : Ce changement ne comporte rien de grave.

M. SUTHERLAND : Non, il a été élaboré par le sous-comité qui, en prévision de tout événement, a pensé que cette compagnie devrait assumer les obligations de l'ancienne, et que ce serait là le moyen d'y arriver.

M. HAGGART : Je ne comprends pas bien cette explication. Quelles sont les obligations de cette compagnie-ci ?

M. SUTHERLAND : De rembourser le bonus qu'elle a obtenu de la paroisse de Saint-André, ou de s'assurer la propriété du chemin par bail ou par achat, et de le mettre en exploitation suivant les termes de la clause qui accorde la subvention. Il y a, dans l'acte de subvention, une clause d'après laquelle elle se charge de mettre le chemin en exploitation, mais elle ne l'a pas fait, et elle a transporté cette obligation à une autre compagnie. C'est toute une longue histoire, mais cette clause-ci a été rédigée par le sous-comité et adoptée presqu'à l'unanimité par le comité des chemins de fer après une longue discussion.

M. HAGGART : L'obligation a-t-elle été transportée à une autre compagnie par acte du parlement ?

M. SUTHERLAND : Elle a été confirmée par acte du parlement.

M. HAGGART : Pourquoi imposer à cette compagnie-ci une obligation qui a été transportée à une autre compagnie par acte du parlement ?

M. BERGERON : C'est là toute une longue histoire, que comprendrait, cependant, mon honorable ami (M. Haggart), s'il eût été présent à la réunion du comité des chemins de fer. Le sous-comité en a fait une étude très sérieuse, et le comité des chemins de fer a adopté son rapport à l'unanimité. Il y avait, entre Lachute et Saint-André, 7 milles de chemin qui appartenaient à la Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord. Son représentant autorisé a obtenu de Québec une subvention, et des municipalités, d'autres subventions dont le total s'élève à $59,000 ; puis, de la municipalité de Saint-André, il a eu $10,000, à condition de mettre la ligne en exploitation depuis Lachute jusqu'à Saint-André. Au bout de quelques années, on s'est aperçu que le chemin ne rapportait pas de bénéfice, et alors, la compagnie, dite Compagnie du chemin

de fer de la Vallée de l'Outaouais n'existant que sur le papier, a obtenu une charte ici, et s'est fait transporter les 7 milles de chemin par la Compagnie du Grand-Nord. Subséquemment, le propriétaire de cette compagnie qui ne comptait que lui et n'avait jamais existé, a transporté ce tronçon de chemin, de la Compagnie de la Vallée de l'Outaouais, au chemin de fer Atlantic et lac Supérieur, mais sans l'obligation de mettre la ligne en exploitation. Cela n'a jamais été sanctionné, ni par le parlement, ni par arrêté ministériel. La nouvelle compagnie, celle du Grand-Nord, dont la ligne passe dans cette partie-là du pays, s'en vient maintenant demander une charte, et la municipalité de Saint-André, de son côté, intervient pour demander qu'on mette en exploitation la ligne qu'elle a subventionnée, ou qu'on lui rembourse les $10,000 qui représentent le montant de son octroi. Or, cet amendement comporte que la Compagnie du Grand-Nord devra acquérir par bail ou par achat, et mettre, en exploitation le chemin qui s'étend de Saint-André à Lachute, ou rembourser à la paroisse de Saint-André ses $10,000.

M. HAGGART: Je ne comprends pas bien. On a transporté l'obligation à une autre compagnie et ce transport a été sanctionné par acte du parlement. Est-ce cela?

M. SUTHERLAND: C'est un point discuté. La seule chose que mon honorable ami a oublié de dire, c'est que cette partie-là et celle qui se trouve actuellement en la possession de cette compagnie appartenaient tout d'abord au Grand-Nord, c'est-à-dire à Armstrong, et quand celui-ci a voulu transporter le chemin à la compagnie actuelle, cette dernière a refusé d'accepter cette partie avec l'obligation qu'il y avait, et, à en juger par le rapport du sous-comité, il se trouve qu'on a tramé le projet de transporter à cette compagnie purement nominale ces 9 milles, et le reste de cette partie-là du chemin. Le comité ne croit pas que ce soit légal, et il est d'opinion que l'obligation devrait rester à la première compagnie, que celle-ci connaissait tous les faits et n'a pas raison de chercher à se faire relever de son obligation.

Le bill est lu une troisième fois, rapporté et adopté.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour prendre en considération le bill (n° 126) concernant la représentation à la Chambre des communes.

(En comité.)

M. HENDERSON: Après avoir suivi avec attention pendant plusieurs heures, la discussion de cet amendement, il me semble qu'il se réduit à bien peu de chose. Tous les renseignements que j'ai pu obtenir en cette Chambre et ailleurs, au sujet de la cité et du comté de Saint-Jean, me portent à croire qu'il y a une municipalité connue sous le nom de cité et comté de Saint-Jean. Si tel est le cas, et si le gouvernement se propose de lui donner deux députés, je ne vois pas pourquoi la division de cette municipalité en deux parties se ferait d'une autre manière que dans la province de l'Ontario, où ce sont des juges qui déterminent de quelles parties de municipalité doit se composer chaque circonscription électorale. L'article 2 du bill se lit comme suit:

Quand, d'après les dispositions précédentes, il y aura lieu de diviser un comté ou une cité en plus d'une circonscription électorale, cette division sera faite par un conseil de commissaires.

Il me semble donc que ce ne devrait pas être à la Chambre mais à un conseil de commissaires de faire la division de la municipalité de Saint-Jean, comme cela se pratique pour toutes les autres municipalités de la Confédération. S'il n'en doit pas être ainsi, qu'est-il besoin de principe? On nous dit qu'un des premiers principes du bill, c'est que la division doit être faite par des juges, et on semble vouloir l'éluder à l'égard de la municipalité de la cité et du comté de Saint-Jean. Puisqu'on propose que ce soit non pas des juges, mais le parlement qui agisse en cette circonstance, cela me paraît souverainement injuste, surtout si l'on se place au point de vue de la population, car l'une des divisions va se trouver avec une population de près de 40,000 âmes, tandis que l'autre n'en aura que 10,000. Je ne vois pas du tout pourquoi on manquerait d'appliquer à ce cas le principe général du bill.

M. POWELL: L'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan) a dit qu'il y a, au sujet de la cité de Saint-Jean, un mal auquel il faudrait remédier. L'honorable député est absent de la Chambre, mais n'ayant rien à dire qui le concerne personnellement, je me permettrai de traiter, en peu de mots, son argument. En 1872, l'honorable député siégeait en cette Chambre, il y siégeait aussi en 1882. En 1892, il y était aussi. Il a été membre de ce gouvernement en 1882 et en 1892. Dans chacune de ces deux années, il a été passé, à la Chambre des communes, une loi pour la redistribution des comtés après le parachèvement du recensement décennal. Cependant, chose tout à fait digne de remarque, l'honorable député qui a eu l'occasion de remédier à tout mal dont pouvait souffrir la représentation de la cité de Saint-Jean, ne s'en est pas occupé en 1872, ni surtout, en 1882 et 1892, alors qu'il formait partie du ministère et se trouvait plus que jamais à même d'apporter un remède convenable à la situation, puis il a dit du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) qu'à l'époque où la Chambre d'assemblée du Nouveau Brunswick a passé la loi de 1891, il s'appliquait à faire valoir une requête du conseil de la cité de

Saint-Jean ou de la municipalité du comté de la cité de Saint-Jean. L'honorable député se trompe entièrement. D'abord, il n'avait pas en mains pareille requête, ni pareille requête ne fut présentée à la chambre d'assemblée de 1891. En cette année-là, où fut passé le bill qui se rapporte à l'acte de 1891, il a été présenté à la Chambre une requête de la part du conseil municipal du comté et de la cité de Saint-Jean, mais elle n'avait pas pour objet de favoriser le bill de la session de 1891, ni d'appliquer au mal le remède que le ministre dit qu'il fallait, car alors, le bill n'avait pas encore été adopté. L'honorable député est arrivé au pouvoir dans la province du Nouveau-Brunswick, en février ou mars 1883, et a été le leader de la chambre depuis ce temps-là jusqu'en 1891, où cet acte a été passé. Il est absolument étrange que bien que l'honorable député et son gouvernement eussent reçu des requêtes, non pas de la part du conseil municipal de la cité de Saint-Jean, mais de la part du conseil de ville de Portland, si je me souviens bien, et je ne crois pas qu'il me contredise, bien qu'ils eussent reçu du conseil de ville de Portland requête sur requête, lui demandant de faire disparaître cette anomalie et de faire en sorte que la cité et le comté de Saint-Jean, en dehors de la cité, fussent représentés tout à fait indépendamment de la cité, et ne fussent pas décidés à agir avant la session de 1891. S'il avait raison d'agir ainsi en 1891, quand il a fait passer l'acte, il avait également raison d'agir en 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890, mais il ne semble pas avoir eu le sincère désir de remédier pendant ce temps-là au mal qu'il apercevait si bien en 1891. J'ai en mains le rapport sténographié du discours qu'il a fait sur le parquet de la législature du Nouveau-Brunswick en présentant ce bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député dit qu'il a un rapport sténographié.

M. POWELL : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons jamais eu de rapport sténographié, mais seulement un tableau synoptique.

M. POWELL : L'honorable ministre n'a pour ainsi dire, jamais fait, à la législature du Nouveau-Brunswick, un seul discours que le sténographe n'ait pas rapporté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous êtes tout à fait dans l'erreur.

M. POWELL : Pas du tout, le discours a pu être résumé par la suite, mais il a été tout d'abord sténographié, et l'honorable ministre, sur le parquet de la Chambre, avait en M. Risteen, un des rapporteurs les plus compétents qui, comme il doit bien se le rappeler, avait pour mission de rapporter les discours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous êtes l'homme le plus hardi que j'aie jamais rencontré de ma vie.

M. POWELL : Je suis fort étonné que vous me disiez hardi sous ce rapport. Tout ce que j'ai à dire, c'est que l'impression faite sur l'honorable ministre est faite sur un cerveau si incapable d'impressions durables, qu'il est plutôt à plaindre qu'à blâmer dans cette circonstance.

Dans ce discours, l'honorable ministre disait :

Qu'il savait de bonne source, qu'en pas moins de quatre occasions, des paroisses en dehors de Saint-Jean avaient fait des requêtes demandant cette réforme avec instance.

Puis il a continué à donner les raisons pour lesquelles il insistait sur l'opportunité d'adopter ce bill. J'attire de nouveau l'attention de la Chambre sur le fait que la municipalité de la cité du comté de Saint-Jean, n'a jamais présenté une seule requête.

Qu'il en avait une que lui avait envoyé la corporation de Portland en 1885, et qui portait la signature de Shadrach Holly, maire ; on y demandait que Portland fût représentée séparément, comme l'était la cité de Saint-Jean. La requête n'a pas été bien loin, parce que——

J'attirerai l'attention de l'honorable ministre sur ce point, parce que, à l'époque où cette requête fut présentée, la cité de Saint-Jean appuyait le gouvernement, et chacun de ses députés appuyait tout particulièrement le gouvernement de l'honorable ministre.

Cette requête de Portland n'a pas été bien loin, dit-il, parce que les députés de Saint-Jean étaient alors opposés à tout changement dans la représentation, ne sachant pas quel effet il pourrait en résulter pour leurs amis, et pour ceux qui les appuyaient dans ce pays. Ils s'y sont opposés pour la même raison que les députés actuels de Saint-Jean, parce qu'ils en redoutaient les résultats pour eux-mêmes, et d'ailleurs, ils n'étaient pas libres de ne pas s'y opposer, et ils n'étaient pas des agents indépendants. En 1885, le gouvernement appuyé comme il l'était par tous les députés de Saint-Jean, ne tenait pas beaucoup à s'en faire des ennemis dans cette Chambre, mais vu l'état de choses actuel, le gouvernement ne comptait pas sur l'opinion, ni sur l'appui des députés actuels de Saint-Jean, et se trouvait, par conséquent, en état de remédier à toute injustice qui pouvait exister, et que, pendant des générations, ont n'avait pas songé à faire disparaître. Il a cité une requête annexée au bill, et qui avait été lue à la Chambre en 1885, et où Portland et les paroisses demandaient à être représentée séparément.

L'honorable ministre a fait ce discours qui se lit très bien depuis le commencement jusqu'à la fin, et où il n'est pas parlé d'une seule requête émanée du conseil de ville et de comté. Pour convaincre l'honorable ministre je dirai que dans ce temps-là, comme il s'en souvient bien, le conseil de ville et de comté était entièrement opposé à son gouvernement à cause d'une question qui agitait alors les esprits, et au sujet de laquelle, je l'avoue, je ne sympathisais pas avec les députés de la cité et du comté. L'agitation dans cette circonscription, était telle,

qu'ils auraient pu faire de la circonscription ce qu'ils eussent voulu. Le préfet de ce temps-là était opposé à l'honorable ministre, et était député à la chambre d'assemblée, il y siégeait avec l'opposition, et l'opposition comptait alors une écrasante majorité au conseil de ville, de sorte qu'il ne fallait s'attendre de leur part à rien de favorable au bill de 1891.

En consultant les journaux de la Chambre et le vote qui s'est donné à cette occasion, je trouve que pas un seul député de la cité n'a voté pour ce bill. On a proposé la lecture du bill, article par article. La Chambre a voté sur cette motion, et tous et chacun des députés de la cité ont voté contre le bill en votant contre la résolution qui demandait qu'on l'étudiât article par article. Parmi ceux qui votèrent contre le bill se trouvaient MM. Hannington, Melançon, Turner, D. Lewis, Rourke, un autre député de la cité de St-Jean qui était, dans le temps, préfet de la ville et du comté de Saint-Jean, et résidait à Carleton, et M. Shaw, un autre député de Saint-Jean. Tous les membres de la Chambre n'étaient pas présents. Puis, quand le comité se fût mis à l'étude du bill, il fut proposé que le président quittât le fauteuil et rapportât le bill tel qu'accepté, puis la Chambre se divisa, et parmi les votes qui s'enregistrèrent à l'encontre de la motion, il y eut ceux de six nouveaux députés de la ville de Saint-Jean, savoir : le Dr Stockton, Alward, Rourke, Shaw, McEwen qui appuie actuellement l'honorable ministre et M. Smith.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils étaient tous dans l'opposition.

M. POWELL : Certainement. L'honorable ministre ne présentait pas un bill, dans ce temps-là, dans le dessein de remédier à une injustice. L'honorable ministre se conduisait-il d'une manière digne de sa position de chef du gouvernement quand il permettait à une injustice criante, comme il l'appelle dans son discours, de subsister par rapport à la cité et au comté pendant pas moins de huit à neuf ans ? C'est ce qu'il a donné comme prétexte, mais ce n'est pas la vraie raison. La raison qu'il avait pour cela, je la trouve ailleurs, je l'induis des faits. En 1891, l'honorable ministre a présenté ce bill dont j'ai parlé, dans le seul et unique but de retirer des avantages politiques dans la cité et le comté de Saint-Jean. Il a vu que bien qu'il y eût lieu d'espérer la victoire dans les deux divisions du comté, il lui était inutile de songer au même résultat dans la cité, où dominait ce sentiment irraisonnable. Qu'a-t-il fait ? Il a fait paser ce bill de 1891. C'eût été, pour le gouvernement, une violation trop flagrante de tout principe de justice, que d'aller plus loin, dans les circonstances, mais ce bill frayait le chemin à un autre, à un des pires qui puissent figurer dans les statuts.

En 1890, on avait passé, à la Chambre, un bill qui amendait l'acte des élections contestées de la province du Nouveau-Brunswick, et qui reproduisait la disposition de la loi fédérale de manière à obliger le pétitionnaire à procéder dans les six mois de la présentation de sa requête. Dans la contestation des élections de 1890, on a laissé écouler les six mois, puis, pour disposer en sa faveur la cité et le comté de Saint-Jean, le gouvernement, lorsque les pétitionnaires furent morts comme César, et qu'il eût suffi d'une motion pour les faire disparaître des dossiers, présenta, malgré la loi qu'il avait fait adopter lui-même, un acte (acte juste et équitable) ayant pour effet le rappel de la loi en ce qui concernait la contestation des élections de Saint-Jean.

Les deux seules pétitions laissées en suspens étaient celles de la ville et du comté de Saint-Jean ; le gouvernement présenta un bill qui fut voté en deuxième lecture—j'ai oublié s'il a été finalement adopté—décrétant que nonobstant les mots limitant le délai à six mois, il serait entendu que cet acte s'appliquerait à toute élection qui pourrait avoir lieu en 1890, et donnant à l'acte une interprétation contraire à celle de tous les avocats que j'ai entendus se prononcer sur la question.

Afin de prévenir cette injustice nous sommes allés devant le juge en chef, sir John C. Allen, pour obtenir un ordre—une sommation—parce qu'il nous fallait agir immédiatement et que l'ordre " ex parte " renvoyant les pétitions pourraient servir où la cause ne pourrait pas être plaidée à temps. L'ordre fut signifié au pétitionnaire et la cause fut entendue devant le juge en chef et les pétitions furent renvoyées. Nous n'avons plus entendu parler de cet acte, par la suite.

Il est évident, comme je l'ai déjà dit, que le bill actuel est un pas en arrière. Rien ne le justifie. Il est impossible d'excuser ou de défendre l'absurdité de donner un représentant à une population de 10,000 âmes et un seul également à une population de 40,000, dans le comté voisin.

Il peut se produire, à la longue, des anomalies qu'on tolère, tout en les regrettant, mais a-t-on jamais vu un gouvernement venir au nom de la justice et du libéralisme avancé proposer une législation aussi inique ? En 1894, le ministre actuel des Chemins de fer proposa dans la législature du Nouveau-Brunswick un projet de loi destiné à augmenter la représentation dans certains comtés, ceux de Carleton, Kent et Gloucester, afin de les mettre, sous le rapport de la représentation basée sur la population, sur le même pied que la majorité des autres comtés de la province. A cette occasion, le comté de Westmoreland n'eut pas l'honneur de recevoir un représentant additionnel, bien qu'il y eût droit. Mais nous nous trouvions dans l'opposition à cette époque.

Aujourd'hui encore, le gouvernement s'appuie sur une forte majorité, et il peut sans doute faire voter son bill s'il le veut. Mais sur ces questions qui affectent les divisions électorales, il faudrait adopter un principe

sain et fixe. Le bill actuel ne repose sur aucun principe, et le gouvernement ne le prétend même pas. La chose la plus importante pour un pays est de bien convaincre le peuple que toute législation repose sur la justice ; sans cela, on marche vers l'anarchie.

Supposons qu'aux prochaines élections—ce qui serait fort à souhaiter—le gouvernement actuel fût chassé du pouvoir. Or, il y a sans doute dans le parti conservateur des hommes animés des mêmes sentiments qui animent les libéraux aujourd'hui et ils voudront répondre à cette loi par des représailles. On voit quel funeste précédent aura été établi. Le comté de Saint-Jean qui, depuis quelque temps, élit un libéral aura un représentant avec sa population de 10,000, et tout à côté, une population de 50,000 dont la majorité, dans les circonstances ordinaires, est conservatrice, n'aura, elle aussi, qu'un seul représentant.

Si la procédure à suivre dans ces divisions doit être laissée au parti au pouvoir et non reposer sur des bases stables et un principe équitable, je n'hésite pas à dire que la chose sera bientôt laissée aux ambitions, aux convoitises et aux mauvais instincts des partis.

Je ne doute pas que l'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Tucker) désire beaucoup voir passer ce bill. On dit et on croit que c'est lui, en grande partie, qui a payé les frais de la dernière élection dans cette division. Nous savons tous ce que cela veut dire. Il est malheureux d'être exposé, avec plus ou moins de vérité, à de pareilles accusations. Moins l'honorable député aura d'élections à faire, moins il aura de comptes à payer.

Je comprends qu'il veuille avoir un district de trois ou quatre paroisses, un petit district et laisser à ses collègues le soin de se faire élire dans des divisions de 50,000 âmes ; mais je veux que la Chambre sache que ce désir n'est pas désintéressé.

M. McALISTER : Au cours du débat deux ou trois fois on a fait allusion au comté de Ristigouche que j'ai l'honneur de représenter. On prétend qu'il n'a qu'une faible population, et j'admets quelle n'est pas considérable. Mais ce comté a deux raisons à invoquer en sa faveur. D'abord on lui a donné un représentant comme aux autres comtés de la province et il n'a jamais été changé depuis ; et deuxièmement, il est d'un étendue considérable. De plus il n'y a pas un comté du Nouveau-Brunswick dont la population ait augmenté aussi rapidement depuis vingt ans.

Je vois par le recensement que l'augmentation de la population de Ristigouche de 1871 à 1881, a été comparativement plus forte que partout ailleurs dans le Nouveau-Brunswick. Sept comtés ont augmenté en population de 1881 à 1891 et des autres ont diminué. A Gloucester l'augmentation a été de 15.42 pour 100 ; Kent, 5.4 pour 100 ; Northumberland, 2.4 pour 100 ; Victoria et Madawaska, 16.1 pour 100 ; Westmoreland, 9.9 pour 100 ; York, 1.9 pour 100, et Ristigouche, 17.7, une proportion plus élevée, comme je l'ai dit que celle de tout autre comté de la province.

Je dois ajouter que cette augmentation continue et je ne crains pas de me tromper en disant que le prochain recensement constatera une augmentation encore plus rapide que par le passé. La population de Campbellton, où j'habite, était à peine de 1,500 en 1881 et aujourd'hui elle est entre 3,000 et 4,000 ; c'est-à-dire qu'elle a plus que doublé depuis 1881, et si cette augmentation se maintient, au prochain récensement la population sera entre 4,000 et 5,000.

Je dis donc que bien que la population de Ristigouche ne soit pas considérable, le gouvernement ne serait pas justifiable d'intervenir. Je me suis permis ces quelques remarques parce qu'au cours du débat, on a prétendu à plusieurs reprises que Ristigouche, ou sa population, n'avait pas droit à un représentant.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : J'ai eu occasion de mentionner le comté de Ristigouche, en réponse à une interpellation de la gauche, non pour prétendre qu'il était trop représenté, mais pour faire voir qu'il y a des inégalités qu'il est impossible de faire disparaître et que dans le cas de Ristigouche, l'inégalité serait encore plus considérable que celle que créerait l'amendement concernant le comté et la ville de Saint-Jean.

L'honorable député de Westmoreland a traité la question à un point de vue tout à fait nouveau pour nous, il nous a parlé des conséquences politiques du bill. Je dois dire que ses explications sont toute une révélation pour moi. Il prétend,—si j'ai bien compris ses explications—que la situation actuelle nous donne deux députés à Saint-Jean et que, de propos délibéré, nous disons qu'à l'avenir, nous n'en aurons qu'un.

M. POWELL : L'honorable ministre ignore-t-il, qu'à la dernière élection, le parti conservateur a été divisé par une candidature indépendante ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois être passablement au courant de la situation à Saint-Jean, et bien qu'il ne soit jamais prudent de faire des prédictions, je n'hésite pas à dire, que toute l'habileté de nos honorables adversaires serait impuissante à imaginer un moyen de diviser et morceler le comté et la ville de Saint-Jean, de manière à les empêcher d'envoyer deux libéraux à Ottawa. Voilà mon intime conviction, et je ne crains pas de la faire connaître.

Jusqu'à présent la discussion a surtout roulé sur Ontario et je ne me souciais pas d'y prendre part, mais je puis bien profiter de l'occasion pour faire quelques remarques concernant la Nouvelle-Ecosse. On a parlé à plusieurs reprises de la représentation basée sur la population et de l'importance de ce principe. L'honorable député de Victoria (M. Costigan) a déjà expliqué que dans les

provinces maritimes nous n'avons jamais accordé à ce principe l'importance qu'on semble y attacher ici.

Pour la représentation des provinces à Ottawa, nous admettons tous qu'il faut tenir compte de la population. Mais pour ce qui concerne la province de la Nouvelle-Ecosse nous ne nous sommes jamais préoccupés de baser la représentation sur la population, dans les divisions des districts électoraux nécessaires pour donner le nombre de représentants auquel la province a droit.

Au début de la Confédération la Nouvelle-Ecosse avait 19 représentants. Chaque comté, sans égard à sa population eut un représentant, et de petits comtés, en eurent chacun un, tout comme les grands comtés de Cumberland, Pictou et Cap-Breton. Vu qu'il n'y avait que dix-huit comtés et dix-neufs représentants à élire on en donna deux au comté et à la ville de Halifax.

Plus tard quand il y eut une redistribution et qu'un représentant additionnel fut accordé à la Nouvelle-Ecosse on ne parla pas de la représentation basée sur la population comme d'un principe de première importance, et il céda devant le respect des limites de comté, qui est le principe sur lequel repose le présent bill, et un second député fut accordé au comté de Pictou, je crois. Plus tard encore un représentant additionnel fut accordé à la Nouvelle-Ecosse et c'est le principe des limites de comté qui fut invoqué encore une fois en donnant deux députés au Cap-Breton. Il en est résulté que dès le commencement il a existé de grandes inégalités dans la population des divisions électorales, et elles ont subsisté jusqu'à ce jour.

Je rappelle ces faits brièvement pour faire voir que le principe de la représentation basée sur la population n'a jamais été considéré comme de première nécessité, dans la division des districts électoraux. Au dernier recensement la population de Cumberland était de 34,500 et elle est beaucoup plus considérable aujourd'hui, mais nous devons nous en tenir à ce recensement de 1891 ; or, il n'a pas plus de représentant que le comté de Richmond avec sa population de 14,000, ni que le comté de Victoria, dans l'île du Cap-Breton, avec aussi sa population de 14,000. Dans tous les cas, ces comtés ont eu chacun un représentant, et ce n'est que dans une ou deux exceptions, lorsque le nombre des représentants dépassait le nombre des comtés, qu'on en a donné deux au même comté.

Si nous passons maintenant au Nouveau-Brunswick nous constatons des inégalités encore plus flagrantes que toutes celles qu'on signale dans ce bill. L'honorable député de Westmoreland, par exemple, prétend que la population de son comté est de 50,000. Il n'est probablement pas loin de la vérité bien que le récensement de 1891 n'en accorde que 41,477 ; mais je ne doute pas qu'elle a considérablement augmenté depuis. Cependant, l'honorable député de Ristigouche (M. McAlister) ne représente que 8,308 âmes ; il y a aussi, tout près de Westmoreland le comté d'Albert, dont la population n'est que de 10,000 âmes, et ces deux comtés ont, dans cette Chambre la même représentation que le grand comté de Westmoreland. On peut parcourir ainsi tous les comtés de la province et partout on constate les mêmes inégalités. Elles existent depuis le commencement et elles continueront à exister parce que dans les provinces maritimes nous ne reconnaissons pas le principe de le représentation basée sur la population, et pour nous la première et la grande question, c'est que chaque comté ait son représentant, autant que possible.

Plus récemment, dans le cas de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, il y a eu une redistribution par laquelle deux petits comtés ont été réunis en un seul. C'était peut-être le meilleur moyen à prendre, bien qu'il offre de nombreuses objections. Mais là encore, on a respecté les limites de comtés, et il est facile de constater que dans les provinces maritimes on a toujours regardé le respect des limites de comté, comme plus important que le principe de la représentation basée sur la population.

Sir CHARLES TUPPER : J'ignore ce que mon honorable ami entend par le mot " toujours," mais il se trompe grandement en disant que dans la Nouvelle-Ecosse on n'a jamais tenu compte de la population dans la représentation.

Le MINISTRE DES FINANCES : On n'y attache pas autant d'importance qu'aux limites des comtés.

Sir CHARLES TUPPER : La première fois que j'ai eu l'honneur d'être élu à l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, Falmouth, comme l'honorable ministre le sait, élisait un député avec ses 146 électeurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je parlais de la représentation au parlement fédéral.

Sir CHARLES TUPPER : Il y avait à cette époque une foule de petites divisions électorales n'ayant qu'un très petit nombre d'électeurs. Le premier gouvernement dont j'ai eu l'honneur de faire partie déposa un bill pour remédier à cet état de choses et répartir la représentation d'après la population. Je crains que mon honorable ami n'ait pas porté à la question, à cette époque, autant d'intérêt que moi, et il se peut qu'il ait oublié les détails. Le gouvernement ne réussit pas à faire adopter ce bill et dut se contenter de la représentation par comté qui a prévalu jusqu'à présent. Mais l'honorable ministre n'ignore pas que de grands changements ont été opérés dans la Nouvelle-Ecosse pour égaliser la représentation, et que tout en respectant autant que possible les limites des comtés, ce qui apportait de grandes difficultés à l'application du principe de la représentation basée sur la popu-

lation, nous n'avons jamais cessé d'avoir cela en vue et dès que la province eut droit à un représentant additionnel, nous l'avons immédiatement donné au plus grand comté après Halifax, celui de Pictou. Plus tard, quand nous obtînmes encore un représentant de plus, nous avons fait la même chose pour le Cap-Breton, parce que Pictou et le Cap-Breton avaient tous deux, une population plus forte qu'aucun autre comté de la province.

Bien qu'il soit vrai que les limites des comtés aient été respectées en grande partie, la question de la représentation basée sur la population n'a jamais été perdue de vue, et lorsqu'il nous arrive de perdre un représentant, nous avons appliqué le même principe, du mieux que nous avons pu en réunissant en un seul, les deux plus petits comtés. Il a été admis franchement que la tâche était hérissée de difficultés, mais autant que possible, les deux principes, les limites des comtés et la représentation basée sur la population ont été respectés dans la Nouvelle-Ecosse. Je n'ai pris la parole que pour rappeler à mon honorable ami (M. Fielding) que depuis mon entrée dans la vie publique, de grands efforts ont été faits pour répartir la représentation d'après la population.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a guère de différence entre ce que vient de dire l'honorable député et la position que j'avais prise, moi-même. J'ai borné mes remarques à la naissance de la Confédération, parce que je ne croyais pas que ce qui avait eu lieu auparavant pût avoir quelque influence sur la question.

Je n'ai jamais prétendu qu'il ne fallait tenir aucun compte de la population, et qu'en ordonnant une redistribution des districts électoraux, on pouvait l'ignorer entièrement ; ma prétention est que la représentation basée sur la population n'a jamais été considérée comme de première importance ni comme aussi importante que les limites des comtés, car dans la Nouvelle-Ecosse, on n'a jamais touché aux limites des comtés. Si le vrai principe consistait à baser la représentation sur une unité de population, on aurait pu obtenir une représentation plus également répartie, dans la Nouvelle-Ecosse, en ignorant les limites des comtés, comme on l'a fait dans Ontario ; mais dans la Nouvelle-Ecosse les limites des comtés ont toujours été regardées comme plus importantes qu'une égalité absolue de population dans la représentation.

M. McALISTER : L'honorable ministre a établi une comparaison entre le comté de Ristigouche et cette partie du comté de Saint-Jean, dont le bill actuel veut faire une division électorale distincte. Je crois que le recensement de 1891 donne une plus forte population à cette dernière, mais à moins qu'elle n'ait augmenté très rapidement depuis, je suis convaincu que la population de Ristigouche est aujourd'hui beaucoup plus considérable que cette partie du comté de Saint-Jean, et je ne doute pas que le recensement de 1901 ne me donne raison sur ce point.

M. BERGERON : Lorsque vous avez été appelé à présider le comité, M. le Président, il a été entendu avec l'honorable premier ministre que nous pourrions poser quelques questions relativement à l'article 3 qui a été adopté vendredi soir. Je serai très court car je crains de rouvrir une sujet qui a déjà donné lieu à tant de discussion, et cela pourrait nous mener trop loin. Je voudrais savoir du premier ministre en vertu de quel principe il enlève la paroisse de Lavaltrie à l'Assomption pour le donner à Berthier.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Parce que les limites des comtés n'avaient pas été respectées.

M. BERGERON : D'après la carte du pays que nous avons ici et que je crois exacte, les choses ne paraissent pas être mieux par ce changement, car la paroisse de Lavaltrie est tout à fait en dehors du comté de Berthier. Topographiquement Lavaltrie appartient au comté de l'Assomption, et sous le rapport de la population, qui est le plus important, les raisons qui militent contre le changement projeté sont encore plus fortes.

La population de Berthier est de 19,065. et celle de l'Assomption, de 13,674 ; ce qui fait une différence de près de 6,000. Après l'adjonction de la paroisse de Lavaltrie à l'Assomption, la population respective des deux comtés était : Berthier, 18,836, et l'Assomption, 14,667 ; il y a déjà une différence de plus de 4,000 dans la population des comtés et l'honorable premier ministre en remettant la paroisse de Lavaltrie dans Berthier porte cette différence à plus de 6,000.

Le principe invoqué par mon honorable ami, ne trouve certainement pas son application ici, et il doit avoir une autre raison. Topographiquement la paroisse de Lavaltrie appartient au comté de l'Assomption. Actuellement la frontière entre les deux comtés forme une ligne droite, et en remettant cette paroisse dans Berthier, la ligne est brisée, sans compter que la différence entre les deux populations se trouve portée à plus de 6,000.

Mon honorable ami n'est sans doute pas obligé de me faire connaître toutes les raisons qu'il y a pu avoir, mais je tiens à faire remarquer au comité que ce changement ne peut pas être justifié par celles qui nous sont données.

Je vois aussi que le bill tranfère la réserve de Caughnawaga, de Chateauguay à Laprairie-Napierville. L'honorable premier ministre se rappelle que lorsqu'il a proposé son bill, je lui ai fait remarquer que ces gens devaient être laissés en dehors de la question, puisqu'ils ont été privés de leur droit de suffrage par l'abrogation de la loi du cens électoral ; et alors, je voudrais savoir quel est son but en faisant ce changement.

Il ne s'agit sûrement pas d'égaliser les populations, car Chateauguay avait une population de 15,800 et l'adjonction de Caughnawaga, lui a apporté 1,936 âmes de plus. La population de Laprairie-Napierville est de 19,065 et en adjoignant la réserve à ce dernier il en porte la population à plus de 21,000 contre 15,800 qu'il laisse à Chateauguay. L'honorable premier ministre peut-il expliquer les raisons de ce changement ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je vais expliquer les deux changements. Mon honorable ami (M. Bergeron) me demande d'abord pourquoi nous avons remis la paroisse de Lavaltrie dans le comté de Berthier. La raison en est que depuis 1852, date de la dernière division des comtés, dans le Bas-Canada, cette paroisse fait partie du comté de Berthier. Je ne nie pas que si la législature de cette époque n'avait considéré que la symétrie géométrique, elle aurait mis la paroisse de Lavaltrie dans le comté de l'Assomption, mais elle l'a mise dans Berthier, et c'est vers 1852 que le Canada a été doté de ses institutions municipales.

L'honorable député (M. Bergeron) n'ignore pas que dans la province de Québec comme dans celle d'Ontario, les comtés sont divisés en municipalités, soit des cantons, des villages ou des paroisses, et que les maires de ces municipalités constituent le conseil de comté. Bien que la paroisse de Lavaltrie soit dans le district électoral de l'Assomption depuis 1892, pour les élections fédérales, elle fait encore partie du comté de Berthier et le maire de Lavaltrie assiste aux séances du conseil de comté à Berthier. Le bureau d'enregistrement de Lavaltrie est dans Berthier. Pour les fins judiciaires, l'Assomption appartient au district de Joliette, et si je me rappelle bien, le comté de Berthier appartient au district de Richelieu. Pour toutes les fins, à l'exception des élections fédérales, la paroisse de Lavaltrie appartient au comté de Berthier et la liste sur laquelle les électeurs de Lavaltrie seraient appelés à voter devrait être préparée et revisée sous la direction des autorités judiciaires du comté de Berthier.

Voilà la seule raison de cette modification. La population de Lavaltrie est de 987 âmes et la majorité enrégistrée, à la dernière élection, en faveur du candidat conservateur est de 31 voix, de sorte que le résultat est absolument le même.

M. BERGERON : Je n'ai pas dit cela. Le premier ministre envisage toujours cette modification sous son aspect politique.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne tiens pas tant compte de la population que des frontières des comtés, et j'affirme qu'il est bien préférable que les électeurs de Lavaltrie votent avec ceux de Berthier pour les élections fédérales, comme ils le font pour le reste. Voilà, des raisons qui militent fortement en faveur de la proposition tendant à remettre Lavaltrie dans le comté de Berthier.

M. BERGERON : Les deux comtés font partie du district judiciaire de Joliette.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le pense pas ainsi. Il est possible qu'il y ait eu des modifications récemment apportées par la législature, mais je crois que même actuellement il y a juridiction concurrente dans Richelieu et dans Joliette. Mon honorable ami (M. Bergeron) demande pourquoi nous avons enlevé Caughnawaga de Châteauguay, pour le remettre dans Laprairie. Eh bien ! cette modification n'intéresse nullement le résultat, puisque les sauvages ne votent point. Or, supposons qu'une centaine de ces sauvages renonçâssent au système de la tribu et qu'ils votâssent, tous leurs intérêts se concentreraient dans le comté de Laprairie, et ils n'auraient aucun intérêt quelconque dans le comté de Châteauguay. Caughnawaga appartient naturellement à Laprairie et voilà pourquoi nous l'y avons remis.

M. BERGERON : Si la législature locale accordait aux sauvages le droit de voter, cela donnerait une population de 2,000 âmes de plus au comté de Laprairie qui en a déjà 19,000, et en enlèverait autant au comté de Châteauguay qui n'en a que 15,000. Sont-ce là tous les éclaircissements que le premier ministre peut nous apporter ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BERGERON : Eh bien ! si nous avions plus de temps à notre disposition, je pourrais donner quelques autres raisons, mais à quoi bon ? Pourquoi a-t-on enlevé la paroisse de Lacolle d'Iberville pour l'enclaver dans Missisquoi ? Le comté de Saint-Jean-Iberville, a une population de 23,868 âmes tandis que Missisquoi n'en a que 19,256. En 1892, Lacolle fut annexé à Missisquoi, dans le but d'égaliser la population entre les deux comtés.

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout, puisque l'on a enlevé Notre-Dame de Stanbridge et Notre-Dame des Anges de Missisquoi pour les annexer à Iberville. C'est ainsi que l'on reprend d'une main ce qu'on donne de l'autre.

M. BERGERON : Le premier ministre veut ajouter une population de 1,621 âmes à un comté déjà populeux, et diminuer d'autant la population du comté le moins populeux. Le premier ministre nous a parlé de l'aspect politique de ces modifications ; or, qu'a-t-il à répondre à ceci ? Voici qu'il remet une grande paroisse conservatrice dans le comté de Saint-Jean, car elle ne lui inspire pas de craintes là ; tandis qu'il l'enlève de Missisquoi où elle pourrait être une source de danger pour son candidat ; et en replaçant Notre-Dame des Anges et Notre-Dame de Stanbridge dans Missisquoi, il vient à l'aide de son ami politique dans ce comté.

Le PREMIER MINISTRE : Si je voulais emprunter à mon honorable ami (M. Bergeron) son argument, je dirais que la raison qui a porté le gouvernement en 1892 à enclaver Lacolle dans Missisquoi est que la paroisse conservatrice aiderait le candidat conservateur dans Missisquoi et si l'on a enlevé Notre-Dame des Anges et Notre-Dame de Stanbridge de Missisquoi c'est qu'Iberville était déjà un château-fort libéral.

M. BERGERON : Pas du tout.

Le PREMIER MINISTRE : Puisque l'honorable député nous attribue ce motif, pourquoi ne pourais-je pas lui rendre le change ?

M. BERGERON : J'ai déjà établi que le but de cette modification était d'égaliser la population.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas la raison qui nous a inspirés. Voici notre véritable motif. Nous avons enlevé la paroisse de Lacolle de Missisquoi pour l'enclaver de nouveau dans le comté de Saint-Jean, précisément pour la raison alléguée relativement à la paroisse de Lavaltrie. A l'époque du remaniement des comtés, en 1852, la paroisse de Lacolle fut enclavée dans le comté de Saint-Jean et elle y est toujours demeurée depuis cette époque. Aujourd'hui, elle fait partie intégrante du comté de Saint-Jean à toute fin, sauf en matière d'élections fédérales. Pour les élections locales, elle vote dans le comté de Saint-Jean ; pour les affaires municipales, elle fait également partie de Saint-Jean ; ses jurés appartiennent au comté de Saint-Jean et l'on peut choisir dans leur sein le préfet du comté. Pour les affaires du district judiciaire, il lui faut se rendre à la cour à Iberville. D'autre part, la loi de 1892 a enlevé du comté de Missisquoi les paroisses de Notre-Dame de Stanbridge, et de Notre-Dame des Anges de Stanbridge pour les annexer au comté de Saint-Jean. Or, ces paroisses font partie du comté de Missisquoi à toute fin, autre que les élections fédérales. Les maires de ces deux paroisses font partie du conseil municipal de Missisquoi ; leurs jurés sont tenus de se rendre, non pas à Saint-Jean, mais à Sweetsburgh, dans le district de Bedford ; et par conséquent, il n'y a aucunement lieu de ne pas transférer ces deux paroisses au comté de Missisquoi auquel elles appartiennent de droit. Je l'ai déjà déclaré en présentant ce bill à la Chambre ; notre but principal, relativement à la province de Québec est de revenir au principe des frontières de comté, et c'est ce qui explique ces modifications.

M. BERGERON : Revenir aux divisions de 1852, est une mesure réactionnaire.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je regrette que vous soyez si peu fidèle à vos pricipes conservateurs.

M. BERGERON : Il nous faut bien devenir réformistes, puisque les messieurs de la droite ont abandonné ce rôle.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Vous allez faire un beau gâchis.

M. BERGERON : Ce ne sera pas pire que ce que vous faites. En dépit des affirmations du premier ministre, il n'en demeure pas moins acquis, que d'après le dernier recensement, la population de Saint-Jean et Iberville était de 23,268 âmes et celle de Missisquoi, de 19,456, soit une diffiérence de 4.000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A l'époque de l'adoption de la loi de redistribution en 1892, vous n'avez pas pris la peine de faire tous ces calculs.

M. BERGERON : Par la loi de 1892, nous avons égalisé la population en annexant au comté de Missisquoi la paroisse de Lacolle, qui compte une population d'au delà de 2,500 âmes, et en transférant au comté de Saint-Jean les paroisses de Notre-Dame de Stanbridge et de Notre-Dame des Anges de Stanbridge, dont la population était de 1.625 âmes, soit un écart de 900 âmes, afin d'égaliser la population. Mon honorable ami modifie tout cela aujourd'hui et donne davantage au comté le plus populeux et moins au comté le moins populeux. Je suppose qu'il est inutile de demander à mon honorable ami pourquoi il enlève à Rouville la paroisse de Saint-Pie pour l'enclaver dans Bagot.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'explication est la même.

M. BERGERON : La population du comté de Bagot est de 21,625 âmes, et celle du comté de Rouville, de 16,012, soit un écart de 5,000 ; de sorte que le transfert de la paroisse de Saint-Pie du comté de Bagot à celui de Rouville a effectué un dépalacement d'environ 4.000 âmes, et l'annexion de quelques autres paroisses à Rouville a porté la population de ce comté à près de 20,000 âmes, soit approximativement l'unité de population. Nous n'avons pas fait cette modification dans un but politique, mais afin d'égaliser la population. Par suite de la modification actuelle, la population de Rouville n'est plus que de 16,000 âmes, tandis que celle du comté de Bagot est de 21,000 âmes. Il est inutile, je suppose, de parler du transfert de la paroisse de Saint-Marcel, du comté de Bagot au comté de Richelieu. Je suppose que c'est pour la même raison ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Oui.

M. BERGERON : Pourquoi est-il question dans le bill du transfert de la paroisse de Saint-Eugène de Grantham, du comté de Bagot ?

M. J. E. MARCIL (Bagot) : Je puis donner à l'honorable député les éclaircissements voulus à ce sujet : seulement, je le ferai dans ma langue maternelle, n'étant pas assez versé dans l'anglais.

M. le Président, je dois faire remarquer qu'il y a eu une petite erreur dans le bill, en disant que la paroisse de Saint-Eugène de Grantham, autrefois du comté de Bagot,—et j'attirerai spécialement l'attention de l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron),—est transférée au comté de Drummond. Voici les raisons pour lesquelles ce changement a été opéré. En 1867, le comté de Bagot était formé par les différentes paroises mentionnées dans le bill, et de plus la paroisse de Saint-Hugues. qui comprenait le rang Brodeur. Plus tard on a créé la paroisse de Saint-Eugène de Grantham, qui est aujourd'hui dans le comté de Drummond; mais pour former cette paroisse on a démembré la paroisse de Saint-Hugues en lui enlevant le rang Brodeur, plus une partie de Saint-Germain et une partie de Drummondville. On a ainsi formé la paroisse de Saint-Eugène. En 1892, lors de la redistribution des comtés, on a enlevé la proisse de Saint-Pie, du comté de Bagot, pour le mettre dans le comté de Rouville. Je dois faire remarquer, en passant, puisqu'alors on voulait égaliser autant que possible le chiffre de population dans les différents comtés, je dois faire remarquer, dis-je, qu'on aurait dû prendre alors la paroisse de Saint-Nazaire d'Acton en entier, et la mettre dans le comté de Bagot. Dans tous les cas, par le remaniement de 1892, on a complètement oublié le rang Brodeur. C'est-à-dire qu'aux élections de l'année dernière, dans le comté de Bagot, il y avait 63 électeurs, qui font partie du rang Brodeur, qui n'ont pas voté du tout, qui n'avaient pas droit de vote

Je ne dis pas cela au point de vue politique, car je ne connais pas la couleur politique de ces gens-là; mais je trouve qu'une grave injustice avait été commise en privant 63 électeurs de leur vote.

La raison pour laquelle nous demandons que Saint-Nazaire fasse partie du comté de Bagot, c'est qu'elle appartient plutôt au comté de Bagot, tandis que la paroisse de Saint-Eugène qui appartient aujourd'hui au comté de Drummond. mais qui autrefois, faisait partie du comté de Bagot, retournera d'après le bill dans le comté de Drummond. Ainsi nous voyons que ces gens qui figurent dans le comté de Bagot, d'après le recensement de 1891, comme citoyens de Bagot, n'ont pas le droit de voter comme électeurs de Bagot. Or, pour éviter la confusion dans la confection des listes électorales, qui se font maintenant par les conseils municipaux, nous avons décidé de mettre toute la paroisse de Saint-Eugène dans le comté de Drummond et de prendre toute la paroisse de Saint-Nazaire, pour la mettre dans le comté de Bagot.

M. BERGERON : Les éclaircissements de l'honorable député sont parfaits ; mais je ne saurais voir en quoi la phraséologie de cet article puisse atteindre le but désiré. De fait, la paroisse de Saint-Eugène de Grantham n'est pas dans le comté de Bagot, et je signale la chose à mon honorable ami ; car la phraséologie de cet article demande modification, puisqu'elle est contraire à la vérité des faits.

J'aborde une autre modification qui m'a causé quelque surprise. Le bill stipule que les paroisse de Saint-Nazaire et de Sainte-Christine, ainsi que constituées pour les affaires municipales, seront enclavées dans le district électoral de Bagot. Nous avons tenu un "meeting" à cet endroit, et les électeurs ont voté à Bagot.

M. MARCIL : En partie.

M. BERGERON : Il s'agit des paroisses ici. Il est possible que leur division soit défectueuse et il importerait d'y voir maintenant. Les paroisses de Saint-Nazaire et de Sainte-Christine se trouvent actuellement enclavées dans le comté de Bagot.

M. MARCIL : En partie.

M. BERGERON : Il importe de savoir à quoi s'en tenir sur ce point. La phraséologie du bill, de prime abord, semble défectueuse. L'article stipule que: "les paroisses de Saint-Nazaire et de Sainte-Christine, ainsi que constituées pour les affaires municipales, feront partie du district électoral de Bagot." Il est possible qu'il y ait une ou deux concessions qui n'y soient point enclavées.

Le PREMIER MINISTRE : La paroisse de Saint-Nazaire se trouve dans le comté de Bagot, au point de vue de la juridiction ecclésiastique.

M. BERGERON : A la dernière élection, les électeurs ont voté dans le comté de Bagot.

Le PREMIER MINISTRE : Ils votent dans le comté de Bagot ; mais une partie de la paroisse est enclavée dans la municipalité de Saint-Nazaire, qui se trouve encore dans le comté de Drummond, et nous insérons cet article-ci au bill, afin d'annexer au district électoral de Bagot cette partie de la paroisse en question, qui pour toutes les affaires municipales est annexée à la paroisse de Saint-Nazaire.

M. MARCIL : La paroisse de Sainte-Christine n'a pas subi de modification. Elle reste dans le même état.

M. BERGERON : Alors, pourquoi le dites-vous dans le bill ?

M. MARCIL : Il n'y a que Saint-Nazaire qui soit modifié. Saint-Nazaire appartient partie au comté de Bagot et partie au comté de Drummond, et l'intention est d'annexer toute la paroisse au premier comté, en retour des soixante-trois électeurs, appartenant autrefois à Bagot et qui sont aujourd'hui annexés à Saint-Eugène de Grantham, paroisse appartenant au comté de Drummond.

M. BERGERON : Sainte-Christine appartient au comté de Bagot.

M. MARCIL : Oui, parce que partie du canton d'Ely qui apartient à la paroisse de Sainte-Christine pour les fins du culte en est détachée pour les affaires municipales. Les électeurs n'acquittent pas leurs taxes à Sainte-Christine et n'y assistent pas aux assemblées du conseil.

M. BERGERON : A quel comté se rattachaient-ils primitivement ?

Le PREMIER MINISTRE : Ces deux paroisses ont été formées de deux cantons, partie du canton d'Ely et partie de celui de Drummond. Le but de cette disposition législative est d'établir hors de tout doute que les paroisses de Sainte-Christine et de Saint-Nazaire, à titre de municipalités, appartiendront au comté de Bagot.

M. BERGERON : Pourquoi la paroisse de Saint-Guillaume est-elle transféré au district électoral d'Yamaska ?

Le PREMIER MINISTRE : En 1871, les paroisses de Saint-Guillaume et de Saint-Bonaventure furent détachées du comté d'Arthabaska à toute fin prévue par la législature locale : enregistrement, affaires municipales et judiciaires. Depuis 1871, les paroisses de Saint-Guillaume et de Saint-Bonaventure ont voté, aux élections locales, dans le comté d'Yamaska. Elles forment partie du conseil municipal d'Yamaska et appartiennent au district judiciaire de Richelieu. Par conséquent, cet article vise à compléter la modification effectuée et qui existe depuis plus de trente ans, c'est-à-dire, pour remettre ces paroisses dans le comté d'Yamaska auquel elles appartiennent de droit.

M. BERGERON : Et ce sont deux paroisses libérales ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BERGERON : Je désire aussi savoir du premier ministre pourquoi il annexe Sainte-Eulalie et Saint-Samuel au district électoral de Nicolet. Elles appartiennent déjà à ce comté, si je ne me trompe.

Le PREMIER MINISTRE : Les paroisses de Sainte-Eulalie et de Saint-Samuel font partie du canton d'Horton, qui, primitivement, appartenait au comté d'Arthabaska. Elles sont absolument indépendantes du comté d'Arthabaska mais forment partie du comté de Nicolet pour les affaires municipales, judiciaires et en matière d'enregistrement. Il s'agit ici d'établir hors de tout doute qu'elles ne font point partie d'Arthabaska.

M. HAGGART : Dans quel district électoral votent-elles actuellement, aux élections fédérales ?

Le PREMIER MINISTRE : Partie dans le comté de Nicolet et partie dans celui d'Arthabaska.

M. HAGGART : Elles peuvent avoir le droit de voter dans les deux comtés d'après le bill à l'étude, puisqu'il n'y est point stipulé qu'elles seront transférées au district électoral de Nicolet.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a actuellement, si je ne me trompe, qu'une seule concession qui ait droit de voter dans le comté de Drummond-Arthabaska. A la dernière élection, il s'est élevé un différend entre les deux reviseurs des listes, et en conséquence ces électeurs n'ont pas voté. Il s'agit donc, ici, d'établir hors de tout doute qu'ils voteront dans le comté de Nicolet.

M. BERGERON : Je vois que le premier ministre sépare le canton de Stanfold en deux. C'est un bon château-fort libéral, qui donne une bonne majorité.

Le PREMIER MINISTRE : Effectivement, et je regrette cette perte pour mon ami, le député de Drummond-Arthabaska, (M. Lavergne).

Mr. BERGERON : Il lui reste encore 1,200 voix.

Le PREMIER MINISTRE : Voici la raison de cette modification. Si l'honorable député (M. Bergeron) connaît le canton de Stanfold, qui est fort beau, il n'ignore pas, sans doute, que la partie située sur la rivière Bécancour, est séparée du reste du canton par un marais, et se trouve détachée de Stanfold proprement dit, mais qu'il s'est établi de nouvelles paroisses sur la rivière, y compris Notre-Dame de Lourdes ; et que cette partie est annexée à toute fin municipale au canton de Somerset-sud, dans le comté de Mégantic. Cette annexion s'est effectuée en vertu de résolutions du comté de Drummond-Arthabaska, et du comté de Mégantic, confirmées par la législature provinciale. Je vais citer à mon honorable ami cette loi, s'il veut m'accorder le temps de la trouver dans le statut.

M. BERGERON : Pendant que le premier ministre cherche le statut, je lui dirai que j'ai trouvé ce que je cherchais. Les cantons de Sainte-Eulalie et de Saint-Samuel se trouvent déjà dans le comté de Nicolet.

Le PREMIER MINISTRE : Pour les élections provinciales ?

M. BERGERON : Non, pour les élections fédérales.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit de faire disparaître tout doute.

M. BERGERON : Qui prouve trop ne prouve rien.

Le PREMIER MINISTRE : A la dernière élection, les électeurs de la paroisse de Saint-Samuel n'ont pas voté. M. Méthot, le président d'élection pour le comté de Drummond-Arthabaska, n'a pas voulu reconnaître que ces paroisses fussent enclavées dans son territoire, et le président d'élection du comté de Mégantic a refusé d'admettre leurs suffrages. Il s'agit donc, ici, de leur

assurer le droit de voter dans un comté, aux prochaines élections.

M. BERGERON : Pendant que mon honorable ami cherche le statut, je vais dire mon impression sur ce bill. Lorsque le premier ministre a présenté ce bill, il a déclaré qu'il s'agissait de défaire l'œuvre du remaniement de 1882. Ce qui frappe l'esprit, à la lecture du bill, est qu'il vise réellement la province de l'Ontario et qu'en tant qu'il s'applique aux autres provinces, il a été élaboré à la hâte et sans mûre réflexion. Nous en avons eu la preuve, cette après-midi, relativement à Saint-Jean. C'est à peine si parmi tous les ministres, un seul ministre a pu nous donner les éclaircissements voulus sur l'article en discussion. Quant à l'Ile du Prince-Edouard, je crois, par le comte rendu des débats, que les ministres ne s'entendent plus sur ce qu'il y faut faire. Quant à Québec, il m'est impossible de saisir les motifs de ces modifications, à moins de lire entre les lignes. Les explications apportées par le premier ministre sont fort plausibles ; mais il est évident qu'elles ont dû lui venir à l'esprit après l'élaboration du bill. Toutes ces paroisses, sauf Saint-Pie, paroisse que le président du comité (M. Brodeur) n'a pas voulu annexer à son comté, puisqu'elle donne une majorité de 200 voix—on les a enclavées de nouveau dans Bagot, afin de venir en aide à mon honorable ami (M. Marcil). Quant aux modifications subies par Lacolle, Caughnawaga et Lavaltrie, il est facile d'en saisir le motif. S'il s'agit d'Yamaska, de Drummond-Arthabaska, et de Nicolet, il est certains faits que le comité ignore et qu'il est bon de lui faire connaître.

Il a été promis certaines subventions aux électeurs de Nicolet et d'Yamaska, et cela dans des circonstances fort solennelles par le premier ministre lui-même, lorsqu'il s'est rendu dans ces comtés ; et il a été donné des lettres dans ce sens au député d'Yamaska (M. Mignault). Or, lorsqu'il fut décidé de compléter le chemin de fer du comté de Drummond et d'établir la voie ferrée loin de ces paroisses, le gouvernement sentit parfaitement qu'il n'était guère facile de manquer de parole à ces électeurs et d'obtenir leur appui, sans leur promettre des subventions. Avec cette ténacité qui le distingue, bien qu'il semble fort peu remuant, mon honorable ami (M. Mignault) a dû faire des instances auprès du cabinet et demander aux ministres de le tirer d'embarras. On lui dit de ne pas s'inquiéter, et que le gouvernement, à titre de compensation pour ce manquement de parole, ajouterait à son comté un certain nombre de cantons grits, détachés d'Arthabacka. Voilà la raison du remaniement de la carte électorale de Québec. Le comté de Drummond-Arthabaska donne une majorité de 1,200 voix. En annexant aux comtés d'Yamaska et de Nicolet deux ou trois paroisses comptant de fortes majorités libérales, et en enclavant une ou deux paroisses dans le comté de Mégantic, l'honorable ministre cherche à s'assurer la victoire dans ces trois comtés. Le premier ministre ne nous a pas donné lui-même tous ces éclaircissements, mais il m'est facile de lire cela entre les lignes.

Le PREMIER MINISTRE : J'admire vraiment l'imagination de l'honorable député (M. Bergeron). Il faut réellement un esprit inventif pour découvrir cette théorie de l'annexion de votants à un comté, à titre de compensation d'une promesse de subventions à une voie ferrée. L'honorable député s'est réfuté lui-même, dans ce qu'il a dit au sujet de Nicolet. Il affirme qu'une promesse de subventions de chemin de fer a été faite à Nicolet, et qu'à titre de compensation de l'inexécution de cette promesse, il a été annexé deux paroisses libérales à ce comté.

Mais il a dit que ces paroisses, Sainte-Eulalie et Saint-Samuel, avaient été placées dans le comté de Nicolet en 1892. Nous ne faisons donc simplement que confirmer la loi adoptée en 1892. Quant à ce qui concerne Yamaska, nous nous sommes contentés de faire coïncider les limites du comté pour le fédéral aux limites du comté pour les fins provinciales. Relativement au canton de Stanfold, je me contenterai d'indiquer à mon honorable ami l'acte de 1895, 58 Vict., chap. 12. Cet acte stipule que les lots 1, 2, 3, 4, 5, etc., soient détachés du canton de Stanfold, dans le comté d'Arthabaska et annexés au canton de Somerset-sud, dans le comté de Mégantic, pour toutes les fins à part celles de l'enregistrement.

M. BERGERON : Voulez-vous parler là de la loi adoptée par la législature provinciale.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BERGERON : Où ces personnes vont-elles à l'église ?

Le PREMIER MINISTRE : A une nouvelle mission qu'ils possèdent à un endroit appelé Notre-Dame de Lourdes.

M. BERGERON : A quelle paroisse appartient cette mission ?

Le PREMIER MINISTRE : Elle appartient à Somerset-sud. Pour les fins municipales ces paroisses sont situées dans le canton de Somerset-sud, qui se trouve dans le comté de Mégantic. Elles votent dans ce dernier comté pour les fins municipales, et elles lui appartiennent aussi pour toutes les autres fins, à part celle de l'enregistrement, et sous ce dernier rapport elles feront encore partie durant quelque temps du comté d'Arthabaska. Voilà la raison du changement.

Le bill est rapporté.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai un amendement peu important à proposer à l'article 3, paragraphe (g), qui se lit comme suit :

La paroisse de Saint-Eugène de Grantham, qui est aujourd'hui dans le district électoral de Bagot, est transférée au district électoral de Drummond et Arthabaska.

Voici comment ce paragraphe devrait se lire :

La partie de la paroisse de Saint-Eugène de Grantham qui est aujourd'hui dans le district électoral de Bagot, etc.

L'amendement est adopté.

M. HENDERSON : Avant que ce bill soit adopté par la Chambre, je désire protester une dernière fois contre ce que je considère avec les membres de l'opposition comme étant une mesure inopportune. Le fait que le comté de Halton que j'ai l'honneur de représenter n'est pas touché par ce bill, est une excellente raison pour me permettre de parler à mon aise, de cette mesure. Il n'y a pas 18 ans que comme l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) j'ai à me plaindre de mesures de cette nature et par conséquent, je n'ai pas de raisons de me servir d'expressions aussi fortes que celles qui ont été employées par cet honorable ministre, il y a quelques jours. Je ne partage pas non plus la conclusion à laquelle il en est arrivé une fois que l'honorable chef de la gauche eût déclaré qu'il ne voulait pas prendre la responsabilité de proposer un amendement à une mesure qu'il considérait comme étant constitutionnelle.

Je ne puis approuver la conclusion de l'honorable ministre des Douanes lorsqu'il prétend que les membres de la gauche trouvent cette mesure tellement juste, qu'ils n'osent y proposer un amendement. L'honorable chef de la gauche a fait connaître la raison qui l'empêchait de proposer un amendement à ce projet de loi, en disant qu'il ne voulait pas proposer un amendement à un bill qu'il était sous l'impression que la Chambre n'avait pas le droit d'adopter. Personnellement les membres de la gauche ne demandent pas de faveur au gouvernement, mais nous croyons qu'il n'est pas juste que les honorables membres de la droite, qui sont plus nombreux que nous, essaient d'obtenir certains privilèges.

La question d'accorder deux représentants au comté de Brant, est certainement une question qui mérite d'occuper l'attention de la Chambre. Je ne comprends pas comment un honorable membre de la droite peut qualifier de juste une mesure qui a pour but de créer deux châteaux-forts libéraux avec le comté de Brant qui ne contient que 33,000 électeurs, lorsque dans le même bill les honorables membres du gouvernement proposent de prendre le vaste comté de Welland, dont la population est presque aussi nombreuse que celle que devront avoir les deux comtés de Brant, et d'un comté conservateur qu'il est actuellement, en faire un comté libéral. Le comté de Welland tel qu'il existe aujourd'hui—car ce bill n'est pas encore adopté—est tel qu'il a toujours existé depuis 32 ans, et ses limites sont les mêmes, tant pour les fins fédérales que pour les fins provinciales. Aucun changement n'a été fait durant cette longue période de 32 ans dans sa représentation, soit dans la Chambre des communes, soit dans la législature provinciale.

Comme nous le savons tous, les limites de ce comté ont été fixées par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, par des hommes comme l'honorable George Brown, sir Oliver Mowat et autres, tous des pères de la Confédération, qui considéraient ces limites comme convenables pour la grandeur du comté, et qu'il convenait de plus que ce comté aux souvenirs historiques fût représenté tant dans cette Chambre que dans la législature à Toronto dans la forme qui lui avait été donnée par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. Sa Majesté la Reine approuva cette mesure, et malgré cela, les honorables membres de la droite proposent aujourd'hui de modifier les limites de ce vieux comté, limites qui lui ont été données par les pères de la Confédération en 1867.

Quel est le but que le gouvernement atteindra en modifiant ainsi les limites des différents comtés de l'ouest de l'Ontario ? Les électeurs de ce comté sont habitués à voter ensemble depuis de longues années, ils savent où ils doivent aller enregistrer leurs votes, lorsqu'arrive le temps des élections. Mais lorsque ce nouvel arrangement sera mis en vigueur, tout sera nouveau pour eux. Les libéraux nous parlent du désir qu'ils éprouvent de faire disparaître les iniquités de 1882 ; et le premier ministre, en soumettant ce bill à la Chambre, a déclaré de la manière la plus solennelle et en prenant le ciel à témoin de ses paroles, que ce bill serait une mesure équitable pour les libéraux comme pour les conservateurs.

Ils prétendent avoir des griefs, et croient qu'il existe des injustices. A mon avis, ces injustices sont plus imaginaires que réelles, et je suis bien convaincu que tout député qui a prêté une oreille attentive au discours remarquable prononcé il y a quelques jours, par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) n'hésiterait pas à dire que ces griefs sont plus imaginaires que réels, que comme question de fait les libéraux n'ont pas eu à souffrir du bill de redistribution de 1882, mais qu'au contraire, il était tout à leur avantage, et que par conséquent ils n'ont aucun grief sérieux.

Relativement au comté de Welland dont je veux m'occuper tout particulièrement, on veut au moyen de ce bill y ajouter le township de Pelham et le township de Wainfleet. Le premier contient une population de 2,554 âmes et le township de Wainfleet 2,803 âmes. Ces additions que l'on veut faire au comté de Welland tel qu'il existe actuellement, et tel qu'il a toujours existé depuis trente-deux ans sans qu'on lui fît subir aucun changement soit pour les fins provinciales ou fédérales, va faire un comté contenant une population de 30,489 âmes.

Il ne faut pas oublier que le township de Pelham a toujours appartenu et appartient encore au comté de Lincoln. Dans ce cas, pourquoi l'arracher du comté de Lincoln

pour le faire entrer dans un autre comté? Je crois avoir entendu dire ce soir dans cette Chambre qu'une paroisse doit être placée là où elle se trouvait il y a plusieurs années. Lors de l'union, le township de Pelham faisait partie du comté de Lincoln. Les hommes qui, comme l'honorable George Brown, sir Oliver Mowat et autres bons libéraux qui, à cette époque, ont contribué à la rédaction de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, ont dû avoir de bonnes raisons pour le placer dans ce comté.

Voici maintenant que, pour la première fois, depuis trente-deux ans, l'on propose de modifier les limites de ce vieux comté aux souvenirs historiques. Nous croyons que c'est là une des injustices que l'on rencontre dans ce bill, et comme je viens de le dire, des hommes du caractère de l'honorable George Brown, et sir Oliver Mowat ont admis que l'arrangement conclu en 1867 était équitable. Sa Majesté la Reine a donné son consentement à ce bill, et comme le dit M. l'Orateur, l'a approuvé de sa propre signature, déclarant qu'il était juste et équitable, et qu'aucune injustice n'avait été commise tant en faveur d'un parti que de l'autre. En 1896, le township de Pelham a donné une majorité libérale de 230 voix, mais on prétend qu'un bon candidat y obtiendrait une majorité de 300 voix, et c'est là un des townships que l'on veut faire entrer dans le comté de Welland. Et dans quel but? Je n'en vois pas d'autre que celui de chasser de cette Chambre un honorable député (M. McCleary) qui a toujours fait honneur au comté qu'il représente.

Si ce projet de loi est adopté, le comté de Welland va avoir une population de 30,489 âmes, tandis que celle du comté de Brant va être d'environ 33,000. Le comté de Brant devra avoir deux représentants, qui devront être probablement des libéraux. Mais non content d'avoir obtenu ce résultat dans le petit comté de Brant, le gouvernement est décidé de faire quelque chose de plus, mais je crois que lorsque les détails de cette affaire seront connus, l'opinion publique dans la province de l'Ontario et dans tout le pays sera unanime à déclarer qu'une telle conduite est indigne d'une majorité considérable qui veut profiter de sa force pour chasser un honorable député de cette Chambre. Ils vont ajouter deux townships au comté de Welland et y créer par le fait même une majorité considérable et en faire une château-fort pour les honorables membres de la droite.

Pour justifier leur conduite, les honorables membres de la droite nous disent qu'ils ont adopté le principe des limites des comtés. Pourquoi adopter un principe, si ce principe est de nature à créer une injustice? J'admets que j'ai écouté attentivement chacun des arguments qui ont été apportés en faveur du principe des limites de comté, mais je n'ai pas encore entendu de raisons suffisantes pour me convaincre que seules les limites de comté doivent nous guider dans la répartition des comtés de l'Ontario et de Québec.

Je ne comprends pas comment l'on peut être obligé d'adopter un principe qui est de nature à créer une injustice. Ce n'est ni plus ni moins qu'un jeu de hasard. Nous appliquons simplement le principe, sans nous occuper de ce que sera le comté que l'on sera exposé à faire disparaître. Ce comté pourra être de peu d'étendue, ou il pourra être très vaste ; ce changement pourra lui convenir ou ne pas lui convenir. Mais de l'adoption d'un système de cette nature, il résulte une certaine chose, c'est que cette Chambre se dépouille du droit de déterminer comment devront être composés les comtés, qui doivent être représentés dans cette Chambre.

L'année dernière, nous avons vu cette Chambre se priver du droit de régler le cens électoral, et confier ce soin aux législatures provinciales. Quel a été le résultat de cette conduite ? Nous avons eu le spectacle extraordinaire, par suite de cette mesure spéciale ou de cette nouvelle loi du cens électoral, qui nous a été imposée lors de la dernière session par le gouvernement et ses partisans, nous avons eu, dis-je, le spectacle extraordinaire de voir l'une des principales villes du Canada rester sans représentant durant toute une session du parlement par suite de cette mesure. Cet exemple devrait suffire pour faire comprendre à la Chambre qu'elle doit avoir soin de ne pas remettre aux mains des différentes provinces, le droit de modifier les limites des comtés, lorsqu'une injustice aussi criante a été commise à l'égard de la ville de Winnipeg, en confiant aux autorités provinciales, le soin de déclarer quel devrait être le cens électoral dans cette province.

La législature de l'Ontario ne tient pas compte du principe des limites de comté, et elle ne semble pas vouloir s'en occuper. Elle observe ce principe lorsqu'il fait son affaire, mais lorsqu'il ne fait pas son affaire, elle a recours à d'autres systèmes. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a fait ce soir une déclaration bien extraordinaire. Il a prétendu que le soin de fixer les limites des comtés devrait être laissé à la direction du peuple des provinces ; parce que c'est lui qui sait le mieux à quoi s'en tenir. Il veut confier la délimitation des comtés dans la province de l'Ontario à la législature de cette province. Si nous agissons ainsi, nous pouvons être assurés que cette législature fera comme elle a fait pour ses propres députés. Le gouvernement de cette province ne tient aucun compte des limites de comté lorsque cela fait mieux son affaire d'en agir autrement. Nous avons plusieurs exemples de ce fait, et à part cela, comme la législature de cette province devra de temps à autre modifier les limites des comtés, en créer de nouveaux et changer les anciens, cela équivaut à dire que nous avons, pour l'avenir, confié aux autorités de cette province le droit de fixer

les limites des comtés, qui est la base de la représentation dans ce parlement.

Nous confions ce pouvoir, sans la moindre restriction, à la législature de cette province. Nous avons, cependant, une preuve de leur manière d'agir dans la formation du comté de Dufferin. Pour constituer un nouveau comté, le gouvernement provincial a modifié les limites de différents comtés, et chaque fois qu'il lui plaira de créer une nouvelle division électorale, il modifiera l'arrangement actuel. En un mot, du moment qu'il constituera un nouveau comté, les limites des différents comtés de la province qui sont représentés dans cette Chambre seront modifiées. Nous avons eu un exemple de cela dans la ville de London et dans la cité de Toronto.

La partie ouest de l'Ontario, ce vaste territoire connu sous le nom de nouvel Ontario, sera probablement avant dix ans divisé en comtés qui seront représentés pour les fins municipales. La législature de cette province va pouvoir diviser cet immense territoire à sa guise, sans que nous ayons un seul mot à dire dans toute cette affaire, parce que nous sommes dépouillés de tous nos pouvoirs à ce sujet en faveur des autorités provinciales, qu'elles mettent de côté les principes reconnus dans cette Chambre relativement à la division des comtés, et ne tiennent pas compte des limites de comté. Dans l'Ontario, nous possédons des limites de comté qui ne sont pas respectées. Il y a un exemple de ce que j'avance dans les comtés de Peel et Simcoe, qui sont voisins de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. Il y a environ dix ans un township a été enlevé au comté afin d'assurer la victoire à celui qui représentait alors le comté de Peel, faisant ainsi un comté d'une forme tout à fait disgracieuse, s'étendant depuis environ 10 milles au nord de la ville de Brampton jusque près de la ville de Barrie.

Non seulement on n'a pas tenu compte des limites de comté dans Simcoe et Peel, mais on a encore fait la même chose pour les comtés de Welland, Lincoln, Haldimand, Monck et Cardwell. Dans combien d'autres parties de la province n'a-t-on pas tenu compte des limites de comté, voilà ce que je ne puis dire, car je ne me suis pas donné la peine d'étudier la province d'une extrémité à l'autre pour m'en assurer, mais nous pouvons, cependant, être certains d'une chose ; c'est que lorsque nous voulons prétendre que les limites des divisions électorales doivent être autant que possible les mêmes que les limites de comté, il ne faut pas oublier que la législature provinciale qui est tenue de s'occuper plus attentivement que nous ne le faisons des affaires municipales, ne s'occupe pas du tout de ce principe, et divise ses comtés comme bon lui semble.

Je veux maintenant dire quelques mots relativement au comté de Middlesex, car pour cette division électorale comme pour celle de Welland, une autre injustice est commise. Depuis trente-deux ans, les limites du comté de Welland n'ont pas été modifiées ni par les autorités fédérales ni par les autorités provinciales. Ces limites ont été fixées par les pères de la Confédération, et je crois que nous aurions pu laisser intact ce comté qui reste comme une relique de ce que les auteurs de notre constitution considéraient comme étant basé sur la justice et l'equité. Le gouvernement ne devrait pas modifier les limites du comté de Welland, simplement dans le but de chasser un honorable député de cette Chambre, ou de faire perdre le mandat d'un député conservateur.

Je demande aux honorables membres de la droite de faire preuve de justice, et dans le cas du comté de Welland, de faire une exception à la règle comme sir Oliver Mowat. Je leur demande de ne pas se croire liés par un principe qui n'est autre chose qu'une vil subterfuge, un principe qui a été reconnu comme étant mauvais, même de la part de l'ancien premier ministre de l'Ontario, parce qu'il n'en a pas tenu compte lorsqu'il s'est agi de diviser les comtés. Dans le cas du comté de Middlesex un autre principe a encore été mis de côté par ce bill. Le comté de Brant a soulevé la colère du ministre des Douanes en objectant à ce que l'on fît deux forteresses libérales de ce petit comté qui ne compte qu'une population de 33,000 âmes ; aussi y a-t-on placé la ville de Brantford, et l'on demande maintenant aux juges de diviser le tout en deux comtés.

La chose est bien différente lorsqu'il s'agit du comté de Middlesex, dans lequel est située la ville de London. Au moyen de ce projet de loi, le gouvernement veut essayer de lier les mains des juges à ce sujet. Il dit : Nous allons vous permettre de vous occuper de Brantford et du comté de Brant, mais nous vous refusons le droit de vous occuper de London et du comté de Middlesex en vous basant sur le même principe ; nous allons commencer par dire que la ville de London, qui, d'après le recensement de 1891, avait une population de plus de 31,000—laquelle doit maintenant dépasser 40,000—ne devra avoir qu'un seul représentant, et que le reste du comté devra être partagé en deux divisions électorales. Pourquoi ne pas faire preuve d'autant d'esprit de justice dans ce cas-ci que dans le cas de Brant ? Pourquoi ne pas dire aux juges : Le comté de Middlesex doit avoir quatre représentants, et nous allons vous permettre de diviser ce comté en quatre districts électoraux, qui devront envoyer chacun un représentant à la Chambre des communes ?

Que l'on fasse preuve de justice en tout. Je demande que le principe qui est appliqué dans un cas particulier le soit également dans tous les autres. Je termine mes remarques en disant que j'espère que le premier ministre avant que ce bill soit adopté en troisième lecture—s'il ne peut faire la chose dans cette Chambre, j'espère qu'il interviendra auprès du Sénat avant que ce bill devienne loi—j'espère, dis-je, qu'il se fera un

devoir et un honneur de remplir la promesse qu'il a faite à la Chambre au commencement de la session, lorsqu'il a déclaré, en prenant le ciel à témoin, de ses paroles, que ce bill rendrait justice égale tant aux libéraux qu'aux conservateurs.

M. GILMOUR : M. l'Orateur, avant que ce bill soit adopté, et afin d'être bien compris, je désire faire quelques remarques relativement au comté que je représente, et relativement à la ville de London dont une partie se trouve située dans mon comté de Middlesex-est, et dont les limites se trouvent modifiées par ce bill. J'ai écouté la discussion qui a eu lieu sur ce sujet avec beaucoup d'attention et en particulier, les arguments que l'on a fait valoir pour établir les droits que le parlement possède en vertu de la constitution pour faire adopter un projet de loi de cette nature en ce moment.

N'étant pas avocat, j'ai écouté comme l'aurait fait un jury, les explications qui ont été fournies par les hommes instruits de cette Chambre sur la constitution, et je dois dire que j'ai été désappointé dans mon attente. J'ai vu des avocats donner à ce sujet des explications tellement embrouillées, que j'ai eu presque honte pour eux, et que j'avais hâte de les voir reprendre leurs sièges. J'en ai vu un certain nombre faire des tentatives désespérées pour donner à la constitution une fausse interprétation qui fût de nature à satisfaire les besoins de leur cause. Cette conduite de leur part me faisait songer à cet homme qui, lorsqu'il ne voulait pas voir, mettait son lorgnon sur celui de ses yeux qui ne voyait pas.

Les arguments avancés par messieurs les avocats m'ont tellement désappointé, que j'ai été obligé de me renseigner moi-même sur la cause. S'il est vrai que sous l'empire de notre constitution le parlement peut modifier les comtés comme bon lui semble, c'est là une chose regrettable, parce que je n'ai pas le moindre doute que le parlement puisse faire la chose pour servir des fins de parti, et cela n'importe quand—et jusqu'au point de pouvoir fixer les limites d'un comté même pour une élection partielle. J'aurais préféré que les limites des comtés ne pussent être modifiées qu'après chaque recensement décennal, afin de savoir à quoi s'en tenir au moins durant les dix années suivantes.

On a cité au cours de ce débat une foule de choses qui auraient été dites par des hommes vivants ou morts, relativement à la constitution et au pouvoir de ce parlement, mais je n'ai jamais entendu faire une citation dans laquelle il était affirmé que le parlement avait le droit d'agir, une fois la répartition des districts électoraux faites, et avant qu'un autre recensement décennal ait eu lieu. Je n'ai pas grand reproche à faire relativement à mon propre comté ; si le gouvernement et le parlement ont le droit d'adopter cette mesure, je ne me plaindrais pas quand bien même cette mesure aurait pour effet de me faire disparaître de la scène politique.

Je déclare humblement à la Chambre que puisque ce projet de loi enlève un représentant au comté de Middlesex, le gouvernement aurait dû en toute justice, proposer d'accorder un autre représentant à la ville de London. Les trois députés qui restent dans le comté vont, grâce au bill actuel, représenter une population de 58,000 âmes, d'après le dernier recensement, et le député de London va représenter, lui, une population de 40,000 âmes. J'ai entendu énoncer dans cette Chambre le principe que la population des villes n'a pas besoin d'être représentée de la même manière que la population des comtés ruraux. Je ne partage pas cette opinion ; à mon avis la population des villes a besoin de plus de représentants que la population des campagnes, ses besoins sont plus nombreux, et chaque fois que vous adoptez une loi destinée à s'appliquer à la population des villes, vous ne pouvez empêcher qu'elle s'applique à la population rurale.

On a beaucoup vanté la justice de ce projet de loi, sous prétexte que son application était laissée aux mains des juges. Je suis d'avis que l'on aurait pu donner aux juges des pouvoirs beaucoup plus étendus à ce sujet et parler un peu moins de l'équité de la mesure, parce que, à mon avis, nous aurions pu avoir plus confiance dans les juges, et parler moins de la confiance que l'on plaçait en eux, puisque vous n'avez qu'une faible confiance dans ces derniers lorsqu'il s'agit de la province d'Ontario, et que vous perdez cette confiance lorsqu'il s'agit de la province de l'Ile du Prince-Edouard.

Si cette mesure avait eu sa raison d'être, je crois que vous auriez dû l'appliquer non-seulement à cette partie de la province d'Ontario à laquelle elle est restreinte, mais à tout le pays de l'Atlantique au Pacifique. On a prétendu qu'un projet de loi de cette nature était nécessaire afin de faire disparaître une iniquité qui aurait été commise à l'égard de la province d'Ontario lors des ridistributions précédentes. Or, je dois dire à ce sujet que j'ai remarqué que lors des dernières élections générales, les libéraux ont obtenu un nombre de voix moins considérable dans la province d'Ontario que les conservateurs, et cependant, ce parti a obtenu la majorité des représentants ; ce qui montre bien que les remaniements des comtés ne doivent pas après tout avoir été aussi dommageables à ce parti qu'on le prétend.

Le parti libéral devrait essayer de conserver le pouvoir en se servant des mêmes moyens qui lui ont servi à le conquérir. Je crois qu'il devrait répéter au pays la même histoire qu'il lui a exposée avant 1896. Si je suis de nouveau candidat je me propose bien de répéter à mes électeurs ce que je leur ai déjà dit dans ce temps-là ; mais je ne crois pas que le parti libéral en fasse autant. Je déclare de nouveau avant de re-

prendre mon siège que je m'oppose à l'adoption de ce bill.

La motion étant mise aux voix est adoptée sur division, et le bill est lu une troisième fois et adopté.

LIBERATION CONDITIONNELLE DES DETENUS

Bill (n° 171)—venant du Sénat—Acte relatif à la libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers.—(Sir Wilfrid Laurier).

AMENDEMENT DE LA LOI CONCERNANT LES ASSURANCES

La Chambre siège de nouveau en comité au sujet du bill (n° 86) destinée à amender de nouveau la loi concernant les assurances.—(M. Fielding).

(En comité)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Lorsque ce bill a en dernier lieu été soumis au comité, il en a été décidé à l'exception d'un point, lequel a été réservé à la demande de mon honorable ami, le député d'York, N. B. (M. Foster). L'article concernant la faculté de faire des placements renferme une disposition décrétant que les compagnies peuvent acquérir les obligations de toute Compagnie de chemin de fer. On a fait remarquer que cette disposition était un peu étendue, et que nous devrions tâcher de restreindre de quelque manière le genre des garanties se rattachant à cette classe spéciale de compagnies. J'ai suggéré un amendement que j'ai montré à l'honorable député avant son départ de la ville, et auquel il a consenti. Cet amendement est ainsi conçu :

Les obligations de toute compagnie de chemin de fer à vapeur qui a légitimement encaissé et payé des dividendes réguliers sur ses actions ordinaires, privilégiées et garanties durant les deux années précédant immédiatement l'achat de ces obligations.

C'est-à-dire que ces compagnies de chemin de fer à vapeur doivent être en état de payer de légitimes dividendes. Il faudra insérer les mêmes termes deux fois, dans le bill. Je propose que l'article soit amendé en conséquence.

La motion est adoptée, et il est acquiescé à l'article ainsi amendé.

Le bill est rapporté, les amendements sont examinés en définitive, le bill subit sa troisième lecture, et il est adopté.

AMENDEMENT DE LA LOI CONCERNANT LES LIQUIDATIONS

Le bill (n° 163)—venant du Sénat—destiné à amender de nouveau la loi concernant les liquidations (M. Fielding), est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité des banques et du commerce.

SUBSIDES

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

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

(En comité.)

Frais de gestion..... $145,119.42

M. DAVIN : Comment explique-t-on cette augmentation de $10,000 concernant l'impression des billets de la Confédération ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Par le seul fait de l'accroissement exceptionnel de la circulation des billets, laquelle a été beaucoup plus considérable l'an dernier que les années précédentes.

Sir CHARLES TUPPER : Elle a eu lieu seulement pour répondre à l'accroissement de la circulation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, par suite du développement du commerce.

M. HENDERSON : Si je comprends bien, l'item a trait au coût de l'impression des billets de la Confédération. Je signalerais que le papier sur lequel ces billets sont imprimés n'est pas assez fort. Ces billets se déchirent très aisément. Ils passent dans beaucoup de mains, et dans beaucoup plus de mains que les billets de toute autre dénomination, et j'ai constaté qu'en réalité ils se déchirent très facilement. Il importe de considérer si le papier n'en peut être amélioré.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je serai heureux d'accepter l'avis de l'honorable député, et d'examiner la chose. C'est la première fois que j'entends faire une plainte à ce sujet. Je pense qu'on constatera que le papier a la qualité voulue, bien qu'il puisse ne pas l'avoir tout à fait. J'examinerai la chose.

Milice, solde et allocation, etc..... $352,896.00

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre (M. Borden), comme il a promis de le faire à propos de ce crédit, voudra-t-il nous dire quelle est la politique du gouvernement à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Depuis l'avènement du gouvernement actuel, nous avons fait faire les exercices annuels à plus des trois quarts de la milice, et cette année, en 1899, nous nous proposons de faire faire ces exercices à toute la milice convenablement pourvue d'officiers et capable d'aller participer aux manœuvres des camps. Notre principal objet est de nous assurer de son efficacité. Le pays, je crois, conviendra avec moi que puisque nous dépensons une forte somme de ce chef, comme nous l'avons toujours fait depuis la Confédération, savoir : de $800,000 à

$1,500,000, et parfois même davantage, il serait de bonne économie d'ajouter à cette dépense un montant suffisant pour rendre l'organisation de notre milice aussi parfaite que possible, afin qu'en temps de nécessité, par suite soit de troubles intérieurs, soit d'une attaque de l'étranger, si par malheur le cas échéait, nous ayons un effectif de milice qui puisse en quelques jours être mis en campagne.

Quant à la question de savoir si nous pourrons chaque année appeler toute la milice aux exercices annuels, la chose, naturellement, est subordonnée au revenu public. La politique du gouvernement est de faire exercer chaque année tout la milice constituant l'effectif actuel, ou, si la chose ne pouvait se faire faute de fonds, de pratiquer l'économie nécessaire en réduisant la force numérique de l'effectif, pour maintenir à tout hasard le principe de l'exercice annuel de toute la milice disponible.

Lorsque j'ai demandé, au sujet de ce crédit, un crédit supplémentaire de $125,000, je crois, relativement au dernier exercice financie, j'ai déclaré que je proposerais que ce crédit fût diminué d'un égal montant. L'honorable député d'York a alors critiqué cette proposition parce que, disait-il, je demanderais probablement que ce montant fût voté de nouveau relativement à cette année. J'ai examiné cette question, et je suis d'avis que la critique n'est pas juste. Le montant demandé est destiné à payer les miliciens qui peuvent être appelée sous l'uniforme dans le cours de l'exercice actuel, c'est-à-dire avant le 1er juillet prochain, et le nombre des hommes qui doivent être appelé sous l'uniforme à certaines dates données est un sujet laissé en grande partie à la discrétion de l'officier commandant général. Ainsi, il est arrivé, cette année, que toute la milice a reçu l'ordre d'aller camper avant le 1er juillet, et conséquemment nous avons eu besoin des $125,000; mais il se peut qu'un beaucoup plus petit nombre de miliciens aillent camper avant le 1er juillet l'an prochain, et alors nous pourrons réduire de $125,000 le montant requis, comparativement à celui qu'on a dépensé durant l'exercice financier qui vient de finir.

Quant à certains changements opérés dans l'organisation de la milice, j'ai déjà dit que nous considérons que l'efficacité est de première importance. En vue de l'assurer, de nouveaux départements sont créés. Un département excessivement important est celui de l'état-major médical de l'armée. Il est virtuellement créé et établi maintenant, sous la très habille direction du chirurgien-lieutenant colonel Neilson. Le système adopté là, je crois, est fort excellent. Il combine notre ancien système régimentaire, qui fut longtemps celui de l'Angleterre, avec le système de l'état-major médical, qui est celui que l'armée impériale a maintenant adopté. Après un examen fort attentif de tout le sujet, le chirurgien Neilson, avec l'approbation de l'officier commandant général et la mienne, a adopté le système, et l'on en trouvera, j'en suis convaincu, le fonctionnement avantageux. En outre, différemment de la plupart des changements de cette nature, celui-ci, au lieu d'un accroissement de dépense, produira une légère économie pour le pays.

Tout militaire peut comprendre l'importance de cet établissement, et mon honorable ami, le chef de l'opposition, (sir Charles Tupper) reconnaîtra immédiatement, en sa qualité de médecin, la très grande importance qu'il y a de posséder un état-major médical de ce genre. Dans le cas où nos soldats devraient se mettre en campagne, il est de notre devoir impérieux d'assurer tous les moyens possibles que la science met à notre disposition pour accorder les soins appropriés à ceux d'entre eux qui peuvent avoir le malheur de tomber malades ou d'être blessés. Nous formons à ce propos quatre compagnies ambulancières, chose nouvelle en ce pays. L'une d'elle a été organisée à Halifax, il y a environ un an, et elle est pourvue d'uniformes et de l'équipement nécessaire. On organise ces compagnies à quatre endroits différents.

Une autre amélioration importante est sur le point de s'effectuer sous forme de l'établissement d'un corps administratif de l'armée, en sus du corps médical, c'est-à-dire qu'il y aura ici aux quartiers généraux un officier qui sera chargé de voir à tout ce qui concerne les transports dans les campagnes militaires, et qui organisera dans tout le pays les moyens de pourvoir au transport des munitions et des provisions, dans le cas où nous serions soudainement appelés à le faire, et qui prendra les dispositions nécessaires pour procurer à bref délai les munitions et provisions nécessaires dans les différentes parties du pays. C'est là une branche du service excessivement importante, et dont nous avons senti le besoin par le passé, lorsqu'il nous a fallu en deux ou trois occasions malheureusement, mettre notre milice en campagne.

En un mot, notre but est de faire de notre milice une armée pouvant parfaitement compter sur elle-même et se suffire, de manière que chacune des divisions de toute son administration soit représentée par un homme habile, un homme qui soit capable immédiatement, à un moment d'avis, de se mettre en campagne pour remplir les fonctions importantes qui lui seront dévolues.

Après cet exposé général, M. le Président, peut-être vaudrait-il mieux examiner maintenant chaque item séparément. Je serai très heureux de répondre, dans la mesure de mon pouvoir, à toute question qui pourra m'être posée au sujet de ces item.

Sir CHARLES TUPPER: Si je me rappelle bien, il a été suggéré et réglé, lorsque le ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden), soumettant les crédits en premier lieu, a proposé d'entrer dans quelques-uns des détails, que la politique du gouvernement nous serait exposée en l'occasion ac-

tuelle. L'une des raisons pour lesquelles j'étais désireux d'entendre cet exposé, est que l'honorable ministre, en réponse à l'honorable député d'York (M. Foster) demandant quelle était l'intention du gouvernement au sujet des exercices annuels, avait dit que pour ce qui le concerne il était en faveur de l'appel sous l'uniforme de la milice entière durant tout le temps affecté aux exercices chaque année, mais que cette question n'avait pas encore été définitivement décidée par le gouvernement. L'une des raisons pour lesquelles j'ai suggéré qu'il serait désirable qu'on nous donnât l'explication générale concernant l'item régulier lors de sa présentation, était que nous pourrions alors savoir la décision à laquelle le gouvernement en était arrivé sur ce point fort important. Or, je ne comprends pas très bien, d'après l'exposé de mon honorable ami, que le sujet ait reçu dans l'intervalle la considération du gouvernement, ni que celui-ci soit en état de déclarer quelle est son intention au sujet de savoir si tout l'effectif de la milice sera appelé sous l'uniforme durant le terme entier des exercices.....

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai déclaré que telle était l'intention.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux de l'apprendre. J'abonde entièrement dans le sens de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense disant que ce serait réellement une économie de dépenser une plus forte somme d'argent et d'accomplir l'objet en vue en faisant exécuter la besogne d'une manière complète et efficace, au lieu d'affaiblir, dans le but d'opérer une petite économie, toute l'efficacité de l'organisation de la milice en ne lui procurant pas des exercices complets.

Je rappellerai à la Chambre que l'importance de faire mettre l'administration de la milice sur le meilleur pied possible a été soumise à la Chambre par le gouvernement lorsqu'on a demandé une augmentation du crédit destiné à pourvoir aux services de l'officier comandant général, et que la Chambre a accueilli volontiers cette attitude en accordant une augmentation d'allocation. Et en tant que je puis former une opinion à ce sujet—je ne me prétends pas expert en semblables matières, vu que je suis absolument un homme de paix,—je n'hésite nullement à dire que nous pouvons féliciter le gouvernement d'avoir obtenu les services d'un homme très capable et très compétent relativement à l'exercice des fonctions de cette charge très élevée et très importante. Je remarque dans le compte rendu d'un discours prononcé par l'officier commandant général dans la province de Québec, je crois, que cet officier non seulement attache la plus grande importance même à ce que la milice soit exercée durant tout le terme réglementaire, mais il semble indiquer qu'il n'est guère possible de mettre la milice du Canada dans un état d'efficacité parfaite, à tous les points de vue désirables, sans que ce terme soit étendu.

Il parlait ainsi, peut-être, spécialement à propos de Québec, mais je suis porté à croire que son avis s'appliquait à la question générale. Dans ce cas, il vaudrait beaucoup mieux, même si ça doit augmenter les dépenses, étendre de quelques jours, le terme des exercices, pourvu que cette mesure soit absolument nécessaire pour assurer cette complète efficacité que tous nous admettons être si désirable.

Relativement aux remarques du ministre de la Milice et de la Défense, je désire lui signaler que le rapport de l'officier commandant général soulève un point de fort grande importance relativement aux troupes permanentes. La chose peut n'être pas comprise dans l'item soumis en ce moment au comité, mais tandis que je suis debout je désire attirer l'attention du gouvernement sur un fait qui me semble d'importance vitale relativement à la défense du pays.

Nous possédons un petit nombre de troupes permanentes, et comme nos troupes ont été organisées à des fins spéciales, il serait fort peu désirable, de la part du gouvernement, d'adopter une conduite de nature à détruire dans une grande mesure, l'utilité de ces troupes. Or, d'après ce que je comprends, l'officier commandant général déclare dans son rapport que le transfert au Yukon d'une forte partie de ces troupes a complètement désorganisé celles-ci, et que ce transfert a de fait rendu impossible l'accomplissement de ce que le gouvernement avait en vue en se pourvoyant de ces troupes permanentes, c'est-à-dire relativement aux diverses écoles. Il dit qu'il serait absolument nécessaire, si le parlement s'attend à ce que ces troupes remplissent les fonctions pour lesquelles elles ont été organisées, de rappeler du Yukon cette partie considérable des troupes permanentes ou d'organiser un corps supplémentaire en vertu du statut.

Eh bien ! je ne doute nullement que cette déclaration émanée d'une aussi haute autorité ne détermine le gouvernement à rappeler immédiatement cette troupe militaire de la région du Yukon.

En tant que je puis former un jugement, je trouve la gendarmerie à cheval plus apte que toute troupe militaire à faire le service au Yukon. Nous savons tous que la gendarmerie à cheval a été constatée constituer une très admirable et efficace troupe de milice en ce pays. Mais la troupe militaire qui se trouve maintenant au Yukon, est simplement inutile, elle est complètement paralysée, elle n'est en état d'accomplir aucun des devoirs échéant à la gendarmerie à cheval, c'est-à-dire, des devoirs dont l'accomplissement est requis dans la région du Yukon. Il suffit de lire le rapport du major Walsh pour voir qu'on ne sait que faire de cette nombreuse troupe militaire expédiée là à des frais énormes. Alors qu'il a dit qu'on pourrait envoyer de 70 à 80 soldats

environ à Dawson dans l'intervalle, vous avez dans la région du Yukon une troupe de plus de 200 soldats et officiers coûtant fort cher et absolument inutiles, servant seulement à élever des casernes militaires dans une partie du pays où ne se trouvent que quelques sauvages et une simple poignée de blancs.

L'expérience a démontré que le gouvernement a commis une grande erreur. Je ne comprends pas comment on peut lire, soit le rapport de l'officier commandant général, soit le rapport du major Walsh, sans trouver que ce qu'a fait là le gouvernement, a eu l'effet de produire un gaspillage absolu des deniers publics et de détruire l'utilité de la troupe permanente. Les services de ce corps de troupe n'ont jamais été requis, et dans un moment critique, ils ne pourraient faire le moindre mouvement avant que la loi contre les attroupements ait été lue à Dawson, et ensuite il faudrait dépêcher quelqu'un au loin, à Fort Selkirk où se trouve le corps principal de cette troupe, pour obtenir ses services. Pourquoi le gouvernement a-t-il envoyé une troupe militaire dans une contrée comme le Yukon, là où la gendarmerie à cheval est si admirablement propre à l'exécution de la besogne, voilà ce que je ne puis comprendre ? L'expérience a démontré que la gendarmerie à cheval est mille fois plus efficace qu'une troupe militaire pour exécuter tout service qui pourrait être nécessaire en cette région. Je ne puis comprendre pourquoi, après avoir constaté qu'il n'y avait aucune utilité possible à garder là ces soldats, on ne les a pas fait revenir immédiatement, comme il était absolument nécessaire de le faire, a dit l'officier commandant général, si le gouvernement voulait maintenir l'efficacité de la troupe permanente. Je serais heureux d'apprendre du ministre de la Milice et de la Défense, la raison pour laquelle, après avoir obtenu les services d'un officier commandant général éminemment capable, on ne ferait pas le moindre cas de son avis à ce sujet, en présence du témoignage du major Walsh attestant que ces soldats n'étaient pas nécessaires au Yukon, mais qu'en réalité, autant qu'on peut l'apprendre par son rapport, ces soldats nuisent au lieu de rendre des services.

Dans la mesure de mon pouvoir et de mon influence je suis prêt à appuyer toute dépense nécessaire pour maintenir notre milice dans un état efficace. Nous devons cela au pays, nous le devons à nous-mêmes, et nous le devons à notre amour-propre de nation. Je donnerai très volontiers mon appui cordial à tout ce qui aura pour but le maintien d'une armée efficace pour la défense du pays, et je suis convaincu que des mesures de ce genre recevront l'appui général du public sans distinction de parti.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : M. le Président, je dois dire, d'abord, que je me sens fort reconnaissant de la manière dont l'honorable chef de l'opposition a accueilli ma déclaration relative à la légère augmentation de l'estimation, et que je suis heureux de savoir qu'en ce qui le concerne, parlant, je suppose, au nom du parti qu'il dirige, il coopérera à toute mesure raisonnable destinée à perfectionner notre système militaire. Je dirai que c'est là le point de vue que je m'attendais à voir l'honorable chef de la gauche adopter, car je sais qu'il a l'habitude d'envisager les choses largement et en homme d'Etat, au sujet de questions de cette nature. Mais, d'un autre côté, je dois avouer qu'il m'a quelque peu déçu par l'opinion un peu étroite qu'il a émise et par l'exposé très injuste, je pense, qu'il a fait relativement à l'envoi par le gouvernement d'une partie de la troupe au Yukon.

Naturellement, c'est là une matière dont ni moi ni le département de la Milice et de la Défense ne sommes particulièrement responsables. Le gouvernement, après mûre délibération, avait décidé d'adopter cette politique à la suite d'une requête du Yukon demandant l'envoi de soldats dans cette région, en cas qu'on puisse malheureusement en avoir besoin.

L'honorable chef de l'opposition a divisé sur ce point ses observations en deux parties. D'abord, il a dit que l'envoi d'une partie de la troupe permanente au Yukon a eu l'effet de nuire à l'utilité de celle-ci, et en réalité, pour employer son langage, de la désorganiser en tant que corps destiné à instruire la milice de ce pays.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire que l'honorable ministre (M. Borden) comprenne que ce n'est pas mon opinion personnelle que j'ai exprimée à ce sujet. J'ai seulement cité le rapport de l'officier commandant général.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'en arriverai à ce point.

La déclaration de l'officier commandant général ne justifie pas, je crois, le langage énergique dont s'est servi l'honorable chef de la gauche. Je puis dire que la troupe permanente a fait d'aussi bonne besogne, et qu'elle en a fait plus, je pense, durant l'an dernier, que jamais auparavant.

Le général ne discute pas la question de politique. Voici ses paroles :

> Il est satisfaisant de reconnaître que le service des troupes a été constaté utile, mais dans le cas où l'on jugerait à propos de conserver l'effectif en tout ou en partie, je demande qu'une augmentation correspondante de l'établissement du corps permanent soit approuvée. Vu la réduction du nombre des troupes permanentes maintenant disponibles, on constate qu'il est impossible de mettre à exécution d'une façon satisfaisante le système d'instruction concernant les officiers, porteurs ou non de commission, de la milice active dans les diverses écoles.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami voudra-t-il lire un peu plus haut ? Il a baissé la voix à l'endroit important.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE :

Il est même difficile de remplir les devoirs de routine ordinaires.

Le major général, il est vrai, a fait cette déclaration, mais il n'a pas dit que les troupes permanentes étaient tombées dans une désorganisation complète.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai dit que l'accomplissement des devoirs qu'elles étaient destinées à remplir était rendu impossible, et que rien de ce qui constitue la raison d'être de l'organisation de ces troupes ne peut être accompli, d'après l'officier commandant général.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a beaucoup de différence entre les paroles du major général, disant que la besogne ne peut être exécutée d'une manière satisfaisante, et l'assertion de l'honorable chef de l'opposition, prétendant que l'envoi de 200 hommes au Yukon a eu l'effet de désorganiser toute la troupe permanente du pays. En réponse à cette assertion, je répète que jamais, depuis l'existence de la troupe permanente, il a été fait d'aussi bonne besogne que l'an dernier, c'est-à-dire depuis qu'un certain nombre de soldats ont été envoyés au Yukon.

La question de l'envoi de ces soldats au Yukon a été discutée en cette Chambre à la dernière session. L'honorable chef de la gauche était présent, je crois, lors de la présentation du crédit à cette fin et lors de sa discussion maintes fois répétée. Les deux côtés de la Chambre, je crois, sont convenus qu'il y avait alors nécessité urgente, et si tel était le cas, il n'y avait pas d'autres soldats de disponibles à cette fin qu'un certain nombre des soldats de la troupe permanente.

L'honorable chef de la gauche insinue que parce que ces soldats n'ont pas été appelés à faire usage de leurs armes il n'y avait pas lieu de les envoyer dans cette région ; mais prétendra-t-il que leur présence n'a pu empêcher de graves désordres ? Il ne le peut pas, mais il devrait plutôt savoir le contraire.

Il existe à Dawson un rassemblement de 30,000 mineurs ou plus. Immédiatement après l'envoi de soldats à Selkirk, on nous a demandé d'en envoyer 50 à Dawson, et subséquemment on y en a requis 30 autres, de sorte que nous avions posté à Dawson 70 ou 80 membres de la troupe permanente.

J'ose dire que leur présence là-bas a eu un effet salutaire sur l'état social de Dawson. Si le chef de l'opposition voit les journaux de ce jour, il verra ce qui est arrivé à London, il n'y a que quelques heures. Les réguliers ont été appelés sous les armes et l'émeute, qui devenait menaçante, s'apaisa immédiatement. Quelque trente ou quarante hommes suffirent pour tout faire rentrer dans l'ordre.

L'honorable député nous a demandé quelle ligne de conduite nous entendions adopter à l'égard du détachement de réguliers que nous avons envoyés au Yukon. C'est une question très raisonnable ; quoique les commentaires dont il l'a accompagnée soient des plus injustes. Le parlement a droit de connaître nos intentions. Je dirai que le gouvernement veut rappeler aussitôt que possible la moitié du détachement du Yukon et je crois que, notre effectif ayant été légitimement augmenté, lorsque ces 100 réguliers seront de retour, le général en chef de notre armée permanente, n'aura pas raison de se plaindre que le manque d'hommes l'empêche de rendre ses écoles parfaitement satisfaisantes.

L'acte de la milice prescrit que nos corps permanents ne devront pas être au-dessous de 1,000 hommes. Lorsque je suis entré en fonctions j'ai constaté que le nombre de nos réguliers n'était que de 800 hommes. Nous avons été autorisés à le maintenir à 800, mais il a diminué jusqu'à 750. Après l'expédition d'un détachement de 200 hommes au Yukon, nous avons porté notre effectif à 800 réguliers, peut-être un peu plus, de sorte que nous n'avons pas réellement perdu 200 hommes, et lorsque ces 100 réguliers seront de retour, nos corps permanents seront aussi nombreux qu'ils l'étaient avant que nous envoyions ce détachement au Yukon.

Je puis dire à l'honorable chef de l'opposition que ce détachement a fait continuellement la patrouille là-bas, et a rendu de grands services à la police à cheval.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai démontré que le major Walsh n'avait pas dit que la nécessité d'un détachement militaire au Yukon se faisait sentir. Dans le rapport cité, il nous dit que la police à cheval était parfaitement efficace, et qu'il ne savait que faire de ce détachement. Ainsi l'expédition n'a donc pas eu lieu sur sa recommandation. Si ces réguliers étaient nécessaires quelque part dans cette région, c'était à Dawson, mais après un fatigant voyage de plusieurs mois, après un transport qui a coûté énormément cher au pays, ces 200 hommes ont dressé leurs tentes à une longue distance de Dawson, et le major Walsh fit savoir qu'il pouvait peut-être trouver de la place pour loger 70 d'entre eux, mais quelques jours après, il fit savoir que leur présence à Dawson n'était pas du tout nécessaire.

Le major Walsh, qui avait l'administration de tout le district, ne savait que faire de ces hommes et il les a employés à construire des casernes dispendieuses à un endroit où il n'y avait que quelques blancs et quelques sauvages et où aucune insurrection n'était possible. Nous avons la preuve qu'il n'y a pas sous le soleil une population plus paisible et plus respectueuse des lois que celle de ce territoire. Les femmes ont écrit qu'elles se sentaient plus en sûreté à Dawson que dans aucune des grandes villes du monde civilisé.

Je n'entretiens aucun doute sur l'exactitude du rapport du général en chef au sujet

de l'excellente conduite des hommes, mais là n'est pas la question. Voici ce que dit le rapport :

Le petit détachement, sous les ordres du lieutenant-colonel Evans est maintenant divisé entre Dawson et Fort Selkirk — —

Pourquoi divisé ? Il n'avait rien à faire à Fort-Selkirk.

——mais heureusement ses services pour le maintien de l'ordre et de la sûreté publique n'ont pas été requis.

Le général en chef dit ici : Que ces hommes n'ont rendu aucun service, car il n'y avait rien à faire pour eux. Comme je l'ai fait observer, en cas de nécessité, la police à cheval était beaucoup mieux en état de se rendre utile qu'une semblable troupe ; et si on avait eu besoin d'un plus grand nombre d'hommes, on aurait pu les recruter dans la police à cheval, et, en agissant ainsi, on n'aurait pas détruit l'objet que le pays avait en vue en établissant une armée permanente.

Le général en chef ajoute :

J'espère que l'on permettra au détachement militaire que l'on a envoyé au Yukon de revenir reprendre son poste de bonne heure l'été prochain.

S'il y avait eu des devoirs à remplir là-bas, je n'ai aucun doute que ces 200 réguliers se seraient fort bien acquitté de leur tâche, mais il n'y avait rien à faire pour eux.

Le général dit en outre :

Mais au cas où l'on jugerait à propos de retenir là-bas tout le détachement ou une partie de ces hommes

---

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Naturellement le ministre ayant envoyé ces réguliers au Yukon pouvait les y retenir, s'il le désirait, mais le général en chef commence par dire que leur présence dans cette région n'est pas nécessaire du tout.

Mais au cas où l'on jugerait opportun de retenir là-bas tout le détachement ou une partie de ces hommes, je demande que l'on accroisse nos forces régulières afin de combler le vide causé dans notre effectif par l'absence de ces 200 soldats.

Le général en chef recommanderait-il cette augmentation qui entraînera des frais énormes, s'il n'eut pas constaté que l'envoi de ces hommes au Yukon avait désorganisé notre armée régulière ? Il ajoute :

Le nombre des troupes permanentes qui sont maintenant disponibles ayant été diminué, il a été impossible de donner, d'une façon satisfaisante, l'instruction nécessaire aux officiers et sous-officiers dans les différentes écoles militaires.

Le général dit donc ici que l'objet que l'on a en vue en organisant une armée permanente se trouve frustré. Nous pouvons aussi prendre la déclaration du major Walsh qui nous dit qu'il n'a jamais demandé ces hommes dont il ne savait que faire. Je ne puis comprendre pourquoi on s'oppose à les ramener ; c'est peut-être parce que le ministre de la Milice et de la Défense, ayant fait une bévue, croit que leur retour justifierait ses adversaires de l'accuser d'avoir fait un pas de clerc. C'est sans doute pour cette raison que ce détachement ne peut être rappelé tout entier.

Le gouvernement a-t-il l'intention de faire ce qui, selon le général en chef, est absolument nécessaire pour remplir l'objet que l'on a eu en vue en créant une armée permanente ? S'il ne rappelle que la moitié de ce détachement, il faudra augmenter nos forces régulières en proportion du nombre d'hommes qu'on laissera là-bas, où l'on dépensera inutilement beaucoup d'argent.

Si vous voulez avoir une plus grande force au Yukon, pourquoi ne pas augmenter temporairement la police à cheval et rappeler ce détachement dont nous avons besoin ici, d'après le général en chef. Il me semble très important que les deniers publics que le parlement et le pays sont prêts à donner pour avoir des forces permanentes efficaces et parfaitement instruites et exercées ne devraient pas être détournés de leur destination.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis bien loin d'admettre que le gouvernement ait commis une bévue, l'an dernier, en envoyant au Yukon 200 réguliers. S'il y a eu bévue, mon honorable ami doit prendre sa part de responsabilité, car je ne sache pas qu'il ait combattu ce projet. Si la mémoire ne me fait défaut, il l'a même approuvé formellement ou du moins, par son silence.

Dans le temps, nous étions tous d'avis que c'était une sage précaution, pour maintenir la loi et le bon ordre, vu l'immense courant qui portait les chercheurs d'or vers cette région, et le caractère quelque peu turbulent de la population de ce territoire. Tous les membres de cette Chambre étaient d'accord. Mais il est facile d'être prophète après l'événement.

L'honorable chef de l'opposition, s'appuyant sur le rapport du général en chef, dit que les services de ces hommes n'ont pas été requis une seule fois et que la population du Yukon est paisible et respectueuse des lois ; mais mon honorable ami connaît la maxime : Si tu veux la paix, prépare-toi à la guerre ; et personne ne prétendra que les précautions que nous avons prises, l'an dernier, n'ont pas contribué dans une grande mesure, à assurer la paix et le bon ordre dans le territoire du Yukon. Il y a dans certaines parties du pays un corps militaire qui ne sert qu'à des fins d'instruction et qui n'est jamais appelé sous les armes. Mais après l'événement, mon honorable ami dit que nous devrions rappeler le détachement que nous avons au Yukon. Maintenant que ce territoire est organisé et que nous connaissons le caractère de la population qui l'habite, nous croyons pouvoir rappeler, sans danger, la moitié de ce détachement. Nous pourrions peut-être le rappeler tout entier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Mais je désire, même en face du rapport du général en chef dont je respecte beaucoup l'opinion, poser cette question aux honorables membres de la gauche qui disent : "écoutez ! écoutez !" Puisque nous avons des forces régulières, pas considérables, il est vrai, mais le noyau d'une armée permanente qui augmentera sans doute en proportion de l'accroissement de la population, les membres de la gauche sont-ils prêts à condamner le gouvernement d'avoir cru qu'il était de saine et sage politique d'envoyer un détachement au Yukon ?

A ce sujet, il est bon de nous rappeler que nos voisins, lors de la découverte des mines d'or de la Californie, ont entretenu des troupes régulières sur les littoral de l'océan Pacifique. Nous avons construit des fortifications à Esquimalt, afin d'être prêts à toutes les éventualités, et j'en appelle au patriotisme et à l'intelligence des honorables membres de la gauche et du général en chef lui-même, et je demande s'il serait sage de notre part, de ne pas avoir un détachement au Yukon.

Quant à moi, avant que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense rappelle les 200 réguliers que nous avons là-bas, j'ai l'intention de bien peser les choses. Sans avoir sur la matière une opinion parfaitement arrêtée, je crois qu'il est de sage politique d'avoir un détachement dans cette lointaine région. Nous savons que les Américains envoient des troupes à Skaguay, qu'ils entendent en envoyer à Pyramid Harbour et qu'ils en ont actuellement dans l'Alaska. J'en appelle à l'honorable chef de l'opposition et je lui demande s'il n'est pas prudent et patriotique d'avoir un détachement au Yukon. Je demande à mon honorable ami et aux honorables membres de la gauche si c'est sérieusement qu'ils conseillent au ministre de la Milice et de la Défense de rappeler ce détachement tout entier.

Je dirai simplement que nous y penserons à deux fois avant de prendre cette résolution; et lorsque mon honorable ami (sir Charles Tupper) aura consacré plus d'attention à cette question, je crois qu'il en arrivera à la conclusion qu'il ne serait pas sage de rappeler ce détachement tout entier, mais qu'il est prudent de laisser là-bas un certain nombre d'hommes sous les armes.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas l'intention de prolonger la discussion ; mais je désire ajouter quelques mots, car le premier ministre n'était pas présent lorsque j'ai fait mes premières observations. Je soutiens que la police à cheval est infiniment plus capable de rendre les services qui peuvent être nécessaires qu'un détachement militaire. Tout le monde s'accorde à rendre hommage à la bonne conduite des mineurs, de sorte que je considère comme offensante la présence de soldats réguliers au Yukon ; et lorsque le général en chef nous représente si énergiquement que le séjour de ce détachement dans cette région nuit sérieusement à l'objet que l'on avait en vue en établissant une armée permanente, un corps militaire permanent et qu'on devrait rappeler ces 200 hommes, je crois que nous ne devrions pas faire la sourde oreille à ces représentations.

En outre, je considère la police à cheval beaucoup plus apte à maintenir l'ordre et la loi au sein de cette population qu'un détachement, et cela pour plusieurs raisons ; mon très honorable ami en a mentionné quelques-unes, et il en est d'autres que je pourrais difficilement donner, au sujet de l'attitude du gouvernement des Etats-Unis. Nous sommes dans une meilleure et plus forte position avec la police à cheval que nous ne le serions avec le faible détachement militaire que nous pourrions avoir là-bas, en supposant que le premier ministre mènerait à bonne fin son projet d'organiser un corps permanent dans ce district. Nous ne pourrions entretenir là que des troupes pour une action défensive, et je crois que l'objet que nous avons en vue serait rempli plus efficacement et à meilleur marché en permettant à la police à cheval de rester dans cette région où elle est absolument nécessaire.

M. MORRISON : Je crois que tous les membres de cette Chambre se rappellent dans quelles circonstances le gouvernement des Etats-Unis a jugé désirable d'envoyer au Yukon des troupes beaucoup plus nombreuses que celles que le Canada a envoyées. Les Etats-Unis n'ont pas mis leur projet à exécution, parce qu'ils ne pouvaient apparemment le faire avec autant d'avantage que le gouvernement canadien. Celui-ci s'est mis à l'œuvre, non pour la raison qui avait inspiré les Etats-Unis, et a exécuté son projet.

Je crois que l'honorable chef de l'opposition ne se soucie pas de voir le gouvernement imiter ce roi de France qui s'amusait à faire monter et descendre une colline à ses troupes. Tout homme impartial admettra que, dans le temps, il était nécessaire d'envoyer un détachement au Yukon. Est-il nécessaire de maintenir là-bas ces 200 hommes ? C'est une autre question.

Le gouvernement a jugé opportun d'envoyer des troupes à Fort Selkirk, pour la bonne raison qu'on ne savait pas alors, et qu'on ne sait pas encore aujourd'hui, si un grand nombre de personnes ne se rendraient pas dans le voisinage de la rivière Pelly, qui se jette dans le Yukon, à Fort Selkirk. La Compagnie de la Baie d'Hudson, il y a des années, a fondé Fort Selkirk, comme étant le point le plus central de ce district, et celui où la concentration serait plus facile au cas où des difficultés surgiraient. On pensait que les gens se dirigeraient en masse vers le district de la rivière Pelly. On espérait alors que ce district prendrait le développement que le Yukon a atteint depuis

et que Fort-Selkirk serait la capitale de ce territoire, ce qui peut bien arriver encore, et était le centre de distribution le plus commode de cette région.

Mais les gens se sont portés en masse à un point situé à quelque 180 milles du confluent de la rivière Pelly et du Yukon. La rivière semble navigable, et les troupes pourraient être commodément et en très peu de temps, transportées au Yukon, en cas de nécessité. Ayant là un corps de la police à cheval, je suppose qu'il n'a pas été nécessaire d'y transporter toutes les troupes au district du Yukon, après avoir construit des casernes à Fort-Selkirk. La police n'est pas très nombreuse, mais elle peut certainement rendre de grands services, et je ne crois pas qu'elle puisse, en cas de nécessité, vu les multiples fonctions qu'elle exerce faire face aux difficultés qui pourraient surgir, surtout dans un district de 40,000 à 50,000 habitants. La police à cheval n'est pas simplement une institution militaire, mais elle exerce d'autres fonctions et remplit d'autres devoirs, tandis que les troupes régulières exercent des fonctions et remplissent des devoirs purement militaires.

Lors de mon séjour à Dawson, en octobre dernier, on crut avoir besoin des services tant de la police à cheval que des troupes régulières. Un incendie, le plus considérable, je crois, qu'il y ait eu à Dawson, éclata et menaça de consumer les magasins de la Compagnie de transport de l'Amérique du Nord, de la Compagnie commerciale de l'Alaska, et plusieurs autres grands bâtiments de provisions. Si l'incendie avait fait autant de ravages qu'on le pensait, une grande misère aurait régné à Dawson, car ces compagnies, étant des corps sans cœur, et ne cherchant que leurs intérêts, auraient demandé un prix très élevé pour leurs marchandises et auraient refusé de prêter l'aide qu'un sentiment d'humanité aurait conseillé de donner dans des circonstances ordinaires. Heureusement l'incendie fut arrêté, mais il survint un incident qui démontre, dans une faible mesure, qu'une petite chose pourrait causer des désordres et provoquer une émeute. Au moment où l'incendie faisait de grands ravages, la Compagnie commerciale de l'Alaska, nous dit-on,—nous n'avons pas, cependant, de renseignements positifs à ce sujet,—refusa de fournir des seaux aux troupes qui, arrivées sur les lieux, avaient formé un corps improvisé de pompiers.

Le commissaire Ogilvie fut obligé de dire à la compagnie que si elle n'ouvrait pas ses magasins pour permettre aux soldats de prendre ce dont ils avaient besoin pour éteindre le feu, il autoriserait ceux-ci à se servir eux-mêmes. Le gérant s'apercevant qu'il avait affaire à un homme déterminé, appuyé par notre détachement et la police à cheval, céda immédiatement et laissa prendre aux troupes ce dont elles avaient besoin.

Si la police et les soldats n'avaient pas été là, les agents de la compagnie auraient

défié la foule et auraient résisté à quelques hommes de la police à cheval. Des occasions semblables peuvent se présenter à tout moment. Mais, soit à cause de la présence de la force armée ou à cause du caractère naturellement paisible de ces gens, l'ordre le plus parfait ne cessa de régner. Je crois que, sans exagération, on peut attribuer le maintien des lois et du bon ordre à la présence de la police à cheval. Heureusement, il n'y eût aucune émeute, quoique tous les éléments d'une émeute fussent réunis.

La population de ce district augmentera nécessairement, et elle sera considérable dans le voisinage de Fort Selkirk. Mais, allant un peu plus loin, nous avons le district d'Atlin. Si j'en crois les rumeurs qui circulent, il y a beaucoup de mécontentement dans ce district, au sujet de la conduite des fonctionnaires, mais je ne sais si les accusations sont mieux fondées que celles que l'on formule dans le district du Yukon. Il y a beaucoup de gens qui se dirigent de ce côté. Cet endroit se trouvant à proximité du territoire américain, près de Skaguay, et étant beaucoup plus facile de se rendre là qu'au Yukon, on croit que la population augmentera très rapidement, et que les Américains viendront s'y établir en masse.

Les quelques hommes de la police à cheval qu'il y a sur la frontière à Bennett et près Tagish, seraient certainement incapables de supprimer un soulèvement s'il en éclatait un. A quelques milles de là, il y a un poste et les soldats sont à Fort Selkirk. Ces derniers, aidés par ceux que l'on pourrait y envoyer, pourraient réprimer un soulèvement insurrectionnel. Ce sont là des éventualités mais la chose est très possible. La nature humaine dans les camps miniers est la même qu'ailleurs. Il n'y a pas une grande différence entre un camp situé sur le Yukon, sur la crique Cripple, à Coolgardie ou ailleurs. Lorsque nous nous rappelons l'histoire des districts miniers des autres parties du monde, nous en concluons que le gouvernement est justifiable de maintenir au Yukon, un autre corps que la police à cheval.

J'ai déjà dit qu'il n'y avait rien de mieux que la police à cheval ; mais elle a d'autres devoirs qu'elle seule peut remplir efficacement et qu'elle remplit remarquablement bien. On devrait augmenter le nombre des membres de la police à cheval, ou maintenir au Yukon un certain nombre de réguliers. Il ne devrait y avoir aucun conflit entre la police à cheval et la milice. Je n'approuverais aucune loi qui, suivant moi, tendrait à subordonner la police à cheval à la milice ou à un autre corps. La police doit être indépendante et avoir plein pouvoir partout où elle se trouve. Il ne faut pas perdre cela de vue en étudiant le rôle des officiers de ces différents corps.

Les observations du major Walsh ne peuvent s'appliquer aux démarches que l'on a faites pour envoyer un détachement mili-

faire à Dawson ou au Yukon, lorsque les troupes ont été envoyées d'Ottawa. Lorsqu'il dit que leur présence là-bas ne semble pas nécessaire, il peut avoir raison. Mais, suivant l'argument du chef de l'opposition, la ville d'Ottawa pourrait, pour les mêmes raisons, congédier ses agents de police, parce qu'il n'y a pas lieu de craindre des désordres ici. C'est un compliment à la milice et à la police à cheval que de dire que leur présence ne semblait pas nécessaire au Yukon.

Je crois que s'il faut encourager et maintenir notre milice, il est tout aussi bien d'en entretenir une partie là-bas où ses services sont plus nécessaires que dans les vieilles provinces. Quant à l'instruction militaire, il me semble que les troupes peuvent plus facilement s'exercer et s'instruire au Yukon, qu'à l'école de Kingston ; je ne vois aucune objection valable à la conduite du ministre de la Milice et de la Défense et du gouvernement en cette matière ; car ayant envoyé ces troupes là-bas, il nous faut les mettre sérieusement à l'épreuve et ne pas trop nous hâter de les rappeler, car, selon moi, elles maintiennent la paix et le bon ordre qui règne dans cette région.

M. SPROULE : L'honorable préopinant a trouvé une admirable raison pour maintenir ces troupes au Yukon. Elles constituent un corps de pompiers. Si un certain incendie ayant éclaté——

M. MORRISON : Si l'honorable député veut me permettre de l'interrompre, je lui dirai que sans la présence des troupes et de la police à cheval, la ville de Dawson aurait été détruite de fond en comble, et l'honorable député peut se rendre compte de ce qu'aurait été un semblable désastre.

M. SPROULE : Pendant que l'honorable député nous racontait la terrible catastrophe qui aurait pu se produire, sans la présence de ces 70 hommes, je me demandais s'il était possible que le gouvernement, après avoir dépensé tant d'argent—des milliers et des milliers de dollars,—n'eût pas même songé à organiser là-bas un corps de pompiers.

M. MORRISON : Il y avait un corps de pompiers.

M. SPROULE : Mais il semble que le gouvernement n'a pas fait cela, et que la population a dû compter sur la milice pour improviser un corps de pompiers en cas de nécessité. Si l'honorable député ne peut pas nous donner une meilleure justification pour le cantonnement des troupes en cet endroit, il eût mieux valu pour lui et pour le parti qu'il s'efforce de défendre qu'il n'eût pas répondu du tout.

Mais ce qui m'a frappé comme dénotant le manque de sagesse de cette mesure, c'est le fait que le ministre de l'Intérieur ainsi que le premier ministre nous ont répété à maintes reprises que leur administration de cette région était si parfaite que la vie et la propriété y étaient en sûreté tout autant qu'à New-York ou à Londres. S'il en est ainsi, où était la nécessité d'y garder des troupes ?

Le ministre de la Milice et de la Défense a dit que lorsqu'on a proposé en cette Chambre de les envoyer, il n'y a pas eu d'opposition. Mais le gouvernement nous disait : Nous avons en notre possession des renseignements d'une nature confidentielle qui justifient la mesure que nous allons prendre. Ces hommes ont été envoyés au prix d'une dépense très considérable à même les fonds publics ; puis nous savons que tout s'est tranquillisé longtemps avant qu'ils eussent atteint cette région, et que depuis on n'a pas reçu la moindre nouvelle à l'effet que des désordres s'étaient produits parmi la population, et il n'y en a jamais eu. La population a été tranquille durant l'hiver, tout le printemps et tout l'été.

Cependant, les troupes sont retenues là et l'on nous dit que nous pouvons en retirer la moitié. L'honorable préopinant (M. Morrison) dit : " Vous voudriez que le gouvernement fît comme le célèbre général qui fit d'abord marcher ses troupes jusqu'au sommet d'une colline puis les fit redescendre. Naturellement, ce serait admettre qu'il n'y avait aucune nécessité de les envoyer là. C'était plus que l'honorable député ne pouvait franchement avouer ; et ayant commis l'erreur de les y envoyer, il faut qu'il commette l'erreur de les y garder. Je crois pouvoir déclarer en toute sûreté que si nous croyons tout ce que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous dit au sujet de cette région, de la tranquillité, du maintien de la loi et de l'ordre, etc., et du peu de besoin qu'il y avait même des services de la police à cheval, la seule conclusion à laquelle nous puissions en arriver, c'est qu'il était peu sage d'y envoyer la milice et que c'est une double erreur de l'y laisser, que c'est une dépense inutile des fonds publics pour chaque jour qu'elle y demeurera.

Il y a plus, cela tend à désorganiser l'effectif chez nous. Si nous en croyons ce que le général commandant a dit, et nous devons le croire, car c'est un homme très compétent, il lui est impossible de donner à notre organisation militaire le degré d'utilité qu'il devrait pouvoir lui donner, vu qu'une partie de l'effectif est dans cette région et qu'il ne reste plus chez nous qu'un petit nombre de soldats qu'il ne peut faire manœuvrer avec avantage. Si les services de ces militaires ne sont pas requis dans cette région, pourquoi ne pas les rappeler dans leurs foyers ?

Le ministre ne nous a donné aucune raison propre à justifier la dépense nécessitée pour leur entretien dans cette région. L'honorable député qui a pris sa défense dit en substance, que nous en avons besoin comme corps de pompiers. Le gouvernement n'a pas même pris les précautions ordinaires pour organiser un corps de pompiers quelconque, et il nous faut employer à ce service le personnel très dispendieux d'un ef-

fectif de milice. Le gouvernement pourrait organiser là un corps de pompiers, pour le dixième du coût de l'entretien de l'effectif de la milice.

M. DAVIN : J'ai écouté sans la moindre surprise le discours du ministre de la Milice et de la Défense, et le discours de l'honorable député qui l'a appuyé. Je n'ai pas été surpris, car je ne saurais me dissimuler que le gouvernement, dans tous les départements, en ce qui concerne le Yukon, a commis bévues sur bévues. Le ministre de l'Intérieur a commis des bévues et l'on ne doit pas être surpris du fait que le ministre de la Milice et de la Défense en a commis.

Or, qu'elle était la principale raison donnée par le ministre de l'Intérieur pour le chemin de fer du lac Teslin ? Ce n'était pas que nous aurions une route commerciale, mais que nous aurions une route militaire. Il disait qu'il serait absolument impossible de maintenir la paix et l'ordre dans cette région à moins de construire ce chemin de fer du lac Teslin. Nous nous rappelons que le ministre de la Justice a dit au Sénat que si celui-ci avait les renseignements dont lui, le ministre de la Justice, était nanti, faisant allusion à des renseignements qui faisaient pressentir la possibilité de désordres dans le Yukon, il n'oserait pas prendre la responsabilité de refuser d'adopter ce projet de loi.

La politique du gouvernement au Yukon a été une politique d'extravagante impéritie, et elle est maintenant une politique d'épouvantail. Vous ne savez pas quel danger nous menace, quels tumultes vont se produire à Dawson ! Tels étaient les arguments dont on se servait sur les banquettes ministérielles. Mais l'honorable député de la Colombie Anglaise qui a parlé en cette Chambre à l'appui du ministre de la Milice et de la Défense, donne une autre excuse pour avoir conduit là nos soldats et pour les y laisser : c'est que le gouvernement devrait mettre son établissement sur le pied de guerre au Yukon, afin qu'il puisse toujours être prêt à éteindre un incendie. Mais, c'est là le "reductio ad absurdum" d'une administration idiote.

Mais le ministre de l'Intérieur nous dit : Voyez les mineurs. Assurément, un homme de son expérience devrait savoir qu'il n'y a aucune analogie entre les mineurs et les employés d'un chemin de fer ou d'une manufacture. Chacun sait que l'histoire de l'exploration des mines dans chaque pays prouve que tout ce que demande la population minière, c'est la sécurité, et que lorsque celle-ci est assurée, le mineur est l'un des hommes les plus paisibles que l'on puisse voir. Il peut aller la nuit dans une buvette et y boire le fruit de son travail, mais la turbulence organisée dont parle le ministre de la Milice et de la Défense, n'est pas le fait du mineur.

Nous avons une population minière dans la Kootanie, et où est l'effectif militaire qui a maintenu cette population dans l'ordre le plus parfait ? Un homme de police. J'ai causé avec ces mineurs, j'ai causé avec des mineurs américains. Ils avaient leurs outils de mineurs, et je leur ai dit : Où est votre poignard ? Où est votre revolver ? On m'a répondu : Nous allons exploiter des mines sur le territoire anglais, nous avons exploité des mines sur le territoire anglais et nous en avons exploité sur le territoire américain. Aux Etats-Unis, nous portons des revolvers parce que notre gouvernement —ceux-ci étaient Américains—nous avons honte de le dire, ne protège pas le mineur dans ses droits comme le vôtre le protège.

M. McGREGOR : Maintenant, vous avez trouvé le diapason.

M. DAVIN : Le protège, non avec le fusil du soldat, mais par l'application stricte et équitable de la loi. Mais, je citerai une population plus turbulente que la population minière. Lorsque le Nord-Ouest a été ouvert à la colonisation, nous avions, dans les petites villes, une population tapageuse venue des Etats-Unis. Ces gens ont ouvert des buvettes, ils avaient leurs poignards et leurs revolvers. Ils croyaient qu'ils mèneraient chez nous le même genre de vie qu'ils avaient coutume de mener dans les Etats de l'ouest. Ils n'y sont pas restés trois jours, et l'on n'a pas eu besoin de déploiement militaire. Il a suffi qu'un homme de police allât leur dire : Que voulez-vous faire de ce revolver ? Où est votre permis ? Nous ne vous permettons pas de porter un revolver. Vous n'en avez nul besoin pour vous protéger ici, nous protégerons votre vie et votre propriété. Et cet élément turbulent est disparu, mais l'élément paisible a été bien aise de rester. L'exemple de la Kootanie nous montre jusqu'à quel point l'on peut maintenir la paix et le bon ordre dans un camp minier sans avoir là un régiment de soldats.

Mon honorable ami, le ministre de la Milice et de la Défense, a exposé la doctrine de la responsabilité de l'opposition et j'ignore où il a pris cette doctrine. Je ne crois pas qu'il puisse la trouver dans les discours des grands financiers de ce pays ou de l'Angleterre. L'honorable ministre parle comme si, lorsqu'un article passe en comité sans être combattu par l'opposition, celle-ci est aussi responsable que le gouvernement de cette dépense. Gladstone n'a jamais énoncé une pareille doctrine. Le gouvernement fait la proposition, mais vous ne pouvez supposer un seul instant, que, même toutes les choses étant égales d'ailleurs, la responsabilité de l'homme qui a pour devoir de critiquer est aussi grande que celle de l'homme qui fait la proposition, et qui, par la théorie de sa position, est en possession de tous les renseignements propres à le guider dans l'espèce.

Il y a plus, les conditions ne sont pas les mêmes. Les honorables ministres sont entourés d'une forte majorité, et lorsqu'ils proposent une mesure quelconque entraî-

nant une dépense d'argent, ils peuvent la faire adopter. Vous ne pouvez en aucune manière supposer que la même responsabilité existe chez ceux qui n'ont pas le pouvoir de faire triompher leurs opinions, au même degré qu'elle existerait si l'opposition, résolue à combattre jusqu'au bout, était capable de faire triompher ses vues. La responsabilité de l'opposition est importante, mais nul gouvernement ne peut adopter une ligne de conduite en désaccord avec la règle qui régit la responsabilité ministérielle. Nul gouvernement ne peut échapper à la réprobation publique, ni se mettre à l'abri des attaques de l'opposition, en disant : Lorsque nous avons proposé cela, vous ne vous y êtes pas opposé, et en conséquence, vous en êtes tout aussi responsable que nous le sommes.

Je crois que vous constaterez que M. Gladstone, lorsqu'il était dans l'opposition, a traité cette question dans un de ses discours. Il a répudié et qualifié de lâcheté la conduite d'un gouvernement qui, lorsque sa conduite est attaquée, se retourne et dit : Vous êtes aussi responsable que nous le sommes. Vous avez voté les fonds, ou bien, ce qui est plus probable, vous n'avez pas voté du tout : il n'y a pas eu de vote et vous avez laissé passer l'affaire. Je répudie cette doctrine. Elle n'est pas saine au point de vue parlementaire et elle est contraire à l'intérêt public. Il ne serait pas utile au peuple d'accepter cette doctrine.

Il est évident qu'une erreur a été commise et qu'une erreur encore plus grave aurait été commise malgré nous, grâce à cette théorie, au sujet du chemin de fer du lac Teslin, si le Sénat n'eût, par bonheur, rejeté la proposition. Or, nous savons, par le témoignage de réformistes éminents, d'après le témoignage du chef des réformistes dans les Territoires du Nord-Ouest, M. Bulyea, lequel m'a dit que les eaux dans lesquelles devaient naviguer les navires destinés à compléter le service de cette voie ferrée n'avait pas un pied de profondeur. On sait que cette politique était insensée, absurde et d'une extravagance ridicule ; néanmoins les honorables députés l'ont appuyée en invoquant le même genre d'arguments que celui qui est maintenant employé comme excuse pour envoyer au Yukon une armée de 200 hommes, lorsqu'on y avait précédemment envoyé un effectif suffisant de police. Je voudrais demander à l'honorable ministre si ma mémoire m'est fidèle et si le major Walsh n'était pas à Dawson, ou en route pour Dawson, assez longtemps avant l'envoi des troupes.

Sir CHARLES TUPPER : Plusieurs mois auparavant.

M. DAVIN : C'est cela, autant que je m'en souviens. Les honorables ministres prétendent que leur position est inattaquable. Avec cet homme qui a été vanté par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) comme un homme ayant l'expérience de la vie du Nord-Ouest, comme un homme idéal pour cette position, assurément on n'aurait pas dû envoyer ce corps de milice, ni encourir une aussi forte dépense avant d'avoir demandé au major Walsh quelle était son opinion, car du moment qu'il a exprimé son opinion, il a déclaré que c'était une folie d'envoyer des soldats dans cette région.

L'un des honorables députés de la Colombie Anglaise qui y est allé et qui a rendu son témoignage comme expert, nous dit que ces 200 hommes ont aidé à éteindre un incendie et à sortir quelques seaux. Nous ne pouvons guère accepter cela comme une excuse suffisante pour cette erreur. Quelle est la meilleure ligne de conduite à suivre en présence du rapport du major général, que mon honorable ami de la Colombie Anglaise (M. Morrison) a tout à fait mal interprété ? Le major général ne parle pas de l'instruction des 200 hommes au Yukon. Il parle du système d'instruction de tout l'effectif.

Maintenant qu'il est reconnu que l'on n'a pas besoin de ces 200 hommes, l'honorable ministre devrait dire : Il est reconnu qu'une erreur a été commise et nous allons faire revenir ces 200 hommes. A quoi sert cette politique de morcellement, tout simplement dans le but peu avouable d'éviter un aveu loyal de l'insuccès de la politique qui a été adoptée ? Un ministre de la Milice et de la Défense devrait être un homme franc et hardi, et j'insisterai auprès de l'honorable ministre puisqu'il sait que sa politique a échoué, puisqu'il sait que c'était là une extravagance inutile, pour qu'il rappelle ses troupes et qu'il épargne au peuple cette dépense inutile.

M. McGREGOR : C'est là une erreur.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. McGregor) qui fournit une espèce de refrain à ces discussions, ne partage pas mon opinion. Mon honorable ami ne s'accordera jamais avec moi à moins que je ne partage l'opinion du gouvernement. Sa position morale est celle de l'accord avec le gouvernement, de sorte que nous n'avons pas à nous occuper de ce qu'il dit à ce sujet.

M. McGREGOR : La rébellion de 1885 a coûté plusieurs millions de dollars qui auraient pu être épargnés s'il y eût eu quelques soldats dans le pays pour la réprimer.

M. DAVIN : Il y a à peu près autant d'analogie entre les Métis et l'état de choses qui a amené cette rébellion et les mineurs du Yukon et ce qui se passe dans cette région, qu'il peut y en avoir entre deux choses dissemblables. Se peut-il que mon honorable ami (M. McGregor) ait l'intention de dire que l'administration du Yukon soit actuellement d'une nature telle qu'elle puisse provoquer une rébellion ?

M. McGREGOR : L'administration est parfaite.

M. DAVIN : Si l'administration est parfaite, pourquoi y aurait-il rébellion ?

Sir CHARLES TUPPER : Avec la permission du comité, je désire dire quelque chose au sujet du Collège Militaire Royal. Je me suis très fortement opposé aux changements qui ont été faits relativement à ce collège, mais je puis répéter ici ce que j'ai eu l'occasion de déclarer à Kingston, il y a quelque temps que le Collège Militaire Royal du Canada est un monument altier à la mémoire d'un premier ministre du Canada, très compétent et très distingué, l'honorable Alexander Mackenzie, dont le nom sera longtemps lié à cette institution.

C'est un fait bien connu que l'honorable Alexander Mackenzie, lorsqu'il a fait adopter une loi au parlement pour fonder ce collège, a apporté beaucoup d'attention à la question et a eu la bonne fortune de s'assurer les services du major Hewitt, devenu plus tard, le général Hewitt, un soldat distingué, sous la direction duquel le collège s'est élevé à une haute position. Je crois que le major Hewitt a été commandant du Collège Militaire Royal pendant environ dix ans. On ne saurait fournir une meilleure preuve de la haute position occupée par le Collège Militaire Royal dans l'estime des autorités militaires les plus distinguées que le fait que le major général, sir Andrew Clarke, a dit dans un document officiel : Que le Collège Militaire Royal de Kingston, Canada, ne le cédait à aucune école militaire de l'univers, non seulement en ce qui concerne les matières qu'on y enseigne, mais encore quant aux aptitudes des hommes qu'il a formés.

Lorsque le major général sir A. Clarke, a écrit cela, il y avait environ soixante-dix gradués de Kingston dans l'armée anglaise, et je crois qu'il y en a maintenant au delà de quatre-vingts. Je ne suis pas de ceux qui regrettent de voir les gradués canadiens dans dans l'armée anglaise. Je crois que cela donne aux Canadiens l'occasion de montrer jusqu'à quelle haute position ils peuvent s'élever et que cela est aussi de nature à établir un lien entre le cœur de l'Empire et cette partie des possessions de Sa Majesté.

Le Collège Militaire Royal ayant atteint cette haute position en vertu du système organisé par l'honorable Alexander Mackenzie et le major Hewitt, ce n'est pas sans quelque appréhension que je constate un changement fait par le gouvernement actuel lorsqu'il est arrivé au pouvoir. Qu'il me soit permis de dire ici que l'un des changements faits par le gouvernement est admirable, la réduction du prix du cours. Je crois que l'ancien gouvernement a commis une erreur en augmentant considérablement le prix des études, ce qui a eu pour conséquence naturelle de réduire considérablement le nombre des élèves. Je crois que si le pays fait les dépenses d'entretenir un collège militaire, il est à désirer que le plus grand nombre possible d'aspirants puissent profiter des avantages offerts par cette institution.

Cependant, je considère qu'il est très malheureux que le gouvernement actuel ait réduit la durée du service requis pour se faire graduer de quatre ans à trois ans, parce que je crains que cela n'ait pour effet de faire baisser le niveau de l'éducation. Assurément, il doit être impossible d'accumuler dans un cours de trois ans, toutes les connaissances obtenues dans un cours de quatre ans, et il m'est difficile de croire que le cours de trois ans permettra aux étudiants du Collège Militaire Royal d'occuper à l'avenir des positions aussi élevées que par le passé dans l'armée anglaise.

Nous n'avons pas été surpris d'apprendre que plusieurs de ces gradués ont trouvé une mort glorieuse sur les champs de bataille dans diverses parties de l'univers, et qu'ils y ont fait preuve de la valeur que l'on pouvait attendre de la part des rejetons de la race anglo-saxonne dont le Canada est peuplé. Je ne bornerai pas mes remarques à la race anglo-saxonne, car au moment actuel, nous avons un exemple très illustre offert par l'un des gradués canadiens-français de ce collège, lequel commande l'attention des esprits les plus élevés de la Grande-Bretagne, grâce aux talents dont il a fait preuve. Lord Salisbury, le premier ministre actuel de l'Angleterre, a fait de grands éloges—pas trop grands, parce qu'ils étaient bien mérités—du major Girouard, pour le merveilleux talent dont ce brave soldat a fait preuve dans l'exécution de l'une des entreprises les plus importantes qui aient jamais été faites par l'armée anglaise, et à laquelle est dû en grande partie, le succès de lord Kitchener, dans la campagne d'Egypte. Les services rendus par le major Girouard, en assurant le transport prompt et rapide des troupes et des munitions de guerre au Soudan, par chemin de fer, reçoivent actuellement les plus grands éloges de la part des autorités militaires et du gouvernement de la Grande-Bretagne.

Je dis que nous nous réjouissons de savoir que les gradués du Collège Militaire Royal ont obtenu pareille distinction, et il nous fait plaisir aussi de savoir qu'une proportion considérable d'entre eux occupent actuellement des positions importantes dans leur pays natal, tant dans le génie civil que dans le service militaire. L'un des principaux buts du collège est de former des hommes aptes à relever notre propre effectif militaire canadien, et j'espère qu'à l'avenir, ce but sera atteint dans une mesure plus grande qu'il ne l'a jamais été dans le passé.

Maintenant, en ce qui concerne la réduction du cours du collège, j'espère que le gouvernement en surveillera avec soin les résultats. J'ai eu le plaisir de visiter récemment le Collège Militaire Royal et, autant que j'ai pu en juger, les exercices militaires et athlétiques, l'entourage et tout ce qui concerne cette institution ont mérité ma sincère admi-

ration. J'ai été enchanté d'y trouver les preuves de compétence et de vigueur que l'on remarquait de toutes parts. J'espère que le gouvernement surveillera avec soin l'effet produit par la réduction de la durée du cours.

Les gradués de cette année sont des hommes qui ont suivi un cours de quatre ans ; en conséquence, nous n'avons pas encore eu l'occasion de voir quelle espèce de gradués un cours de trois ans produira. Mais il y a deux points à considérer—l'un relatif à l'instruction militaire et l'autre relatif à cette éducation générale scientifique qui complètera virtuellement l'éducation de ceux qui étudieront au collège, en tant qu'il s'agit de notre pays, et qui n'iront pas dans l'armée anglaise.

Il est donc important que les gradués puissent sortir du collège bien renseignés en ce qui concerne la haute science du génie civil et militaire. Je tenais à attirer l'attention du gouvernement sur cette question afin de m'assurer si le Collège Militaire Royal va soutenir la haute réputation qu'il s'est faite avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, en substituant un cours de trois ans au cours de quatre ans. Je ne retiendrai pas le comité plus longtemps. Je remercie les honorables député de m'avoir permis d'intercaler ici ces quelques remarques, vu qu'il m'est impossible de rester ici beaucoup plus longtemps ce soir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Peut-être serait-il à propos de dire dès maintenant, les quelques mots que j'ai à dire. Tout le monde approuve le ton sur lequel l'honorable chef de l'opposition a critiqué l'administration actuelle du Collège Militaire Royal. J'admets volontiers que la critique qu'il a faite de la réduction de la durée du cours est digne de considération. Je dois admettre que lorsque ce changement m'a été proposé en premier lieu, j'étais enclin à adopter une opinion semblable à la sienne ; mais après avoir discuté à fond la question avec le colonel Kittson, lequel, l'honorable chef de l'opposition en conviendra avec moi, a fait preuve d'une grande compétence et de beaucoup de talents dans l'administration du collège——

Sir CHARLES TUPPER : Très bien, très bien.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Après avoir discuté la question avec lui, j'ai jugé que, dans les circonstances, il valait mieux tenter cette expérience. L'honorable chef de l'opposition dit qu'il a été fait certains changements qui modifient l'enseignement en ce qui concerne les matières en dehors de l'instruction purement militaire. En tant qu'il s'agit de l'instruction militaire, je ne crois pas que le collège ait souffert ou doive souffrir de ce changement. Mais en tant qu'il s'agit des sciences, des mathématiques et des autres matières enseignées dans les collèges chartés du Canada, je crois que l'on constatera que le cours n'est pas aussi complet qu'il l'était auparavant.

Mais je dois faire remarquer à l'honorable député que l'on a élevé l'âge auquel les étudiants peuvent être admis au collège. En justice pour le colonel Kittson, je dois dire que l'on avait en vue ce dernier changement lorsque l'on a effectué la modification dont je parle maintenant. Il y a plus : on avait songé à élever quelque peu le niveau de l'immatriculation de sorte que, comme résultat nous aurons, autant que possible dans tous les cas, à la fin des trois ans, un niveau de compétence égal à celui qui existait autrefois à la fin des quatre ans sous l'ancien système. Que le résultat soit tel que nous l'espérons, c'est ce que je ne saurais dire

M. HUGHES : L'honorable ministre sait-il comment les étudiants qui ont suivi le cours de trois ans ont figuré en comparaison avec ceux qui ont suivi un cours de quatre ans ? On me dit qu'ils les surpassent.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le commandant me dit que la comparaison est très favorable aux étudiants du cours de trois ans. Je puis dire au chef de l'opposition qu'en Angleterre, dans des écoles semblables, le cours est de deux ans, mais que l'enseignement y est presque exclusivement militaire. L'honorable député a parlé du caractère des jeunes gens qui sont sortis du collège. Ce collège a certainement fait honneur au pays, et comme l'a dit l'honorable député c'est un monument honorable à la sagesse de cet homme d'Etat qui l'a fondé, Alexander Mackenzie. Il a fait plus peut-être que tout autre chose pour renseigner la métropole sur le Canada et sur les qualités de notre jeunesse canadienne. Je crois que dans tout l'empire, cela a eu pour effet d'affermir considérablement la position du Canada.

L'honorable chef de l'opposition a nommé le major Girouard qui s'est si hautement distingué et dont le nom est maintenant connu dans tout l'Empire britannique. Il y en a beaucoup d'autres. De fait, il est surprenant qu'une si forte proportion des Canadiens sortis de ce collège qui ont pris du service en Angleterre se soient distingués comme ils l'ont fait. J'ai devant moi une liste de noms. Quelques-uns sont des noms bien connus : Straubenzie a été rappelé il y a quelque temps et est maintenant professeur au collège. L'autre jour, j'assistais aux exercices de la clôture du collège, et c'était un spectacle frappant et impressionnant que de remarquer que quatre sur les cinq instructeurs militaires du collège étaient des Canadiens et des gradués du collège. Twining en est un autre ; Stairs, un homme qui s'est distingué et qui a donné sa vie pour l'Empire ; Rabinson, de Toronto ; Campbell, Dobell, Mackay, Ridout, Carey et le lieutenant Joly de Lotbinière.

J'ai cru qu'il serait intéressant en discutant cet article de s'assurer où sont allés les jeunes gens que nous avons instruits à ce collège. L'honorable chef de l'opposition a dit que loin d'y voir une cause de regret, il y a lieu de se féliciter du fait qu'un si grand nombre des gradués de ce collège ont accepté des commissions dans l'armée impériale. Je partage en tous points cette opinion, d'autant plus que nous les voyons revenir, et j'espère que nous les verrons revenir en plus grand nombre à l'avenir, pour occuper des postes militaires permanents dans le Dominion.

J'ai ici une liste du nombre des gradués. Je constate que le 30 juin 1898, on a gradué au Collège Militaire Royal 261 élèves dont quatre-vingt-huit ont reçu des commissions dans le service impérial de Sa Majesté ; 21 ont des commissions dans l'effectif canadien permanent et la police à cheval du Nord-Ouest, 20 sont employés dans le service civil du Canada, 55 sont ingénieurs de chemins de fer, arpenteurs et architectes au Canada et 35 se livrent au commerce et à d'autres occupations au Canada. Quatre sont ingénieurs civils dans d'autres possessions britanniques, 12 sont ingénieurs civils aux Etats-Unis, 7 sont morts et l'occupation de 24 d'entre eux est inconnue. Il me semble qu'après tout ce qui a été dit à l'effet que nous instruisions des jeunes gens pour qu'ils quittent le pays, lorsque seulement 5 pour cent d'entre eux sont sortis de l'Empire britannique, l'argent dépensé pour ce collège n'a pas été gaspillé.

M. HUGHES : Le major Burgess, un gradué du Collège Militaire Royal, commande à Sydney, Australie.

Le MINISTRE DES FINANCES : La discussion a été jusqu'ici presque entièrement limitée à l'aspect militaire de la question. Sans entreprendre d'exposer un programme pour le gouvernement, je prétends que nous n'allons pas assez loin lorsqu'il s'agit de donner aux élèves du Collège Militaire leur part de patronage dans le service civil.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien, très bien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous devrions pouvoir imaginer un système quelconque en vertu duquel nous pourrions, d'année en année, utiliser dans les divers départements de notre service civil un certain nombre de jeunes gens possédant l'avantage de l'instruction reçue à ce collège. Dans les ministères des Chemins de fer et Canaux, des Travaux publics, de l'Intérieur et de la Marine et des Pêcheries, nous avons l'occasion d'employer des hommes de science et j'espère que nous pourrons imaginer quelque système de concours d'aptitudes grâce auquel, d'année en année, nous pourrons offrir à un certain nombre de jeunes gens du Collège Militaire l'avantage de pouvoir rester en ce pays et d'accepter des positions dans le service civil.

M. SPROULE : J'ai toujours pensé qu'il serait bon d'offrir le plus grand nombre d'emplois possible dans le service civil aux gradués du Collège Militaire, mais j'ai aussi pensé qu'il serait injuste de ne pas donner aux autres jeunes gens qui ont acquis leur instruction dans d'autres institutions, une chance égale pour être admis dans le service. Il y a quelques années nous avons adopté une loi pourvoyant aux examens pour l'admission au service civil, et les jeunes gens qui passent ces examens devraient aussi être traités avec considération ; mais tout en faisant cette remarque, je reconnais le fait que lorsque ces jeunes gens du Collège Militaire Royal ont fini leur éducation, nous devrions les garder dans le pays autant que possible sans leur donner un avantage sur les autres qui ont été instruits dans nos propres maisons d'éducation.

Je n'ai jamais eu d'objection sérieuse à ce que les jeunes gens du Collège Militaire Royal s'en aillent dans toute autre partie de l'empire, parce qu'ils pourront y acquérir des renseignements pratiques qu'ils ne pourraient acquérir en restant ici, et nul doute qu'en cas de besoin un grand nombre d'entre eux reviendraient. Tant que ces jeunes gens sont employés dans une des colonies de l'empire, ils donnent à celui-ci l'aide que nous sommes tenus de lui donner comme l'une des colonies de cette empire.

M. CLANCY : Je ne vois pas dans le rapport de l'auditeur général de tableau qui corresponde exactement à cet article.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Regardez à la page suivante de celle que vous suivez dans le budget, page 41.

M. SPROULE : J'ai demandé il y a quelque temps à l'honorable ministre comment cette augmentation était répartie, mais la réponse de l'honorable ministre a été interrompue.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La solde de l'état-major du quartier-général a été de $7,800 l'an dernier, et elle est de $13,800 cette année. En premier lieu, nous avons engagé un officier-chef d'artillerie au prix de $3,200. Cet officier a été nommé sur les pressantes instances de l'officier général commandant, pour un terme de dix-huit mois. Si le comité veut lire le rapport de l'officier général commandant, il remarquera qu'il s'exprime en termes très catégoriques au sujet de la condition de l'artillerie et de l'absolue nécessité d'avoir ici pendant quelque temps un officier impérial, au courant des progrès modernes.

Il voulait que nous l'eussions ici pendant trois ans, mais nous avons adopté un moyen terme en le faisant venir ici dix-huit mois. Je crois qu'il est probable qu'en cela, nous avons agi prudemment. L'autre nouvelle nomination est celle d'un directeur général

du personnel médical, dont j'ai parlé au début de mes remarques. Le traitement du directeur général, est de $2,800. Ces articles constituent l'augmentation.

M. HUGHES : Quel est le grade canadien du colonel Stone ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Lieutenant-colonel, je crois.

M. HUGHES : Il ne s'ent suit pas qu'il ait la préséance sur ceux qui ont le même rang ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne le crois pas. Je crois qu'il est major dans l'armée impériale. Je dois dire au sujet du directeur général du personnel médical que l'augmentation n'est pas en réalité ce qu'elle paraît être. Le colonel Nelson fait partie de l'effectif permanent depuis des années, de fait il était le doyen des officiers médicaux et il fait partie de l'effectif depuis longtemps. Il était avec la batterie à Québec et à Kingston et aussi au Collège Militaire Royal à Kingston. Toute sa solde et ses allocations s'élevaient, je crois, à $2,263, avant qu'il fut nommé, $100 par mois, je crois, et un logement et des allocations à Kingston. Il touchait $2,100 en argent. Il sera remplacé à Kingston par un officier médical à $2 par jour. De sorte que cette augmentation apparente de $2,800 n'est en réalité qu'un augmentation de $1,267.

M. PRIOR : Avant de passer à l'article suivant, je voudrais poser une question au sujet du colonel Stone. J'ai la plus grande confiance en l'officier général commandant. Je crois que le Canada doit se féliciter d'avoir été assez heureux pour obtenir ses services. Mais il me semble que quelques-uns de nos officiers d'artillerie qui ont suivi des cours en Angleterre pour apprendre tout ce qui concerne les nouveaux canons et qui avaient déjà une certaine expérience ici devraient être compétents à exercer cet emploi. Naturellement, si l'officier général commandant dit qu'ils ne le sont pas, je suppose que cela règle la question. Mais il semble curieux qu'aucun d'entre eux ne soit apte à remplir cette charge.

Une autre chose est la solde de l'état-major du district, qui, je crois, est l'un des articles qui composent le montant maintenant à l'étude. Je vois par le rapport de l'auditeur général que les officiers commandants des districts reçoivent une solde et des allocations différentes.

Il me semble qui si un officier est nommé à une position donnée, peu importe que ce soit au Manitoba, à Québec, dans la Colombie Anglaise ou dans l'Ontario, qu'il soit appelé à remplir les devoirs de cette position, le fait qu'il a 500 hommes ou 5,000 hommes sous ses ordres ne change rien à la chose—il a la même responsabilité.

Dans l'armée anglaise, si un officier atteint le grade de colonel dans n'importe quelle armée, il reçoit la même solde que tous les officiers du même rang. S'il devient major-général, il reçoit la même solde que les autres officiers de son rang. S'il devient sous-adjudant-général ou officier commandant un district, il reçoit une certaine solde. Pourquoi n'en serait-il pas de même au Canada ? Nous constatons qu'un officier dans un certain district reçoit $1,700 et $500 d'allocation, et qu'un autre officier, parce qu'il a plus de troupes sous ses ordres, reçoit $2,200 ou $2,300 et une allocation de $700 ou $800. Il me semble que cela est injuste et je crois qu'il devrait y avoir une réforme dans l'échelle de la solde.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En tant qu'il s'agit de la solde, elle est nécessairement uniforme.

M. PRIOR : Non.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je veux dire la solde proprement dite. En tant qu'il s'agit des allocations, il y a sans aucun doute une différence. Le colonel Lake, ex-intendant général a examiné la question avec beaucoup de soin durant la deuxième année où j'ai été en fonctions. Je regrette de ne pas avoir ici son exposé, mais je serais heureux de le montrer à mon honorable ami (M. Prior), s'il veut venir à mon bureau. Le colonel Lake a étudié la question avec soin, mettant à profit sa parfaite connaissance de toutes les exigences de l'effectif au Canada, et il a préparé un tableau que j'ai cru très équitable, dans lequel il a donné des allocations de divers montants aux officiers des différents endroits.

Par exemple, lorsque je suis entré en fonctions, j'ai constaté que l'officier commandant à Montréal avait une solde et des allocations de $1,700, tandis que les officiers qui occupaient une position analogue à Kingston et à Toronto, et à Québec, je crois, recevaient près de $3,000. Nous avons changé cela, mon honorable ami sera heureux de l'apprendre. Nous avons donné un logement à l'officier de Montréal, et je crois que nous y avons ajouté des allocations pour le combustible et l'éclairage, le tout s'élevant, dans tous les cas, à $500 en sus des $1,700.

De même à Halifax, l'officier ne recevait que $1,700, sans allocations d'aucune sorte. Je crois qu'on lui a donné $300. Nous avons tâché d'égaliser cela en vue des frais que l'officier aurait à faire à l'endroit où il exerce ses fonctions, et je crois que c'est là une règle juste. Nous ne gardons pas toujours le même officier au même endroit. Il ne faut pas oublier les responsabilités qui incombent à un officier, à Halifax, par exemple, où il y a une garnison, et où il reçoit tant de visites qu'il lui faut faire plus ou moins de frais de représentation.

M. PRIOR : L'officier de la Colombie Anglaise est sous ce rapport dans la même situation que celui d'Halifax.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que l'officier de la Colombie Anglaise a son logement ; celui d'Halifax n'a pas même cela.

M. HUGHES : La discussion très intéressante qui a eu lieu au sujet de ces estimations, ce soir, a été agréable pour chacun de nous. Or, la coutume du gouvernement actuel et de l'ancien gouvernement a été de hâter l'adoption des articles relatifs à la milice sans aucune discussion. Je ne crois pas que le ministre de la Milice et de la Défense désire, et les membres de cette Chambre ne désirent pas que ces articles soient adoptés sans que de nouvelles idées soient suggérées. Plusieurs d'entre nous ont des idées à suggérer, et, en conséquence, vu que l'heure est passablement avancée, et vu que la soirée s'est passée d'une manière agréable, je suggérerais respectueusement un ajournement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est magnifique, mais cela n'avance à rien Nous avons eu beaucoup de discussion intéressante, mais nous n'avons pas adopté un seul article. Je suggérerais que nous disposions de tous ces articles et que nous en réservions un, car jusqu'à présent nous n'avons fait que les passer en revue.

M. HUGHES : Je consens à ce que ces articles soient adoptés en en réservant un, avec l'entente que tous les autres pourront être discutés en tout autre temps.

M. WALLACE : Le ministre propose que nous adoptions tous les item ce soir à l'exception d'un seul. Mais, assurément, avec des articles aussi importants que ceux-ci, avec l'énorme augmentation et avec toutes les explications qui semblent nécessaires——

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pourrions siéger encore une heure.

M. WALLACE : En ce qui me concerne, je n'y vois pas d'inconvénient, mais il y a d'autres honorables députés qui doivent assister à leurs comités dans la matinée. La règle a été qu'à minuit et demie la séance doit être levée.

M. BRITTON : J'ai quelques remarques à faire et je crois qu'il serait à propos d'adopter tous les articles, à l'exception d'un seul, sur lequel nous aurions l'occasion de parler une autre fois.

M. SPROULE : On nous demande ce soir de règler des articles représentant des millions, de laisser de côté un article et puis d'essayer de passer à la hâte tous les autres en revue lorsque cet article reviendra sur le tapis. Il est tout à fait déraisonnable de proposer de voter autant d'argent lorsque tant d'articles exigent des explications.

M. HUGHES : Je suis parfaitement convaincu qu'il n'y aura pas la moindre perte de temps, car la même discussion se continuera. La coutume de tous les gouvernements a été de hâter l'adoption des estimations de la milice, mais à mon avis, elles sont tout aussi importantes qu'aucune des autres estimations.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami sait qu'en ce qui me concerne, je désire que la discussion soit complète. La discussion, ce soir, a été instructive et utile. Je n'ai nul désir de hâter l'adoption des estimations, mais il m'a semblé que nous pourrions adopter quelques-unes de ces estimations, et comme nous avons discuté toute la question de la milice sur le premier item, nous pourrions en adopter quelques-uns avec l'entente que toute la question sera discutée sur chaque branche de la milice sur un des item qui sera réservé.

M. CLANCY : L'honorable ministre est un ancien membre de cette Chambre, et je crois que son expérience du passé lui a démontré que lorsqu'on adopte tous les item à l'exception d'un seul cela veut dire qu'il n'y a pas de discussion sur le reste. Telle a été la pratique suivie en cette Chambre. Je ne crois pas que l'on ait passé plus de temps qu'il n'était nécessaire pour discuter ces questions. Nous avons ici d'énormes augmentations qui ont besoin d'explications. Je crois que la manière dont les estimations de la milice ont été adoptées dans le passé ne fait pas honneur à l'opposition. Je ne suis pas du tout renseigné au sujet d'un grand nombre de ces augmentations, et je crois que le comité devrait être mis en possesion de tous les renseignements de nature à lui permettre de juger des raisons pour lesquelles on nous demande de les approuver.

M. TAYLOR : Il a été entendu, l'autre soir, lorsqu'il s'agissait de l'adoption des estimations supplémentaires, que lorsque nous examinerions ces item, le ministre de la Milice et de la Défense nous donnerait des explications au sujet du transport payé pour les approvisionnements du Yukon. Or, nous aimerions à avoir ces renseignements ce soir avant que les estimations soient de nouveau examinées. Je crois que nous pourrions adopter les articles 104 et 105, puis nous pourrions raisonnablement demander au ministre d'ajourner.

M. McMULLEN : Je crois que les honorables membres de la gauche sont un peu injustes. Le chef de l'opposition, avant de s'en aller, a demandé le privilège de discuter tous ces articles. Il les a passés en revue l'un après l'autre et il a donné pour raison de cet examen qu'à son âge avancé il ne considérait pas qu'on dût lui demander de rester jusqu'à une heure avancée de la nuit.

M. SPROULE : Non, ce n'est pas cela. L'honorable chef de l'opposition a demandé que l'on s'occupât du crédit du Collège Militaire et qu'une discussion générale fut per-

mise. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a accédé à sa demande à l'effet qu'une discussion générale eut lieu sur la politique du gouvernement relativement à la milice. Après la discussion, l'honorabe chef de l'opposition est parti sous l'impression que ces item seraient adoptés. Après avoir discuté ces articles durant trois heures environ sans en adopter un seul, suggérer, comme l'honorable député d'York-est (M. Wallace) vient de le faire, que le comité lève sa séance sans avoir rien fait, c'est faire une proposition que je ne veux pas croire sincère. Je crois que la proposition faite par l'honorable ministre que tous les articles soient adoptés à l'exception d'un seul qui serait réservé avec l'entente que chaque item serait ouvert à la discussion plus tard est une proposition raisonnable.

M. HUGHES : Quel sens commun y a-t-il dans une pareille déclaration ? Si nous discutons tous ces item, nous n'épargnons aucun temps en les adoptant et en en réservant un. Cela aura tout simplement pour effet d'exciter un peu d'animosité et je suis convaincu que la meilleure manière serait d'adopter la proposition du député d'York-ouest.

M. McMULLEN : Va pour l'animosité ; commençons maintenant. La générosité du ministre reçoit le traitement qu'elle mérite de la part de l'opposition. Il a été trop généreux ce soir. Il a permis aux honorables députés de discuter chaque item, et parce qu'il leur a permis d'errer à travers toute la liste, voilà que l'on propose de lever la séance du comité sans avoir adopté un seul item. Va pour l'animosité ; nous sommes à notre poste.

M. HUGHES : Parce que l'honorable chef de l'opposition a discuté ces item, ce n'est pas une raison pour que les autres membres de l'opposition ne puissent pas les discuter.

M. McMULLEN : Vous n'admettez pas que vous êtes dirigés par l'honorable chef de l'opposition.

M. HUGHES : Il faut que l'honorable député soit sorti ce soir ou qu'il attende une place de sénateur ou quelque chose dans ce genre. Car on n'a discuté qu'un ou deux de ces item et il demande au comité d'adopter tous les item sans discussion aucune.

M. SPROULE : Je suis surpris que l'honorable député (M. McMullen) se soit levé et ait fait la déclaration absolument téméraire qu'il a faite, puisqu'il était présent et qu'il a entendu la discussion qui a eu lieu. Assurément, il ne peut ignorer que quelques-uns seulement de ces item ont été effleurés.

Les propriétés militaires et les champs de tir, les munitions de guerre et autres approvisionnements, les vêtements et autres objets nécessaires, les provisions et fournitures, le transport et le fret, les subventions aux associations de tir, les dépenses diverses et casuelles, la cartoucherie de l'Etat, les défenses d'Esquimalt, les monuments pour les champs de bataille n'ont pas été abordés. Les item de la solde et des allocations, salaires et gages, employés civils et exercices annuels ont été mentionnés incidemment au cours de la discussion. Cela étant, pourquoi l'honorable député de Wellington-nord fait-il une semblable déclaration ?

M. McMULLEN : Asseyez-vous, et je vous le dirai.

M. SPROULE : J'ai posé la question aux honorables députés qui étaient en cette Chambre et qui ont écouté la discussion. A mon avis, il n'y a rien qui la justifie ; cela n'est pas loyal, car enfin on ne peut supposer que sur la discussion qui a eu lieu sur un, deux ou trois item, nous allons permettre l'adoption d'item entraînant une dépense de près $2,000,000, vu surtout que tous les renseignements qui ont été fournis à la Chambre l'ont été depuis deux ou trois heures. L'opposition ne ferait pas son devoir, et nul honorable député ne le sait mieux que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), car je l'ai vu gaspiller cinq heures de temps au sujet d'un crédit de $300,000 au lieu de $2,000,000.

Quant à l'opportunité d'ajourner, il me semble que cela ne fait pas beaucoup de différence que nous réservions un item ou que nous adoptions les autres, ou que nous adoptions un item et que nous réservions le reste. J'ai toujours remarqué que le gouvernement, et cela est excusable chez un gouvernement, désire faire adopter ses estimations avec le moins de discussion possible. Il est toujours prêt à réserver un item et à promettre une discussion générale plus tard, mais il le fait dans l'espoir que l'on n'atteindra pas cette discussion avant que la session soit avancée et que les députés soient désireux de retourner dans leurs foyers.

Lorsque nous réservons un item, il est probable que les autres ne seront pas examinés avec autant de soin que si on les examinait item par item, dans leur ordre régulier. Le désir des gouvernements est que la discussion sur un item réservé, ait lieu le plus tard possible durant la session. Cela peut être désirable à leur point de vue, mais cela n'est pas désirable au point de vue de l'opposition. L'opposition désire avoir l'occasion de discuter ces articles le plus tôt possible, et dans leur ordre régulier, et en cela elle ne fait que son devoir.

M. McMULLEN : M. le Président, je demande l'application du règlement. Je veux savoir quel est l'item maintenant devant le comité, et si l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) agit régulièrement en discutant tous les item sur la liste.

M. SPROULE : Je suppose qu'il est régulier de parler sur la question d'irrégularité.

M. McMULLEN : Je prétends que l'honorable député n'est pas dans l'ordre, parce que nous discutons les premiers item, et qu'il

est en train de discuter tous les item qui figurent sur la liste.

M. SPROULE : Je suis dans l'ordre en discutant le point d'ordre. Ce faisant, je répondais à ce qu'a dit l'honorable député de Wellington-nord, savoir : que le chef de l'opposition avait discuté tous ces item, et que nous voulons les repasser encore. Jusqu'à présent, nous n'avons pas été restreints à un seul item, et quand, sur la question d'ajournement, l'honorable député de Wellington-nord a parlé comme il l'a fait, ne suis-je pas dans l'ordre en rappelant ce qu'il a dit, et en donnant les raisons pourquoi je pense qu'il est temps de lever la séance ?

M. WALLACE : En discutant le point qu'a soulevé l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), nous sommes presque tentés d'analyser les motifs qu'il avait de le soulever. D'où vient donc ce jeune et tendre zèle ? Il est vrai qu'en bien des occasions, le zèle de l'honorable député s'est manifesté, mais il a été d'un caractère intermittent, tantôt bouillant, tantôt au-dessous de zéro.

M. Le PRESIDENT : L'honorable député (M. Wallace) doit se rappeler qu'il est à discuter le point d'ordre ; il ne s'en tient pas à cela.

M. WALLACE : Si j'ai fait une digression, M. le Président, je vous remercie bien de me l'avoir fait remarquer. Je parlais du point d'ordre et des procédés de l'honorable député qui l'a soulevé. Pourquoi tout ce jeune et tendre zèle ? Y aurait-il à l'horizon quelque fauteuil de sénateur ?

M. LE PRESIDENT : L'item que l'on discute, c'est l'item 104. Quelques honorables députés ont proposé l'ajournement de la séance du comité ; on a discuté cette proposition, mais sans résultat. Je demande aux membres du comité de poursuivre la discussion de l'item.

M. SPROULE : Il m'a semblé qu'on discutait la question d'ajournement.

M. LE PRESIDENT : Il n'y a pas de motion devant le fauteuil, et comme on ne s'est pas occupé de la proposition faite par quelques membres du comité, il vaudrait mieux poursuivre la discussion de l'item.

M. SPROULE : Nous devrions avoir des renseignements au sujet de l'augmentation de ce premier item et ajourner ensuite la séance.

M. TAYLOR : Je voudrais que le ministre exécutât la promesse qu'il a faite l'autre soir de fournir des renseignements au sujet de ce qu'a coûté le transport des fournitures du Yukon qu'on s'est procurées de MM. Bate et Cie. Cette question est devant la Chambre ce soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en est parlé dans l'item 5.

M. TAYLOR: D'après le ministre tout est parfait sur tous les item.

M. WALLACE : On nous a promis des renseignements sur les dépenses passées, et nous devrions les avoir tous, avant de permettre une seule dépense nouvelle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était certainement entendu que lorsque nous arriverions à un item de ce genre dans le budget principal, les renseignements voulus seraient fournis. Il y a ici un item pour approvisionnements, et le ministre peut donner sur ce point tous les renseignements qu'il a. Nous n'avons pas compris que dès que nous en arriverions au budget de la milice, nous fournirions les renseignements.

M. WALLACE : Il nous faut tous les renseignements au sujet de l'année dernière, avant que nous adoptions un seul de ces item.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai promis de donner tous les renseignements sur le budget principal, et je suis prêt à les donner dès que nous en serons rendus à l'item qui se trouve un peu plus loin et auquel ils se rapportent.

M. SPROULE : Je me souviens que le ministre de la Milice et de la Défense——

M. LE PRESIDENT : Ce n'est pas là la manière de discuter la question.

M. WALLACE : Je crois que oui.

M. LE PRESIDENT : Je demande pardon à l'honorable député. L'honorable député (M. Sproule) revient sur un débat passé, et comme il semble y avoir à ce sujet un malentendu, ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de discuter l'item actuellement soumis à notre considération.

M. SPROULE : Voulez-vous établir comme règle que nous ne pouvons revenir sur un débat passé, au sujet d'une question de budget comme celle-ci ?

M. LE PRESIDENT : Il me semble y avoir dans le buget principal un item qui a rapport aux renseignements que demande l'honorable député, et je pense qu'il serait préférable d'attendre.

M. SPROULE : Telle peut être votre opinion, mais je demande une décision finale sur ce point, car si vous rendez une décision dans ce sens, ce sera la plus extraordinaire dont j'aie jamais entendu parler en cette Chambre.

M. LE PRESIDENT : J'ai peut-être accordé trop de latitude jusqu'à présent, mais je pensais qu'il était entendu dans le comité, que nous discuterions le budget de la milice d'une manière générale. Il me semble, maintenant, que le comité est d'opinion qu'il faudrait limiter la discussion à l'item 104, et je demande à l'honorable député M. Sproule, de la limiter à cet item-là.

M. SPROULE : Veuillez me permettre de mentionner certains faits qui ont eu lieu en cette Chambre. On nous demande de laisser adopter le budget supplémentaire pour raison d'urgence, en alléguant que lorsque nous serons arrivés à l'étude du budget principal, on nous fournira les renseignements voulus.

M. LE PRESIDENT : A l'ordre ?

M. WALLACE : Il est dans l'ordre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A l'ordre !

M. WALLACE : Est-ce que c'est le directeur général des Postes qui préside aux délibérations de cette Chambre ?

M. LE PRESIDENT : A l'ordre !

M. WALLACE : Le président ne devrait pas permettre au directeur général des Postes.—

M. LE PRESIDENT : A l'ordre ! Je suppose que l'honorable député (M. Wallace), n'a pas l'intention d'enfreindre les règlements de la Chambre ?

M. WALLACE : Je n'enfreins aucun règlement.

M. LE PRESIDENT : A l'ordre ! L'honorable député (M. Wallace), doit savoir que lorsque le président rend une décision, personne n'a le droit de l'interrompre. Il y a eu un malentendu au sujet de ce qui est arrivé il y a quelques jours, et ce qu'il y a de plus sûr pour nous, c'est de nous limiter à l'item qui est maintenant soumis à la discussion.

M. SPROULE : Si telle est votre décision, je vais être obligé de proposer que vous quittiez le fauteuil. Si l'on fait si peu de cas de la parole d'un ministre en cette Chambre, je ne veux pas qu'elle ait pour effet de me lier pour l'avenir. Il était parfaitement entendu que nous pourrions discuter ce sujet quand nous en serions arrivés à ce budget.

M. LE PRESIDENT : Je n'ai rien à dire sur ce point.

M. SPROULE : Nous avons adopté le budget supplémentaire non pas par prudence, mais sur la parole qu'a solennellement donnée le ministre, et avant d'aller plus loin, nous devrions régler ce point-là. Si l'on nous empêche de discuter ces item que nous avons adoptés par déférence et sur la promesse solennelle du ministre, que lorsque nous en serions arrivés à un certain point, nous pourrions les reconsidérer à loisir, nous voulons le savoir, et nous discuterons ces item à notre manière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas là d'abus de confiance. Il a été parfaitement entendu, quand on a adopté ces item, que les renseignements seraient fournis plus tard, et que l'on aurait pleinement occasion de discuter le point à propos du budget principal, mais on a tort de prétendre que le ministre était tenu de fournir les renseignements sur un item particulier du budget principal. Je voulais que nous ne fussions pas trop sévères dans notre résolution de limiter la discussion à un item particulier, mais les honorables députés de la gauche l'entendant autrement, nous ne sommes pas préparés à aller au-delà du premier item. Il n'y a certainement pas eu d'abus de confiance. Nous fournirons aux honorables députés tous les renseignements que nous leur avons promis, et ce, de manière à ce qu'ils correspondent à chaque item du budget.

M. SPROULE : Je ne savais pas qu'il devait en être ainsi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle différence y a-t-il ?

M. SPROULE : Il y a cette différence que nous reconnaissons les droits de l'opposition, et qu'en vertu de la décision du Président, nous pouvons seulement discuter l'item qui est actuellement soumis à la considération du comité.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a, dans ce budget qui nous est soumis, un item correspondant à chacun de ceux que nous avons discutés dans le budget supplémentaire. Lorsqu'on était en train d'adopter ce dernier budget, j'ai promis que, advenant le tour du budget principal, je serais prêt à donner tous les renseignements que je pourrais contrôler—au sujet du bon et véritable item, comme de raison—je suis prêt, mais il me semblerait illogique de donner ces renseignements lorsque nous en arriverions à l'item auquel il se rapporte savoir : l'item qui a trait aux approvisionnements.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a promis de faire cet exposé, non seulement quand viendra le tour du budget principal, mais le lundi et le mardi qui ont suivi la discussion du 30 juin, abstraction faite de la question du budget. Mon honorable ami de Victoria, C.A., (M. Earle), a objecté à l'adoption de l'item, mais le ministre a demandé le vote en disant qu'il voulait qu'il eût lieu le 30 juin. Voici ce qu'il a dit :

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Si les honorables députés veulent bien me le permettre, aussitôt que possible, lundi ou mardi, je ferai à la Chambre un exposé de tout ce qui se rapporte à cette question.

C'est ce qu'on lit à la page 6530 des "Débats." Si M. Bate et fils ont payé le fret jusqu'à Victoria, c'était pour rectifier son exposé de l'an dernier, et quand l'honorable député de Victoria a produit les factures, démontrant qu'il devait être payé $2,000 de fret à M. Bate et fils, le ministre a dit que c'était la première fois qu'il entendait parler de cette affaire, qu'il en communiquerait avec M. Bate, et que lundi ou mardi, il expliquerait à la Chambre ce qui en était. Voilà ce qu'il a dit, et nous voulons qu'il s'exécute. Nous voici rendus au budget

principal, et il nous a promis qu'à cette occasion, nous épuiserions toute la question du Yukon ; il ne s'est pas agi du tout de savoir si nous en viendrions à un item correspondant, car il n'y a pas d'item, dans ce budget, pour le Yukon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'un seul député en cette Chambre se soit attendu à ce que nous fournirions des renseignements autrement qu'en comité des subsides, et qu'à l'occasion de l'item voulu pour la milice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A-t-on jamais entendu dire que l'opposition ait fait la loi dans la Chambre ?

M. TAYLOR : L'opposition en cette Chambre va faire tenir au gouvernement ses promesses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh bien ! allez-y.

M. TAYLOR : Nous voulons savoir s'il est vrai que le gouvernement ne fait aucun cas de sa parole, parole qu'il nous a donnée aussi solennellement que possible. Le ministre n'a pas dit que nous serions réunis en comité des subsides, mais que lundi ou mardi, il expliquerait à la Chambre comment la chose s'est faite. M. Bate et fils ont détourné, à cette occasion, la jolie somme de $2,000, et nous voulons, à ce sujet, des explications. J'ai ici l'état que j'ai demandé au comité des comptes publics, et quand nous aurons eu l'explication en question, je veux m'enquérir des prix.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que c'est l'honorable député de Victoria (M. Earle) qui a soulevé cette question et qui y est le plus directement intéressé, et s'il exprimait le désir qu'on la traitât en même temps que cet item, je crois que cela pourrait se faire, mais s'il préfère que l'explication en soit donnée dès à présent, cela se peut également, attendu qu'il y est le plus intéressé.

M. EARLE : Je tiens à dire, dès à présent, que la question est celle-ci : J'ai fortement objecté à l'adoption de l'item, et le ministre des Finances s'est levé et a demandé qu'on l'adoptât, vu l'importance qu'il y avait à ce qu'on adoptât le budget supplémentaire, puis le ministre de la Milice et de la Défense a déclaré que si cela se faisait, il obtiendrait, dès le matin, les renseignements voulus, et qu'aussitôt que possible, le lundi ou le mardi suivant, il nous les communiquerait. Quoi qu'il en soit, cela ne s'est pas fait, et je croyais que dès que nous en serions arrivés au budget de la milice, nous recevrions tout d'abord ces renseignements, qu'il n'avait pu nous fournir quand nous avons permis l'adoption de l'item. C'est pourquoi je pense qu'il faudrait donner tout de suite ces renseignements.

M. BORDEN (King).

Le MINISTRE DES FINANCES : La page ?

M. EARLE : 6355.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Vu la modération de mon honorable ami, et vu qu'il n'a pas recours aux menaces et aux accusations, je vais, à l'instant, me rendre à son désir. Si je n'ai pas fourni plus tôt ces renseignements, c'est que nous n'avons pas pris le budget en considération dans le temps que je le prévoyais quand j'ai fait cette promesse, et je n'ai pas eu, avant ce soir, l'occasion de fournir cette explication. Dès le premier item, l'honorable chef de l'opposition m'a demandé de définir la politique générale du gouvernement, et depuis lors, on a employé chaque instant à répondre aux diverses demandes de renseignements que nous a adressées l'opposition. Quand il s'est agi pour la dernière fois, de cet item, on a prétendu que les marchandises devaient être délivrées à la côte sans redevance, et un minuscule gentleman s'est sérieusement offusqué d'une note de 50 cents pour marquage. Il est vrai que l'an dernier, quand on a discuté la question des approvisionnements à accorder au Yukon, j'ai dit que les marchandises devaient être délivrées à la côte sans que nous eussions à payer de fret, mais j'ai dit également, à un autre point du débat, qu'il y en avait de 40 à 50 tonnes pour lesquelles nous aurions du fret à payer.

De fait, il y a environ deux-tiers de tous les approvisionnements que nous avons achetés, qui nous ont été délivrés à la côte, sans que nous eussions de fret à payer, et nous n'en avons payé que pour un tiers. Comme l'indique le mémoire, il était d'abord entendu que nous ne paierions rien, mais il s'est ensuite produit des exceptions d'après un arrangement intervenu entre MM. Bate et fils et le quartier-maître général, MM. Bate et fils ayant soumissionné pour fournir certains approvisionnements délivrables à Ottawa. Mais on a délivré " franco," à la côte, la plus grande partie de la viande, de la farine et de l'huile. J'ai pris la peine de m'enquérir si le pays y avait perdu, et j'ai trouvé que les prix s'équilibraient avec ceux de la côte, que Bate et fils nous avaient livrés ici, pour 400,000 livres de marchandises et qu'il n'y en avait que 189,124 pour lesquelles nous avions payé du fret. Nous avions convenu de ne pas payer plus de $20 par tonne. MM. Bate et fils ont payé le fret, et se sont fait rembourser par le gouvernement et il y avait 11,586 livres ou 5¼ tonnes de ces marchandises qui appartenaient au département et que M. Bate et fils ont transportées dans les wagons que le reste des marchandises ne suffisaient pas à remplir. Ainsi, le fret que nous leur avons payé en vérité pour leurs marchandises, était de $1.984. J'ai l'état du prix des marchandises, c'est-à-dire de la viande, de la farine et de l'huile, et l'honorable député de Victoria, lui-même, admettra qu'il est moins élevé ou qu'il ne l'est pas

plus que celui des mêmes marchandises qui se vendent à la côte. Il ne reste donc plus à savoir que ceci : les marchandises délivrées à Ottawa, et pour lesquelles le gouvernement a payé du fret valaient-elles autant, déduction faite de ce fret, que des marchandises de même sorte qu'on eût achetées à la côte ? Ainsi nous avons payé les biscuits 5½ cents la livre ; déduction faite de l'empaquetage et du fret, revenant chacun à 1 cent la livre, nous avons le prix des biscuits à la côte, savoir : 3½ cents la livre.

M. EARLE : Où avez-vous pris cette réduction à 3½ cents ? Ils coûtent 5½ cents et vous payez le fret en plus. Tout ce que vous avez à faire, c'est de jeter un regard sur le rapport de l'auditeur général, où vous trouverez le prix des mêmes marchandises qu'on a fournies à la police à cheval du Yukon. Prenez, par exemple, le bœuf salé ; il n'y en a que des boîtes de 2 livres à la côte, et on les a payés $2.75 ; des boîtes de 41 livres coûteraient moins en proportion, parce qu'on les fabrique à meilleur marché, et ils coûtent le double des boîtes de 2 livres. Mais vous avez payé 6.22 ; il y a donc de $600 à $700 de différence entre ce qui a été payé aux Bate, et ce qui a été payé à Victoria.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quelle est la qualité ?

M. EARLE : C'est du bœuf d'Armour et de Libby. Il n'y a pas de différence dans la qualité. Dans toute la liste, il y a à peine un article qui coûte moins qu'à la côte, et à tout cela, il faut ajouter le fret. Pour se justifier d'avoir acheté ces marchandises ici, plutôt qu'à la côte, quand on a discuté cette question, l'honorable ministre a prétendu qu'on payait moins cher ici, et que ces marchandises devaient nous être délivrées à la côte ; mais peu importe ce qu'on a dit, le pays a payé pour environ $3,000 de fret, de frais d'empaquetage, etc.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Peut-être l'honorable député me permettra-t-il d'achever mon exposé. J'ai ici une liste des prix qu'on a payés aux MM. Bate et à la côte pour des marchandises destinées à la police à cheval du Nord-Ouest. Par exemple, on a payé le thé, ici, 23⅜ cents la livre, et à la côte, 23¾ cents et cependant, ce dernier n'était pas tout à fait aussi bon que l'autre, à ce qu'on me dit :

	Ottawa.	Vancouver.
	cts.	cts.
Pêches	8·58	9
	9·33	10½
Sucre (granulé)	4½	5¼
Lard fumé	9	10
	10½	13¾
Farine	5·65	5·85
	6·10	6·50

Voici les prix de la farine délivrée à la côte :

Avoine roulée	2 7/16	3¾
Saindoux	8¼	9½
		10
Café	18	25
		30
Riz	3·63	4½
		5¼
Bœuf salé (moins les droits)	10¾	11⅝

Le prix des marchandises délivrées à la côte, est justement conforme à celui que demandaient les marchands de la côte.

M. PRIOR : Déduction faite des droits ?

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

M. WALLACE : Quel était le fret ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'y a pas à en tenir compte, les marchandises étaient délivrées franco. Le bœuf, la farine et l'huile, on a délivré tout cela à la côte, sans fret.

M. WALLACE : Pas le bœuf, ni la farine, car pour cela, on a payé du fret.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, il n'y a pas eu de fret de demandé, ni de payé.

M. WALLACE : Eh bien ! l'honorable ministre——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On n'a pas demandé de fret pour ces marchandises ; je contredis carrément l'honorable député (M. Wallace.)

Pommes de terre séchées	15½	12½
		25
Oignons séchés	30	45
		55
Poudre à patisseries	13¾	40
		75
Raisin de Corinthe	9	6½

Ce raisin qu'on a acheté ici était de qualité particulière ; il se vend beaucoup moins cher là-bas, en général, mais nous devons dire que nous avons cru devoir le payer plus cher parce que le fret était élevé, et que nous voulions des marchandises saines, et qui nous seraient de la plus grande valeur possible, eu égard au fret et aux dépenses.

Biscuits	5½	6¼
		8

Voilà la comparaison qui s'est faite avec le plus grand soin, avec le concours des MM. Bate et des fonctionnaires de mon département. Je voudrais appliquer le principe énoncé par les honorable députés de la gauche par rapport au fret. Prenons par exemple l'item des pois. Nous avons payé les pois 1⅓ cents et le fret pour iceux, 1 cent, ce qui équivaut à un ⅓ de cent la livre pour les pois achetés à la côte. Nous avons payé le sel de soude 1 cent. Prenez le transport à un cent par onze livres et le prix sur le littoral ne serait rien. Pour le sel, nous avons

payé un cent par livre, de sorte que le prix sur le littoral n'aurait rien été non plus. Pour le sucre, nous avons payé quatre cents et demi ; allouez un cent pour le transport et le prix que nous aurions payé sur le littoral aurait été de trois cents et demi.

M. TAYLOR : Vous avez payé le transport là-dessus.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai donné à l'honorable député une liste sur laquelle j'ai préparé les prix ça et là, et entre ces prix il y a suffisamment pour payer le transport. Je l'examine tout simplement à un autre point de vue et je déduis le transport du prix payé, afin d'indiquer quel serait le prix sur le littoral, sur cette base, afin d'amener le prix des honorables membres de la gauche à ce qu'on appelle "reductio ad absurdum."

M. PRIOR : Achetés à Vancouver ou à Victoria ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Je me suis procuré les prix au bureau de M. White. Nous avons payé pour l'avoine roulée 2 7-16. Retranchez un cent pour le transport et vous avez virtuellement un cent et demi comme prix sur le littoral. Il me semble que j'ai abondamment prouvé que, bien que j'aie déclaré à la Chambre, ou que je l'aie laissée sous l'impression que toutes les marchandises que nous avons achetées ont été livrées sans frais de transport sur la côte, en tant qu'il s'agit des trois quarts de ces marchandises, cela était littéralement vrai, et qu'en ce qui concerne les autres, les marchandises, bien qu'achetées et livrées ici, ont été obtenues à aussi bon compte et même à meilleur compte que si elles eussent été livrées sur le littoral aux prix alors courants sur le littoral.

M. EARLE : Ces prix sont-ils ceux de cette année ou ceux de l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce sont les prix d'alors. Je n'ai pas préparé ce tableau moi-même, mais j'ai donné à mes fonctionnaires l'ordre de découvrir aussi exactement que possible quels étaient les prix alors payés, et ce sont les prix que j'ai cités.

M. CLANCY : Je crois que l'on devrait fournir au comité les comptes d'où ces comparaisons ont été tirées. Il n'est pas juste de faire une pareille déclaration sans que le comité soit en possession des comptes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député peut avoir l'occasion de voir les comptes en temps et lieu—devant le comité des comptes publics. Je serais prêt à y envoyer mes fonctionnaires—le fonctionnaire qui m'a fourni ce tableau. Il sait que son emploi même dépend de l'exactitude de son exposé, de sorte qu'il n'oserait guère me fournir des chiffres qui ne seraient pas virtuellement exacts. Maintenant je ne puis discuter l'autre grave accusation qui est portée contre ce compte de Bate. C'est la plus sérieuse de toutes, et elle a été portée, je crois, par l'honorable député de Leeds (M. Taylor). Cette accusation est à l'effet que le pays a payé cinquante cents pour marquer des marchandises, cet item figurant dans le compte de MM. Bate. J'ai fait une enquête sur cette grave accusation. Je constate qu'en vertu de leur contrat passé avec nous MM. Bate étaient obligés de marquer des marchandises d'une certaine manière. Ils se sont procuré un patron convenable pour ce travail. Nous avions au ministère 121 boîtes appartenant au ministère et avec lesquelles MM. Bate n'avaient absolument rien à faire. Nous leur avons demandé d'envoyer un homme avec leur patron pour marquer ces 121 boîtes, c'est ce qu'ils ont fait et ils ont exigé cinquante cents pour ce travail. Voilà l'explication des cinquante cents.

M. EARLE : Vous avez expédié vos propres marchandises sous la marque de Bate ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La marque de Bate a été tout simplement adressée à l'officier commandant au Fort Selkirk pour indiquer où allaient les marchandises.

Une VOIX : Cinquante cents par boîte ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cenquante cents pour toutes les boîtes, moins d'un demi-cent par boîte. Maintenant, en ce qui concerne l'emballage. Il paraît qu'il a été payé $180.75. L'emballage spécial de ces marchandises a nécessité un travail de 1,250½ heures.

Mémoire. *Re* emballage des fournitures envoyées au Yukon pour le ministère de la Milice par MM. H. N. Bate et fils, Ottawa.

Temps—1,250½ heures, prix exigé $180 75

Lorsque l'on a demandé à Bates et fils de soumissionner pour les fournitures, on ne les a pas informés du fait que ces marchandises devaient être emballées d'une façon spéciale. On a constaté subséquemment que cela était nécessaire et l'on a ordonné à Bate et fils d'emballer le tout très solidement et de lier les boîtes de façon à ce qu'elles ne pussent s'ouvrir si on les secouait rudement ou si l'on s'efforçait d'en extraire le contenu durant le trajet.

En outre, le prix du transport était si élevé qu'il a fallu réduire le poids au minimum possible ; en conséquence, on s'est servi de caisses plus légères que les caisses ordinaires chaque fois que cela a été possible et on les a entourées de liens pour les rendre plus solides. (Il est à remarquer ici que, grâce au prix élevé du transport, les vêtements, couvertes et chaussettes ont été déballés, sortis des caisses en bois et expédiés en ballots). MM. Bate et fils ont été avertis que pour faire ce travail additionnel on ne leur paierait que le coût réel de ce service supplémentaire.

Le temps pour l'emballage était si limité—moins de quatre semaines—que le ministre a cru devoir ordonner à MM. Bate et fils de se procurer de l'aide en dehors, si cela était nécessaire, pour aider à ceux de notre propre personnel qui étaient occupés à l'emballage, et de quatre à six ouvriers du dehors, y compris un ferblantier, ainsi que quatre de leurs propres hommes, ont été constamment occupés à ce travail depuis vers le 10 avril jusqu'au jour où l'envoi a été fait, le 5 mai.

A notre connaissance, MM. Bate et fils, contrairement à leur coutume régulière, ont tenu leurs hommes à l'ouvrage les samedis après-midi et, durant une partie du temps, leurs hommes ont aussi travaillé le soir.

Chacune des boîtes et caisses envoyées au littoral a été fermement bridée à chaque bout avec des bandes de fer plates (ou de la broche) d'un quart de pouce de largeur, et la plupart d'entre elles ont été assujetties au milieu, sur chacun des quatre côtés, avec des crampons en tôle ayant près d'un pouce de largeur. Dans certains cas, il a fallu employer deux jeux de crampons pour les caisses et les boîtes les plus longues. Nonobstant le fait que les hommes de MM. Bate et fils et ceux qu'ils ont employés en dehors de leur personnel régulier, ont ainsi travaillé d'une façon continue, la livraison n'a été terminée que trois jours après le temps spécifié, le 2 mai. En tout, il y a eu 4,200 caisses et boîtes bridées; en calculant le temps dont le paiement est exigé—1,205 heures, à 10 heures par jour, cela ferait 120½ jours. Si un seul homme eut été employé à brider les boîtes, il lui aurait fallu brider 35 caisses par jour—les transporter où se trouvait sa broche, les lier et les transporter plus loin, etc.

"Mais sur le premier lot de thé, une plaque de fer blanc a été soudée sur le couvercle à pentures de chaque colis; sur le deuxième lot les bouts ont été renforcés diagonalement avec des bandes de fer. Puis il a fallu sceller hermétiquement le saindoux dans des seaux en ferblanc de cinq livres chacun.

"Les marmelades (en bouteilles) ont toutes été scellées avec une composition spéciale pour laquelle rien n'a été exigé.

"On verra donc que, même pendant le temps pour lequel le paiement est exigé, il a été fait beaucoup de travail. Dans des circonstances ordinaires, c'est-à-dire si le temps n'eût pas été limité, il eût fallu beaucoup plus de temps pour faire le même travail vu que les hommes n'auraient pas travaillé aussi fort.

Matériaux..... .... $243 08

"Outre leurs propres fournitures, Bate et fils ont attaché plus de 200 caisses de fournitures achetées par le ministère d'autres maisons éloignées et livrées à Ottawa sans être, en certains cas, assez solidement emballées que cela était nécessaire, quelques-unes de ces marchandises ayant dû être emballées de nouveau. On leur a demandé de faire ce travail parce que leurs hommes y étaient devenus accoutumés et pouvaient le faire rapidement, et aussi parce qu'ils avaient les ferrures toutes prêtes pour cela. Sur environ 4,455 colis expédiés par MM. Bate et fils, y compris 165 appartenant au ministère, il y en avait 4,200 qui étaient attaché. En estimant la moyenne à environ 10 pieds de bandes de fer pour chaque caisse, la quantité requise pour ce service a atteint 42,000 pieds, et on a employé environ 16,000 crampons. A 30 cents par cent pieds, le coût de ces bandes de fer serait de $126; pour les crampons, à $5 le mille, le coût serait de $80. Ajoutez deux barils de petits clous ronds à $7 et les matériaux pour attacher ces caisses coûtent $213. A cela il faut ajouter le coût des harasses enveloppant un certain nombre de petites caisses, dont deux, dans un grand nombre de cas, ont été liées ensemble, pour la commodité du transport par terre, et pour mettre les plus petites en lots de deux ou trois chacun pour les expédier par la voie du Yukon. Pour ces derniers matériaux le coût a été estimé à environ $30, ce qui a été considéré comme raisonnable. Le ministère a dû payer à la Compagnie de la Baie d'Hudson $514 pour les boîtes, pour travail supplémentaire, etc., sur le littoral, et il a dû payer aussi pour les sacs, (15 cents chacun) et les sacs à plomb (10 cents chacun) dans lesquels les haricots ont été transportés."

Or, il me semble que ceci devrait être considéré comme une réponse raisonnablement satisfaisante à ces deux séries d'accusations. On m'informe que toutes les fournitures sont maintenant livrées, et livrées en excellente condition, résultat dû en grande partie aux précautions extraordinaires qui ont été prises. Je crois que la petite somme d'argent qui a été dépensée ici à prendre les précautions convenables pour préserver la propriété du pays a été bien appliquée et que cette dépense est plus que justifiée par les résultats.

M. TAYLOR : Je veux d'abord informer le ministre que je n'étais pas ici lorsque la discussion a eu lieu l'autre soir, de sorte que je n'ai pu parler des 50 cents pour le marquage.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je retire cette déclaration.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a lu une liste de prix qu'il a fait manipuler quelque part quant aux prix qui ont été payés. Je pourrais lui dire où il a pris cette liste, mais qu'il prenne le rapport de l'auditeur général, qu'il y cite quelques articles achetés et qu'il les compare aux prix donnés aux Bate.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que l'expression "manipuler" est un peu trop forte dans les circonstances.

M. CLANCY : Il semble extraordinaire que le mot "manipuler" ne puisse être employé. Que signifie-t-il ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Peut-être ne suis-je pas assez familier avec la langue anglaise, mais si je comprends bien, cela signifie que le ministre a fait quelque chose de répréhensible au sujet de ces comptes. Il me semble que ce n'est pas là une expression dont on puisse se servir convenablement dans le parlement. L'honorable député ne peut-il pas trouver une autre expression ?

M. TAYLOR : Je ne puis trouver dans la langue anglaise une autre expression pour exprimer l'idée que j'avais l'intention d'énoncer, savoir : que l'exposé lu par le ministre n'est pas d'accord avec le rapport de l'auditeur général en ce qui concerne les prix. Je ne sais qui a manipulé l'exposé qu'il a lu ici.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je comprends que l'honorable député n'impute pas au ministre le procédé de manipulation.

M. TAYLOR : Non, quelqu'un a manipulé les comptes pour lui, je ne sais pas qui, mais c'est un compte manipulé si on le compare au rapport de l'auditeur général. Ouvrez celui-ci à la page M—38, au compte de McMillan et Hamilton, et à la page M—39, au compte de Templeton. Dans le compte de Bate et fils il y a 5,980 livres de pommes évaporées portées à $9.75. Ajoutez à cela un cent par livre et cela porte le prix à $10.75. A Vancouver il y a un article de 100 livres de pommes évaporées porté dans l'un des comptes à 10 cents la livre pour 450 livres et dans un autre à 9½ cents la livre. Ceci fait

près d'un quart de cent par livre de moins pour les pommes achetées à Vancouver que le prix payé par vous à Bate et fils.

M. SUTHERLAND : Il peut y avoir eu une différence dans la qualité.

M. TAYLOR : Pas de différence dans la qualité, les mêmes marchandises et je parle d'articles---

Le MINISTRE DES DOUANES : Préparés par la même maison ?

M. TAYLOR : Je ne sais pas s'ils l'ont été ou non par la maison de Brantford.

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors, comment pouvez-pous savoir qu'ils sont de la même qualité ?

M. TAYLOR : Je cite les prix que le gouvernement a payés à Bate et fils à Ottawa, et les prix qu'il a payés à Vancouver, et il n'y a aucun doute que, dans l'un et dans l'autre cas, il demande la même qualité de marchandises.

Le MINISTRE DES DOUANES : Demandez à l'honorable député de Victoria (M. Earle) si ce sont les mêmes.

M. EARLE : Je dirai à l'honorable ministre des Douanes que les pommes évaporées sont une denrée-type et ne diffèrent que très peu.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quel est le type ?

M. EARLE : Vous constaterez que les marchandises vendues sur le littoral sont d'un type supérieur à celui des marchandises vendues dans l'est du Canada. Vous savez cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le sais. L'honorable député admettra qu'il y a des différences dans la qualité de ces articles.

M. EARLE : Il y en a un peu, mais il n'y a aucun doute que les pommes vendues sur le littoral sont un article de première qualité.

M. TAYLOR : L'honorable député de Victoria aura quelque chose à dire à ce sujet, et j'aurai aussi quelque chose à dire si l'honorable ministre des Douanes me permet de procéder.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il vous faut dire ce qui est exact.

M. TAYLOR : Je dis ce qui est exact. Ceci est extrait du rapport de l'auditeur général. Le ministère a acheté de Bate et fils 3,000 livres d'abricots à $10.95, et en ajoutant un cent par livre pour le transport, cela amène le prix à $11.95 à Vancouver. Il en a acheté de Templeton, à Vancouver, 350 livres à 10 cents et 550 à 8 cents. Le prix payé à Bate et fils équivaut à $11.95. Il a acheté 718 douzaines de bœuf salé de Batte et fils à $2.19, ce qui, en y ajoutant le transport, porte le prix à $3.19. Il a acheté à Vancouver 42 douzaines de bœuf salé en conserves, pour lequel Templeton a exigé $2.75 par caisse, $3.19 dans un cas et $2.75 dans l'autre. Bate et fils ont exigé $6.10 par barils de farine, laquelle, en y ajoutant le transport, a coûté $6.10, tandis que 200 barils ont été fournis par Templeton, sur le littoral, pour $5.80. Bate et fils ont fourni 6,500 livres de pruneaux à $6.93 et en ajoutant un cent par livre cela fait $7.93 sur le littoral.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député ne veut pas nous donner le bénéfice du prix moins élevé que nous avons payé pour la farine. Nous en avons acheté une grande partie à $5.65, et l'autre partie a été payée $6.50.

M. TAYLOR : Je prends la facture telle qu'elle se lit—510¼ barils à $6.10. C'est là le seul article de farine sur l'envoi.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Alors, il y a une autre facture, car il y a eu deux lots de farine. Il y a eu 3,800 livres de farine à $5.65.

M. TAYLOR : Ce serait une autre facture.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est la facture que vous avez.

M. TAYLOR : Je vais lire chaque article de la facture du commencement à la fin et je vais donner les prix exacts. Chacun peut voir la raison pour laquelle Batte et fils figurent sur chaque page du rapport de l'auditeur général. Pourquoi Bate et fils sont-ils choisis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il fallait choisir quelqu'un.

M. TAYLOR : Ils ont été choisis parce que, lorsque le parti libéral a tenu une convention à Ottawa, si j'en crois ce que je lis dans cette petite bible rouge que j'ai à la main, après que M. Longley eut proposé cette fameuse résolution, M. H. A. Bate, secrétaire de l'Association libérale d'Ottawa, s'est avancé et a suspendu sur l'estrade une bannière portant l'inscription : "Laurier s'attend à ce que chaque homme fasse son devoir." Voilà pourquoi Bate et fils ont été choisis. Ils demeurent à Ottawa ; ils sont marchands ; ce sont des libéraux convaincus, et d'adroits négociants. Lorsque le gouvernement est arrivé au pouvoir, ils ont cru que ce serait une excellente affaire de lui faire un cadeau et de recevoir tout le patronage. Ils ont acheté une maison et ils en ont fait cadeau au très honorable premier ministre du pays, et en conséquence le gouvernement est obligé de rembourser Bate et fils.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où avez-vous appris que l'on avait fait cadeau d'une maison au très honorable premier ministre ?

M. TAYLOR : C'était le bruit courant à Ottawa, et je crois que les faits sont tels que rapportés.

M. SUTHERLAND : Je crois que c'est là une déclaration très inconvenante. Je puis dire qu'elle est fausse.

M. TAYLOR : Je fais une déclaration et je laisserai au très honorable premier ministre le soin de la contredire. Je dis qu'on a acheté et meublé une maison et que le très honorable premier ministre l'habite. Il peut y en avoir eu d'autres qui ont fourni leur quote-part du prix, mais Bate et fils, étant des négociants très rusés, savaient que le gouvernement leur aurait de l'obligation s'ils faisaient ce cadeau au premier ministre, et ils le lui ont fait. On leur a permis d'acheter 600,000 livres de fil d'engerbage au pénitencier, sans soumissions, l'an dernier, à 4½ cents la livre. Et grâce à la coalition, ils l'ont revendu à 13½ cents la livre aux cultivateurs du Canada. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) dit que la cause de l'augmentation du prix du fil d'engerbage, l'année dernière a été la guerre à Manille. Cependant cette maison a acheté du gouvernement du fil d'engerbage à 4½ cents la livre et l'a vendu aux cultivateurs à 13½ cents la livre.

M. SPROULE : Et même à 16 cents la livre.

M. McGREGOR : Ils l'ont payé le même prix que les autres, mais le prix du fil d'engerbage a augmenté.

M. TAYLOR : Aucune autre maison n'a eu du fil d'engerbage. Cette maison a pris toute la production, et elle a eu le contrôle de la manufacture de Brantford. Tous faisaient partie de la coalition, ainsi que je le démontrerai lorsque l'item sera soumis.

M. LIVINGSTON : J'ai acheté du fil d'engerbage dont je me suis servi sur ma ferme à 6 cents la livre.

M. McGREGOR : Je connais Bate et fils depuis plus de 25 ans. Je sais que c'est une maison d'une haute réputation et je dirai que sa réputation est meilleure que celle de l'honorable préopinant.

M. CLANCY : Si l'honorable député (M. Livingston) l'a obtenu à 6 cents la livre, il doit l'avoir obtenu de la coalition.

M. LIVINGSTON : L'honorable député se trompe du tout au tout. Je ne l'ai pas obtenu d'une coalition, mais je l'ai acheté d'un marchand de ficelle. J'en sais plus long que l'honorable député à propos de ficelle.

M. TAYLOR : Les cultivateurs savent ce qu'ils ont payé l'année dernière pour le fil d'engerbage, et nous laisserons aux cultivateurs le soin de régler cette question. J'étais à discuter les prix payés à Bate et fils, à Ottawa, comparés aux prix payés à Vancouver pour un article semblable. Le gouvernement a acheté 6,500 livres de pruneaux de Bate et fils, à $6.93. En ajoutant un cent par livre pour le transport, nous aurons comme prix sur le littoral, $7.93. L'honorable député de Victoria (M. Earle) sait que le prix pour lequel Templeton les a fournis à cet endroit était de 6½ cents la livre et que ce prix est à peu près juste pour la meilleure qualité. Templeton les a fournis à ce même gouvernement, à Vancouver——

Le MINISTRE DES DOUANES : La même qualité ?

M. TAYLOR : Oui. Le ministre est bien particulier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Comment le savez-vous ?

M. TAYLOR : J'en ai vendu plus que le ministre n'en a vendu.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous savez alors qu'il y en a de diverses sortes ?

M. SPROULE : Il y a aussi diverses sortes de biscuits.

M. TAYLOR : Il y avait aussi 3,500 livres de pêches évaporées, à $10.33 par 100 livres, en ajoutant 1 cent pour le transport, cela fait 10½ cents la livre ; et Templeton, McMillan et Hamilton en ont fourni là pour 6½ et 7¼. Il y avait là-dessus un joli petit profit de 3 cents la livre pour Bate et fils, en sus du prix ordinaire. 469 livres de raisin de Corinthe ont été fournies par Bate à 9 cents la livre, ce qui fait 10 cents en y ajoutant 1 cent par livre, et chacun sait que vous pouvez en acheter 4 livres pour 25 cents à n'importe quel magasin de détail.

Le MINISTRE DES DOUANES: De quelle sorte ?

M. TAYLOR : La meilleure qualité de raisin de Corinthe. Templeton en a fourni 100 livres à 6½ cents à Vancouver, et mon honorable ami de Victoria (M. Earle) sait que 6½ cents la livre est le plus haut prix pour la meilleure qualité de raisin de Corinthe. Le gouvernement actuel paie à Bate et fils, pour leur donner l'occasion de faire de l'argent, 9 cents la livre et 1 cent additionnel pour le transport.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On me dit que ce raisin "Venosta Excelsior," est le meilleur de tous, et qu'il vaut beaucoup plus que le raisin fourni à la police à cheval.

M. TAYLOR : Il est si bon que vous pouvez l'acheter dans tous les magasins de détail à 25 cents pour 4 livres. L'an dernier, le ministre nous a dit que les marchandises avaient dû être fournies à la hâte, et qu'il avait pris des renseignements au sujet des prix, et découvert que Bate pouvait les fournir à aussi bas prix que l'on pouvait se les procurer ailleurs. Il a eu l'entreprise sans soumissions.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On leur a demandé des soumissions et ils ne savaient pas s'ils n'avaient pas vingt concurrents. Une soumission a été faite.

M. TAYLOR : J'ai envoyé ce compte à d'une des plus grandes maisons de notre ville et je lui ai demandé de mettre ses prix en regard de chaque article.

M. TALBOT : Les prix de cette année ?

M. TAYLOR : Non, mais les prix de l'année dernière, lorsque ces marchandises ont été fournies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voulez-vous nous dire quelle est cette maison ?

M. TAYLOR : Oui, quand j'aurai fini, je vous dirai tout.

M. MORRISON : Les marchandises achetées chez Templeton n'auraient pû être achetées l'année dernière, parce que Templeton est mort depuis plusieurs années.

M. TAYLOR : Si l'honorable député veut consulter le rapport de l'auditeur général, à la page M-39, il constatera que la maison Templeton faisait le commerce l'année dernière. Celles-ci sont les fournitures pour le contingent du Yukon, et l'auditeur général a soumis ces chiffres au comité des comptes publics.

M. HUGHES : L'honorable député (M. Morrison) sait que Templeton a été tué ; voilà l'affaire.

M. TAYLOR : Le ministre de la Milice et de la Défense nous a dit que le sel était à 1 cent la livre, et que, si vous prenez le coût du transport à cet endroit, il se trouve livré pour rien. Voilà un bel argument. Bate et fils ont exigé 1 cent par livre pour le sel et ils ont exigé 1 cent par livre pour le transport, c'est-à-dire, 2 cents par livre rendu à Vancouver. Voici leur compte : Soixante-dix sacs de sel, de 50 livres chacun, 3,500 livres à 1 cent la livre, $35. Soixante-dix sacs à dix cents chacun, $7. D'après mes renseignements, le meilleur sel de laiterie vaut 28 cents pour 50 livres, et rien n'est exigé pour les sacs. Mais Bate et fils exigent 50 cents pour le sel et 10 cents pour le sac, ce qui fait 60 cents. A prendre toutes les sommes exigées, lorsque ce sel arrive à Vancouver, il coûte au gouvernement $1.10 par sac de 50 livres.

Voici un article de leur compte : Soixante-dix sacs de riz, de 100 livres, 7,000 livres, $3.65. La cote que j'ai ici est de $3.35. Pommes de terre évaporées : portées par Bate à 15½ cents la livre ; prix réel, 8 cents la livre. Légumes évaporés, portés par Bate à 22 cents la livre, et je vois ici que le prix en est de 13 cents. Voici un autre article dans le compte de Bate: Vingt-cinq sacs de pois, 41⅔ boisseaux, à 80 cents le boisseau. Ils ont fait là-dessus un profit de 33⅓ pour 100. Soixante cents le boisseau est tout ce que l'on payait pour les pois dans le temps—il y a eu un an l'automne dernier. Bate et fils faisaient payer les sacs : 25 sacs à 10 cents chacun, et 50 sacs à 10 cents chacun pour contenir les pois.

M. BORDEN (King).

Bate et fils exigeaient pour les pommes évaporées ,9:75. On m'informe que le prix est de 8 cents. Ils ont exigé pour les abricots évaporés 10:95, lorsque le prix réel est de 9 cents. Ils exigent pour les pêches évaporées 9:33 cents lorsque le prix réel est de 8 cents. Puis, il y a un autre article dans leur compte. Quatre-vingt-dix caisses de saindoux, 50 livres chacune, 5,400 livres, à 8:75 cents la livre et $1 pour chaque caisse, ce qui fait 9:75. C'est là un prix élevé pour du saindoux.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suppose que l'honorable député sait qu'il y a diverses qualités de saindoux.

M. HENDERSON : Combien de qualités de saindoux le ministre des Douanes prétend-il qu'il y a sur le marché ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si vous consultez n'importe quel journal de commerce vous le verrez.

M. HENDERSON : Je prétends qu'il n'y a qu'une seule qualité de saindoux vendu en ce pays. Le ministre ne cherche qu'à blaguer le comité.

Le MINISTRE DES DOUANES : Consultez n'importe quel journal de commerce, ou demandez à votre voisin (M. Earle).

M. EARLE : Son voisin peut vous le dire. Il n'y a qu'une seule qualité de saindoux. Les Fairbanks, de Montréal, font une composition qu'ils nomment saindoux, mais il n'y a qu'une seule qualité de saindoux pur.

M. HENDERSON : Le ministre sait ce que vaut le saindoux. Les Ingersoll produisent du saindoux pur et c'est du bon saindoux. Lorsque ces marchandises ont été achetées, il n'était pas difficile d'acheter du saindoux à 6½ cents la livre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Comment ce saindoux était-il emballé ?

M. TAYLOR : Dans des boîtes de ferblanc.

M. HENDERSON : Vous pouvez l'emballer dans des boîtes de ferblanc a aussi bas prix qu'en seaux. Si je ne me trompe, le ferblanc reviendrait à meilleur marché. L'Ingersoll Packing Company vend le saindoux à 6½ cents la livre. Je parle de choses que je connais.

M. MORRISON : Au sujet de cette question, je citerai le " Star " d'aujourd'hui——

M. TAYLOR : Donnez cela dans votre discours. M. le Président, rappelez-le à l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je comprends que l'honorable député de Leeds-sud ne veut pas céder. Je demanderai au membre du comité de s'adresser au président.

M. MORRISON : Avec la permission de l'honorable député je voudrais donner une explication.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous n'oserez pas entendre cela.

M. TAYLOR : J'ose entendre le ministre des Douanes ou tout autre honorable député en cette Chambre lorsqu'on se traite en gentilhomme.

M. MORRISON : Si l'honorable député veut me le permettre, je vais lui démontrer qu'il y a diverses qualités de saindoux.

M. TAYLOR : Le ministre des Douanes sait qu'il y a diverses qualités de saindoux. Il est fabricant de biscuits et il sait à quel bas prix il peut acheter la qualité la plus inférieure.

Le MINISTRE DES DOUANES : A quel prix je puis acheter la meilleure qualité ?

M. TAYLOR : L'honorable député de Halton parlait du prix des meilleures qualités.

M. MORRISON : La meilleure qualité est à 9¼ cents. Le prix varie de 5¼ cents à 9¼ cents. Vous ignorez cela.

M. TAYLOR : J'en sais plus long au sujet du marché et des épiceries de toutes sortes que mon honorable ami n'en sait au sujet de la loi, parce que j'ai trente ans d'expérience dans ce genre d'affaires. L'article suivant dont je vais parler consiste en 2,000 gallons d'huile de pétrole à 26 cents le gallon. Le ministre des Douanes dit que l'huile a été livré sur le littoral et il ajoute que c'est un prix raisonnable. Je dis que c'est un prix exorbitant pour du pétrole, même livré sur la côte.

Le MINISTRE DES DOUANES : De quelle qualité est-elle ?

M. TAYLOR : Je présume que c'est la meilleure huile américaine. Il se peut que ce soit de l'huile canadienne autant que je sache.

M. EARLE : C'était de l'huile canadienne.

M. TAYLOR : Alors, tant pis.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce n'était pas de l'huile canadienne.

M. TAYLOR : Mon honorable ami de Victoria (M. Earle) dit que c'en était, et je crois qu'il est en mesure de le savoir. Une caisse de cirage, 36 douzaines, à 27 cents. Le prix convenable serait de 25 cents. Une caisse de cirage, D. and M., 12 douzaines, 75 cents ; cela devrait être 60 cents. 4 caisses de poivre noir, 200 livres, à 12⅝ cents. 10 cents est le prix convenable. Sucre granulé à 4½ cents la livre. Ce prix est juste. 24 caisses d'allumettes à $3.00 et douze caisses extérieures à $1. Le prix est juste mais on ne devrait rien exiger pour les caisses. 48 boîtes de savon Sunlight, à $4.30. Le prix convenable est $4. 16 barils de marinades Lazenby, 92 douzaines, à $3.25. Le prix convenable devrait être de $1.50. 16 barils de vinaigre, 49,730 gallons, à 27½ cents le gallon. Le prix convenable pour le "xx" est de 20 cents, et le prix pour le "xxx" est de 24 cents.

11 caisses de lait de renne, à $5.85 ici, à Ottawa, bien qu'il soit vendu à Victoria pour $4.50 et il a fallu payer le transport jusqu'au littoral. 10 caisses de tomates, 20 douzaines à $1.25 la douzaine. $1 est le prix convenable. 80 boîtes de bougies de blanc de baleine, 2,000 livres, à $10.92. Le prix convenable est de 7½ cents la livre. 120 bocaux de marmelade à 75 cents le bocal. Le prix convenable est de 65 cents. 16 boîtes de raisin, 448 livres à 6¾ cents. Le prix convenable est de 4½ cents pour le meilleur raisin que vous puissiez acheter—le raisin par couches.

Puis nous arivons au temps employé à renforcer les colis, etc., et pour emballer, $118 ; matériaux employés pour brider, clous, etc., $174. Puis il y a deux barils de clous, clous de broche, $7, soit $3.50 le baril. Tous les clous sont portés à 4 cents la livre, et cependant chacun sait que l'an dernier le prix convenable était de 2 cents la livre ou de $1.85 le baril. Puis, nous avons encore 12,500 livres de clous à 4 cents la livre.

Je ne vois pas pourquoi le ministre a payé le transport sur six charges de wagons de marchandises. Si vous retranchez la farine, le bœuf salé et le pétrole, il me semble qu'il n'y avait pas besoin de six wagons pour tout l'envoi. Je suppose que le bœuf salé a été expédié directement de Chicago. Si le transport a été payé pour six charges de wagons de marchandises, en retranchant la farine, c'étaient de très petites charges. $26,699 ont été payés pour les marchandises sur ce premier envoi. Nous avons un autre petit envoi pour $8,563, avec $519 déduit pour le bœuf en conserves, laissant $8,044.76. On exige, pour 2½ wagons de marchandises, $209, $216 et $55. Il y a aussi l'article, temps pour renforcer les colis, etc., $61 et $69. Ces marchandises auraient dû être emballées, et elles auraient été emballées par tout marchand en gros fournissant les marchandises et exigeant les prix portés à cette facture. Nous avons les mêmes classes de marchandises, bougies 11½ cents par livre, douze livres ; 7½ la livre est le prix convenable. Dix seaux de saindoux—ceci n'est pas du tout en fer blanc, mais reçu directement de la manufacture, 50 livres dans chaque seau, à 9½ cents, ce qui, d'après ce que nous a dit l'honorable député de Halton (M. Henderson), est fourni par les propriétaires de salaison à 6½ cents la livre. 382 sacs de farine du Dakota-sud à $5.85 le sac. Il n'est pas dit quelle quantité est dans chaque sac. En baril, on exige $6.10 le baril. Il y a 5,000 sacs de biscuits—le ministre des Douanes saura si des prix sont exacts et qui les a fournis. Peut-être ces biscuits ont-ils été fabriqués à Brantford, mais ils ont été portés à 5½ cents la livre, 500 boîtes. On a exigé 25 cents pour chaque boîte contenant les biscuits.

Puis nous arrivons aux allumettes qui ont été portées à $3 dans l'autre facture. Ici, elles sont portées à $3.75, et ce n'étaient pas des allumettes de salon, car dans l'autre il y a une caisse d'allumettes de salon

à $2.50, et ici il y en a une à $2.50. Dans l'autre cas on avait exigé $3, mais il est évident qu'on avait oublié le prix exigé en premier lieu et on les a portées à $3.75 dans le dernier cas. Dans n'importe quelle épicerie vous pourriez les acheter à $3 la boîte. Cinq boîtes de poudre à patisserie, dix douzaines, à $1.75 ; $1.20 est le prix convenable. Vingt boîtes de bougies de blanc de baleine à $10.92 ; $7.50 est le prix convenable. Deux caisses de poivre, 100 livres, à 12½ cents ; 10 cents est le prix convenable. Cette facture est de même calibre que l'autre, les prix de détail sont exigés dans chaque cas, puis on y ajoute le prix du transport à Vancouver, et mon honorable ami de Victoria (M. Earle) qui est dans ce commerce vous dira que ces prix sont très élevés pour des produits de cette qualité vendue là-bas.

On ne saurait en tirer d'autre conclusion que le gouvernement voulait rembourser Bate et fils et leur permettre de fixer leurs propres prix. On leur a payé en tout $36,302.59 pour marchandises fournies au ministère, lesquelles figurent au rapport de l'auditeur général. Le département des Affaire Indiennes et tous les autres départements qui ont eu besoin de marchandises se sont tout simplement adressés à Bate et fils, et Bate et fils ont exigé les prix qu'ils ont voulu exiger. Voici les diverses sommes empruntées au Rapport de l'auditeur général :

Bate et Fils—		
G—19, Affaires des Sauvages		$ 17 52
G—20	do	118 59
G—20	do	27 57
G—22	do	150 32
G—22	do	27 76
G—23	do	7 00
G—24	do	23 02
G—25	do	26 12
G—25	do	20 98
G—26	do	32 60
G—27	do	35 12
G—29	do	67 54
G—30	do	102 93
G—28	do	118 26
G—28	do	43 32
G—29	do	18 82
G—29	do	51 49
G—31	do	12 58
G—32	do	51 62
G—32	do	20 76
G—33	do	17 47
G—33	do	2 10
G—34	do	62 36
G—34	do	44 31
G—36	do	21 66
G—37	do	66 39
G—39	do	59 54
G—40	do	39 41
G—40	do	77 60
J—18, Legislation		136 48
J—19	do	35 68
L—76 et 77, Milice		37,744 25
G—21	do	21 42
Total		$36,302 59

Evidemment, la maison Bate et fils est une maison favorisée et dorlottée.

Le MINISTRES DES DOUANES : L'honorable député semble parfois citer les prix du littoral et parfois les prix des marchandises livrées ici. Il a dit qu'il nous donnerait le nom de la maison.

M. TAYLOR : Le nom de la maison qui a offert de livrer les marchandises aux prix du détail, c'est-à-dire aux mêmes prix que ceux de la liste, est le magasin départemental de Gananoque.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'étaient pas les prix du littoral, mais les prix de Gananoque ?

M. TAYLOR : Oui, tout comme les prix exigés par Bate et fils sont le prix d'Ottawa.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui ; mais parfois l'honorable député a cité tant pour le littoral et tant pour ici, et il était difficile d'imaginer ce qu'il voulait dire.

M. TAYLOR : Lorsque j'ai parlé du sel, le ministre a dit qu'il avait coûté un cent la livre et que si vous déduisiez le transport, vous vous trouviez à l'avoir pour rien à Vancouver, mais le sel a coûté 2 cents la livre et 10 cents pour le sac. Sur le littoral, on le vend 50 cents le sac. Ici, on a exigé $1 le sac et 10 cents pour le transport, ce que fait $1.10 le sac.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce sel est-il de première classe ?

M. TAYLOR : Oui. Ils offrent des marchandises de première classe dans chaque cas, et ils ne mettent sur la liste que les prix de marchandises qu'ils connaissent. Ils n'ont pas donné les prix du thé et du café, parce qu'ils disent qu'on ne peut faire de comparaison dans le cas du thé et du café. L'honorable ministre a choisi le thé et le café comme exemple des prix qu'il a payés ici et là.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le thé n'était pas à mon avantage, parce que le prix en est moins élevé.

M. TAYLOR : Vous pouvez acheter du thé et du café à n'importe quel prix et il en est de même d'un grand nombre d'autres articles, mais les articles que j'ai mentionnés sont des produits principaux, comme le saindoux pur dont mon honorable ami a parlé.

M. HUGHES : Ne permettez pas qu'il soit officiellement déclaré que le ministre des Douanes se sert de saindoux pur.

M. TAYLOR : En général les pâtissiers achètent du saindoux de qualité aussi inférieure que possible pour la fabrication de leurs biscuits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Font-ils beaucoup d'affaires au magasin départemental de Gananoque ?

M. TAYLOR : Si mon honorable ami veut écrire pour leur demander des détails, il sera renseigné.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous êtes dans l'erreur au sujet de votre raisin de Corinthe.

M. TAYLOR : *Dans n'importe quel magasin de détail vous pouvez acheter de trois à quatre livres d'aussi bon raisin de Corinthe* qu'il soit possible d'acheter pour 25 cents et vous payez l'équivalant de 10 cents la livre, livré sur le littoral.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député ne peut acheter cette espèce particulière à 25 cents pour quatre livres.

M. TAYLOR : *Je puis acheter le meilleur raisin de Corinthe—je ne dis pas que celui-ci est de la meilleure marque, vous pouvez avoir une marque supérieure—à 25 cents* pour trois livres en détail, et je puis en acheter quatre livres pour 25 cents.

Le *MINISTRE DES CHEMINS DE FER* ET CANAUX : Vous aurez de la difficulté à convaincre qui que ce soit qu'une maison comme celle de Bate et fils demanderait des prix exorbitants.

M. TAYLOR : Le *gouvernement n'a pas le droit de préférer Bate et fils à toutes les* autres maisons et de leur payer des prix excédant de 25 *pour 100 ce qu'il aurait payé s'il eut demandé des soumissions. Il a promis de gouverner d'une façon économique. Est-ce là ce qu'il fait ?*

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. TAYLOR : Le ministre de la Milice et de la Défense demande une augmentation sur chaque crédit à l'exception d'un seul—la subvention aux associations de tir est réduite.

Le *MINISTRE DE LA MILICE ET DE* LA DEFENSE : Si l'honorable député veut *savoir pourquoi il en est ainsi, je puis lui* expliquer que l'an dernier il y a eu un crédit spécial pour le *pavillon de Bisley. Nous ne sommes pas obligés de voter un crédit comme cela chaque année.*

M. TAYLOR : Il a augmenté de $10,000 l'item pour les appointements des employés civils. Il a fait venir un homme de Goderich pour être inspecteur des munitions de guerre, nonobstant le fait qu'il avait un personnel suffisant. Mais il lui fallait trouver un emploi pour ce meneur politique, et cet homme était à Goderich durant l'élection de Huron-ouest, faisant de la propagande de maison en maison, tout en touchant ses appointements comme garde-magasin.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela n'est pas exact. Si un fonctionnaire quelconque au ministère a été occupé à faire de la propagande électorale—je ne sache pas qu'un fonctionnaire ait été occupé à cela—il n'a pas été payé par le ministère de la Milice.

M. TAYLOR : Il jouait le rôle d'un partisan agressif et il le jouait aux frais du gouvernement actuel. Il a été envoyé spécialement pour pérorer et faire le travail de *propagande avec la "brigade". Par suite de nominations de ce genre, le ministre est obligé de demander une augmentation de* $10,000 par année. Je suis tout aussi disposé que n'importe quel honorable député à voter tout ce qui est nécessaire pour la milice. Mais le malheur est que l'effectif de la milice ne reçoit qu'une très faible partie de cette augmentation. Les fonds supplémentaires servent à payer un personnel plus nombreux et à donner trois ou quatre prix pour les *fournitures. J'ai ici un mémoire de fournitures achetées d'un autre* ami politique du gouvernement—Aikenhead de Toronto.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que vous n'avez jamais fait cela lorsque vous étiez au pouvoir ?

M. TAYLOR : L'ancien gouvernement achetait par soumissions tout ce qui pouvait être acheté de cette manière. Non seulement le gouvernement actuel n'achète pas de marchandises au moyen de soumissions, mais il ne vend pas au moyen de soumissions la propriété du peuple, et il cède à moitié prix, *ainsi que je le démontrerai lorsque nous discuterons les estimations pour le ministère* de la Justice. Il a donné à une coalition le fil d'engerbage appartenant au Canada, et les cultivateurs le payent trois ou quatre fois ce qu'il vaut.

A la page L—30 du rapport de l'auditeur général on trouvera le compte de la Compagnie de Quincaillerie Aikenhead. Je prends quelques item d'une facture de $2,026.27. Par exemple, il y a 91 livres de mastic à 4 cents —*le prix convenable est de 1¾ cents—19 gallons d'huile bouillie à 60 cents, et ainsi de* suite. A la page L-44, il y a une autre facture de la même maison pour $694.13. Parmi *les articles qu'elles contient se trouvent :* trente livres de savon mou à 20 cents.—Qui a jamais entendu parler d'une semblable affaire ? Cela vaut 2 cents.

Il y a deux gallons d'huile bouillie à 95 cents—le prix convenable est de 45 cents. 120 livres de ficelle à 30 cents ; 1,000 livres de savon dur à 12 cents ; 30 livres de clous coupés à 4 cents, 300 livres de clous coupés à 4 cents. A la page L-53, la même compagnie a une facture de $2,152.43. Parmi les articles qu'il contient, nous trouvons 200 briques de Bath à 5 cents. Vous pouvez acheter une seule brique de Bath chez n'importe quel épicier pour 5 cents—le prix en gros est d'environ 1¼ cent.

Puis, il y a une tondeuse de pelouse, $145. *On ne dit pas si c'est une tondeuse à cheval* ou une tondeuse à main. Vous pouvez acheter la meilleure tondeuse à cheval en acier pour $85. Puis, il y a une tondeuse à $17—je suppose que c'est une tondeuse à main. Vous pouvez acheter la meilleure tondeuse à

main pour $8 ou $9. Puis il y a neuf seaux d'écurie à $2.50 chacun, et 47 étrilles à 48 cents chacune—le prix de la meilleure qualité est de 25 cents chacune. Puis, nous avons 14 barils de clous à ferrer à $6.50 le baril—et vous pouvez les acheter à n'importe quel magasin de quincaillerie pour *$4.50 le baril. Six boîtes de clous à ferrer, $4.75 la boîte—et le prix en détail est de $2.25 ; cinquante boisseaux de chaux à 30* cents—vous pouvez acheter la meilleure qualité à *15* cents.

L'opposition ne ferait pas son devoir si elle ne protestait pas contre l'augmentation du personnel et contre presque tous les autres articles exceptés celui qui a rapport aux exercices annuels et les autres qui vont directement à l'effectif de la milice. Je constate que MM. Chestnut et fils, de Fredericton, *reçoivent les prix suivants : 20 livres de farine à 5 cents ; 30 livres de mastic à 5 cents—prix convenable, 1¾ cents ; 26 livres de clous à 7 cents—prix convenable 3 cents ; 248 livres de blanc de céruse à 5 cents—prix convenable, 1¾ cent.*

Puis, nous trouvons, à la page L-38 : *La rose et fils, 25 barils de ciment à $2.50, et ils reçoivent 20 pour 100 de commission sur tout ce qu'ils fournissent, main-d'œuvre et tout le reste. 25 barils de ciment à $2.50 et 20 pour 100 de commission, $3 ; 1,350 briques blanches, $2.80 pour 100, $28 par mille, soit* $33.60 ; 22¼ livres de clous à 4 cents la livre, ajoutez charroyage, $16.70 ; *102 jours à $2, ajoutez 20 pour 100, $2.40 ;* 119 jours à $1, ajoutez 20 pour 100, $1.20.

Leur compte s'élève à $986.06, répartis comme suit : Les premiers articles que j'ai lus s'élèvent à $456.15. Ils s'augmentent de 20 pour 100, $91.23 ; puis, 20 pour 100 sur $560.98, $112.16 ; 20 pour 100 sur $932.44, $186.49. Puis, il y a 5 barils de ciment à $3, ajoutez 20 pour 100, $3.60 ; 3½ boisseaux de ciment à $1.50, ajoutez 20 pour 100, $1.80 ; sable, 7 boisseaux à 6 cents, ajoutez 20 pour 100, 7½ cents le boisseau. Tout le monde sait que le sable ne vaut pas 7 cents le boisseau.

Voilà comment s'y prend l'honorable ministre pour gaspiller l'argent du peuple, en demandant des crédits de $10,000 ou $50,000 plus considérables que ceux de l'année dernière, simplement pour distribuer cet argent à des amis politiques pour des marchandises qu'ils fournissent à deux ou trois prix différents. Sur l'ensemble des achats faits par le ministre de la Milice et de la Défense ou par ses officiers, pour les approvisionnements requis pour les besoins du contingent du Yukon, ou pour les fins militaires, il a payé une moyenne de 25 à 50 pour 100 plus cher qu'il n'aurait payé s'il avait demandé des soumissions.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce que vient de dire l'honorable député n'a pas plus sa raison d'être que lorsqu'il a dit hier soir que nous avions payé la brique 4 cents, lorsqu'il s'agissait de brique réfractaire.

M. TAYLOR.

M. TAYLOR : Il ne s'agissait pas de brique réfractaire. L'honorable ministre est incapable de produire un compte indiquant qu'il s'agissait là de brique réfractaire, c'était tout simplement de la brique blanche.

Le MINISTRE DES DOUANES : *L'honorable député m'a dit dans ce temps-là qu'il était ridicule de parler de brique réfractaire à ce prix-là, la brique de cette nature valant* 12 cents pièce. *L'honorable député de Victoria (M. Earle) sait à quoi s'en tenir à ce* sujet, il fait lui-même le commerce de brique en gros et il connaît la valeur de ces *marchandises. Le ministre* lui a dit que le *coût du transport était payé sur une partie de ces articles, et qu'il ne l'était pas sur une* autre partie, et il a soumis les prix payés par lui pour les articles sur lesquels le transport n'était *pas payé. D'après* les prix correspondants fournis par le ministre pour la police à cheval, l'honorable député de Victoria conviendrait que ces articles *ont été* achetés à un prix raisonnable. Il n'est pas juste de prendre les prix et les marchandises provenant d'un magasin à rayons, qui peut les avoir achetées à l'encan, et faire entrer ces prix dans les "Débats" comme étant une liste de prix de marchandises de qualité supérieure achetées dans une bonne maison de commerce. L'honorable député de Victoria va pouvoir maintenant comparer les *chiffres qui ont été* soumis par l'honorable ministre, et *si cet item n'est pas adopté ce* soir, il aura l'avantage de le faire une autre *fois.*

M. EARLE : Relativement aux prix mentionnés dans le compte de Bate et fils, j'ai déjà dit et je répète, que pris dans leur ensemble ce sont des prix raisonnables pour ces marchandises livrables sur le littoral. Comme preuve de ce que j'avance je pourrais vous lire les prix payés à deux ou trois marchands du littoral pour des marchandises de même nature fournies l'année dernière à la police à cheval du Yukon par des marchands du littoral, mais je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour cela. Les prix peuvent être favorablement comparés avec ceux payés à ces marchands. Wilson et frères, qui tiennent un commerce d'épiceries considérable sur le littoral du Pacifique, ont fourni des quantités considérables de marchandises au détachement de la police à cheval employés au Yukon, et il y a un item spécial de leur compte qui est destiné à couvrir les frais d'empaquetage. Lorsqu'ils ont été obligés de fournir des sacs additionnels ils les ont fait payer et c'est là le seul item additionnel. Lorsqu'ils ont empaqueté leurs marchandises pour répondre aux exigences du commerce dans le nord, ils n'ont pas réclamé de montants additionnels. Il est impossible de trouver dans tous ces comptes un seul item destiné à couvrir les frais d'empaquetage, excepté lorsqu'il a fallu dans certains cas particuliers fournir des sacs en coton d'une qualité supérieure pour recouvrir les sacs dans lesquels étaient

contenues leurs haricots. Qui aurait songé à acheter du sel dans l'est du Canada pour l'expédier jusqu'au littoral du Pacifique, lorsque ce même article est transporté et livré chez nous par des voiliers venant de l'Angleterre pour $10 et $12 la tonne ? Prenez par exemple la soude à laver : ici elle coûte 1 cent la livre, et chez nous nous la payons le même prix ; mais toute personne un peu au courant du commerce ne songerait pas à l'acheter ici pour l'expédier ensuite jusqu'au littoral du Pacifique.

Si l'on veut se donner la peine d'étudier la chose à fond on va s'apercevoir que les marchandises fournies par Wilson et frères à Victoria et à Vancouver ont donné entière satisfaction, et cela non seulement au point de vue de la qualité mais encore au point de vue de l'empaquetage. Ces prix considérés dans leur ensemble ne sont pas trop élevés pour des marchandises livrées sur le littoral. Je n'ai pas comparé chaque item l'un après l'autre, mais je connais assez bien les prix de la plus grande partie de ces articles. Certains prix sont un peu plus élevés que le prix courant de ces marchandises vendues n'importe quand durant l'année dernière. Les prix cités ce soir par l'honorable ministre des Douanes, ont été fournis par M. White. Les marchandises ont dû être empaquetées d'un manière spéciale, et les prix mentionnés comprennent l'empaquetage et tout le reste. La plus grande partie de ces marchandises ont été placées dans des boîtes de fer blanc, et même de cette manière les prix peuvent être comparés avantageusement avec ceux-ci.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il nous indiquer séparément la quantité de farine, de lard et de pétrole fournie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Viande, 114,520 livres ; farine, 140,900 livres ; huile de pétrole, 17,200 gallons ; 19,200 livres de lard et 71,163 livres de lard fumé.

M. TAYLOR : Ces articles ne se trouvent pas dans le compte de Bate et fils.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Voulez-vous seulement obtenir des détails sur le compte de Bate et fils ?

M. CLANCY : Je veux seulement connaître la qualité de marchandises sur lesquelles le transport est censé être payé.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : 227,620 livres.

M. CLANCY : Ce sont là les marchandises pour lesquelles le transport a été payé ?

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

M. CLANCY : Est-ce là toute la quantité ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, mais la commande donnée à la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui comprend une partie de ces marchandises, était faite livrable. Lorsque je parle des deux-tiers des approvisionnements du Yukon, il est bien compris que je veux parler des deux-tiers de tous les approvisionnements. Lorsque j'ai parlé des marchandises que nous achetions, j'ai supposé que toutes ces marchandises étaient livrables sur le littoral, mais j'ai constaté plus tard qu'une partie était livrable ici—179,000 sur un total de 272,000.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a voulu s'en rapporter à l'honorable député de Victoria, et j'espère qu'il est satisfait de la réponse qu'il a reçue de ce dernier ; il ressort de ce qu'il a dit que le gouvernement a payé $3,000 de plus pour frais de transport, à part les marchandises que celui auquel elles auraient pu être achetées sur le littoral du Pacifique.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'aimerais que l'honorable député prendrait le compte de Bate et fils et qu'il établirait ses prétentions.

M. TAYLOR : Je vais le faire avec plaisir.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas de vous dont j'ai voulu parler, c'est de l'honorable député de Victoria (M. Earle).

M. CLANCY : L'honorable ministre de la Milice a laissé entendre que les frais de transport n'avaient été payés que sur un tiers des marchandises. Lorsque l'on a discuté le compte de Bate et fils et les item trop élevés qu'il contenait, l'honorable ministre nous a laissés entendre par ses paroles qu'il s'agissait là d'un tiers et de deux tiers. Maintenant, il déclare que cela ne comprend plus les marchandises achetées de le Compagnie de la Baie d'Hudson. Il ne s'agit donc plus d'un tiers et de deux tiers, et la question n'est plus la même qu'elle était il y a quelque temps. L'honorable ministre a prétendu que dans le cas de Bate et fils la proportion était de 272,000 contre 189,000 livres. L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle était cette classe de marchandises que Bate et fils ont empaquetées avec tant de soins, les prix payés et le besoin qu'il y avait de mettre des cercles en fer autour des boîtes d'une faible pesanteur ? L'honorable ministre a été très sobre de détails sur ce point.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai eu l'occasion d'expédier des quantités considérables de marchandises au littoral du Pacifique, et l'honorable député doit comprendre là où il faut payer 1 cent par livre pour le transport il est nécessaire de mettre les boîtes aussi solides que possible, et lorsqu'elles sont destinées à faire le voyage du Yukon elles doivent l'être encore plus.

M. CLANCY : L'honorable député de Victoria a dit et répété que l'empaquetage de

ces marchandises ne faisait pas ordinairement l'objet d'un item spécial dans les comptes, bien que la chose ait eu lieu dans le cas actuel.

Ordinairement il n'est pas question de l'empaquetage. Je voudrais savoir de l'honorable ministre quelles sont les marchandises que Bate et fils ont été obligés d'empaqueter de nouveau.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je puis faire connaître à l'honorable député le nombre de colis dans chaque wagon et ce que contenaient ces colis, mais je crains de ne pouvoir lui indiquer la classe de marchandises. Un certain nombre de ces colis contenaient des légumes séchées. Je me souviens de cela, mais je ne puis dire quelles étaient les différentes classes de marchandises.

M. CLANCY : Il est de la plus grande importance que nous sachions à quoi nous en tenir à ce sujet. Il y aurait 250 boîtes d'après la déclaration de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois avoir dit 121 boîtes.

M. CLANCY : Il est très important que nous sachions quelles classes de marchandises étaient contenues dans ces boîtes, parce qu'il est possible que les prix payés n'aient pas été ceux qui auraient dû l'être pour ces boîtes et pour l'empaquetage additionnel, et toutes ces dépenses faites pour une classe de marchandises achetée à un prix qui ne peut être justifié.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'y a que la viande, la farine et l'huile de pétrole qui aient été achetées livrables sur les côtes du Pacifique.

M. CLANCY : Celui qui a vendu ces marchandises aurait dû les empaqueter de manière à ce qu'elles fussent prêtes à être expédiées. Voilà ce dont je suis en frais de parler dans le moment et il ne s'agit pas du taux de transport.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les marchandises étaient reparties comme suit : quarante boîtes de légumes séchées, quatorze boîtes d'oignons, vingt-cinq boîtes de patates, trente-trois boîtes de légumes évaporés et mêlées, quarante boîtes de lard, une boîte de suif, vingt-cinq boîtes de pommes séchées. Sans pouvoir affirmer la chose, je crois que ce sont là les marchandises.

M. EARLE : Ce ne sont pas là les marchandises dont on a voulu parler, parce que ces dernières ont toutes été expédiées dans des colis qui les contenaient au départ.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'on a dû les empaqueter de nouveau dans des colis plus solides.

M. CLANCY : Il était du devoir incontestable de la compagnie qui a vendu ces marchandises de les empaqueter convenablement pour pouvoir les expédier à leur destination. Qui a donné instruction d'empaqueter de nouveau et plus solidement ces 4,200 boîtes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces instructions ont été données par le quartier-maître général, qui en a surveillé lui-même l'exécution.

M. CLANCY : Et il a fixé lui-même les prix avec Bate et fils ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Bate et fils ont envoyé une soumission.

M. CLANCY : A qui ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au ministère.

M. PRIOR : Ces soumissions n'ont pas été demandées à d'autres personnes.

M. CLANCY : Ce n'est certainement pas le quartier-maître général qui a réglé le prix.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le quartier-maître général a recommandé les prix et naturellement je les ai acceptés.

M. CLANCY : Enfin, nous y voilà. Le quartier-maître général a donné l'ordre à Bate et fils de faire l'ouvrage, mais le ministre est responsable et la transaction toute entière ne peut être justifiée.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministre n'essaie pas d'échapper à la responsabilité qui lui incombe en cette affaire.

M. CLANCY : Mais il devrait trouver moyen d'expliquer sa conduite dans cette affaire.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ridicule.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend que cela est ridicule ; mais lorsque l'honorable député (M. Taylor) a établi qu'il s'agissait là d'un marché extravagant, il a dit que l'honorable député avait cité comme autorité à l'appui de sa prétention une maison de troisième ordre qui obtenait ses marchandises à réduction. Que peut dire de cela l'honorable ministre (M. Paterson). La maison citée par mon honorable ami (M. Taylor) peut être aussi bien cotée que celle de H. N. Bate et fils.

M. TAYLOR : Elle est tout aussi bonne.

M. CLANCY : Et il ne convient pas de la part du ministre des Douanes de laisser planer des doutes sur une maison dont la réputation est excellente, et d'essayer de faire entrer dans les "Débats" qu'il s'agit là d'une maison de troisième ordre. Maintenant, je veux que le ministre donne le nom des marchandises qui ont été empaquetées

de nouveau, autrement, il devra laisser cet item de côté.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces boîtes contenaient les marchandises que j'ai déjà indiquées. Quarante boîtes de légumes sèchés et mêlés, quatorze boîtes d'oignons séchés, vingt-cinq boîtes de pommes de terre séchées, quarante-deux boîtes de bœuf pressé, quatorze boîtes de vêtements, vingt-neuf ballots de vêtements, une malle.

M. CLANCY : Qu'est-ce qu'il y avait dans cette malle ?

M. TAYLOR : L'honorable ministre prétend-il qu'il a acheté du bœuf pressé sans que ce dernier fut empaqueté convenablement et prêt à être expédié ?

M. le PRESIDENT : Cette résolution n° 104 doit-elle être adoptée ?

M. CLANCY : Non pas du tout.

M. SPROULE : Me permettrait-on de faire remarquer à cette heure avancée de la nuit—

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous continuerons l'étude du budget.

M. le PRESIDENT : Item 105.

Exercices annuels de la milice..... $400,000

M. SPROULE : Je prétends respectueusement, M. l'Orateur, que lorsque j'ai la parole, il ne convient pas que vous proposiez un autre item du budget. La discussion commencée était de la plus haute importance ; ce n'est pas de l'obstruction que nous faisons, et comme l'heure est avancée, je crois qu'il serait convenable de nous permettre d'aller nous reposer le reste de la nuit afin de pouvoir être capables d'assister demain, aux travaux des comités.

M. le PRESIDENT : Cette résolution doit elle être adoptée ?

M. HENDERSON : Le gouvernment ayant réussi à obtenir le crédit considérable indiqué sous l'item 104, je crois que le comité devrait lever sa séance. Comme l'on semble couloir continuer, je remarque qu'il y a là une augmentation de $100,000.00.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pardonnez-moi, mais je veux réduire ce crédit d'environ $125,000.

M. HENDERSON : Si nous devons discuter jusqu'à cinq heures du matin, nous allons certainement fatiguer le Président.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit va être réduit.

M. HENDERSON : Voilà ce à quoi je m'oppose, et je vais vous dire pourquoi. Je suis du nombre de ceux qui sont en faveur d'une augmentation dans les montants payés aux sous-officiers et soldats qui font partie de la milice dans ce pays. On nous dit que le pays est prospère et que le trésor regorge d'argent. Dans ce cas je ne vois pas pourquoi l'on demanderait à ces pauvres gens d'aller chaque année prendre part aux exercices militaires durant les chaudes journées du mois de juin, d'abandonner leur emploi et leurs foyers, de perdre leur salaire et de recevoir une solde modique, lorsque le gouvernement a de l'argent en quantité pour les payer, et pour pourvoir convenablement à leur entretien.

Je crois qu'il s'agit là d'une question que le gouvernement devrait prendre en sérieuse considération. Je suis d'avis que ceux qui prennent ainsi part aux exercices annuels de la milice devraient recevoir chaque jour une solde égale à ce qu'ils peuvent gagner chez eux. On ne devrait pas exiger d'eux qu'ils perdent un cent en s'enrôlant pour le service du pays. On ne devrait pas leur demander non plus de vivre au moyen d'un salaire moindre que celui qu'ils gagnent habituellement. Malgré la réduction faite à cet item, j'espère encore que le ministre demande là une somme suffisante pour pouvoir augmenter la solde des sous-officiers et des soldats qui font partie de la milice canadienne.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je propose que ce crédit soit réduit d'une somme de $100,000, et voici les raisons qui me portent à faire cette proposition. Nous avons déjà voté dans les estimations supplémentaires de l'exercice qui vient de se terminer, une somme d'argent qui, avec ce que nous avons déjà en main, va suffire à payer probablement les deux tiers des frais encourus pour l'exercice de la milice pour cette année, et je crois, que cette réduction faite, il me restera encore une somme plus que suffisante. Cela dépend de la date à laquelle les exercices commencent. Comme d'habitude, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques faites par l'honorable préopinant, parce que je sais qu'il parle en connaissance de ceuse.

J'ai déjà fait partie de la milice, et personne ne serait plus satisfait que moi de pouvoir voter un crédit plus considérable pour les sous-officiers et les soldats. Cette question mérite d'être prise en sérieuse considération, mais je crois, d'un autre côté, que les jeunes Canadiens, officiers, sous-officiers et soldats, sont disposés à faire quelques sacrifices dans le but de défendre leur pays, et je crois qu'ils seraient désappointés s'il n'en était pas ainsi. Mon honorable ami se trompe certainement sur les sentiments de loyauté et de patriotisme des jeunes gens qui entrent dans nos bataillons et assistent aux exercices militaires, s'ils croient qu'ils sont portés à en agir ainsi par un motif de lucre. Tout ce qu'ils veulent c'est d'être suffisamment payés pour pouvoir se rembourser des dépenses ou des pertes qu'ils peuvent être exposés à faire à ce sujet. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour le moment de demander aucun crédit de cette nature. Je suis plutôt d'avis qu'une telle

conduite de notre part serait de nature à nous créer des ennemis parmi ces jeunes gens.

M. HUGHES : Je désirerais dire quelques mots relativement à la question qui a été soumise à la Chambre par l'honorable député de Halton (M. Henderson). J'admets avec l'honorable ministre que les officiers et les soldats reçoivent actuellement une solde suffisante. Mais ce dont ils ont besoin, et ce qu'ils devraient avoir, à mon avis, c'est un système convenable d'ordinaire. Je sais que l'on a soumis au ministre une proposition à ce sujet pour le bataillon du comté de Halton, dans lequel on demande à ce qu'il soit pourvu de chambres d'ordinaire à Niagara. Je suis persuadé que les soldats préfèreraient avoir dix cents de plus par jour pour cette fin plutôt qu'une augmentation de solde de ce montant. En service actif, ils n'auraient pas d'objections à manger sous la tente ; mais ils ne veulent pas en agir ainsi lorsqu'il s'agit des exercices annuels ; et si le ministre voulait demander un crédit suffisant pour leur permettre d'avoir des marquises où ils pourraient s'asseoir à table, je suis convaincu qu'un grand nombre de jeunes gens qui actuellement ne prennent aucune part aux exercices annuels, joindraient nos bataillons s'il en était ainsi.

Je suis persuadé qu'une augmentation de dix cents par jour suffirait pour répondre à ce besoin. Cette augmentation de dix cents par jour pour cette fin serait plus appréciée par eux qu'une augmentation de vingt-cinq cents sur leur solde. Non seulement le gouvernement devrait fournir des marquises et des tables, ce qui pourrait se faire à peu de frais, mais on devrait à part cela améliorer le système des rations. Ce que nous venons d'entendre dire relativement au Yukon nous prouve que les légumes préparées pourraient être fournies à bon marché aux soldats, afin de leur permettre d'avoir autre chose à manger que des pommes de terre. Il n'existe aucune raison pouvant empêcher que l'on n'améliore la qualité des rations.

Au sujet de la réduction de cet item, je crois que lorsqu'un bataillon n'a pas fait ses exercices militaires avant le premier juillet, il ne devrait pas avoir la permission de faire ses exercices passé cette date. Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que cette année certains bataillons ont été presque complètement omis, et à moins qu'un crédit spécial ne soit demandé de nouveau pour permettre à un bataillon de faire l'exercice deux fois par année, il perdra son exercice annuel. J'espère que l'honorable ministre va laisser cet item tel qu'il est, et ne demandera pas un nouveau crédit pour tout bataillon qui est incapable de faire les exercices dans le mois de septembre au lieu du mois de juin. Dans la province de l'Ontario, le mois de septembre ne convient guère pour ces exercices, tandis que le mois de juin est l'époque de l'année la plus favorable.

M. BORDEN (King).

Il y a encore une autre chose sur laquelle je désire appeler l'attention de l'honorable ministre. Un grand nombre de nos jeunes officiers sont appelés à faire partie du service avant d'avoir cet enthousiasme qui ne s'obtient qu'après plusieurs années d'expérience. Ils sont obligés de perdre leur temps pour suivre les cours des écoles militaires. Il est vrai qu'ils sont payés, mais cela ne présente pas moins des difficultés nombreuses pour un grand nombre d'entre eux, et à part cela, ils sont obligés d'acheter des uniformes coûteux et autres choses requises pour le service à une époque de leur carrière où ils ne ressentent pas cet enthousiasme qu'ils éprouveront plus tard, et aussi à une époque où ils n'ont pas toujours beaucoup d'argent à leur disposition.

Un uniforme ordinaire, y compris le sabre et le ceinturon, coûte au moins $75.00 à $80.00, ce qui est une somme beaucoup trop élevée pour ses jeunes gens et de nature à les faire hésiter, et lorsque l'on ajoute à cette dépense la difficulté dans laquelle ils se trouvent de se procurer ces objets, ils se sentent pris du désir d'abandonner entièrement la milice. Cette annee, avant le commencement des exercices militaires, j'ai été averti par un grand nombre d'officiers qu'il n'y avait pas un seul sabre dans tout le Canada, et à part cela, les prix sont laissés à la discrétion complète de ceux qui veulent bien se charger de la vente de cet article. Le ministre devrait avoir non seulement des sabres et des ceinturons, mais aussi des uniformes d'officiers à bon marché, afin de permettre à ces derniers de pouvoir se procurer leurs uniformes à un prix raisonnable. Voilà des questions qui, à ma connaissance, mettent en danger l'existence des différents bataillons.

Je crois que le casque devrait être payé par le ministère. Le jeune officier qui a besoin d'un casque doit l'acheter de ses propres deniers, et lorsqu'il arrive à l'école militaire sans son casque, la première question que lui pose son officier supérieur est la suivante : Qu'avez-vous fait de votre casque ? Il n'a pas encore assez l'habitude du métier pour faire bonne contenance devant une pareille interpellation et sa carrière se trouve brisée dès son origine, parce qu'il ne possède pas un casque ou un sabre du dernier modèle ou quelques-uns de ces détails de la toilette militaire, qui varie au gré de ceux qui modifient les règlements à cet égard tous les deux ou trois mois d'après les changements de la lune.

C'est le ministre qui devrait s'occuper de ces choses. Le gouvernement devrait fournir des casques aux soldats. Il n'existe pas de raison pour obliger celui qui va à une école militaire d'être obligé de payer son casque. Non seulement les casques devraient être fournis par le ministre, mais ce dernier devrait toujours avoir en magasins les sabres et les uniformes dont a besoin chaque officier et qui lui seraient fournis du moment qu'il aurait obtenu ses certificats de

compétence. On nous dit que le système de la milice anglaise est purement volontaire, mais je sais de source certaine qu'une allocation considérable est accordée aux officiers et aux soldats sous forme d'habillements et autres choses nécessaires. Je crois qu'il s'agit là d'une question qui mérite d'être prise en sérieuse considération par l'honorable ministre.

Je voudrais à part cela faire quelques remarques relativement aux exercices annuels de la milice. Ceux qui forment partie du corps des musiciens du bataillon et l'état-major ne devraient pas être compris dans l'effectif de ce dernier, et il devrait toujours y avoir dans chaque compagnie un bordereau du paye séparé pour les soldats qui font partie du corps des musiciens et les membres de l'état-major.

S'il en était ainsi, chaque capitaine saurait exactement sur combien d'hommes il peut compter, et il enverrait sans peine à chaque compagnie des uniformes pour ce nombre là, et les frais de l'économie interne d'une compagnie ou d'un bataillon se trouveraient réduits d'autant. Il y a beaucoup d'autres points que nous aurons problablement occasion de discuter avant que le ministre ait fini de présenter tous ces item-là.

J'ai encore une proposition à faire : tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique, observe le jour d'Actions de Grâces, et ce jour-là, la milice de la campagne se réunit à celle de la ville pour faire de la manœuvre. Ces exercice ayant beasucoup d'utilité, je trouverais opportun qu'on en confiât la direction au département, et qu'on payât aux miliiaires qui viennent de loin à cette fin, leurs frais de voyage et une certaine indemnité.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je remercie beaucoup mon honorable ami de la proposition qu'il vient de faire. Ses longs rapports avec la milice et le grand intérêt qu'il lui porte, assurent à sa parole beucoup d'influence. Quant au nouveau mode de pension dont il a exposé le plan, j'ai remarqué lors de ma visite à Niagara, le bataillon dont il vient de parler ; son projet comporte une grande amélioration, à laquelle je suis favorable et à la réalisation de laquelle je veux aider dans toute la mesure du possible. Quant à la question de venir en aide aux officiers en les mettant à même de se procurer, dans nos magasins, des uniformes au prix coûtant, elle mérite certainement considération. C'est ainsi que nous procédons actuellement, au sujet de la sellerie.

Le point difficile, cependant, c'est d'avoir des uniformes tout faits, qui aillent à la taille, et nous ne pourrions guère entreprendre pour le moment, d'en confectionner ; mais ce que nous pourrions peut-être faire, ce serait de nous procurer des uniformes tout faits, et de les ajuster ensuite à la taille, selon le cas.

M. HUGHES : Je puis dire que, grâce à la courtoisie des officiers de l'honorable ministre, nombre de soldats, ont, à ma connaissance, envoyé leur mesure au département, qui l'a fait parvenir au tailleur du gouvernement à Hamilton ; que celui-ci a ensuite renvoyé aux officiers les uniformes faits, et payables sur délivrance, et que l'ouvrage ainsi exécuté a donné entière satisfaction.

M. HENDERSON : Je suis reconnaissant à l'honorable ministre d'avoir accueilli ma proposition comme il l'a fait. Je sais la loyauté des jeunes Canadiens et leur désir de se faire volontaires et de se préparer à défendre le pays. Je n'ai jamais eu de rapports avec la milice, mais je l'ai suivie d'assez près pour dire que le gouvernement ne doit pas faire sentir à la jeunesse qu'il la traite de manière à lui causer préjudice. Non, il doit se montrer juste à son égard, et fournir aux jeunes soldats qui vont camper autant de confort et une nourriture aussi bonne que chez eux. Il ne doit, non plus, rien leur faire perdre au point du vue des gages, car la plupart vivent du produit de leur travail, de sorte que, s'ils voient que le gouvernement les indemnise généreusement, ils entreront avec enthousiasme dans la milice. A cette époque de développement, le gouvernement pourrait se montrer plus libéral à l'égard de ces braves jeunes gens qui se mettent spontanément au service du pays.

M. SPROULE : J'avais pris pour admis que l'augmentation de cet item représentait celle du montant destiné aux hommes qui font l'exercice militaire tous les ans ; je regrette qu'on n'entende pas élever leur salaire. Les demandes que l'on fait souvent aux conseils de comtés d'ajouter à ce salaire 25 cents par jour, démontrent que nos jeunes soldats ne se croient pas suffisamment payés.

Certains conseils font droit à ces demandes et d'autres n'en tiennent pas compte, ou bien ils les agréent une année et les rejettent une autre année.

Il y a quelques années que j'entends nos jeunes gens discuter entre eux cette question ; quand on leur propose d'aller remplir les cadres des compagnies militaires, un grand nombre partiraient volontiers si le conseil ajoutait 25 cents à leur salaire, mais sans cela, ils restent sous l'impression que le service ne va équivaloir, pour eux, qu'à une grosse perte de temps. Ils trouvent bien beau d'avoir un congé, d'aller se promener avec la milice et de faire montre de loyauté ; mais la loyauté les touche moins que le congé, l'exercice militaire et la sortie avec les camarades. N'empêchent qu'ils tiennent tout autant à avoir de l'argent.

En même temps que la demande de 25 cents au conseil de comté, se pose invariablement cette question : Pourquoi le gouvernement ne paie-t-il pas ce supplément lui-même ? C'est à tout le pays de supporter ce fardeau-là !

Si le comté de Grey envoie tout un bataillon et qu'un autre n'en envoie que la moitié d'un, pourquoi le comté de Grey paierait-il

tout cela de plus pour le maintien de la milice, quand d'autres comtés en état d'en faire autant, sinon plus, ne paient pas un sou ?

Il serait plus juste que le gouvernement se chargeât de tout payer ; le pays, j'en suis sûr, s'en trouverait fort aise. Pour moi, je ne craindrais pas de monter à n'importe quelle tribune pour déclarer combien j'approuverais le ministre de la Milice et de la Défense d'avoir augmenté les dépenses de cette façon-là.

Mon honorable ami de Victoria-nord a dit que les jeunes soldats se contenteraient de 10 cents par jour d'excédent, et d'une marquise. Je ne le pense pas ; on s'est trop souvent plaint, à ma connaissance, de l'insuffisance du salaire, et il faudrait l'augmenter plus que cela.

M. CLANCY : Je n'entends pas reprendre l'honorable député de Victoria de ce qu'il a dit ; il est trop en état de donner une opinion et des renseignements importants sur la question qui nous occupe. Mais pour donner effet à sa proposition, il faudrait voter un crédit additionnel. L'honorable député d'York (M. Foster) en a parlé en discutant le budget supplémentaire de $125,000 à cette même fin. Le ministre a dit qu'il réduirait de $100,000 le budget principal, de manière à ce qu'il restât à $300,000 ; mais il a ajouté depuis, que le gouvernement entendait qu'il y eût exercice militaire tous les ans. Alors, cela seul absorbera tous le budget, car l'an dernier, il a été voté $300,000 pour l'exercice annuel, et le ministre a dépensé de ce chef, toute cette somme, plus celle de $125,000, et cependant, il se plaint de ce que l'on estime à $400,000 le coût de l'exercice annuel que projette le gouvernement.

Mais pour faire voir qu'il a raison, tout ce qu'il a à dire, c'est qu'il n'y aura pas un exercice chaque année—autant vaut dire qu'il ne mettra pas en pratique la politique qu'il a en vue, et qu'à la fin de cette année financière, il va venir demander un autre $100,000 pour faire équilibre à ce qu'il a déjà dépensé. L'honorable ministre ferait aussi bien d'y aller carrément tout de suite que plus tard. S'il entend qu'il y ait un exercice tous les ans, il ferait aussi bien de demander tout de suite assez d'argent pour en couvrir les frais, que de se voir obligé d'inclure, plus tard, dans le budget, un montant qu'il néglige d'y insérer à présent, tout en sachant qu'il faudra en venir là. Il demande la réduction de ce crédit à $300,000 ; eh bien ! je veux qu'il démontre au comité combien il entend dépenser pour des quartiers généraux de la milice des villes, et combien il entend payer pour le transport et l'approvisionnement des hommes et des chevaux séparément.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La question de l'honorable député est loin d'être déplacée, mais j'ai déjà dit deux fois depuis dix heures du soir, qu'on ne peut dire que d'après l'époque de l'année où la milice est appelée à sortir, si ce crédit de $300,000 que je demande, suffira. J'ai dit que tant de miliciens étaient sortis et avaient été payés avant le premier juillet cette année, que j'avais raison de croire ce crédit de $300,000 suffisant. L'an dernier, presque toute la milice a fait l'exercice, et les dépenses se sont élevées, en tout, à $302,241. Pendant l'année civile de 1898, toute la milice a fait l'exercice. Nous avons voté, l'an dernier, $300,000. Les frais de l'année précédente absorbaient $122,759 qu'on a payés à même ce montant, de sorte qu'il nous a fallu demander, cette année, $125,000 ; mais de fait, si nous n'avions pas eu à payer $122,000 pour l'année précédente, moins $2,241 près, nous en aurions eu assez du crédit de $300,000, pour défrayer toutes les dépenses de l'exercice militaire pour l'année financière qui vient justement de se terminer. Ainsi, sans garantir qu'il suffira de $300,000, j'ai raison de croire que nous n'aurons pas besoin de beaucoup plus, et comme nous avons déjà un surplus de $25,000, que je prends à même le crédit de l'an dernier, je crois tout simplement juste de réduire de $100,000 le présent budget. J'aurai donc $25,000 de plus que j'avais d'abord calculé avoir. Les militaires font leur exercice pendant l'année civile, et notre budget se calcule pour notre année financière ; ainsi, tout dépend de l'époque du campement, mais je crois que tout s'équilibrera. L'honorable député veut savoir combien il y a de bataillons de ville ?

M. CLANCY : Combien doit-on payer à même ces $300,000 pour l'exercice des militaires de villes, à leurs quartiers généraux ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces militaires ont $6 par 12 jours.

M. CLANCY : Comment se divisent ces $300,000 dans chaque branche du service ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'exercice annuel de la milice des villes se fait pendant toute l'année, au gré des soldats et des officiers. On s'exerce le soir dans les salles d'exercice, et l'on est payé $6 par 12 jours pendant l'année d'exercice, tout comme dans les bataillons ruraux.

M. CLANCY : Quelle partie de cette somme affectez-vous à cette fin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela dépend du nombre de soldats.

M. CLANCY : L'honorable ministre doit savoir combien il y a de soldats ; c'est pourquoi je lui demande quelle proportion de ces $300,000 est affectée aux diverses branches de ce même service.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais donner à l'honora-

ble député les renseignements capables de le satisfaire. Voici comment se fait le budget :

SOLDE.

Solde d'un jour pour toute la milice, y compris les chevaux (*voir* état "A" ci-annexé)	$ 27,636 78
A en déduire 8 pour 100, pour les hommes qui ne font pas l'exercice militaire	2,210 90
Requis pour la solde d'un jour	$ 25,425 88
Requis pour la solde de douze jours	305,110 00

ETABLISSEMENT.

	Hommes.	Chevaux.
Effectif complet de la milice	30,072	3,511
A en déduire l'effectif des bataillons de ville et de l'artillerie de garnison, qui font l'exercice dans leurs quartiers généraux respectifs (*voir* état "B")	11,516	508
Différence	23,556	3,003
A déduire 8 pour 100 à payer aux hommes qui ne font pas l'exercice	1,885	240
Différence représentant le nombre d'hommes et de chevaux aux besoins desquels il faut pourvoir durant le campement	21,671	2,763

RATIONS.

1½ lb. pain	03
1 lb. viande	06
1 lb. pommes de terre	01
1 ration d'épiceries	03
Total	13 par jour, par homme, ou $1.43 par 11 jours.
Requis pour 21,671 officiers et soldats durant 11 jours	$30,989 00
Premier jour de campement à 25c. chacun	5,418 00

FOURRAGE.

Pour chaque cheval—	
10 lbs d'avoine par jour.	
12 lbs de foin "	
8 lbs de paille "	
2,763 chevaux durant 11 jours—	
8,939 boisseaux d'avoine à 40c	$ 3,575 00
166 tonnes de foin à $12	1,992 00
122 tonnes de paille à $8	976 00
Ajouter 35c. par cheval pour le premier jour de campement	967 00
Total requis pour fourrage	$ 7,510 00

COMBUSTIBLE.

1½ ration par jour à chaque officier.
¼ " à tout soldat ou sous-officier.
Dans une corde de bois il y a 96 rations.

	Rations.
2,000 officiers, 12 jours	36,000
19,201 soldats ou sous-officiers, 12 j	57,603
	93,603

93,603 rations représentent 975 cordes, qui à $5, représentent $ 4,875 00

ALLOCATION POUR LA MARCHE.

Peut être estimée à $ 8,500 00

TRANSPORT DES BAGAGES.

1,000 officiers à 50c	$ 500 00
10,000 soldats et sous-officiers à 10c	1,000 00
	$ 1,500 00

USTENSILES DE CAMPEMENT.

467 compagnies ou troupes à $6	$ 2,802 00
17 batteries à $10	170 00
	$ 2,972 00

ALLOCATION AUX CORPS PERMANENTS PENDANT LE CAMPEMENT.

$2.50 par jour à chaque officier ; 10c. par jour à chaque soldat ou sous-officier.

50 officiers, 15 jours	1,875 00
600 soldats ou sous-officiers, 15 jours	900 00
	$ 2,775 00

SURPLUS À L'ÉTAT MAJOR DE BRIGADE.

Peut être estimé à $ 10,000 00
Il a été dépensé $11,000 en 1896-97, mais il y avait 16 camps.

TRANSPORT.

Il est difficile d'en calculer exactement le coût.
En 1896-97, il a coûté $47,000, mais c'était avant qu'on eut réduit d'un tiers les prix réguliers qu'il nous fallait payer autrefois.

Déduction faite d'un tiers de $47,000 il reste	$31,000 00
Ajouter à cela $9,000 pour ce que les camps plus considérables ont eu de plus à faire transporter	9,000 00
Total	$ 40,000 00

DÉPENSES DIVERSES.

Pour pratique de l'artillerie—	
Construction de latrines, charroyage, cibles et autres item	$10,000 00
Total requis	$429,649 00

M. CLANCY : L'honorable ministre doit voir que, tout en donnant une partie des renseignements, cet exposé est fait d'après une dépense de $429,000 ; or, comme il a l'intention de réduire de $129,000 cette estimation-là, je crains que nous n'ayons pas plus de renseignements qu'auparavant. J'ai demandé les proportions relatives des $300,000, et non pas des $429,000 qu'il se propose de dépenser pour ces différents services. Quant au transport, on en porte le coût à $40,000, mais on se base, pour cela, sur la dépense de $429,000. Si l'on fait comme on le dit, il faudra encore, au bas mot, $29,000 ; et puisque l'on doit faire une réduction de $129,000, je voudrais savoir comment l'honorable ministre va s'y prendre pour la réaliser.

M. HUGHES : Je me rappelle qu'il fut un temps où le comté de Victoria payait, chaque année, $5 à chaque homme qui allait faire l'exercice militaire, sans prétendre, pour cela, augmenter la valeur de sa milice par rapport à celle des autres comtés qui ne

payaient pas $5, car 5 cents par jour, y compris la nourriture et les rations, avaient sur le bataillon un meilleur effet que $5. Que ce soit où l'on voudra dans la Confédération, des jeunes gens de bonne famille n'iront pas manger leur soupe, ni prendre leurs repas, assis par terre dans une tente ; ils le feraient peut-être étant en service actif, mais jamais pendant un campement. Avec $42,000, nous pourrons donner 10 cents par jour à chaque soldat pour ses rations supplémentaires, et avec encore $10,000, nous en aurons plus qu'il n'en faut pour payer les marquises où ils prendront leurs repas.

Je demande à l'honorable ministre de considérer ce point et de ne pas réduire de $100,000 l'item de $400,000, afin qu'il ait à sa disposition l'argent nécessaire, surtout pour couvrir les frais du service des chevaux. Un militaire a 50 cents par jour, et pour un cheval l'on donne $1. Il arrive qu'on amène des chevaux au camp et qu'on s'en retourne avec $12 dans sa poche, ce qui représente à peu près la valeur d'un de ces chevaux-là. Je demande qu'on alloue, pour les chevaux, 50 cents par jour, la première année, 75 cents l'année suivante, et $1 la troisième année. On peut facilement les marquer au fer rouge sur le sabot, afin de les reconnaître l'année suivante. L'honorable ministre n'a pas répondu à la proposition que j'ai faite concernant les casques des militaires.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons si peu oublié ce point, que nous sommes précisément à acheter des casques. Je ne saurais dire quelle en sera la distribution, ni s'il faudra payer le plein prix ou seulement une partie du prix.

M. PRIOR : M. le Président, je suis fort aise d'apprendre de la bouche de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense ce qu'a décidé le gouvernement, savoir : d'ajouter toute la valeur possible à la milice du Canada bien que le nombre de nos soldats soit restreint. Nous réaliserons ce but par l'exercice annuel de toute l'armée, ce qui est absolument essentiel. Je tiens à signaler à l'honorable ministre que le commandant général a déclaré qu'il est impossible de réaliser ce but au moyen d'un exercice de 12 jours. Pourquoi ne pas laisser les $100,000 dans ce crédit-ci, et ne pas faire faire aux soldats un exercice de 16 jours au lieu de 12 ; ce n'est qu'une question de dollars et de cents, et je crois qu'en ce temps de prospérité, le Canada peut y faire face.

M. CLANCY : Si l'exercice militaire coûte $429,000 et que le ministre n'en demande que $300,000, il cache au pays ce que cela coûte réellement. Pour obtenir la différence, il faudra qu'il fasse insérer un crédit au budget supplémentaire.

M. McGREGOR : Vous trouvez mal qu'il fasse une réduction, et vous ne trouvez pas mieux qu'il fasse une augmentation.

M. HUGHES.

M. CLANCY : L'honorable député (M. McGregor) passe une partie de son temps à dormir, et l'autre à faire des interruptions.

M. McGREGOR : Veuillez ne parler que de ce que vous savez.

M. McMULLEN : Il ne veut pas savoir ce dont il parle.

M. CLANCY : Je ne discuterai jamais la bonne éducation des deux honorables députés qui m'interrompent. Je ne mettais pas en question l'opportunité qu'il y aurait, pour le gouvernement, de faire faire l'exercice militaire, tous les ans.

M. McMULLEN : Reprenez votre siège et endormez-vous.

M. CLANCY : Si vous dormiez plus longtemps, vous feriez plus de bien au pays.

Puisque d'après la déclaration du ministre, il faut $429,000——

Une VOIX : Qu'en savez-vous ?

M. CLANCY : M. le Président, je demande votre protection.

M. LE PRESIDENT : L'honorable député, M. Clancy, a la parole, et je prie les honorables députés de ne pas l'interrompre.

M. CLANCY : Je ne crois pas que des interruptions aussi inconvenantes——

M. LE PRESIDENT : A l'ordre ! L'honorable député devrait discuter la question soumise.

M. CLANCY : Eh bien ! M. le Président,—

M. LE PRESIDENT : J'ai rappelé à l'ordre, et je comprends que les honorables députés veulent obéir à la décision du Président.

M. CLANCY : Je n'ai pas à juger de la décision du Président, mais en vérité, ses amis de la droite n'y obéissent pas.

Je dis donc que le ministre de la Milice et de la Défense fait entrer dans les comptes publics du pays un exposé qui est virtuellement faux.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CLANCY : Oui, le ministre dit qu'il faudra $429,000, et sa demande de $300,000 seulement équivaut à une falsification de ce qu'il en coûte réellement.

M. McGREGOR : Vous avez déjà dit cela cent fois.

M. CLANCY : Je ne prendrai pas la peine de répondre à ces interruptions-là ; c'est au ministre qui préside si habilement et d'une manière si aimable à son département que je m'adresse ; il devrait nous dire clairement combien il lui faut pour couvrir les frais de l'exercice de cette année.

M. SPROULE : Si le ministre dit qu'il faut $429,000 pour l'exercice de toute l'armée pour une année, il devrait les prendre

dans le budget principal, au lieu de demander ensuite un crédit supplémentaire.

M. HENDERSON : J'approuve tout ce que l'honorable député de Grey-est vient de dire ; il n'est pas de crédit que cette Chambre aime mieux voter que ceux qui se rapportent à la milice ; le ministre devrait accepter cet argent que la Chambre est prête à accorder, et plus tard, il fera droit à ma requête demandant qu'on ajoute au salaire des soldats et des sous-officiers de toute l'armée.

M. TYRWHITT : Nous avons coutume de vanter notre loyauté ; or, voici une belle occasion d'en faire preuve ; il s'agit d'inscrire au budget une certaine somme pour payer les frais d'exercice de toute l'armée, l'année prochaine. J'objecte à ce qu'on réduise l'allocation concernant les chevaux. La sellerie seule vaut $50 pour chaque cheval, et il n'y a pas plus d'un officier sur dix qui soit propriétaire de chevaux, ils s'en louent. Il est tout à fait impossible d'acheter un cheval pour pareil usage, pour moins de $40, comme l'a dit un honorable député.

M. MOORE : C'est la meilleure occasion qu'ait encore eue le parti conservateur de féliciter le gouvernement de ses efforts pour économiser ; je regrette cependant d'avoir à séparer ma cause de celle de mes associés de ce côté-ci de la Chambre à ce sujet. Je ne suis pas bien en faveur d'une demande de dépenses plus considérables pour la milice. Il me semble que si nous réduisions ces dépenses de moitié, et consacrions le montant de cette réduction au développement de l'agriculture, nous ferions beaucoup plus de bien au pays. On me taxera peut-être de déloyauté à cause de cela, mais je me prétends aussi loyal que n'importe qui dans la Confédération.

Quand nous entendons le premier ministre et le chef de l'opposition déclarer tous deux qu'il n'y a aucun danger que le Canada soit en guerre avec un autre pays, je considère comme une comédie inutile des dépenses aussi considérables.

M. CLANCY : Il vaut mieux s'entendre. Je n'ai jamais demandé d'augmentation dans les dépenses. Je veux simplement demander au ministre de quelles sommes il avait besoin, et de laisser savoir au pays que les exercices annuels vont nous coûter $400,000.

M. HENDERSON : Je désire être franc sur cette question. Je ne cache pas que je demande une augmentation des dépenses et j'ai un mandat de mes électeurs à cette fin. Je sais que tel est leurs sentiments et je n'ai pas la moindre hésitation à demander au ministre de se rendre au désir que j'exprimais l'autre jour. Si on a besoin de cet argent pour se rendre jusqu'au 1er juillet prochain, laissons le crédit tel qu'il est et ne demandons pas un crédit supplémentaire, à la prochaine session.

M. HUGHES : J'ai une remarque à faire à propos de cette dépense.

M. McMULLEN : De l'obstruction.

M. HENDERSON : J'en appelle au règlement. Un député a-t-il le droit d'accuser un de ses collègues de faire de l'obstruction ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois qu'il est contraire au règlement d'accuser un député de faire de l'obstruction, et il ne convient pas, non plus, d'interrompre les orateurs.

Quelques VOIX : Rétractez-vous.

M. McMULLEN : Pour me conformer à la décision de l'Orateur-suppléant, je retire l'expression.

M. HUGHES : J'ai entendu un député parler de savonner la tête d'un âne, et je crois que l'expression pourrait fort bien s'appliquer à l'honorable député de Wellington-nord.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. HUGHES : Si l'Orateur-suppléant observait lui-même le règlement——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député aura, j'espère, l'obligeance de retirer l'expression dont il vient de se servir à l'adresse du président de la Chambre.

M. HUGHES : De quelle expression me suis-je servi ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député dit que le Président de la Chambre devrait observer le règlement lui-même. On ne doit pas se permettre un pareil langage à l'adresse du Président, et l'honorable député devrait se rétracter.

M. HUGHES : Si j'ai accusé le Président d'une chose que je n'avais pas le droit de lui reprocher, je retire l'expression, mais en même temps——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député doit se rétracter sans réserve aucune.

M. SPROULE : Je soulève une question d'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il n'y en a pas ; la question a été décidée et je demande à l'honorable député de retirer son expression sans restriction.

M. HUGHES : Je l'ai retirée, et je ne ferai rien de plus.

M. SPROULE : Je crois que l'expression dont l'honorable député s'est servie est——

M. l'ORATEUR-SPPLEANT : L'expression a été retirée et je demande aux honorables députés de se mettre à l'ouvrage. Je veux être juste pour tout le monde, et je crois avoir agi avec toute l'impartialité possible. Je demande à la Chambre de discuter la question qui nous occupe.

M. HUGHES : Je réclame un privilège. On m'a accusé de faire de l'obstruction. Personne ne peut dire que pendant les dix ou douze sessions que j'ai passées ici, j'ai cherché à retarder l'expédition des affaires.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre! J'ai rendu ma décision et l'incident est réglé. Je demande à la députation de se borner à la discussion de la question qui nous occupe.

M. HUGHES : Je verrais avec plaisir le Président rendre des décisions sans faire de discours. Un député demande de réduire ce crédit. De tous les crédits que nous votons pour la milice, et surtout pour les manœuvres annuelles, il n'y en pas qui retournent si promptement dans la poche des particuliers ; sans compter que ces exercices contribuent beaucoup à créer et entretenir le sentiment de la loyauté parmi notre jeunesse tout en la développant physiquement, intellectuellement et moralement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item 106.

Appointements et gages des employés civils de la milice..... ...	$ 63,000

M. SPROULE : Je crois qu'il serait maintenant raisonnable d'ajourner.

Quelques VOIX : Continuons.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! J'espère qu'on me permettra de lire l'item.

M. SPROULE : J'espère que le ministre des Finances ne s'opposera pas à un ajournement, à présent. C'est la première journée que nous nous occupons du budget principal et d'ordinaire, il ne se fait pas grand'chose la première journée.

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. SPROULE : Je siège dans cette Chambre depuis 21 ans, et personne ne suit de plus près tout ce qui s'y fait. Personne n'a cherché à faire de l'obstruction et nous avons fait un travail raisonnable. Il arrive souvent que nous siégeons toute la nuit pour ne voter que deux ou trois item, et bien souvent ils ne sont pas aussi considérables que ceux que nous avons voté ce soir. Je suis certain que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) corroborera ce que je dis, car il en a été témoin lui-même, plusieurs fois.

Cette année les estimations supplémentaires ont été votées rapidement, parce que nous savions que le gouvernement avait besoin de cet argent, mais c'était avec l'entente que nous aurions toute liberté de reprendre la discussion sur le budget principal.

La Chambre sait, comme moi, qu'il n'y a eu que des discussions légitimes et sérieuses. Nous avons siégé toute la nuit et il est maintenant cinq heures moins vingt minutes. Il nous faut un temps pour le sommeil, comme un temps pour le travail. Il n'est pas juste de nous obliger à siéger plus longtemps.

Je propose, par conséquent, que la séance du comité soit levée, avec permission de siéger nouveau.

M. CLANCY : Avant que le vote soit pris, j'espère que l'honorable ministre des Finances tiendra compte de notre demande. Nous avons commencé à nous occuper des subsides à 11 heures, et depuis nous avons voté pour plus de $650,000 ; ce qui est une somme assez ronde, pour être votée en aussi peu de temps. Cependant, le parti ministériel veut nous garder ici, plus longtemps. Je ne crois pas que cette conduite soit bien vue du public, et elle n'est pas juste. Pour ma part, je ne demande pas de faveur, et je suis prêt à rester ici jusqu'à demain ; mais, vu l'heure avancée, le travail qui a été fait, je demande au ministre des Finances de permettre l'ajournement.

M. MORRISON : J'ai passé toute la soirée ici, et l'honorable député (M. Clancy) ne manque certes pas d'assurance en cherchant à nous imposer l'ajournement après avoir pris autant de temps qu'il l'a fait.

M. SPROULE : Il ne veut rien imposer, il fait une demande respectueuse.

M. MORRISON : Pour ma part, je voudrais qu'on fît un peu de travail.

La motion pour que la séance du comité soit levée (M. Sproule) est rejetée.

M. HUGHES : Le Président n'a pas bien lu l'item 106.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons pris un dixième du crédit précédent, et nous votons maintenant les neuf autres dixièmes. Tous les item sont lus exactement.

M. TAYLOR : Le ministre demande $10,000 en plus. A qui cette somme doit-elle être payée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit a été discuté l'an dernier. J'ai demandé un crédit supplémentaire en expliquant qu'une partie de celui qui avait été voté avait été dépensée durant l'exercice précédent et j'ai alors dit que je tâcherais d'arranger mon budget pour couvrir toutes les dépenses de l'exercice, à l'avenir. Ces dépenses ont été de $67,000 ou $68,000 par année. Cette année nous voulons demander tout l'argent nécessaire pour n'être pas obligé de venir avec des estimations supplémentaires, à la fin de l'exercice. Il y a une légère augmentation, due aux nouveaux fusils. C'est une arme très délicate, et nous avons dû employer des armuriers ; il faut aussi du monde pour prendre soin de l'équipement Oliver qui est en magasin Il nous a fallu augmenter quelque peu le nombre des employés.

M. TAYLOR : Le ministre voudra-t-il nous dire à qui cet argent doit être payé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au surintendant et au personnel des magasins.

M. TAYLOR : Quel est le surintendant et quels sont ces employés, et quels salaires reçoivent-ils ? Je voudrais aussi les noms des armuriers, des gardiens d'arsenaux, des inspecteurs d'uniformes. Je veux des détails complets sur cette dépense de $70,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a 12 districts. Dans le district n° 1, London, le surintendant reçoit $800. Il y a trois employés qui reçoivent $1.50, $1.25 et $1.00 par jour. Ils ont soin des magasins, des armes et voient à ce que tout soit en ordre. Le surintendant du district n° 2, à Toronto, reçoit $1,000 ; il s'appelle Gravely ; il y a un contremaître à $547 ; un commis de district à $600 ; un armurier, deux gardiens et trois employés. La dépense totale est de $7,738.85. Un des gardiens reçoit $1.65 et l'autre $1.50 par jour. Les employés ordinaires reçoivent $1.25 et $1 par jour.

Le surintendant des magasins du district n° 3, à Kingston, reçoit $1,000.

Il y a deux armuriers, deux contremaîtres, et deux autres employés. Les dépenses s'élèvent à $9,792. Il n'y a virtuellement pas d'augmentation dans ce crédit. Les dépenses annuelles ont été de $65,000 et de $67,000. Dans le district n° 4, Toronto, il y a un armurier, quatre commis, 12 journaliers et six autres employés, ainsi qu'une femme de journée. Dans le district n°5, l'armurier reçoit $2.25 et le gardien $1.75.

M. PRIOR : D'où viennent ces armuriers ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Celui-ci reçoit $2.25, il se nomme Smallwood, il vient du Nouveau-Brunswick et c'est un excellent ouvrier. Plusieurs d'entre eux viennent d'Angleterre ; nous les avons fait venir pour prendre soin des nouveaux fusils. Le district n° 5 est à Montréal. Le surintendant des magasins, le colonel Mattice, reçoit $1,200. Il y a un armurier, à $1.63½, deux employés à $1.50, un à $1.25, quinze à $1.00 et un à 75 cents, et un autre à $5 par mois.

M. CLANCY : Quel est le surintendant à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le colonel Mattice.

M. PRIOR : L'honorable ministre peut-il nous dire ce que font ces quinze employés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ils sont employés aux magasins de l'île Sainte-Hélène et à l'arsenal de Montréal.

M. PRIOR : Combien y a-t-il de régiments ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cinq ou six, y compris l'artillerie. Le total pour ce district n'est pas excessif. Les districts nos 5 et 6, sous le rapport des armes et des magasins, sont réunis en un seul. Le poste de surintendant du district n° 6 a été aboli et pour les deux districts il n'y a qu'un personnel et un seul système de magasins, à l'exception de trois employés dans le district n° 6.

M. PRIOR : Où est le n° 6 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au sud de Montréal, avec quartiers généraux à Saint-Jean, P.Q. Le poste de surintendant à cet endroit a été aboli et tout se fait à Montréal. Dans le district n° 6, il n'y a que trois employés, un à $1.50 par jour et deux à $1, de sorte que les deux districts ne coûtent que $9,800. Le district n° 7, Québec, est très important et contient plus de magasins que tous les autres. Le surintendant, le colonel Forrest, reçoit $1,400.

M. PRIOR : A ce sujet je ferai remarquer au ministre que nous avons un nombre effrayant de magasins dont plusieurs sont tout à fait inutiles. Ne vaudrait-il pas mieux nommer une commission pour les fermer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député. Dans tous les districts il y a un grand nombre de magasins inutiles. Beaucoup ont été vendus. Nous donnons les vieux canons à ceux qui nous en demandent pour décorer les parcs publics. Dans le district n° 7, outre le surintendant qui reçoit $1,400, il y a deux armuriers, à $1.95 par jour et 23 employés. Les dépenses sont de $12,000.

M. HUGHES : Que font ces 23 employés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a un très grand nombre de fusils. La plus grande partie des nouveaux fusils sont là.

M. PRIOR : En magasin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, nous n'avons pas encore pu les distribuer aux régiments de la campagne. Le district n° 8 est dans le Nouveau-Brunswick. Le surintendant des magasins reçoit $1,000. Il y a trois employés à $1.25 et cinq à $1.00. La dépense est de $4,000.

M. PRIOR : Qui est le surintendant ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est le major Armstrong, un officier très capable. Le n° 9, Nouvelle-Ecosse, le surintendant se nomme Curran et il reçoit $800.

M. HUGHES : Les magasins militaires d'Halifax sont-ils séparés des magasins ordinaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui ; nous avons notre propre magasin à cet endroit. Il y a un ar-

murier et sept employés, depuis $1.50 par jour, jusqu'à $16 par mois. Dans le district n° 10, il y a un contremaître à $2.00, et un garde-magasin et un gardien à $750.

M. PRIOR : Le garde-magasin reçoit-il quelque chose pour sa nourriture ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que oui, mais je n'en suis pas certain. Le surintendant reçoit $730, et le gardien $619.

M. PRIOR : Il est gardien et sergent major du régiment. Il n'est pas juste que le contremaître du magasin ait plus cher que le gardien et j'ai signalé cette anomalie au ministre au commencement de la session Le gardien de la salle d'exercice, à Victoria, a été pendant des années, sergent-major de la batterie "C"; il était venu de Québec avec la batterie, et il a été ensuite nommé gardien de la nouvelle salle d'exercice. C'est un excellent instructeur et sa paie est moins élevée que celle du contremaître. Ce dernier est un excellent officier et je ne voudrais pas que son salaire fût diminué, car il gagne bien ce qu'on lui donne. C'est un vieux marin et il est là depuis longtemps ; mais il est ridicule que celui qui a la responsabilité de la salle d'exercice et qui est sergent major du régiment, reçoivent des appointements aussi minimes. Il est contraire à la discipline, de le payer moins que le contremaître, et j'espère que le ministre verra à cela.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Lorsque l'honorable député a amené cette question devant la Chambre, j'en ai chargé le surintendant général ici, mais je n'en ai plus entendu parler. Je m'en informerai.

M. PRIOR : Je serais le dernier à demander de diminuer la paie du contremaître des magasins.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela n'est pas indispensable.

M. PRIOR : J'espère que le gardien recevra les mêmes appointements.

M. HENDERSON : Le 20me bataillon, les carabiniers Lorne, dans le comté d'Halton, est probablement un des meilleurs bataillons de l'ouest de l'Ontario, et je suis convaincu que le ministre qui est toujours disposé à venir en aide à la milice, et dont j'admire beaucoup l'administration—excepté quand il prend sur lui de faire passer le deuxième major, par dessus le premier major——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tout le monde est content à présent.

M. HENDERSON : Je voudrais signaler au ministre qu'à Acton nous avons une ancienne salle d'exercice dont le toit n'est plus à l'épreuve de l'eau. L'arsenal de la compagnie n° 6 est à cet endroit, sous la direction du capitaine Langton, un officier très capable dont le ministre a, sans doute, apprécié le mérite quand il l'a rencontré au camp de Niagara tout récemment. Je voudrais qu'il prenne une partie de ce crédit pour réparer cet arsenal et mettre les effets des militaires à l'abri.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est la première fois que cette demande m'est faite, mais je promets d'y voir.

M. HENDERSON : C'est la première fois que j'en parle, mais comme l'affaire est importante, je me permettrai d'écrire au ministre à cet effet.

M. TAYLOR : Avez-vous nommé de nouveaux inspecteurs d'uniformes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a eu différents inspecteurs et ils ont été payés à la journée, pour chaque jour de travail. M. Robertson est l'inspecteur en chef et nous avons employé ceux qui étaient en fonctions à mon arrivée. M. Watson est aussi inspecteur, ainsi qu'un nommé McCormack.

M. TAYLOR : C'est celui de Goderich ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a aussi les nommés O'Leary et Caldwell.

M. TAYLOR : Quel salaire reçoit McCormack ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $5 par jour de travail. Il n'est pas et n'a jamais été employé tout le temps.

M. PRIOR : Est-il marchand ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il était tailleur. Il n'a pas été employé depuis quelques mois.

M. PRIOR : Inspecte-t-il tous les nouveaux uniformes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tout est inspecté.

M. HUGHES : Garde-t-on beaucoup d'uniformes en magasin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous n'avons pas l'occasion d'en garder beaucoup en magasin, car la distribution s'en fait rapidement pour les camps. Nous n'avons pas eu de difficultés à en avoir assez pour tous les soldats.

M. TAYLOR : Quel crédit a-t-on demandé pour ce service en 1895-96 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $63,000, et celui de 1897-98 était de $65,000.

M. TAYLOR : L'honorable ministre l'a augmenté de $7,000 depuis 1896. Peut-il donner les détails de cette augmentation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela dépend du plus

grand nombre d'employés qu'il nous faut pour prendre soin des nouveaux fusils, et surveiller l'équipement Oliver, dont on pourvoit les soldats.

M. SPROULE : Je crois que le ministre prétend avoir mentionné tous ceux qui font partie de ce service, mais d'après le rapport de l'auditeur général, je ne crois pas qu'il l'ait fait.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est la liste qui m'a été fournie.

M. SPROULE : Le ministre n'a fait connaître ni les noms ni les salaires.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai fait connaître le nombre d'employés, la nature de leur emploi et les salaires payés dans chaque district. J'ai donné ces détails, de mémoire.

M. SPROULE : Il paraît, d'après le rapport de l'auditeur général que les hommes employés aux travaux de même catégorie ne reçoivent pas le même salaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces salaires varient d'après l'importance des localités. Nous avons mûrement étudié la chose et le surintendant en chef des magasins militaires est à modifier l'échelle des salaires, sur l'avis des divers surintendants sous ses ordres, dans les districts respectifs. On apporte le plus grand soin à payer à ces hommes le juste prix de leurs services. La longueur des états de service influe sur le taux du salaire.

M. HUGHES : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et soit autorisé à délibérer à nouveau.

M. FLINT : Il vaudrait mieux adopter cet item avant que le comité lève sa séance. Le ministre a donné tous les renseignements voulus, l'item a été débattu à fond, et rien n'empêche de l'adopter.

M. TAYLOR : Si le ministre de la Milice et de la Défense avait eu la direction du débat sur son budget et qu'il eût donné lui-même les éclaircissements voulus à minuit et demi, au lieu de laisser le député de Wellington-nord et le ministre des Chemins de fer et Canaux essayer d'intimider la Chambre, il n'eût pas été nécessaire de prolonger cette séance à une heure aussi avancée de la nuit. Ils ont tenu à faire rouler le débat sur tous les item.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Même au sujet d'une motion d'ajournement, il n'est pas permis de faire allusion à un débat précédent ou à des circonstances qui se sont produites au cours du débat sur l'item précédent. La discussion doit se borner à l'item à l'étude. ,

M. SPROULE : Lorsque l'on discute un item du budget, est-ce faire allusion à un débat précédent que de revenir sur les circonstances se rattachant à ce débat ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La même règle a son application dans ce cas, que lorsqu'on discute une motion proposée à la Chambre. Les députés n'ont pas le droit de faire allusion à un débat se rattachant à un item précédent.

M. CLANCY : Je sais qu'il n'est pas permis de discuter un item déjà adopté ; toutefois, si je ne me trompe, c'est la première fois que j'entends dire qu'il n'est pas permis de faire allusion à un débat sur un item précédent.

M. PRIOR : Il y a eu discussion générale au début, sur l'article à l'étude et sur l'ensemble des item. Dans ce cas, d'après la décision, il ne saurait y avoir lieu de discuter l'item à l'étude.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il a été convenu, au début, que la discussion roulerait sur l'ensemble des articles de ce budget. Plus tard l'on est convenu de venir au règlement relativement à la discussion de ces item.

M. TYRWHITT : Le député d'Yarmouth (M. Flint), a tellement hâte d'aborder sa résolution sur la prohibition qu'il a perdu toute notion de l'équité dont il fait habituellement preuve, dans cette Chambre. Il nous accuse d'obstruction.

M. FLINT : Non. Je n'ai pas dit cela.

M. TYRWHITT : Je retire l'expression. Il ne faut pas oublier que les ministres, sauf le ministre de la Milice et de la Défense, sont allés se reposer cette nuit, tandis que les membres de l'opposition ont veillé et peiné ici, au cours de ce long débat. Il serait bon que le ministre des Finances tint un peu compte de cela.

M. CLANCY : Le député d'Yarmouth dit que le ministre a donné tous les éclaircissements voulus. Or, qu'il me suffise de rappeler un fait : le ministre a déclaré que l'augmentation subie par cet item est due à ce qu'il lui faut acquitter une dette de $9,000, inscrite au budget supplémentaire du dernier exercice. J'ai souvent demandé des explications au sujet d'un item de $100,000 qui se trouve précisément dans le même cas, et cependant le ministre refuse de s'expliquer.

M. SPROULE : Le député d'Yarmouth dit que les membres de l'opposition manquent de courtoisie, en prenant pareille attitude.

M. FLINT : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il n'est pas juste de demander que le comité lève sa séance et rende compte de ses travaux sans adopter l'item à l'étude, après toutes les explications apportées par le ministre et que les députés des deux côtés ont écouté avec tant d'attention et de patience.

M. SPROULE : J'ai pris note des paroles de l'honorable député (M. Flint) ; mais puisqu'il nie les avoir prononcées, je n'insiste plus. L'honorable député a dit que nous mettions obstacle à l'expédition de la besogne de la Chambre.

M. MORRISON : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : L'honorable député voudrait-il bien nous dire quel est le devoir de l'opposition ?

M. MORRISON : Je l'ignore, n'ayant jamais siégé à la gauche de l'Orateur.

M. SPROULE : Eh bien ! Les membres de l'opposition seraient peut-être en mesure d'éclairer l'honorable député sur ce point. Les députés ministériels prennent rarement la parole, au comité des subsides, si ce n'est pour appuyer les propositions du cabinet. C'est aux députés de la gauche qu'incombe le devoir de critiquer ces mesures. La Chambre conviendra que nous n'avons pas abusé de sa patience, et sans vouloir imputer à crime au ministre son refus de nous donner les renseignements voulus, je compte bien que la Chambre admettra que nous n'avons nullement cherché à retarder l'expédition de la besogne cette nuit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois faire observer à l'honorable député que lorsqu'il s'agit de discuter une motion d'ajournement, il n'est pas permis de revenir sur les incidents qui se sont produits en Chambre. Voici ce que dit à ce sujet sir John Bourinot :

Lorsqu'il s'agit d'une motion tendant à l'ajournement du débat, il n'est permis aux députés ni de revenir sur un vote qui vient d'être pris, ni de faire allusion à ce qui s'est passé dans la Chambre.

L'honorable député n'a donc pas droit de revenir sur ce qui s'est passé cette nuit ; il doit se borner à discuter l'item à l'étude et la motion d'ajournement.

M. SPROULE : N'ai-je pas droit d'apporter à la Chambre des arguments en faveur de l'ajournement ? Or, l'un de ces arguments est que nous avons expédié une somme considérable de besogne cette nuit, et que nous n'avons nullement fait d'obstruction.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle défend de faire allusion à ce qui s'est passé dans la Chambre. Que l'honorable député se borne donc à discuter la motion d'ajournement.

M. SPROULE : Cela s'est déjà fait mainte et mainte fois, et je n'ai jamais encore entendu rappeler un député à l'ordre pour avoir fait allusion à ce qui s'est passé au cours de la nuit antérieure. Il est six heures du matin ; et après une nuit si bien remplie, le comité devrait lever sa séance, sans que le gouvernement nous force à travailler plus longtemps. Nous n'avons nullement essayé de faire de l'obstruction. Nous avons laissé adopter bon nombre d'item du budget.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je rappelle encore à l'honorable député que la règle défend de revenir sur ce qui s'est fait au cours de la nuit.

M. SPROULE : Alors, que dois-je alléguer en faveur de la motion d'ajournement ?

M. TAYLOR : Veuillez donc, M. le Président, lire toute la règle que vous citez. A mon sens, elle ne s'applique à une motion, que lorsque l'Orateur préside.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cela ne fait point de différence ; les règles s'appliquent également et aux délibérations en comité et aux délibérations de la Chambre, sous la présidence de l'Orateur.

Lorsque la Chambre est saisie d'une question, et qu'un député propose l'ajournement, il doit se borner à discuter la question. Lorsqu'il s'agit d'une motion tendant à l'ajournement du débat, il n'est permis aux députés ni de ramener la discussion sur un vote qui vient d'être pris, ni de faire allusion à ce qui s'est passé dans la Chambre.

La motion actuellement soumise propose que le comité lève sa séance et rende compte de l'état de ses travaux.

M. SPROULE : Il y a une distinction à faire entre une motion tendant à l'ajournement du débat et une motion portant que le comité lève sa séance.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Une motion portant que le comité lève sa séance est similaire à la motion proposant que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : La motion actuelle propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux, et soit autorisé à délibérer de nouveau. Par conséquent, elle est plus étendue qu'une motion portant que le comité lève sa séance.

M. TAYLOR : Quel est le gardien du manège militaire de Gananoque et quel est son salaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Dans tout le cours de ma carrière parlementaire, je n'ai jamais encore vu lancer tant de questions à un ministre de la Milice. Je me suis muni de tous les renseignements qu'on peut légitimement exiger touchant la politique du cabinet et les détails de la dépense budgétaire. Ces renseignements, je les ai donnés à la Chambre ; mais, à coup sûr, on n'exigera pas de moi que je me grave dans la mémoire le nom de tous les gardiens des édifices fédéraux et les salaires qu'on leur paie. On prétend qu'il n'y a pas d'obstruction, et je me garderai bien de formuler pareil reproche ; mais il n'est pas moins vrai que voilà huit mortelles heures que nous passons à discuter deux item. Il est possible que ce ne soit pas de l'obstruction, mais, à coup sûr, cela ne prouve pas que l'on désire expédier la besogne de la Chambre.

M. HUGHES : Je sympathise avec le ministre de la Milice et de la Défense, mais la

faute en est au ministre des Finances qui, d'un air a refusé de laisser ajourner le débat ce soir, quand la proposition en a été faite de bonne heure.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député n'a pas droit de discuter ce qui s'est dit au cours de la nuit. L'autorité sur laquelle je m'appuie, se trouve à la page 351 de Bourinot.

M. HUGHES : Le ministre de la Milice et de la Défense a donc violé la règle ?

M. CLANCY : Il n'est pas raisonnable que nous votions à une seule séance tous ces crédits s'élevant à des millions de dollars.

M. McCLURE : Est-il un seul député de la gauche qui ait allégué une seule raison valable contre l'adoption de cet item ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'ils débrouillent cela entre eux.

M. McCLURE : Une seule fois ils ont discuté sérieusement.

M. CLANCY : A l'ordre ! il est défendu de revenir sur le débat.

M. McCLURE : Il n'est pas facile de revenir sur le débat, puisqu'il n'a rien été débattu cette nuit. La discussion s'est faite à côté de la question. Quant à l'item en question, la raison contre son adoption est que le député de Leeds (M. Taylor), avant de voter, désire savoir le nom du gardien du manège militaire de Gananoque. Que le ministre essaie de lui fournir ce renseignement, et adoptons l'item.

M. TAYLOR : Un ministre qui demande un crédit quelconque, doit être en mesure de réponde à toute question qu'on lui pose.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Est-ce que vous ignorez le nom du gardien du manège de Gananoque ?

M. TAYLOR : Oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne sache pas qu'il existe pareil employé.

M. TAYLOR : L'affirmez-vous positivement ? Il vient d'être nommé un gardien de ce manège et je tiens à savoir son nom et son salaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député peut-il me faire connaître son nom et la date de sa nomination ?

M. TAYLOR : Je l'ignore. C'est une nomination toute récente.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai nommé personne. Il se peut, toutefois, que le ministère des Travaux publics en ait nommé un.

M. MARCOTTE : J'ai écouté attentivement la discussion qui s'est faite sur ce sujet et je trouve qu'il mérite bien que l'on élève la voix pour demander quelques explications et cela comme j'ai l'habitude de le faire, dans l'intérêt des particuliers, et pour le bien général du pays. Le whip du parti conservateur, (M. Taylor) a demandé au ministre de la Milice (M. Borden) de lui donner les noms de certains employés du manège militaire, de Gananoque, et cet honorable ministre n'a pas jugé à propos de lui répondre.

M. DESCHENES : Quelle est la question ?

M. MARCOTTE : Quel est le nom et le salaire du gardien du manège militaire de Gananoque.

M. le PRESIDENT DU COMITE (M. Brodeur) : Je dois faire remarquer à l'honorable député que le salaire de cet employé n'est pas prévu par le crédit qui est maintenant sous considération.

M. MARCOTTE : Je vous remercie, M. le Président, de la réponse intelligente que vous venez de me donner ; cela prouve que vous devriez être ministre de la Milice et de la Défense à la place de celui qui occupe ce poste, puisque vous donnez de suite les informations qu'on n'a pas cessé de demander, depuis hier soir et qui auraient dû être données par celui à qui il appartient de répondre.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Que l'honorable député veuille bien s'en tenir au sujet qui fait actuellement l'objet des délibérations du comité.

M. MARCOTTE : Ce que je dis n'est pas désobligeant pour vous, M. le Président, puisque je vous félicite et vous remercie de ce que vous avez dit.

M. Talbot, le député de Bellechasse, m'interrompt——

M. le PRESIDENT DU COMITE : L'honorable député n'a pas le droit de nommer un député par son nom ; il doit le désigner par le nom du comté qu'il représente.

M. MARCOTTE : Cet honorable député est bien connu ici parmi nous, et avantageusement encore.

Lorsque vous m'avez interrompu, M. le Président, je vous adressais mes félicitations et mes compliments sur la manière intelligente avec laquelle vous nous donniez des renseignements. Il serait fort heureux pour cette Chambre si le ministre pouvait en faire autant.

Nous constatons que ce montant affecté au paiement du salaire et des gages des employés, a été augmenté de $10,000 cette année, comparé à l'année dernière. Personne ne peut prétendre que ce n'est pas là, par conséquent, une question importante, puisqu'il s'agit de $10,000 de plus pour deux années consécutives. C'est d'autant plus important que cette augmentation est demandée par un gouvernement qui promettait de faire des économies et des retranchements.

Cette somme est demandée pour payer le salaire des employés civils, et je vois l'honorable député de L'Islet (M. Deschênes) qui, lui aussi, a promis à ses électeurs de pratiquer l'économie, sourire lorsque je parle de ce sujet.

Est-ce là pratiquer l'économie ? Non, ce n'est pas se conformer au principe économique que ce gouvernement a dit qu'il pratiquerait.

Ce n'est pas seulement sur cette augmentation de $10,000 que j'aimerais à avoir des informations, mais je remarque qu'il en est de même à chacune des pages de ce budget. Ce gouvernement ne sait pas économiser les petites sommes ; et il ne comprend pas plus comment il faut s'y prendre pour économiser les grosses. Ce sont les petites économies qui font la richesse des peuples comme des individus. Quand un individu sait économiser des petites sommes chaque jour, il finit par mettre un fort montant de côté et par s'enrichir.

On est surpris de voir le contraste qu'il y a entre les actes de ce gouvernement et ce qu'il promettait aux électeurs du pays en 1896. Sans doute qu'il faut payer le salaire des employés civils, surtout de ceux qui ont mission de porter les armes pour la défense du pays ou de garder nos arsenaux. Ces employés sont en quelque sorte la garde nationale du pays ; il convient donc de les bien payer, vu surtout qu'ils ont mission de garder les armes en ordre pour défendre l'honneur national. Ils sont en quelque sorte chargés de maintenir l'ordre à l'intérieur, si jamais il venait à être troublé, chose que tout homme doit craindre de voir mis en péril. Ce que nous voulons, c'est le progrès du pays ; ce que nous voulons, c'est de vivre en paix en cherchant à agrandir nos ressources et à améliorer notre situation, afin de devenir une race forte au point de vue agricole, commercial et industriel.

Je ne me plains donc pas de ce que les salaires soient trop élevés, pour ces gens qui ont la garde de nos arsenaux. Au contraire, ils doivent être bien payés, car je suis d'avis qu'il convient de rémunérer convenablement nos miliciens, et ces gardiens.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je dois faire observer à l'honorable député qu'il lui faut s'en tenir au sujet discuté et non pas référer aux salaires des employés publics.

M. MARCOTTE : Je parle, M. le Président, des salaires des employés qui ont la garde de nos arsenaux, de nos armes. Supposons qu'une partie de ces fonctionnaires fussent infidèles et que nos armes fussent enlevées de nos arsenaux, je vous le demande, n'y aurait-il pas là un lien très étroit entre la conduite de ces employés et la défense que nous devrions faire de nos droits lorsqu'ils seraient attaqués.

Si nous étions incapables de nous défendre dans une telle circonstance, on pourrait nous accuser de manquer de cœur ou de courage, tandis que cela dépendrait du manque d'armes. C'est donc une question très importante que je discute en ce moment. Je ne m'oppose pas au montant que l'on nous demande de voter, je ne m'oppose pas à l'augmentation des gages des bons employés, surtout de ceux qui sont appelés à défendre le pays, mais je dis que nous avons besoin d'informations des plus minutieuses au sujet de ces $10,000. Pourquoi demander un pareil montant, lorsqu'on nous avait dit qu'on pratiquerait l'économie, et que, bien loin d'accroître les dépenses, on les diminuerait ; or, c'est tout le contraire que nous constatons aujourd'hui. Si donc on demande $10,000 de plus que l'année dernière, on doit avoir des raisons très graves pour le faire. Je demande des explications à l'honorable ministre de la Milice et de la Défense. J'espère qu'il va me répondre——

Pas de réponse à la question que je pose ! C'est un montant assez considérable pour mériter d'être scruté minutieusement, surtout lorsque l'on songe qu'il est demandé par un gouvernement qui devait pratiquer l'économie.

Je demande des détails, et lorsque l'honorable ministre nous aura fourni des renseignements sur cette augmentation de $10,000, je serai certainement en position de dire si ce montant doit être accordé au gouvernement. Si cette augmentation a sa raison d'être, je serai assurément disposé à voter avec mes honorables amis de la droite, s'ils me prouvent que cette somme est nécessaire et que l'on peut en légitimer la dépense.

M. le Président serait-il assez bon de communiquer ma question au ministre de la Milice et de la Défense ? Me faudrait-il parler anglais pour obtenir une réponse ?.....

On ne dit rien, on reste muet, cependant j'ai droit d'avoir ces renseignements.....

Pourquoi a-t-on élevé ce montant ? Je le demande à l'honorable député de l'Islet (M. Deschêne) et à l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot).....

M. TALBOT : Parlez-nous des $2,000,000 que le gouvernement conservateur a dépensés pour acheter des fusils.

M. MARCOTTE : Et vous avez vendu les vieux à 25 cents sans soumission.....

Je demande des explications sans en obtenir. Je vois l'honorable député de Charlevoix (M. Angers) rire. Pourrait-il m'expliquer pourquoi on a augmenté ce montant ?

Je crois qu'il serait temps de réformer la manière de procéder dans cette Chambre, car nous ne sommes pas capables d'avoir les renseignements lorsque nous en demandons aux ministres. Ces messieurs du côté ministériel rient au lieu de nous fournir les informations qu'on leur sollicite.

Je le répète, M. le Président, je ne m'oppose pas au montant demandé, mais je désire que l'on m'explique pourquoi on veut l'avoir. Comme député à cette Chambre, comme citoyen et comme électeur du pays,

comme représentant ici, en parlement, une classe d'hommes honnêtes, intelligents, je veux, avec tous mes collègues de l'opposition, connaître tout ce qui se rapporte à ce sujet.

Propriétés militaires et champs de tir..... $147.000

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici comment cet item se décompose : Loyers des champs de tir, des manèges et des édifices, $10,000 ; combustible pour manèges et édifices, $8,000 ; gaz et éclairage électrique, $9,500 ; enlèvement de la neige, $1,000 ; téléphones et dépenses générales, $5,000 ; soit une totalité de $35,000, soit encore une augmentation de dépenses de $3,000, comparativement au dernier exercice. L'augmentation porte sur le loyer des champs de tir, des manèges et édifices. J'ai ici une liste détaillée des bâtisses et des propriétés pour lesquelles nous payons rente ; cette liste est assez longue.

M. TAYLOR : Lisez-là.

(Le ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) donne lecture de la liste en question.)

M. HUGHES : Avez-vous mentionné Lindsay ?

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

M. HUGHES Je dois rappeler au ministre qu'il y a plus d'un an et demi, nous avons demandé une subvention pour notre champ de tir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'en ai pas entendu parler du tout.

M. HUGHES : J'ai demandé au ministre personnellement, et j'ai demandé aussi officiellement au D. O. C.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En réponse à une question de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Tyrwhitt), je dois dire qu'il y a ici un item de $7,000 à voter pour mettre les salles de manège et les salles d'armes en état de recevoir les nouvelles carabines. A la demande de ce crédit, j'ajoute celle d'un autre crédit dans le budget supplémentaire, afin que l'année prochaine, nous puissions distribuer les nouvelles carabines parmi les bataillons ruraux. A même ce crédit de $30,000, qui a pour objet les champs de tir, nous voulons en obtenir un à Montréal et améliorer celui de Bedford, N.-E. Je puis dire à l'honorable député de Victoria (M. Prior), que nous voterons à cette fin le même montant que l'année dernière, savoir, $6,000.

M. PRIOR : J'ai demandé deux fois à l'honorable ministre si l'on avait accordé l'entreprise de la salle de manège de Vancouver, et chaque fois, il m'a répondu que non. Il est absolument curieux qu'un journal libéral de la Colombie Anglaise appartenant à un député, qui représente un autre comté, loin de là, ait appris et ait dit dans cet endroit que l'entreprise avait été accordée à Viau et Lachance, une société d'Ottawa et de Hull. Le rédacteur du journal a dit que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) leur avait déclaré que l'entreprise était accordée. Ces messieurs, je le sais, ont cru qu'ils avaient l'entreprise, et l'un d'eux s'est rendu à la Colombie Anglaise pour s'y enquérir du prix de la main-d'œuvre et des matériaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Travaux publics avait fait rapport à ce sujet, mais le Conseil n'avait encore rien décidé quand j'ai donné la réponse à l'honorable député. Ainsi, ce que dit le journal n'est pas tout à fait exact.

M. PRIOR : Je suppose que les deux entrepreneurs avaient reçu avis qu'ils auraient l'entreprise, parce que, comme je l'ai dit, l'un d'eux s'est rendu à la Colombie Anglaise pour faire des arrangements. L'honorable ministre voudrait-il me dire si l'on a accordé l'entreprise, oui ou non ?

Le MIINSTRE DES FINANCES : Je suis sous l'impression qu'il n'y a pas eu d'arrêté ministériel d'adopté, mais je m'en assurerai. Il est possible qu'on ait donné à entendre, comme cela, à ce gentleman, que l'entreprise était accordée, mais elle ne l'était pas officiellement.

M. SPROULE : Je comprends que le ministre dit qu'il a payé du loyer pour une salle de manège à Brockville ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, $300. Ce bâtiment a été loué pour longtemps, je crois.

M. SPROULE : L'honorable ministre est-il en pourparlers avec des gens de cet endroit-là, en vue de la construction d'une salle de manège ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Je crois qu'il y aura à cette fin un crédit dans le budget, s'il n'y en a pas dans le budget principal. La cité de Brockville offre gratuitement le site pour construire une salle de manège ; alors, le pays épargnerait tous les ans ces $300. Il y a trois ou quatre emplacements qui conviendraient à cette fin, mais on n'en a encore choisi aucun. Les autorités militaires de l'endroit ont leurs préférences, et le conseil de ville, les siennes.

M. SPROULE : On me dit que la ville se trouve forcée d'acheter un emplacement et que le ministre des Travaux publics l'a assurée que l'emplacement serait acheté et qu'il ferait inscrire au budget supplémentaire le montant nécessaire pour les premiers travaux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est la première fois que

j'en entends parler, et je doute que mon honorable ami soit bien renseigné. Je ne crois pas que le ministre des Travaux publics ait à se mêler du choix d'un emplacement pour la construction d'une salle de manège.

M. SPROULE : Le ministre n'a-t-il pas dit à M. Graham, le député de Brockville à la législature, qu'il y aurait un item dans le budget par rapport à ces travaux-là, et que tel emplacement était le seul qu'il consentirait à accepter ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voulez-vous parler du ministre des Travaux publics ?

M. SPROULE : Non, du ministre de la Milice et de la Défense.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Je ne pourrais pas dire cela, parce qu'on ne m'a pas encore soumis la question du choix définitif de l'emplacement.

M. SPROULE : Je comprends que M. Graham est venu voir le ministre à Ottawa, et a télégraphié, après l'entrevue, qu'il avait sa permission quant aux choix de l'emplacement et qu'il y aurait un item au budget pour la construction de la salle de manège ?

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

M. TAYLOR : N'a-t-il pas été à Brockville, un fonctionnaire de votre département pour faire le choix de l'emplacement, juste avant l'élection ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DFENSE : Je ne saurais le dire.

M. TAYLOR : Je vois dans le rapport de l'auditeur général qu'on a payé de fortes sommes à des maisons libérales pour ouvrages et approvisionnements faits et fournis sans soumissions. Le ministre entend-il payer à ses amis, sans soumissions et à des prix exorbitants, les crédits que nous votons ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On a demandé à ces messieurs, comme aux autres, de faire une soumission, et c'est la soumission la plus basse qu'on a acceptée. Il y a au département un très habile ingénieur, gradué du Collège Militaire Royal, qui voit avec le plus grand soin à ce que tout se fasse comme il faut, et au plus bas prix. Les travaux de la région de Québec sont sous la direction d'un gentleman qui fait depuis longtemps partie du service, et est un des meilleurs employés du département. En somme, l'ouvrage s'est fait convenablement et d'une manière économique.

M. PRIOR : Dites-vous qu'on a demandé publiquement ces soumissions-là ?

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

M. PRIOR : On n'en a demandé qu'à trois ou quatre maisons libérales.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LE DEFENSE : On peut en avoir demandées aux conservateurs, mais, à tout événement, nous faisons honneur aux députés de la gauche en continuant le système qu'ils faisaient régner ici, quand nous sommes arrivés au pouvoir.

M. TAYLOR : Ils s'adressent à Aikenhead et Cie, un de leurs partisans et lui paient 4 cents un mastic qu'ils pouvaient se procurer à 1½ cent la livre. Il y a dans tout le rapport de l'auditeur général des preuves démontrant que le ministre paie pour approvisionnements des prix exorbitants à ses amis politiques.

Matériel militaire et autres..... $45,000

M. TAYLOR : Que signifie cette augmentation de $6,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous demandons ce crédit pour les fins suivantes, savoir : équipements de camp, $12,000 ; harnais et sellerie, $10,000 ; articles médicaux et pharmaceutiques, $3,000 ; casernes et divers articles, $10,000 ; entretien des magasins $7,500 ; petites munitions, $2,500 ; équipements de camp : 3,000 couvertures grises, $4,800 ; 2,000 draps imperméables, $2,200 ; 200 tentes, $3,500 ; 10 marquises, $800 ; 4,000 ustensiles de cuisine et de table, $700. Harnais et sellerie: 200 équipements complets $7,500 ; 30 équipements de sellerie pour officiers, $1,500 ; parties de harnais et de matériaux de harnais et de sellerie, $1,000. Articles médicaux et pharmaceutiques, $3,000. Casernes, comprenant chemises, paillasses, couvertures à chevaux, sangles de lits, balais à laver, broses, seaux, balais, etc., $6,700 ; articles divers, $3,500 ; entretien des magasins, réparations, etc., $7,700 ; petites munitions, ceci comprend l'achat de tout ce qu'il faut aux armuriers, et les articles dont les soldats ont besoin pour remplacer ceux qu'ils viennent à perdre, $2,500.

M. TAYLOR : Je voudrais signaler à l'honorable ministre un item du rapport de l'auditeur général. M. W. C. Caldwell, de Lanark, ayant fourni 2,380 couvertures, du poids de 9,855½ livres, à 40 cents la livre, je veux savoir du ministre à quelle époque M. Caldwell a soumissionné pour ces couvertures-là, et s'il a jamais fait une soumission quelconque ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, il a soumissionné, et il était le seul soumissionnaire.

M. TAYLOR : Il a été envoyé un écrit disant qu'il fournissait les couvertures d'après son prix ?

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

M. TAYLOR : On n'a donc pas demandé de soumissions publiquement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais dire à l'honorable député ce qui en est. Nous avions un entrepreneur qui nous fournissait des couvertures à meilleur marché que celles-ci, mais nous avons découvert qu'elles n'étaient pas ce qu'elles devaient être. L'inspecteur et certains experts ont déclaré que c'était de la camelote. Requis de fournir de meilleures couvertures, il a déclaré ne le pouvoir faire pour le même prix, et a demandé à se retirer et à être libéré. Nous lui avons payé ce qu'il avait fourni, d'après un prix qu'on nous a recommandé de payer,—je ne me rappelle plus combien c'était—et nous lui avons permis de se retirer. Ayant besoin de couvertures, et M. Caldwell ayant déjà fait des soumissions, nous lui avons écrit lui demandant à quel prix il fournirait un gros lot de couvertures de laine. Il nous a fait une soumission et nous l'avons acceptée. Ni le département de la Milice et de la Défense, ni aucun aucun autre n'a jamais eu meilleure marchandise que celle-là pour l'argent qu'elle lui a coûtée.

M. TAYLOR : Un gentleman qui s'y connaît en ces matières, un grand fabricant de couvertures, me dit qu'il aurait fourni ces couvertures-là à beaucoup meilleure marché, et qu'elles auraient été de meilleure qualité, car il y a encore un gros profit à faire en vendant à 40 cents les couvertures de laine de première qualité. Il n'y a donc pas à s'étonner qu'à même le surplus d'argent qu'il a dépensé l'an dernier, le ministre en achetant les couvertures à ces prix-là de M. Caldwell, ait payé à ce dernier $3,973.70.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En justice pour M. Caldwell, je dois lire au comité une lettre qu'il m'adressait une couple de jours après la discussion de ce sujet, qui a eu lieu il y a quelque temps :

21 juin 1899.

CHER MONSIEUR,—En montant aujourd'hui à Toronto, j'ai lu dans le *Mail and Empire* que l'opposition critique d'une manière absurde l'entreprise relative aux couvertures. Bien que vous sachiez à quoi vous en tenir à cet égard, il n'y a peut-être pas de mal à ce que je vous dise quelques mots de la fabrication de ces couvertures-là. L'an dernier, 1898, nous n'avons pas acheté de laine canadienne pour moins de 18 cents la livre, et nous avons payé la tonte de 18 à 20 cents ; de plus, nous avons payé jusqu'à 22 cents la livre la laine de certaines couvertures destinées au Yukon, mais supposé que le prix payé représentât une moyenne de 19 cents la livre, plus le prix de la fabrication de chaque livre de laine que nous estimons à 12 cents, y compris la teinture, le fret, etc., cela ferait 19 cents, plus 12 cents, savoir 31 cents la livre pour les matériaux et leur fabrication en couvertures.

Pour faire une couverture de 4 livres, il faut 5 livres de laine ; de sorte que, à 40 cents la livre, nous réalisons, sur les couvertures, $1.60 pour ce qui nous a coûté $1.55. A l'époque où l'on nous a pressés de faire les couvertures du Yukon, il nous était impossible de fabriquer à aussi bas prix, parce que, pour précipiter l'ouvrage, il en coûtait plus cher.

On nous a demandé de finir pour le 1er juin les couvertures requises pour les campements militaires de ce printemps, et ayant eu pour cette raison, à précipiter l'ouvrage, il en a coûté plus cher. Nous avons expédié, avant cette date-là, les 6,000 couvertures qu'on nous avait commandées, et avant le 17, les 2,000 autres qu'on nous avait commandées ensuite, de sorte qu'on ne saurait nous imputer aucun retard.

Ces couvertures étant faites avec la laine de l'an dernier, le bas prix de la tonte de cette année qu'on n'y a pas du tout employée, ne saurait les faire revenir moins cher. Nous payons, actuellement, de 14 à 18 cents la livre la tonte de cette année, et nous n'avons pas acheté de laine à moins de 14 cents la livre. Nous l'achetons des cultivateurs ; il est vrai qu'ils la lavent, mais si nette qu'elle soit, le lavage et l'évaporation à laquelle il faut la soumettre la font refouler et nous en font perdre une moyenne de 20 pour cent, de sorte qu'il ne faut pas moins de 5 livres de laine pour faire une couverture du pois de 4 livres.

Voici comment j'arrive à trouver le prix de 12 cents par livre pour la fabrication.

	Cents.
Coût de la main-d'œuvre par livre de laine fabriquée	8·00
Huile	·60
Savon	·75
Teintures	·75
Combustible	·70
Intérêt représentant le capital, l'usure et le fret jusqu'à Ottawa.	1·20
Total	12·00

Il peut se faire que ces chiffres ne soient pas absolument exacts, vu que je les donne de mémoire, ne m'étant pas attendu à parler de cette question. La laine canadienne a baissé depuis la tonte de cette année, mais au commencement du printemps, la laine étrangère avait subi une hausse de 25 à 40 pour cent ; elle n'a pas encore baissé. Nous n'avons cependant pas à nous occuper des plus bas prix de cette saison-ci, mais du stock que nous avons fabriqué avec la laine de l'année dernière, achetée au prix de l'année dernière, et le plus bas prix que nous ayons payé, c'est celui de 18 cents la livre.

Quant aux couvertures, nous garantissons les avoir faites entièrement de pure laine, et nous vous invitons à les faire examiner et inspecter ; il ne vous en coûtera rien pour cela.

Je trouvais si absurde que l'on calculât le contrat de l'année dernière en prenant pour base le prix de la laine de cette année, qu'il m'a été impossible de garder le silence. Je souhaite bien ne pas vous avoir ennuyé par ce que j'ai cru devoir vous dire.

Voilà la déclaration de M. Caldwell, qui, les honorables amis de la gauche l'admettront, est un brave et honnête fabricant, un homme incapable d'apposer son nom à une déclaration qui serait fausse.

M. WALLACE : Le lettre que vient de lire le ministre est très intéressante, mais je tiens à faire remarquer que M. Caldwell dit, dans sa lettre, que vous, monsieur le ministre, vous êtes au fait de toute la question. Mais, M. le Président, pas un membre de cette Chambre qui se souvienne des efforts qu'a faits le ministre pour éluder la question et nous faire voir qu'il n'en savait pas un iota.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député n'a pas le droit de revenir à un débat passé.

(MM. Bennett et Bergeron adressent la parole au comité pendant quelque temps.)

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Je regrette de n'avoir pu rester ici après minuit, l'heure, pour toute personne respectable, de se retirer. J'avais pensé à demander des renseignements sur certains item qui me paraissaient mystérieux, mais j'ai mieux aimé me retirer que de prolonger la discussion, à cette heure avancée. Un grand nombre de ces item dont je viens de parler, ayant été adoptés, j'arrive trop tard pour demander ces renseignements. Les comptes du département de la Milice ne sont pas exempts de critique, car dans la plupart des cas, les prix sont extravagants, et la comptabilité est si défectueuse, qu'il est impossible à ce comité de savoir quels sont les item, et ce qu'ils représentent.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne comprends pas où en est rendu le comité ; pour arriver à le savoir, je vous demande, M. le Président, de me permettre de rappeler où nous en étions lorsque je me suis absenté, à minuit et demi.

Le ministre de la Milice et de la Défense avait présenté sa résolution, et quand nous nous sommes formés en comité des subsides, nous lui avons demandé de fournir au comité un exposé général de l'état des affaires et de la politique du gouvernement, ce qu'il a fait, je dois le dire, d'une manière très habile et très satisfaisante.

Le comité a été assez bon de me permettre de ne pas tenir compte de l'ordre ordinaire, parce que depuis que je suis membre de cette Chambre, sur un sujet aussi important que le budget de la milice, il est d'usage que le ministre fasse, comme il l'a fait, une revue générale. Voilà où nous en étions, lorsque je me suis absenté. Quand il s'agit du département de la Milice et de la Défense, pour avoir la confiance publique, il est certainement nécessaire de fournir au comité les plus entiers renseignements concernant la dépense de sommes aussi considérables. Ce qui atteste qu'on a travaillé, ce soir, c'est qu'on a adopté nombre de crédits importants, dont le total s'élève à près de $1,000,000.

Il ne devrait pas y avoir d'objection à ce qu'on levât maintenant une séance si bien remplie. Mes amis de la gauche m'informent que le ministre de la Milice et de la Défense, advenant 2 ou 3 heures, ce matin, était tout à fait disposé à ce qu'on levât la séance. Il n'est pas de membres de cette Chambre plus désireux que moi-même de hâter l'expédition des affaires publiques, mais en prenant une attitude irraisonnable et en refusant de lever la séance à une heure très avancée, après l'adoption de crédits considérables, le gouvernement est responsable d'avoir fait perdre au comité son temps. Je demande aux honorables députés de dire si l'on ne devrait pas en finir et lever la séance. Il est midi, et si mes honorables amis veulent bien consentir à ce que la séance soit levée, je crois que l'expédition des affaires publiques n'en sera que plus rapide.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami vient de rapporter d'une manière tout à fait exacte ce qui s'est passé ici jusqu'à son départ, et je suis sûr que s'il était resté dans la Chambre, ce désagrément n'aurait pas eu lieu, car, quelle que soit notre divergence d'opinion sur bien des points, je suis heureux de dire que l'honorable député a toujours manifesté le désir de hâter l'expédition de la besogne de la Chambre, et a toujours dédaigné les petits moyens d'obstruction. Au début de la discussion, j'ai suggéré qu'on fit comme le voulait mon honorable ami, c'est-à-dire, qu'on s'occupât du budget de la milice d'une manière générale, au lieu de nous arrêter à chaque item en particulier. Le comité ayant fait beaucoup d'ouvrage d'après ce principe, j'ai suggéré qu'on continuât ainsi et qu'on adoptât les différents item avec l'entente que, dans tous les cas où les renseignements seraient défectueux, et où quelqu'un manifesterait le désir de pousser plus loin la discussion, nous réserverions un item, avec pleine liberté de discuter toute la question plus tard. Malheureusement, mes honorables amis de la gauche n'ont pas cru devoir se rendre à cette proposition ; ils ont préféré recourir à d'autres moyens. Voyant que la Chambre perdait son temps, et que l'expédition des affaires publiques n'avançait pas, nous et nos amis avons été tentés de siéger ici assez longtemps, pour expédier une somme raisonnable d'affaires. Je puis assurer mon honorable ami que le renseignement qu'on lui a donné quant à la cause de toute la difficulté, est inexact.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire rappeler à mon honorable ami, le ministre des Finances que, malheureusement, la décision rendue par vous, M. le Président, pour être exacte au point de vue technique, peut-être, n'en vient pas moins en conflit avec l'opinion que vient d'exprimer mon honorable ami, le leader de cette Chambre dans le moment.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette décision a été rendue très tard, dans la soirée, quand presque tous les députés désiraient qu'on limitât la discussion à l'item particulier qui se trouvait alors soumis à la considération du comité.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre des Finances a proposé que tous les item fussent adoptés, à l'exception d'un, et qu'à l'occasion de cet item, on fût libre de passer en revue tous les item précédents. Voilà qui est tout à fait contraire à votre décision, puisque vous venez de juger qu'on n'a pas le droit de dire un mot par rapport à un item qui a été adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le Président a rendu sa décision plus tard que cela ; nous procédions d'un commun accord, d'après le plan suggéré par mon honorable ami lui-même. C'est plus tard qu'est survenue la difficulté et que l'objection s'est

produite, et que le Président a déclaré qu'à moins que nous ne fussions unanimes, il devrait strictement s'en tenir aux règles de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Il est évident que dans les circonstances, ni l'un des côtés de la Chambre, ni l'autre, ne sont en état d'envisager froidement les questions qui se présentent. Je propose que nous nous réunissions à 3 heures, avec la détermination bien arrêtée de travailler avec l'énergie qu'il faut, à l'expédition des affaires, et je puis assurer à mes honorables amis de la droite, qu'ils me trouveront prêt à faire tout mon possible, et à employer toute mon influence auprès de mes amis à cette fin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ayant siégé ici toute la soirée, je sais tout ce qui s'est dit et fait au cours de cette discussion.

Je désire dire que j'approuve entièrement la proposition de l'honorable chef de l'opposition, à savoir qu'il serait inutile d'essayer d'imposer même à une petite minorité une certaine ligne de conduite. Mais je demanderai à mes honorables amis de la gauche de ne pas croire, parce qu'ils sont une minorité qu'ils peuvent imposer à la majorité une ligne de conduite que celles-ci ne peut, en justice, adopter.

Pas un gouvernement qui se respecte ne peut plier devant les menaces des membres de l'opposition. Un gouvernement s'appuyant sur un majorité doit certainement avoir le droit de diriger les travaux et dicter la procédure de la Chambre. L'opposition peut bien se plaindre de l'attitude du gouvernement, mais c'est énoncer un principe subversif de toute administration que de dire qu'elle doit régler la marche des affaires publiques. Nous avons des devoirs envers les honorables membres de la gauche, mais ces derniers ont aussi des devoirs à remplir envers nous qui sommes aujourd'hui la majorité de la Chambre.

M. SPROULE : Je demande à la Chambre s'il serait raisonnable de voter $2,000.000 à cette heure avancée. J'ajouterai que la discussion a été pertinente à la question, car le Président nous a toujours obligés à nous en tenir au sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami se rappellera nous avoir dit qu'il parlait pour son propre amusement.

M. SPROULE : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et l'honorable député de Beauharnois a dit la même chose.

M. BERGERON : Le plus grand coupable est certainment l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai dit que nous avions appris de l'honorabl député de Weldroite,—mon honorable ami n'était pas ici et il n'en connaît rien,—j'ai dit que nous avions appris de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) et du ministre de la Marine et des Pêcheries, sur les compliments duquel je comptais, comment discuter ces crédits. Durant une séance de trente-six heures, nous avons discuté jadis un item de $16,000, affecté au bureau de poste de Laprairie, et comme nous avions voté la nuit dernière près de $1.000,000, nous désirions l'ajournement de la Chambre.

M. SPROULE : C'est après six heures ce matin, que j'ai pris le rapport de l'auditeur général, et comme je l'ai dit, je n'ai pas discuté un seul item au-dessous de $200. Nous n'avions aucunement l'intention de faire de l'obstruction.

M. HUGHES : Le ministre des Finances a recommandé de réserver un item et nous savons tous ce que cela veut dire. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, imitant servilement le député de Wellington-nord (M. McMullen), a dit que nous devions adopter tous les crédits. On croit dans le public que le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer et Canaux sont jaloux du succès du ministre de la Milice et de la Défense, et que c'est pour cette raison qu'on ne veut pas laisser voter ces item.

Sir CHARLES TUPPER : J'approuve la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il dit que pour bien conduire les affaires publiques, il faut respecter les droits et les privilèges les uns des autres. Je crois que le ministre des Finances a commis une grave erreur, en recommandant de réserver un item.

M. WALLACE : Et ajoutez à cela la rigoureuse décision du président.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, la rigoureuse décision à l'appui de laquelle le président a cité une haute autorité. Je ne discuterai pas maintenant cette décision, mais je recommanderais l'adoption de cet item et l'ajournement de la Chambre jusqu'à trois heures, ou que le comité lève sa séance jusqu'à trois heures, afin que les ministres soient dans un meilleur état d'âme pour continuer la discussion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne vois pas quel est l'objet de cette proposition, car les comités ne siègent pas ce matin, et nous ferions aussi bien de continuer la discussion de ces item.

Sir CHARLES TUPPER : Nous aurions un peu d'air frais et nous pourrions aller prendre notre lunch.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a aucune raison pour que nous perdions maintenant un temps précieux.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que c'est là une expression malheureuse.

M. MONTAGUE : L'hésitation avec laquelle le ministre de la Marine et des Pêcheries accepte une recommandation de ce

côté-ci de la Chambre, indique que l'on veut faire voter ces item de vive force, sans donner des explications convenables. Je crois que l'on ferait plus de progrès en acceptant ce conseil.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'ayant pas passé toute la nuit dans cette enceinte, ne peut parfaitement se rendre compte de ce qui est arrivé. Je comprends que chacun de nous doit mettre du sien, et j'accepterai la recommandation du chef de l'opposition, à la condition que nous continuerons, de la manière ordinaire, la discussion du bedget jusqu'à une heure.

Sir CHARLES TUPPER : C'est très bien.

Habillements et nécessaires..... $150,000

Sir CHARLES TUPPER : Je désire demander à l'honorable ministre s'il a répondu à la question que l'honorable député d'York (M. Foster) lui a posée hier, au sujet des habillements des élèves de l'Ecole Militaire Royale de Kingston.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, on pourra lire ma réponse dans les "Débats". Je ferai observer que le gouvernement n'est tenu de voir qu'à l'apparence générale des élèves, et j'ajouterai que ce sont les parents qui paient l'habillement des élèves.

Sir CHARLES TUPPER : Cette réponse est loin d'être satisfaisante. Le gouvernement devrait s'efforcer de rendre justice à tous et de se mettre au-dessus des mesquines questions de patronage, vu que ce sont les parents qui paient le coût de l'habillement des élèves. J'ai reçu des renseignements qui me portent à croire que l'absence de soumissions donnent lieu à des abus très répréhensibles et que les résultats du système actuel sont loin d'être satisfaisants. Je crois qu'il est très inconvenant de la part du gouvernement qui a la direction de cette école de vouloir rejeter la responsabilité sur le personnel de cette institution.

J'ai eu le plaisir de faire la connaissance du directeur de l'Ecole Militaire Royale, et je dois dire qu'il a fait sur moi une impression des plus favorables et que je suis convaincu que c'est un homme qui est prêt à faire tout son possible dans les intérêts de cette institution. Mais c'est un jeune officier qui nous vient de l'Angleterre et qui ne peut certainement être au courant de la fourniture des habillements militaires dans le pays. C'est là une chose qui n'est pas du tout de son ressort, et le gouvernement ne devrait pas essayer de rejeter sur lui une responsabilité qui appartient à d'autres.

La fourniture des habillements aurait dû être donnée après avoir demandé des soumissions, et l'entreprise devrait toujours être concédée à des personnes qui l'exécuteraient d'une manière satisfaisante et fourniraient des uniformes bons et bien faits aux jeunes gens qui fréquentent l'Ecole Militaire Royale. L'officier commandant peut être en état de juger parfaitement si l'habillement va bien ou mal, mais il ne peut savoir d'avance quelle sera la qualité de l'étoffe que l'on fournira.

Je n'ai pas l'intention d'en dire davantage sur la matière. J'espère qu'on changera le système actuel et que la fourniture des habillements destinés aux élèves sera concédée après avoir demandé des soumissions publiques ; et c'est là la méthode que devraient adopter tous les départements.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne partage pas l'opinion du chef de l'opposition, lorsqu'il dit que l'officier commandant n'est pas un bon juge en ces matières. Il me semble qu'un homme qui a porté l'uniforme toute sa vie et qui doit connaître le coût et la forme élégante de l'habillement militaire, est le meilleur juge que nous puissions trouver.

A ma connaissance, il n'y a pas eu une seule plainte à ce sujet, et la question de l'honorable député d'York (M. Foster) m'a surpris. Ce n'est pas la première fois que nous nous en remettons, en cette matière, à l'officier commandant ; mais c'est ce que le département a toujours fait et avec raison, je crois. Puisqu'on a appelé mon attention sur ce sujet, je demanderai de plus amples renseignements, et si l'ouvrage peut se faire aussi bien à l'entreprise, et s'il est possible d'exercer la même surveillance sur l'habillement, je me ferai un plaisir d'adopter ce système.

M. HUGHES : Je ne connais pas les détails relatifs à la fourniture des habillements, mais je sais que si l'élève considère que l'article ne lui convient pas, il peut s'adresser aux autorités de l'école. Je sais que cette surveillance constante oblige les entrepreneurs à bien faire leur ouvrage.

M. MONTAGUE : Quels sont les prix ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai pas la liste des prix.

M. MONTAGUE : C'est un renseignement que l'on devrait nous fournir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai jamais entendu la moindre plainte au sujet de la fourniture des habillements.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre nous a dit qu'il avait été obligé de congédier l'ancien entrepreneur.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est là une chose qui ne me regardait pas, et je ne m'en suis pas mêlé.

M. MONTAGUE : Voici un crédit de $150,000 pour habillement et nécessaires.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela n'a rien à faire avec ce crédit.

M. MONTAGUE : Alors qu'est-ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est destiné à payer les habillements que nous avons achetés à bon marché de W. E. Sanford et Cie, et d'une maison de Montréal pour nos corps permanents et la milice active.

M. MONTAGUE : Est-ce que l'entreprise a été en premier lieu concédée à ces maisons ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, l'an dernier.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre n'a pas conclu de marché avec d'autres entrepreneurs ?

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

M. HUGHES : Je puis dire que cette année, en me rendant au camp, j'ai constaté que plusieurs corps n'ont eu leurs nouveaux uniformes que juste au moment du départ, et cela pour une raison bien simple, c'est qu'ils n'étaient pas faits. Est-ce que l'honorable ministre ne ferait pas bien de prendre une certaine somme sur ce crédit, afin que les habillements soient prêts pour l'an prochain ?

Je me permettrai d'appeler l'attention sur un autre fait. La nouvelle serge qui, entre parenthèses, fait d'élégants uniformes, et est de bonne qualité, prend une couleur très foncée lorsqu'elle a été mouillée. Quelques étoffes se conservent très bien, mais d'autres paraissent imprégnées d'une teinture différente et deviennent plus noires, et, dans certains cas, se décolorent et jaunissent.

L'honorable ministre ferait bien d'écouter le général en chef qui conseille de fournir un uniforme d'exercice, Kharki, que le soldat revêtirait pour faire ses rudes travaux. C'est un uniforme d'exercices Kharki, que le soldat est très utile. J'ai porté moi-même cet uniforme constamment le jour, et souvent la nuit, pendant plus de huit mois, et je l'ai trouvé très avantageux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les recommandations de mon honorable ami sont très précieuses. Je voudrais que nous fussions en état de voter plus d'argent afin de fournir aux troupes des uniformes de rechange. J'espère que nous pourrons le faire avant longtemps. Cette année, un grand nombre de miliciens se sont rendus au camp de bonne heure et nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer les uniformes à temps.

Mon honorable ami admettra que, dans les circonstances, le département a très bien reussi, et quoique plusieurs hommes n'aient eu leurs uniformes qu'au dernier moment, ils avaient une assez belle mine, en se rendant au camp. Au sujet de la couleur des habillements, je crois que les fabricants canadiens ont eu quelque difficulté pour apprendre à donner à leurs étoffes une couleur durable, mais je suis convaincu qu'ils peuvent maintenant rivaliser avec n'importe qui. Le comité sait sans doute que les étoffes que l'on emploie dans la confection des uniformes sont fabriquées au Canada.

M. BERGERON : Je désire appeler l'attention sur les entreprises adjugées, je crois, en 1898. On confiait généralement la fourniture des habits militaires à une maison de Montréal, qui était le plus bas soumissionnaire et possédait tout le matériel nécessaire pour faire l'ouvrage bien et à bon marché ; mais en 1898, on adjugea l'entreprise à des amis politiques du gouvernement, et notamment à une maison de Montréal dont la soumission était plus élevée que celle des anciens entrepreneurs, et qui, en fin de compte, dût confier l'ouvrage à ces derniers.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quel est le nom de cette maison ?

M. BERGERON : Louis Boisseau et Cie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette maison n'a jamais obtenu la fourniture des habits militaires.

M. BERGERON : On lui confia l'exécution de l'entreprise.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est en 1897.

M. BERGERON : Je puis me tromper sur l'année. Autrefois on concédait généralement l'entreprise à Shorey et Cie, et lorsque le ministre de la Milice et de la Défense demanda des soumissions en 1897, cette maison envoya la plus basse soumission possible, espérant qu'on lui confierait cet ouvrage. Mais M. Boisseau, un détaillant, grâce à des influences politiques, eût la préférence, quoique sa soumission fût plus élevée que celle de Shorey et Cie.

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

M. BERGERON : Nous voulons élucider ce point. Par la suite, Boisseau fut obligé d'avoir recours à Shorey et Cie pour faire faire l'ouvrage.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Boisseau n'a jamais fait pour un dollar d'ouvrage pour le département.

M. BERGERON : Qui a fait l'ouvrage pour lui ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Personne. Nous avons annulé le contrat et l'ouvrage fut confié à Sanford et Cie, et à d'autres entrepreneurs. Boisseau n'a absolument rien fait.

M. MONTAGUE : C'est la question que j'ai posée, il y a quelque temps, et le ministre m'a répondu qu'aucun contrat n'avait été annulé. J'ai demandé si on s'était adressé à d'autres entrepreneurs, et il m'a dit que non.

M. BERGERON : Il y a une autre maison Boisseau et Cie, de Toronto, laquelle a fourni les pantalons et les uniformes de la cavalerie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est une autre maison.

M. BERGERON : Je pose une question à laquelle l'honorable ministre voudra bien répondre plus tard, lorsqu'il donnera ses explications. Pour démontrer que l'influence politique a joué un rôle prédominant dans cette matière, permettez-moi de vous faire observer que Shorey et Cie ont soumissionné la fourniture des capotes à $6.25, mais on leur préféra un ami d'un grand politicien de Montréal, M. Workman, dont la soumission était de 49 cents plus élevée. L'heureux soumissionnaire retira, de ce chef seulement, un profit net de $2,500. Il y a plus : il était entendu que l'entrepreneur, quel qu'il fût, devait acheter l'étoffe d'un ami du parti libéral, de M. Willet, manufacturier, de Chambly.

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

M. BERGERON : Oui. C'est Willet et Cie qui ont fourni l'étoffe et le gouvernement a payé 49 cents par capote de plus que la somme portée à la soumission de Shorey et Cie.

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

M. BERGERON : La même chose est arrivée dans la province d'Ontario. Sanford et Cie faisaient généralement l'ouvrage à raison de $26,000,—une partie de la fourniture. Boisseau devait, en vertu du contrat intervenu entre lui et le département, fournir 4,519 capotes. Je ne vois pas le nom de Louis Boisseau, de Montréal, dans le rapport de l'auditeur général, mais je sais que l'entreprise a été adjugée à ce monsieur, car il me l'a dit lui-même. Il l'a peut-être cédée immédiatement à une autre personne. Je sais qu'il est allé trouver Shorey et Cie pour leur confier l'ouvrage qu'il ne pouvait faire lui-même.

En demandant des soumissions, le gouvernement, en exécution d'une promesse que le parti libéral avait faite dans l'opposition, stipulait toujours que les soumissionnaires ne devaient pas appliquer dans leurs ateliers le système de pressuration des ouvriers. On s'est même servi de ce prétexte pour refuser d'adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire, mais on n'a pas toujours suivi cette ligne de conduite au sujet de la fourniture des uniformes de la milice, car Workman et Cie ne suivent pas un autre système. On me dit aussi que la "Sanford Manufacturing Company" n'agit pas autrement.

M. GIBSON : Je dirai que M. Sanford demandait à tous ses employés de joindre l'union et de se conformer aux exigences du gouvernement, et ce monsieur n'était pas partisan du système de pressuration des ouvriers.

M. BERGERON : J'accepte la déclaration de mon honorable ami, mais on me dit qu'il serait impossible pour la "Sanford Manufacturing Company" ou Workman et Cie, de faire faire leur ouvrage autrement qu'en ayant recours à ce système.

Sous l'empire du système de pressuration des ouvriers qui est en vigueur à Montréal, au lieu de faire faire l'ouvrage dans un grand atelier par des personnes qui travaillent sous la surveillance d'un contremaître, on le confie à des filles ou femmes des environs de Montréal. Celles-ci font l'ouvrage à domicile et le rapportent ensuite à la ville.

M. GIBSON : Je puis dire que tous les hommes de la "Sanford Manufacturing Company", d'Hamilton, appartiennent à l'union, et qu'ils ne subissent pas le système de pressuration des ouvriers.

M. BERGERON : Je désire demander au ministre de la Milice et de la Défense d'expliquer pourquoi le pays paie 49 cents par capote, pour faire exécuter l'ouvrage par des amis politiques, de plus qu'il ne payait aux anciens entrepreneurs.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Je désire dire au comité que, dans chaque cas où Boisseau et Cie, de Montréal, ont obtenu la fourniture d'habits, en 1897, leur soumission était la plus basse. Il n'y avait aucune stipulation concernant la pressuration des ouvriers ou autre chose, et je suis prêt à produire les documents pour prouver ce que j'avance. Pour chaque item mentionné au contrat intervenu avec Boisseau, de Montréal, celui-ci était le plus bas soumissionnaire.

M. BERGERON : Où est le contrat ? La Chambre en a ordonné la production, mais je n'ai pu l'obtenir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je verrai à le faire produire. Nous avons contracté avec Boisseau, mais de fait, ses prix étaient tellement bas, qu'il n'a jamais pu se conformer aux termes de son contrat. Il dut abandonner l'entreprise, après nous avoir blagués pendant des semaines, et nous la concédâmes à Doull et Gibson, de Montréal, et à la "Sanford Manufacturing Company," d'Hamilton, les plus bas soumissionnaires après Boisseau. Les dossiers prouveront que ce que je dis est absolument vrai.

Nous avons demandé des soumissions par la voie des journaux du pays. Au sujet des soummissions demandées en 1898, le directeur général des Postes, avait, dans l'intervalle, présenté son bill prescrivant que la clause relative à la pressuration des ouvriers devait être insérée dans chaque contrat. Le département avait adopté cette ligne de conduite dans les intérêts des travailleurs du pays, et donna ensuite avis à tous les soumissionnaires qu'ils devaient soumissionner l'entreprise sous l'empire de cette clause. Shorey et Cie soumissionnèrent, mais ils dirent en termes formels qu'ils n'entendaient pas se soumettre à cette clause ; et ils m'écrivirent une lettre me demandant d'omettre cette clause qui, disaient-il, ne se trouvait pas dans les contrats qu'ils si-

gnaient relativement à la fourniture des habillements de la police à cheval du Nord-Ouest.

Voici ce que veut dire cette clause : Les entrepreneurs devront faire exécuter tout l'ouvrage dans leurs fabriques et ne devront en donner aucune partie à des personnes du dehors ou à des sous-entrepreneurs. Ils doivent avoir des pièces d'une certaine dimension, et chaque ouvrier doit avoir tant de pieds cubes d'air, et l'ouvrage doit se faire dans l'établissement.

La "Sanford Manufacturing Company" a envoyé deux soumissions. Elle dit, ainsi que je l'ai déclaré dans cette enceinte, en réponse à une interpellation, que si on lui confiait une partie de l'entreprise, $67,000 d'ouvrage, elle était prête à se soumettre à la clause concernant la pressuration des ouvriers, promettant de construire une fabrique contenant de plus grandes pièces. Les soumissions acceptées par le gouvernement dépassèrent $67,000, la "Sanford Manufacturing Company" obtint la plus grande partie de l'entreprise, et, si je suis bien renseigné, elle fait son ouvrage suivant les termes de son contrat.

Workman était le plus bas soumissionnaire relativement à certains articles, et on lui a adjugé l'entreprise. La soumission de Shorey était plus basse que celle de Workman ; elle était plus basse que celle de Sanford, mais il a absolument refusé d'être lié par la clause relative à la pressuration, et sa soumission n'a pas été acceptée. La même chose est arrivée au sujet d'une couple d'autres. L'honorable député a dit que la clause du contrat n'a pas été exécutée. Je lui dirai que s'il veut me donner des renseignements à cet effet, je promets d'examiner à fond la question.

L'honorable député a dit que j'avais obligé les entrepreneurs à acheter le drap de certaines personnes. Il n'y a pas là l'ombre de la vérité, et je l'ai défié de le prouver. M. Sanford est venu me parler, et je lui ai expliqué toutes ces choses. En ce qui concerne Willett, c'est un bon fabricant, mais il s'est plaint que sous l'ex-gouvernement, il lui avait toujours été impossible, étant libéral, d'avoir pour un seul dollar d'ouvrage, et j'ai dit que si M. Willett pouvait faire son drap d'aussi bonne qualité et à aussi bon marché que tout autre, je serais bien aise de lui donner une partie de l'entreprise.

Mais lorsque l'on dit que je me suis servi d'un procédé irrégulier, ou que j'ai demandé à quelqu'un d'acheter du drap de M. Willett à un prix quelconque, l'on dit une chose absolument dénuée de fondement ; je n'ai jamais fait de choses de ce genre. Or, en ce qui a trait à ces entreprises, si l'honorable député veut les examiner, il est libre de le faire ; je suis prêt à le rencontrer partout et en tout temps à ce sujet. Je puis l'assurer et je puis assurer le comité que nous avons accepté la plus basse soumission dans les conditions auxquelles nous avons demandé des soumissions, et que nous avons offert de conclure des contrats. Mais Shorey, par son propre fait, n'a pu concourir, et j'ai passé des contrats avec Sanford et Cie, d'Hamilton, pour la fourniture d'une partie de nos articles, et avec Workman et Cie, de Montréal, pour le reste, et aux prix les plus bas que nous avons pu trouver.

M. BERGERON : Relativement à ce système de pressuration, MM. Shorey et Cie, à mon avis, ont été plus honnêtes que ceux qui ont obtenu l'entreprise, car ils ont déclaré qu'ils n'exécuteraient pas les travaux autrement que d'après ce système, c'est-à-dire, en les faisant faire par leurs employés, chez eux. Workman et Cie ont fait leurs travaux de la même manière, mais ils n'en ont rien dit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député affirme-t-il la chose ?

M. BERGERON : Certainement, je l'affirme. J'ai demandé les documents, et j'aurais prouvé mon énonce devant le comité, mais il m'a été impossible de le faire réunir. Workman et Cie ont eu l'entreprise, et ils l'exécutent de la même manière que Shorey exécute ses travaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a eu deux ou trois réunions du comité des comptes publics, mais aucun député n'a voulu faire de procédures.

M. BERGERON : Mon honorable ami n'a-t-il pas cherché à m'empêcher de produire des témoins devant le comité des comptes publics au sujet de ces faits ? Relativement à l'affaire Willett, ce sont là les renseignements que je possède.

A une heure, le comité suspend sa séance.

Mardi, le 11 juillet 1899.

A trois heures le comité reprend sa séance.

M. TAYLOR : Il semble qu'il y a une augmentation, ici. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer comment cet argent est dépensé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai déjà donné une explication, mais l'honorable député, je suppose, aimerait me l'entendre répéter.

M. TAYLOR : Je n'étais pas ici lorsque vous l'avez donnée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a $125,000 pour habillements, $15,000 pour nécessaires, et $5,000 pour allocation au lieu d'habillements. Le dernier crédit veut dire que certains régiments, comme le 48e Highlanders, de Toronto, reçoivent une allocation en argent et achètent eux-mêmes leurs uniformes. C'est le crédit ordinaire pour les habillements, le même que nous avons eu pendant un grand nombre d'années.

M. WALLACE : Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a dit que l'on achetait tous les habillements au Canada. J'aimerais alors qu'on donnât une explication du crédit

dit de $2,094 qui se trouve à la page L-48 du rapport de l'auditeur général, somme que l'on a payée au chef de la comptabilité de Sa Majesté pour bonnets, chaussures et autres articles de même nature.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On a fait un petit nombre d'achats en Angleterre. On m'a dit qu'il était nécessaire d'acheter ces articles pour montrer aux fabricants canadiens ce qu'il nous fallait. Autant que possible, nous achetons tout au Canada, et, en somme, la quantité d'articles achetés en Angleterre est très insignifiante.

M. WALLACE : Lorsque l'on dépense $150,000 annuellement, une grande quantité d'habillements doit devenir hors d'usage chaque année. On m'a informé que l'on a donné instruction de détruire tous les vieux habillements. Il me semble que c'est là gaspiller de bons articles que beaucoup de gens dans le pays aimeraient probablement avoir. Nous savons, il va sans dire, qu'il ne serait pas convenable de faire porter l'uniforme de Sa Majesté à des conducteurs de voitures de roulage, et ainsi de suite, mais, sûrement, avec de légers changements, en teignant les habillements ou en en enlevant les boutons militaires, il serait possible d'employer avec avantage ces articles mis au rebut.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On n'a pas donné instruction de détruire les habillements. Les corps les gardent pour les corvées.

M. WALLACE : Je sais que dans un cas l'on a donné instruction de détruire les habillements, et j'ai dit que j'en parlerais au ministre.

J'attirerai immédiatement l'attention sur ce fait-ci : Un bataillon du comté de Renfrew, dont je ne me rappelle pas le numéro dans le moment, est allé camper à Niagara. Après avoir fait une partie du voyage en bateau, il arriva au camp le mercredi soir. On suppose qu'il y a 12 jours d'exercice. Mais dans le cas de ce bataillon, il n'y aurait que trois jours la première semaine, et, comme il lui faudrait partir le vendredi pour arriver chez lui le samedi, il n'y aurait que quatre jours la seconde semaine, soit 10 jours d'exercice. Il me semble que c'est là un désavantage au point de vue de l'instruction militaire de ces hommes, et, en outre le fait d'envoyer un bataillon si loin constitue une dépense d'argent considérable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député m'a parlé de la chose confidentiellement, mais je crois qu'il ne m'a pas donné le numéro du bataillon.

M. WALLACE : Oui, j'ai donné le numéro à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Alors, j'ai oublié la chose. Il m'est impossible de donner des explications ; mais avant la fin de la discussion, je serai peut-être en mesure de donner des renseignements à l'honorable député. Naturellement, le jour où l'on se rend au camp et celui du retour sont nécessairement perdus. Si la période des exercices a été réduite à 10 jours, cela est certainement répréhensible et il devrait y avoir une enquête.

M. BRITTON : En mon absence, cet après-midi, l'on a parlé de Livingston & Bros, dont le compte figure à la page L-71 du rapport de l'Auditeur général. C'est une des maisons les plus honorables de la Confédération, et elle est en mesure de fournir une quantité d'habillements militaires des plus considérables. Elle a toujours soumissionné lorsque le gouvernement fédéral a demandé des soumissions pour la fourniture des habillements militaires, mais, malheureusement, elle n'a pas été heureuse. Ce compte n'est pas pour des habillements payés par le gouvernement, mais des habillements payés par les élèves de l'Ecole Militaire eux-mêmes. Jusqu'en 1897-98, ces habillements ont été faits par un nommé Creegan dont le nom figure dans les comptes payés pour travaux exécutés pour la batterie. Mais il y a quelques mécontentements au sujet des habillements, et les élèves eux-mêmes ont demandé le changement, qui a été fait par le colonel Kitson et le colonel McGill, adjudant du C. M. R. Cette entreprise a été exécutée par Livingston & Bros. Il y a deux item sur la page. L'un représente de l'ouvrage réellement payé par les élèves, et l'autre, de l'ouvrage qu'ils paieront.

Les règlements de l'Ecole Militaire Royale exigent que les élèves fassent un dépôt pour leurs dépenses, y compris leurs habillements La plupart de ces habillements, grande tenue et petite tenue, ce sont les élèves eux-mêmes qui les paient.

A la page L-49, il y a un petit item de $17.50 à Livingston & Bros. C'était, je suppose, parce que l'on avait un besoin pressant des articles, ou parce que M. Creegan ne pouvait pas les fournir.

Les items dont j'ai parlé en premier lieu prouvent que l'on a assez acheté d'articles de MM. Livingston & Bros pour leur accorder au moins une entreprise à titre d'essai.

M. TAYLOR : Pourquoi le ministre demande-t-il $150,000, lorsque, l'année dernière, la dépense réelle, sous ce chef, a été de $87,343.46, ainsi que le démontre le rapport de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On me dit que le crédit destiné à 1897-98 était moins élevé que celui-ci, qu'il était seulement de $90,000.

M. BENNETT : Les dépenses annuelles pour habillements et nécessaires sont-elles de $150,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'elles n'ont pas toujours été aussi élevées. Lorsque toute la milice fait des exercices, il faut plus d'habillements. Si nous avons des exercices an-

nuels, nous ne pouvons pas dépenser moins de $150,000.

M. MONTAGUE : Quels sont les prix payés pour habillements comparativement à ceux payés en 1892-93-94-95 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai ici une liste de prix, indiquant les prix payés pour habillements et nécessaires à chaque exercice depuis le 1er juillet 1891. Le premier item est pour chaussures, et les prix sont comme suit : 1890-91, $3.10 ; 1891-92, $3.37 ; 1892-93, $3.37 ; 1893-94, $1.74 ; 1894-95, $2.50 ; 1895-96, $2.50 ; 1896-97, $1.95 ; 1897-98, $2.45 ; 1898-99, $2.25.

M. WALLACE : Est-ce de la même qualité ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On me dit que les articles sont aujourd'hui de bien meilleure qualité qu'il y a quelques années.

M. MONTAGUE : Qui a l'entreprise de la fourniture des chaussures ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Un gentleman du nom de Hodgson, de Vankleek-Hill, comté de Prescott.

M. MONTAGUE : Comment a-t-on adjugé l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Après soumissions demandées par voie d'annonces.

M. MONTAGUE : Etait-ce la soumission la plus basse ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Je vais lire l'état, qui est comme suit :

PRIX PAYÉS POUR HABILLEMENTS ET NÉCESSAIRES, PENDANT CHAQUE EXERCICE DEPUIS LE 1ER JUILLET 1890.

Article.	1890-1.	1891-2.	1892-3.	1893-4.	1894-5.	1895-6.	1896-7.	1897-8.	1898-9.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Habillements—									
Bottines	3 10	2 50 3 37	2 50 3 37	1 74	2 50	2 50	1 95	2 45	2 25
Grandes bottes	.....	6 37	6 37	6 37	4 75	.....	3 50	3 75	3 75
Bottes ordinaires	.....	3 50	3 50	5 00 3 50	4 00	4 00	3 95	3 85	3 85
Bottes pour l'hiver	4 87	4 75	4 75	2 98	3 25	3 25	3 20	3 15	3 25
Bon. d. police, Cav., R.C.D	.....	.....	.....	0 33⅓	0 33⅓	0 33⅓	0 33⅓	.....	0 33⅓
" " " A. M.	.....	.....	.....	.....	0 44	.....	0 55	0 47½	.....
" " Artillerie	.....	0 36½	0 36½	0 36½	0 36½	0 36½	0 36½	.....	0 36½
" " Infanterie	.....	0 30⅔	0 30⅔	0 30⅔	0 30⅔	0 30⅔	0 30⅔	0 29½	.....
" " Carabiniers	.....	0 32⅔	0 32⅔	0 32⅔	0 32⅔	0 32⅔	0 32⅔	0 31⅞	.....
Bonnets en four. p. l'hiver	1 20	1 10	1 15	1 15	1 25	.....	1 45	.....	1 45
Capotes, Cav., D.C., P.F.	10 30	10 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 90
" " Mil. Act.	7 47	.....	.....	.....	.....	.....	7 70	.....	.....
" Art., D.C.D., P.F	11 55	.....	.....	11 25	11 25 11 55	.....	.....	.....	.....
Pardessus, Art., D.C.G., Corps Per.	7 69	7 69	7 69	7 69	7 69	.....	8 30	.....	7 24
" Art., A. C., Mil. Act.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Infant., D.C., Corps Per.	6 59	7 00	7 00	7 00	6 98	6 98	8 30	.....	7 24
" Infant., A.C., Mil. Act.	5 73	5 73	5 73	5 73	.....	5 73	5 59	.....	.....
Casques	.....	1 11½	.....	1 11½	.....	1 11½	.....	1 10	1 11
Tuniques, Cav., R.C.D	.....	.....	3 20	3 20	3 20	3 85	3 57	3 48	3 45
" (rouges) Cav., 3e Dragons	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 57	3 48	.....
" (rouges) Dragons du Manitoba	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 62	.....	.....
" (rouges) Cav., G. G.B.G.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 45
" (bleues) Cav., D'g.	.....	.....	3 50	3 85 3 50	.....	3 85	3 72	3 55	3 45
" " " Huss	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 72	3 55	3 45
" Artillerie	3 50	3 50	.....	3 85 3 50	3 85	3 85	3 72	3 50	3 45
" Inf., Corps Per.	3 00	3 00	3 00	3 00	3 15	3 15	3 62	3 50	3 45
" " G.G.B.G.	.....	3 75	3 75	3 75	.....	.....	.....	3 62	.....
" " Fusiliers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 60
" " Mil. Act.	.....	.....	.....	.....	3 15	3 15	3 62	3 50	3 45
" Carabiniers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 72	3 25	3 45
" en toile bleue pour corvées	.....	.....	1 46	1 46	1 46	.....	.....	.....	.....

PRIX PAYÉS POUR HABILLEMENTS ET NÉCESSAIRES, &c.—*Suite.*

Article.	1890-1.	1891-2.	1892-3.	1893-4.	1894-5.	1895-6.	1896-7.	1897-8.	1898-9.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Habillements—*Suite.*									
Tuniques, Cav., R.C.D'g.	.....	.....	.....	5 89½	5 89	5 89	5 78	.....	5 89
" (rouges) Cav., 3e Dragons.	.....	.....	.....	5 70	.....	.....	.....	.....	.....
" (rouges) Cav., M. Dragons.	.....	.....	.....	4 75	.....	.....	4 75	.....	.....
" (rouges) Cav., G. G.B.G.	.....	.....	.....	.....	.....	5 89	.....	.....	.....
" (bleues) Cav., D'g.	5 89½	5 89½	.....	.....	.....	5 89	.....	.....	.....
" " " Huss	.....	7 64	.....	7 64	.....	7 64	7 35	.....	.....
" Art., Corps Per.	6 04	6 04	6 04	6 04	5 72	5 72	5 70	5 70	5 60
" " Mil. Act..	6 04	6 04	6 04	6 04	5 72	5 72	5 60	5 60	.....
" Inf., Corps Per.	5 00	5 00	5 00	5 00	5 25	5 25	5 19	5 17	.....
" " Fusiliers..	.....	.....	.....	.....	.....	5 50	.....	.....	5 50
" " Mil. Act..	5 00	5 00	5 00	5 25 5 00	5 25	5 25	5 19	5 17	.....
" Carabiniers....	5 58½	5 58½	5 58½	5 58½	5 40	5 40	5 40	5 30	.....
Pantalons, Cav., R.C.D..	.....	.....	.....	5 55 5 56	.....	5 55	4 60	4 15	4 30
" " drap, A. Mil..	6 06	6 06	.....	6 05 6 06	5 68	5 68	4 75	4 75	.....
" " serge "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 20
" Art., drap..	5 56	5 56	5 56	5 55	.....	5 55	4 75	4 15	4 35
" " serge..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 20	3 20
" Cav., drap, R. C. Dragons.	.....	.....	.....	4 78	.....	4 78	4 36	4 40	4 25
" " " A.M	5 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Art., drap....	4 30	4 30	4 30	.....	.....	.....	.....	.....	4 36
" " serge...	2 79	2 85	2 85	2 78½	2 78½	2 78½	2 53	2 50	2 48
" Inf., drap....	4 18	4 18	4 18	4 18	.....	.....	.....	.....	4 12
" " serge...	2 82½	2 82½	2 82½	2 82	2 82	2 82	2 59	2 37	2 46
" Carab's, serge.	2 82½	2 82½	2 82½	.....	2 80	2 80	2 80	2 42	2 46
" en toile bleue, pour corvées.	.....	.....	0 95	0 95	0 95	0 95	.....	.....	0 82
Longues guêtres, cuir noir	.....	1 25	.....	.....	.....	.....	.....	0 85	0 90
Petites " "	0 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0 68	0 70
Insignes, Infanterie.	0 33	0 33	0 33	.....	.....	0 33	.....	0 33	.....
" Carabiniers....	0 33	0 33	0 33	.....	.....	0 33	.....	0 33	.....
Nécessaires—									
Cirage, imperméable	0 14¾	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" armée anglaise ..	.....	.....	.....	.....	.....	0 05	.....	.....	.....
Bretelles.....	.....	0 34	0 34	0 37	0 34⅜	0 34⅜	0 34¾	0 28	0 25
Brosses, cirage..... ...	0 09⅜	0 10	.....	0 10	0 09	.....	0 10	0 06½	0 07
" cuivre.....	0 11	.....	0 12½	0 14¼	0 11½	0 10½	0 11	0 10⅜	0 08¾
" habillements ...	0 15	.....	0 18	.....	0 17	0 15	0 17	0 16½	0 14½
" cheveux.. ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0 23	0 25	0 25
" pour polir.....	0 12	0 12½	0 12½	0 13	.....	.....	0 13	0 08¼	0 10
Blaireaux.....	0 17	0 15	0 19	0 15	.. ..	.....	0 13	0 09⅜	0 11
Peignes.....	0 05¼	0 05	0 05	.....	0 05⅜	.....	.....	0 05	.....
Caleçons de laine.... ..	.....	.....	.....	0 65	0 73⅜ 0 65	...	0 71⅞	0 74⅞	0 82
Fourchettes et couteaux..	0 14	0 13¾	0 13¼	.....	.....	.....	.....	0 09	0 14½
Gants en fourrure.....	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gantelets en fourr., noirs.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 00	2 64	3 25
Gants de peau de daim, blanc.....	1 24¾	1 24½	1 25	1 25	1 15	.....	.....	.....	.....
Gants de cuir, bruns, pour l'été.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0 75	0 90	0 90
Gants de cuir, bruns, pour l'hiver.....	0 69¾	0 69¾	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 12
Gants de caribou.....	.....	1 50	1 50	.....	1 70	1 70	.....	.....	.....
" "	.....	.....	.....	.....	0 13	0 13	0 12	.....	0 11
Mitaines...	0 48¾	0 51¾	.....	.....	0 66⅔ 0 55	0 66⅔	.....	.....	.....
Rasoirs et boîtes.....	0 17½	0 17½	0 18¼	0 18¼	.....	0 18¼	0 18¼	0 15	0 18
Chemises de flanelle grise	.....	1 06	.....	1 05	0 94⅞	.....	0 91⅞	0 87	0 84½
Tricots.	.....	.....	.....	.....	0 69¾	.....	0 67⅝	0 74⅞	0 73
Chaussettes tricotées, en laine	0 18¾	0 17⅞	0 18⅞	.....	0 17	.....	0 18	0 15	0 15
Eponges, terre à pipe....	0 14	0 14	.....	.....	0 14	.....	.....	.....	.....

PRIX PAYÉS POUR HABILLEMENTS ET NÉCESSAIRES, ETC.—*Fin.*

Article.	1890-1.	1891-2.	1892-3.	1893-4.	1894-5.	1895-6.	1896-7.	1897-8.	1898-9.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nécessaires—									
Cuillers	0 01½	0 01½			0 05¼	0 05¼	0 05	0 05	0 02⅝
Essuie-mains	0 17⅝				0 16¾		0 14⅞	0 14⅞	0 14⅞
Courroies	0 17								
Cache-nez	0 67½	0 67½	0 60	0 49½	0 48⅜		0 46	0 52⅔	
Mocas., de peau d'orignal		1 10	1 00		1 00 / 0 88⅛			0 83⅓	1 16½
Bas, noirs, longs		0 65	0 50	0 29	0 35				0 37½
Raquettes					1 40				

PRIX PAYÉS POUR MATÉRIEL MILITAIRE PENDANT CHAQUE EXERCICE DEPUIS LE 1ER JUILLET 1890.

Matériel militaire—									
Housses		4 50		3 10					3 75
Balais	0 18	0 27½	0 23			0 18	0 18	0 16	0 16⅔
" pour écurie	0 45	0 30	0 50	0 30		0 42½	0 42½	0 38	0 37½
Brosses	0 14	0 14					0 14	0 11	0 11
" avec manches	0 21¾	0 21					0 19		0 18
" pour blanchir		0 68					0 48		0 43
" pour voiture	0 34		0 30						0 25
" pour chevaux	0 57	0 62½					0 60		
" "	0 41½								
" à décrasser	0 22	0 22							
Couchettes en fer		6 50							
Courtes-pointes		1 99					2 20		1 75
Taies d'oreillers		0 24	0 23						
Balais à lav., avec manch.	0 41½ / 0 47	0 40	0 37½ / 0 40				0 39	0 37	0 35
" sans manches	0 36½								
Paillasses		1 05	1 11 / 1 05				1 10		1 09
Draps, coton						0 47¾	0 47¾		0 46½
Pelles, pour la neige		0 27	0 27						
Traversins									
Lits de sangle				0 33	0 25		0 24		0 25
Etrilles						0 13			0 14
Equipement—									
Couvertes grises en laine	1 47⅝	1 34½	1 34½				1 30		
Musettes	0 59	0 60	0 55	0 55	0 50		0 48		0 50
Havresacs, noirs	0 49	0 45 / 0 49	0 44						
" blancs	0 37	0 35 / 0 37	0 34	0 34					
Marquises	84 00	83 00	83 00	82 00			80 50		77 50
Tentes	17 00 / 18 00	18 00	16 80 / 17 95	16 80				16 00	17 00
Numnahs	2 40	2 40		2 50	2 50 / 2 25	2 50	2 20		
Piquets de tentes, grands				0 02⅜					
" " moyens				0 01½	0 01½		0 01½	0 01½	0 01½
" " petits									
Courroies à bidons, noires	0 07				0 08				
" " brunes	0 08				0 08				
Harnais, complet	20 00	20 00			35 25 / 37 75		35 00	37 50	36 75
Bidons pour mess	0 33	0 32	0 31 / 0 32				0 31	0 33	
Valises, couvertes	2 35	2 35	2 25						
" artillerie	1 80	1 80							2 25
Draps, imperméables		1 10	0 89⅓				0 87½	1 05	1 05

M. BERGERON : Le prix payé pour les pardessus n'est-il pas de 49 cents plus élevé que celui porté dans la soumission Shorey ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est le prix le plus bas auquel on ait donné une entreprise. Je dirai à l'honorable député (M. Bergeron) que M. Shorey n'a pas soumissionné, parce qu'il n'a pas voulu insérer dans son contrat ce que nous exigions relativement au système de pressuration. J'ai ici la clause du contrat, et si l'honorable député en désire la lecture, je vais la lire.

M. BERGERON : L'honorable ministre a promis de produire toutes ces soumissions. Où est fabriqué le drap dont sont faites les tuniques de la cavalerie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au Canada. Mon honorable ami (M. Rosamond) qui siège à la gauche en a fait une partie, je crois, et il fait de très bon drap.

M. TISDALE : Depuis combien de temps sont passés ces contrats ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Depuis un an.

M. BERGERON : D'où vient le drap ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami semble se tourmenter beaucoup au sujet du drap. L'honorable député qui siège en arrière (M. Rosamond) en fabrique une partie considérable, et c'est du drap de très bonne qualité. Willett et Cie en font aussi une partie.

M. HENDERSON : Quelle est la différence dans la qualité de ces balais que l'on a achetés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est une question que je posais à l'honorable député hier soir, et j'en sais tout autant au sujet de leur qualité que l'honorable député en savait alors.

M. HENDERSON : On peut acheter partout des balais pour 10 ou 30 cents.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député l'ignorait hier soir.

M. HENDERSON : Je demande pardon à l'honorable député, car je suis parfaitement sûr que la question des balais n'est pas venue sur le tapis, hier soir.

M. BERGERON : Qu'est-ce que l'honorable ministre a dit il y a un instant au sujet des cache-nez ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les amis de l'honorable député payaient 67½ cents, et nous payons 52½ cents.

M. BORDEN (King).

M. HENDERSON : A mon avis, il n'est guère juste de la part de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense d'acheter un article d'aussi pauvre qualité. Je suis sûr que l'ancien gouvernement était plus soucieux du bien-être des militaires.

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Des fonctionnaires qui sont dans le département depuis plusieurs années m'ont dit que les marchandises que nous achetons aujourd'hui sont de bien meilleure qualité que celles d'il y a trois ou quatre ans.

M. BERGERON : C'est le résultat de la protection, je suppose.

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Brosses.....

M. TISDALE : On doit surtout critiquer la question de la qualité. Je dois croire que l'honorable ministre a agi après avoir consulté les fonctionnaires de son département. Ils règlent la qualité, et je ne comprends pas comment l'honorable ministre peut dire que ces articles sont meilleurs que ceux achetés autrefois. Je diffère d'opinion avec l'honorable ministre sur ce point, et il me permettra d'exprimer mes doutes à ce sujet. Le département, je crois, sous les deux régimes, s'est efforcé d'obtenir des échantillons d'articles pour juger si ces derniers étaient à bon marché à un certain prix il y a dix ans et aujourd'hui, et, pour dire cela, il faudrait beaucoup de renseignements. En même temps, je félicite l'honorable ministre de ce que, règle générale, les prix n'ont pas été augmentés, bien que, depuis le peu de temps qu'il achète des marchandises, il y ait eu des changements très importants. Nous croyons qu'en 1899, les prix, règle générale, ont été plus élevés qu'en 1897-98. Il s'agit surtout des habillements et des chaussures. Il y a une différence sensible dans les prix des chaussures.

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai comparé les mêmes qualités.

M. TISDALE : Je félicite le ministre de ce qu'il peut faire voir qu'il n'a pas fait d'augmentations dans tous les cas, mais dans certains cas, il a fait des augmentations. Pendant plusieurs années, le gouvernement a suivi le principe de faire fabriquer ces articles au Canada, chaque fois que ces articles étaient d'aussi bonne qualité que ceux que l'on importait, et, pour encourager les fabricants, nous avons adjugé les entreprises pour un certain nombre d'années, pas toujours par voie d'annonces publiques, mais en envoyant des circulaires à ceux qui semblaient en mesure de faire l'ouvrage.

Je suis bien aise d'apprendre que le ministre a adopté le système pour lequel nous avons combattu et à cause duquel nous avons été sévèrement critiqués, et je suis

bien aise d'apprendre que ce système fonctionne d'une manière satisfaisante. J'ose dire que ce sont les mêmes fournisseurs.

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, ces articles sont fournis en grande partie par Sanford.

M. TISDALE : Je suis très content de savoir que le système que nous avons suivi sous ce rapport, système qui était réellement basé sur le principe de la protection, a été approuvé par l'honorable ministre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je désire attirer un instant l'attention de la Chambre sur un incident qui s'est produit hier soir à propos d'une question qui m'intéresse personnellement. Ce matin, en lisant les journaux, pour voir ce qui s'était passé en Chambre, j'ai vue que l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) avait déclaré que MM. Bate "avaient acheté et meublé la maison habitée par le premier ministre." Ayant peine à croire que l'honorable député eût pu faire un énoncé de cette nature, énoncée qui n'a pas l'ombre d'un fondement, je me suis procuré un exemplaire de la version non revisée des "Débats" pour voir exactement quelles étaient les paroles dont il s'était servi ; voici comment il s'est exprimé :

Pourquoi Bate et fils sont-ils choisis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il fallait choisir quelqu'un.

M. TAYLOR : Ils ont été choisis parce que, lorsque le parti libéral a tenu une convention à Ottawa, si j'en crois ce que je lis dans cette petite bible rouge que j'ai à la main, après que M. Longley eut proposé cette fameuse résolution, M. H. A. Bate, secrétaire de l'Association libérale d'Ottawa, s'est avancé et a suspendu sur l'estrade une bannière portant l'inscription : "Laurier s'attend à ce que chaque homme fasse son devoir." Voilà pourquoi Bate et fils ont été choisis. Ils demeurent à Ottawa ; ils sont marchands ; ce sont des libéraux convaincus, et d'adroits négociants. Lorsque le gouvernement est arrivé au pouvoir, ils ont cru que ce serait une excellente affaire de lui faire un cadeau et de recevoir tout le patronage. Ils ont acheté une maison et ils en ont fait cadeau au très honorable premier ministre du pays, et en conséquence le gouvernement est obligé de rembourser Bate et fils.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où avez-vous appris que l'on avait fait cadeau d'une maison au très honorable premier ministre ?

M. TAYLOR : C'était le bruit courant à Ottawa, et je crois que les faits sont tels que rapportés.

M. SUTHERLAND : Je crois que c'est là une déclaration très inconvenante. Je puis dire qu'elle est fausse.

M. TAYLOR : Je fais une déclaration et je laisserai au très honorable premier le soin de la contredire. Je dis qu'on a acheté et meublé une maison et que le très honorable premier ministre l'habite. Il peut y en avoir eu d'autres qui ont fourni leur quote-part du prix, mais Bate et fils, étant des négociants très rusés, savaient que le gouvernement leur aurait de l'obligation s'ils faisaient ce cadeau au premier ministre, et ils le lui ont fait.

Je dirai, tout d'abord, que je ne me crois pas appelé à contredire ce que l'honorable député a dit ; mais afin de montrer jusqu'à quelle légèreté les membres de la gauche peuvent descendre, et comment ils peuvent proférer des accusations tout à fait dénuées de fondement, la Chambre me pardonnera si je lui demande d'examiner avec moi mes affaires privées. Au printemps de 1897, j'achetai une maison dans la ville d'Ottawa. Je l'achetai des héritiers Leslie. Le prix convenu, si je me rappelle bien, était de $9,500. Je payai $5,000 comptant, et donnai, pour la balance, une hypothèque de $4,500. J'achetai la maison au nom de ma femme, car, étant pauvre, et sachant bien que si je mourrais, je n'aurais pas beaucoup de bien à lui laisser, je crus qu'il serait juste de lui laisser un foyer. La somme fut payée comptant, je l'ai retirée moi-même d'un billet qui n'est pas encore complètement acquitté.

J'ai moi-même acheté les meubles qui garnissent la maison, à l'exception d'un petit nombre de cadeaux que ma femme a reçus de quelques-unes de ses amies. C'est là tout ce qui concerne cette transaction. L'accusation de l'honorable député n'a pas l'ombre d'un fondement. Les MM. Bate n'ont jamais meublé ni acheté de maison pour moi.

M. TAYLOR : J'accepte la déclaration de l'honorable premier ministre ; mais, j'en suis sûr, il n'a pas vécu à Ottawa sans entendre dire, comme je l'ai entendu dire moi-même, par quelques-uns de ses propres amis de la droite et par un grand nombre d'hommes importants de cette ville, dont la parole vaut, à mes yeux, celle de tout autre citoyen du pays, que ce que j'ai déclaré hier soir était la vérité. J'ai entendu souvent cette rumeur, surtout depuis que l'on a accordé à MM. Bate et Fils l'entreprise de la fourniture des provisions au Yukon sans soumissions, et à des prix extraordinaires, et, aussi, depuis que l'on a donné à cette maison le fil d'engerbage, qui appartient au peuple de ce pays, au tiers à peu près de ce que l'on a payé.

Voilà ce qui se dit à Ottawa, et, à mon avis, l'honorable premier ministre devrait me remercier d'avoir attiré publiquement son attention là-dessus, afin qu'il puisse donner un démenti catégorique comme il l'a fait aujourd'hui.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. TAYLOR : Les honorables députés peuvent rire, mais interrogez n'importe quel marchand de la ville, et il vous dira ce que j'ai dit hier soir. Lorsque le chef du gouvernement siégeait de ce côté-ci de la Chambre, lui et ses amis accusaient feu sir John A. Macdonald d'avoir, par sa femme, accepté un bijou de sir Donald Smith, qui, alors, comme aujourd'hui, avait des intérêts dans le chemin de fer Canadien du Pacifique, et qui avait jugé à propos de faire à Lady Macdonald cadeau d'un collier en or.

Non seulement cette accusation a été lancée contre sir John A. Macdonald, mais lorsque le peuple de ce pays fit un présent à sir Hector Langevin, le premier ministre se leva et déclara qu'un homme public occupant le poste de ministre de la Couronne ne devrait pas recevoir de cadeau de ses amis sans que leurs noms fussent publiés et déposés sur le bureau de la Chambre. Que voyons-nous aujourd'hui ? Sir Donald Smith, maintenant lord Strathcona, est un fonctionnaire de ce gouvernement ; il représente le Canada en Angleterre, et est encore plus étroitement lié au chemin de fer Canadien du Pacifique qu'il ne l'était alors ; et que télégraphie-t-il ici ? "J'ouvrirai, (en mettant $10,000) la liste de souscriptions pour un cadeau au premier ministre, et, si la chose est nécessaire, je mettrai $20,000."

L'honorable premier ministre prendra-t-il aujourd'hui l'attitude qu'il a prise lorsqu'il a dit en cette Chambre que le cadeau offert à sir Hector Langevin était donné par des entrepreneurs et autres personnes qui attendaient des faveurs du gouvernement ?

L'honorable premier ministre a contredit la rumeur qui circule. Je pourrais nommer une douzaine de gens qui m'ont dit que Bate et fils avaient contribué à fournir au premier ministre une maison complètement meublée. L'honorable premier ministre dit que la rumeur n'est pas fondée, et j'accepte son énoncé.

Le PREMIER MINISTRE : J'ajouterai un mot. La rumeur qui circulait dans les rues d'Ottawa, portait que la maison m'avait été offerte, mais la vérité est que je n'ai pas voulu l'accepter.

M. BERGERON : Maintenant que cette affaire est vidée — et j'accepte absolument l'énoncé du premier ministre—je suis fâché que la chose soit arrivée—je désire dire un mot au sujet de l'habillement. Il y a quelques instants l'honorable ministre de la Milice et de la Défense a paru ennuyé lorsque je lui ai demandé si tous ces articles étaient produits au Canada. L'honorable ministre, je crois, était membre de la Chambre il y a quelques années lorsque le comité des comptes publics a tenu une enquête au sujet de l'habillement de la milice, et lorsque les honorables députés de la droite, qui étaient alors dans l'opposition, faisaient tous les efforts possibles pour empêcher le ministère de la Milice et de la Défense d'employer des articles fabriqués au Canada. Ils ont importé du drap d'Angleterre et en ont demandé à chaque fabricant de ce pays pour voir la différence ; mais il a été prouvé à la satisfaction des inspecteurs du département et autres que le drap fabriqué au Canada était aussi bon, sinon meilleur, que le drap importé d'Angleterre. Quand bien même il en a coûté le pouvoir au parti libéral-conservateur, il est satisfaisant de savoir qu'enfin les honorables membres de la droite ont modifié leurs idées et qu'ils admettent aujourd'hui, en donnant l'entreprise dans ce pays, que le drap fabriqué ici est aussi bon, sinon meilleur, que ce que nous importions, et qu'il est à aussi bon marché. Je désire demander à mon honorable ami s'il a rempli la promesse qu'il m'a faite ce matin de produire les différentes soumissions de 1897 et 1898.

Je donnerai des explications, pour faire voir pourquoi nous posons ces questions. J'ai demandé des documents, et la réponse que l'on a faite est un exemple de la manière dont nous sommes traités. Ce que j'ai demandé et ce que la Chambre a ordonné de produire, ce sont les soumissions envoyées au département de la Milice et de la Défense depuis 1896. J'ai des factures de Boisseau, Laliberté, Paquet, Shorey et Cie, et autres. J'aimerais savoir, en passant, si le M. Paquet dont il est question ici est le sénateur de ce nom. Mais les soumissions que j'ai demandées ne sont pas ici, et je suis obligé de demander au ministre, comme faveur—j'espère qu'il me l'accordera, mais il me la refusera peut-être—de produire ces documents. Un membre du parlement est obligé de demander comme faveur à un ministre des documents dont la Chambre a ordonné la production sur le bureau. Si j'obtiens ces pièces, je serai en mesure de prouver que les soumissions les plus basses n'ont pas été acceptées dans chaque cas. L'honorable ministre prétendra, peut-être, que le plus bas soumissionnaire travaillait d'après le système de pressuration. Il n'y a pas un seul de ces établissements, la Compagnie Sanford ou la Compagnie Workman, ou une de ces compagnies auxquelles avaient été adjugées des entreprises, qui n'exécute pas ses travaux d'après ce que mon honorable ami appelle le système de pressuration. C'est le système ordinaire, et ils n'en ont pas d'autre; il leur serait presque impossible d'en avoir un autre. Au lieu de faire l'ouvrage à la fabrique, ceux qui travaillent pour Workman et Cie, à Montréal, travaillent chez eux. Pourquoi l'honorable ministre ne fait-il pas comme le très honorable premier ministre qui a adjugé une entreprise à Shorey et Cie pour la fourniture de l'habillement de la police à cheval du Nord-Ouest ? MM. Shorey ont dit que si le département insistait pour que l'entreprise fût exécutée autrement que d'après la manière régulière, il leur était impossible de l'exécuter.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'espère pouvoir satisfaire mon honorable ami (M. Bergeron). D'abord, je rappellerai ce que mon prédécesseur, l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) a dit. Dans une discussion de cette nature, l'on éprouve de la satisfaction de rencontrer un homme juste et, en même temps, connaissant quelque chose de ce dont il parle. Bien qu'il n'ait dirigé le département que pendant peu de temps, l'honorable député y a établi un système très

avantageux, bien que les échantillons adoptés pour le drap et la nature de l'habillement soient peut-être d'une trop belle qualité.

Je puis dire à l'honorable député de même qu'à mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) qu'il attribue trop exclusivement à ses amis politiques l'inauguration du système d'acheter autant que possible, au Canada, les habillements des militaires. Dès 1876, Alexander Mackenzie commençait à en agir ainsi. C'est la politique libérale que les administrations subséquentes ont mise en pratique dans une aussi large mesure. Quant à la qualité des habillements, je dirai à l'honorable député de Norfolk-sud avec plaisir et pour lui accorder une bonne note qu'il mérite, qu'elle s'améliore graduellement, de sorte que le Canada peut fabriquer, aujourd'hui, d'aussi bons habillements que l'Angleterre, et qui, si l'on tient compte des droits, ne coûtent certainement pas plus cher que ceux qu'on importerait de là.

En 1896, nous avons discuté la question des contrats de trois ans. Fort d'une expérience de trois années, je n'hésite pas à dire que l'honorable député a prétendu alors, avec beaucoup de raison, qu'il vaut mieux, dès que cela peut se concilier avec l'intérêt public, garder l'entrepreneur qu'on avait choisi d'abord, qui s'est montré digne de confiance et s'est familiarisé avec l'ouvrage ; mais il n'est pas besoin pour tout cela de contrats de trois ans.

En réponse aux remarques de mon honorable ami de Beauharnois, qui, ne tenant nul compte de ce que j'ai dit avant la séance de ce soir, persiste à dire que ce n'est pas au plus bas soumissionnaire que j'ai accordé l'entreprise, je répète que nous avons demandé des soumissions, à des conditions bien déterminées. Au nombre de ceux qui ont répondu se trouvaient MM. Shorey et Cie. Ils nous ont dit carrément que si le département tenait à donner effet à ce qu'on appelle la clause de pressuration, il ne fallait pas prendre leur soumission en considération. Ainsi, ils n'ont pas soumissionné, et je persiste à dire que nous avons accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire. Je ne puis rien dire de plus clair que cela.

M. BERGERON : Je ne nie pas ce que dit l'honorable ministre, mais je veux lui faire remarquer que ceux à qui il a accordé l'entreprise font précisément ce que Shorey a dit qu'ils feraient ; mais eux n'ont pas dit qu'ils le feraient. C'est là toute la différence, et l'honorable ministre devrait le savoir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député n'est pas bien renseigné. La Compagnie W. E. Sanford fait cet ouvrage absolument d'après les termes de la clause relative à la pressuration. Elle ne l'afferme pas, elle le fait faire elle-même dans sa propre fabrique, par ses employés qui sont membres de l'union, et qu'elle dirige elle-même. C'est là le rapport que m'ont fait les fonctionnaires de mon département après avoir inspecté son établissement. De plus, les entrepreneurs ne peuvent retirer un seul dollar sans avoir une déposition établissant qu'ils ont exécuté l'ouvrage conformément aux termes de la clause relative à la pressuration, qui figure dans le contrat. Cette déclaration par moi faite sur le parquet de la Chambre va-t-elle suffire à convaincre l'honorable député que la Compagnie Sanford procède autrement que ne l'avait prédit la Compagnie Shorey ? Il sait pourtant bien que la maison Sanford est avantageusement connue.

M. BERGERON : Si l'honorable ministre avait parlé plus tôt, je n'aurais pas dit ce que j'ai dit. Ce que nous a appris l'honorable ministre ce matin, c'est qu'il était question de savoir si le montant du contrat excéderait $65,000, la Compagnie ne pouvant pas faire l'entreprise d'après les termes de la clause relative à la pressuration, si le montant n'excédait pas $65,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami ne m'a pas bien suivi. J'ai dit qu'il était question du montant du contrat, mais qu'il est certain, d'après les prix donnés dans la soumission, que le montant dépassera de beaucoup $70,000. Ainsi, nous lui avons accordé le contrat et il l'a accepté sujet à la clause relative à la pressuration. Il est évident que si mon honorable ami avait saisi cette partie-là de mon explication, il n'aurait pas parlé comme il l'a fait.

Quant à l'autre compagnie qui porte encore plus ombrage à mon honorable ami——

M. BERGERON : Je ne parle pas politique, je parle pour le bien du département.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'autre maison est celle de Workman et Cie, et mes fonctionnaires me disent qu'elle obéit absolument aux termes du contrat. Je fais cette déclaration sur la foi du rapport des fonctionnaires du département, car je n'ai pas été voir moi-même.

M. BERGERON : Je ne veux pas retenir l'honorable ministre une minute de plus. Ses paroles sont consignées dans les "Débats" et avant qu'on adopte le bill des subsides, il nous faut savoir si ses fonctionnaires l'ont bien renseigné. Ils lui disent la chose d'une manière, mais des gens que j'ai raison de croire, me disent la chose, à moi, d'une autre manière.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je pense bien que mon honorable ami (M. Bergeron) n'entend insulter personne ni en cette Chambre ni ailleurs, mais j'ose lui dire combien il devrait faire at-

tention à ses remarques à l'adresse de maisons aussi importantes. Il n'y a pas de plus terrible coup à leur porter, que de faire semblable déclaration sur le parquet de la Chambre.

Il a déjà dit que s'il m'avait compris comme à présent, il n'aurait pas dit ce qu'il a dit depuis que nous avons rouvert cette séance. Il n'est que juste de dire à mon honorable ami que la Compagnie W. E. Sanford a fait plus d'ouvrage qu'il n'y en avait de mentionné au contrat. Nous avions hâte d'avoir nos habillements pour l'exercice militaire annuel, et la Compagnie Sanford s'est déclarée prête à les fournir si on lui permettait de travailler de la même manière que dans le passé. Vu l'exiguïté du montant en question, nous avons fait cette concession, comme l'a peut-être appris mon honorable ami.

M. BERGERON : Oui, c'est possible que je l'aie appris.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mais il n'y a pas à en dire autant de la Compagnie Workman, qui n'a eu aucun ouvrage, ou du moins qui n'en a eu que très peu en dehors de son contrat régulier.

Mon honorable ami m'a demandé des soumissions, si j'ai dit que j'en produirais, j'ai entendu par là que je produirais un état de celles qui ont été faites. Ces soumissions, je ne les ai jamais vues de ma vie. Voici comment on procède. Il y a un bureau d'officiers indépendants, et sur qui, je n'ai aucune direction à exercer ; ce sont eux qui ouvrent les soumissions. Le secrétaire écrit le nom de chaque soumissionnaire et inscrit le montant relatif à chaque article pour lequel il soumissionne. La plus basse soumission est ensuite marquée en rouge, et toute l'annexe m'est apportée. A moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de ne pas approuver la soumission la plus basse, comme exécution imparfaite de quelque ouvrage précédent ou quelque chose de la sorte, c'est toujours celle-là qui a ma préférence.

J'ai ici l'annexe où sont inscrites les soumissions qu'on a faites en 1897-98. Si mon honorable ami a requis la production des documents, je suis bien surpris qu'on n'ait pas fourni ceux-là ; je vais tâcher de savoir pourquoi on ne l'a pas fait. Voici les noms des soumissionnaires : Mark Workman, Montréal ; Gillespie, Ainsley et Dickson, Toronto ; W. G. Reid, la Cie de chapeaux Tunstead, de Hamilton. La Compagnie manufacturière de W. E. Sanford, Hamilton ; Zéphirin Paquet, Québec ; G. Marsolais, O. J. Monday, Montréal ; William Vincent, Québec ; Charlcroft, Simpson et Cie, Toronto ; L. H. Boisseau, Montréal ; H. Shorey et Cie, Montréal ; W. R. Johnson et Cie, Toronto ; John Calder et Cie, Hamilton ; George Blache, Montréal ; P. E. Caron et Frères, Hull ; Doull et Gibson, Montréal ; A. S. Campbell et Cie, Montréal ; J. B. Laliberté, Québec. Voilà pour les fourrures, je suppose. Les soumissions pour les habillements, l'année dernière, étaient les suivantes: Celle de L. H. Boisseau pour les tuniques des artilleurs, à $5.03, était la plus basse de toutes. Voici le document original, revêtu de mes initiales, et je vais l'envoyer à mon honorable ami (M. Bergeron). La soumission qui venait après celle-là, était celle de la Compagnie Sanford, d'Hamilton ; elle était de $5.60. Venait ensuite celle de John Calder et Cie, Hamilton, à $5.65 ; celle de Mark Workman, à $5.70, et celle de Vincent, à $7.25. Boisseau a fait une soumission pour les tuniques des artilleurs, $5.03. Il y a aussi les soumissions de Mark Workman, de Sanford et de Paquet. Celle de Boisseau, pour les tuniques des fantassins, à $4.97, était la plus basse ; venait ensuite celle de la Compagnie Sanford, à $5.17. La soumission de Boisseau pour les tuniques des carabiniers, à $4.97, était la plus basse, et celle de la Compagnie Sanford, à $5.30, venait ensuite. Boisseau ayant failli de remplir son contrat, je me suis adressé à Sanford, et à Doull et Gibson, dont la soumission était la plus basse après celle de Boisseau. Ce dernier n'a jamais fait pour un dollar de l'ouvrage, et nous a causé beaucoup de dérangement. Je répète ce que j'ai déjà dit ; dans chaque cas, on a fait le contrat avec le plus bas soumissionnaire, et chaque fois qu'il a failli de remplir ses obligations, nous avons passé le contrat à celui dont la soumission était ensuite la plus basse. Telle est la règle qu'a suivie le département et dont il ne s'est jamais départi depuis que j'y préside.

M. BERGERON : Voilà, certes, des déclations aussi satisfaisantes pour le ministre que pour moi-même, et je voudrais savoir comment il se fait que le département a failli de se conformer à un certain ordre de cette Chambre en ne produisant pas toutes ces soumissions-là.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je regrette beaucoup qu'on ne l'ait pas fait, et je vais chercher à en connaître la raison.

M. DOMVILLE : Quand le bureau des fonctionnaires a-t-il été créé, et pendant combien de temps a-t-il eu en mains ces soumissions-là ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est toujours ainsi qu'on a procédé depuis que je préside au département. Je sais qu'on procédait de la même manière auparavant, mais j'ignore depuis combien de temps il en est ainsi.

M. BERGERON : Est-ce le sénateur Paquet qui a fait une soumission et a vendu au département une si grande quantité de marchandises ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne saurais le dire.

M. TAYLOR : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur l'exposé qu'il a fait hier soir par rapport à l'approvisionnement fourni par Bate et fils. Et si je comprends bien, il a dit que la farine, le bœuf salé et l'huile ont été achetés d'après les prix de Vancouver. J'ai en mains les connaissements des marchandises consignées par Bate et fils, le 5 mai : envoi n° 6239, wagon n° 23760, 70 caisses de bœuf salé, le fret sur icelles, de Montréal à Ottawa, $10.04, faisant pour le coût du fret pour ce wagon-là, un total de $315.26. Sur le second envoi, il est demandé $209.17 pour fret sur 42 autres caisses de bœuf salé. Le montant de ce fret est déjà inscrit dans la facture, de sorte que le ministre a induit la Chambre en erreur, et a fait un exposé qui demande reconsidération.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député va se trouver soulagé en apprenant que nous avons acheté, en outre, à Montréal, 42 caisses de bœuf pressé. L'explication, la voilà.

M. TAYLOR : Il y a 42 caisses ; les factures mentionnent 70 qui paraissent avoir été consignées par Bate et fils. Les 42 caisses paraissent sur le connaissement. Le département a expédié quelques caisses de marchandises dans le wagon de N. H. Bate et Fils, et il en est fait mémoire dans un des connaissements, comme suit :

Expédié par le wagon de H. N. Bate & Fils.

Le département a acheté ces marchandises ailleurs que chez Bate et fils, mais les a expédiées avec celles qu'il avait achetées de ces derniers. Bate et fils en ont payé le fret, et en ont tenu compte dans la facture, dont le montant se chiffrait à $226.69. Il est vrai qu'il est fait une réduction de $188.98, mais la facture comporte une total de $226.64.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les employés du département me disent qu'on a acheté les 70 caisses de bœuf à la dernière heure pour les substituer à une égale quantité de lard qu'on avait commandée à la Compagnie de la Baie d'Hudson, commande qu'on a ensuite rayée. On a expédié tout cela d'ici. C'est la seule quantité de viande au sujet de laquelle on ait payé du fret.

M. BRITTON : Si c'est Bate et fils qui ont payé le fret, pourquoi n'ont-ils pas demandé au gouvernement de leur en rembourser le montant ?

Approvisionnements..... ..... $112.700

M. BERGERON : Il y a là une augmentation de $15,000 ; qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici : Nous avons trouvé que le crédit voté l'an dernier était insuffisant ; il se peut qu'on ne l'ait pas tout épuisé, mais nous avons pensé préférable de nous le faire accorder attendu que nous mettons en ligne de compte une partie de l'effectif du Yukon. Comme je l'ai dit hier au comité, nous avons réduit cet effectif à moins de 800, il y a dix-huit mois, et nous l'avons quelque peu augmenté depuis, en vue de conserver aux écoles leur efficacité. Nous avons pour but de pourvoir aux remontes, au fourrage et aux allocations pour fourrage, au combustible, à l'éclairage, à l'entretien des hôpitaux, aux approvisionnements d'eau, aux frais de poste, à l'équipement des casernes, et ainsi de suite. J'ai de tout cela un état détaillé, que je vais soumettre à l'honorable député moyennant sa permission. Ce crédit a été dépensé, l'an dernier, comme suit :

APPROVISIONNEMENTS AUX CORPS D'ARMÉE PERMANENTS, 1897-98.

	Québec.	Kingston.	Toronto.	Winnipeg.	London.	Saint-Jean.	Frédéricton.	Yukon.	Ecoles provinciales.	En général.	Total.
Equipements des casernes, réparages, poêles, tuyaux et articles nécessaires, approvisionnements des artificiers, etc	$ c. 3,037 11	$ c. 1,242 33	$ c. 2,376 95	$ c. 1,049 60	$ c. 494 40	$ c. 798 18	$ c. 1,436 82	$ c.	$ c.	$ c.	$ c. 10,435 39
Combustible	6,676 77	4,454 41	3,491 99	5,061 95	3,568 41	3,304 46	4,818 84				31,376 83
Eclairage	186 17	188 42	226 80	998 41	176 82	264 72	976 10				3,017 44
Viande	4,277 05	2,036 81	3,060 10	2,696 27	998 95	2,478 60	1,959 49				17,507 27
Pain	1,589 58	855 05	1,519 78	1,411 32	1,388 59	826 45	926 29				8,517 06
Epiceries et pom. de terre	2,530 97	1,332 45	1,875 96	1,084 03	1,233 83	1,392 77	1,093 90				10,543 91
Fourrage et paille	3,339 98	3,043 20	3,450 02	3,498 64	160 80	234 08	200 10				13,926 82
Médecines	1,148 89	306 39	374 47	692 13	199 11	332 01	231 99				3,284 99
Eau	2,758 00	268 44	1,642 40	1,000 00	382 80	375 00	300 00				6,726 64
Lavage	272 76	147 61	294 62	149 68	300 19	225 38	171 04				1,561 28
Nettoyage des latrines et charriage	1,009 50	235 10	450 90	403 00	68 00	121 00	444 45				2,731 95
Frais de port et téléphone	145 10	137 29	120 87	81 08	147 75	29 75	57 68				719 52
Remontes	600 00	513 35	450 00	1,000 00							2,563 35
Divers	937 90	90 65	32 50	625 70 416 39	128 90	153 15	129 61	3,193 00	28 21	1,084 49	6,820 50
Allocation pour rations									194 81		194 81
	28,509 78	14,851 50	19,367 36	20,162 20	9,248 55	10,535 55	12,746 31	3,193 00	223 02	1,084 49	119,927 76
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.				
Nombre moyen de ceux qui retirent des rations (y compris compagnie y attachée)	197	134	172	80	90	88	94				
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.				
Coût d'entretien par homme —Non compris le fourrage et les remontes	125 00	84 00	80 00	194 00	103 00	120 00	136 00				

M. TAYLOR : L'honorable ministre vient de prendre beaucoup de temps pour expliquer à la Chambre l'effet de la politique nationale quant à la réduction du prix des marchandises. Bien qu'il n'y ait pas lieu de dépenser plus que d'ordinaire, pour la milice, l'honorable ministre, cette année, a augmenté les dépenses de $15,000. Je vois dans le rapport de l'auditeur général, L—53, que la Compagnie de quincaillerie Aikenhead, de Toronto, a fourni des marchandises pour un montant de $2,152.43, et que parmi ces marchandises se trouvait une faucheuse de pelouse pour l'escadron de cavalerie de Toronto, qu'on a payé $145. Il y a une autre faucheuse de pelouse qu'on n'a payée que $17. L'honorable ministre voudrait-il me dire pourquoi on a payé $145 une faucheuse de pelouse ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce devait être une faucheuse.

M. TAYLOR : Mais on peut acheter une faucheuse à chevaux, pour $80. L'honorable député de Victoria, C.A. (M. Prior) s'est enquis de la valeur de cet article, et dit qu'on peut se le procurer pour $7 à $8 en l'achetant par soumissions. Cette maison a aussi demandé $22.50 pour 9 seaux d'écurie, ou $2.50 par seau. On a aussi demandé 48 cents pièce pour des étrilles.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tout ce que j'ai à dire, c'est qu'on fait ces achats sans soumissions, bien qu'un grand nombre se fassent sur soumissions et sur demande de l'officier préposé au dépôt à l'officier en chef ici, si, dans l'opinion de ce dernier, le prix en est raisonnable. Je ne vois jamais ces documents-là, ils sont expédiés ici et passent par le bureau en bonne et due forme ; on y appose l'autorisation voulue et on les renvoie. Nous procédons exactement selon le mode adopté depuis la Confédération ; tout ce qui a changé, ce sont les fournisseurs. Nous ne payons pas plus cher, peut-être, même, payons-nous moins cher qu'autrefois. Cependant, j'examinerai le système d'un bout à l'autre, et si cela se peut de quelque manière, je ferai rembourser tout l'argent qu'on aura pu nous demander à tort, je le dis franchement. Je ne connais pas du tout ces gens, je ne les ai jamais vus. On me les a recommandés comme commerçants qui méritent l'excellente réputation dont ils jouissent, et je crois qu'il en est ainsi ; mais je me donnerai la peine de prendre des renseignements plus particuliers sur leur compte, et sur les prix qu'ils nous ont demandés.

M. TAYLOR : Le fait même que le ministre demande beaucoup plus pour les mêmes approvisionnements, démontre qu'il les paie énormément trop cher. Je suppose qu'il a pour habitude de passer à son officier une liste des noms de ses fournisseurs, et que ce dernier s'en va tout simplement leur payer les prix qu'ils demandent. Aikenhead et Cie, ont fournit 14 barils de fer à cheval au prix de $90, et 6 boîtes de clous de fer à cheval au prix de $28.35, cependant, tout le monde sait qu'on peut se procurer des fers à cheval au prix de $2.25 le baril, et les clous de fer à cheval au prix de $4.00. Il faut que l'honorable ministre paie des prix exorbitants pour venir demander $15,000 de plus que l'année dernière, et peut-être $25,000 de plus qu'il n'en fallait au gouvernement conservateur pour l'administration de ce département. De fait, le gouvernement actuel jette l'argent à ses favoris sous forme d'achats d'approvisionnements, et en leur permettant de demander les prix qu'ils veulent.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a pourtant une règle permanente qui veut que les fonctionnaires n'achètent des marchandises, que sur deux soumissions ou plus, et qu'ils certifient, en outre, avant d'autoriser l'achat, que les prix demandés sont justes et raisonnables.

M. TAYLOR : C'est ce que je trouve marqué sur la facture.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La marque ne restreint pas du tout l'obligation.

M. HUGHES : Je désire signaler à l'honorable ministre que les termes de l'item 109 ne sont pas conformes au vrai langage militaire, parce que la troupe régulière fait partie de la milice, et aussi, que quelques-unes des casernes sont dans un état d'insalubrité. De fait, toutes les constructions sont plus vieilles que le déluge. Quant aux chevaux des troupes, dans la dernière promenade de trois jours à travers la péninsule de Niagara, un grand nombre étaient rendus, tandis que les chevaux qu'on s'était procurés dans les écuries de louage ont beaucoup mieux résisté à la fatigue. Les chevaux des troupes régulières paraissent moins bien que les chevaux ordinaires du pays, pour supporter la fatigue de ces marches difficiles. J'espère que le ministre s'occupera de ce point-là.

M. TYRWHITT : J'ai pourtant trouvé le contraire. J'ai acheté et vendu des centaines de chevaux, et je me suis convaincu que ceux des troupes régulières sont en excellente condition.

M. HUGHES : Cela se peut, tandis qu'ils n'ont qu'à caracoler dans leurs petits manèges, mais ce que je rapporte est arrivé.

Département de la milice—
Frais de transport.... .....$36,000

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici les détails : transport aux quartiers généraux, officiers d'état major et de district et officiers des troupes régulières pour inspection et autres devoirs, à l'exception de l'exercice militaire annuel, $12,000 ; soldats fréquentant les écoles, $10,000 ; fret sur bagages militaires, $18,000 ; le total des dépenses pour l'année 1895-96

est de $37,483 ; pour l'année 1896-97, de $43,-997 ; et pour l'année 1897-98, de $39,927. Dans cette branche, l'ouvrage a beaucoup augmenté, mais nous ne demandons pas un crédit plus considérable, parce que, d'après l'arrangement fait, il y a une couple d'années, nous avons réduit de 33 pour 100 le coût du transport, de sorte que nous sommes en état de faire un tiers plus d'ouvrage pour le même montant d'argent.

M. HUGHES : Je proteste contre la manière dont on fait faire les cours d'état-major au collège de Kingston ; bien que les employés civils soient, en général, tout à fait capables, un grand nombre ne sont aucunement supérieurs au reste des officiers de la milice, et si un officier du service civil du Canada est à même de passer 4 mois à Kingston, il est évident qu'un officier volontaire ordinaire ne peut sacrifier son temps et ses affaires pendant quatre mois.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député me permettra-t-il de demander, si, dans son opinion, on ne pourrait pas diviser le cours d'état-major ?

M. HUGHES : Ce que j'allais suggérer, c'est que le département devrait fournir aux officiers de la milice de la compagnie, des livres où ils pourraient lire le cours, au lieu d'être obligés de passer quatre mois au collège, et ils pourraient finir ensuite à Kingston en deux ou trois semaines. L'histoire de l'armée anglaise et de toutes les campagnes militaires du monde prouve qu'à moins d'être un génie, on n'arrive pas à être soldat par le seul moyen des études de collège.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quand on a suggéré de faire donner un cours de cette nature au Collège Militaire Royal, il m'a semblé qu'on voulait faire donner au collège des résultats pratiques. Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire mon honorable ami, mais je ne crois pas devoir condamner le cours actuel sans voir si on ne pourrait pas le continuer en le modifiant.

M. WALLACE : Le ministre voudrait-il nous expliquer les item considérables qu'on voit à la page L—64, du rapport de l'auditeur général ? Que veut dire, par exemple, le paiement de $7,560, au chemin de fer du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela est pour le transport des bagages militaires d'un point à un autre, et aussi pour celui des troupes en vue de leur exercice militaire annuel.

M. WALLACE : Je suppose que le coût du transport des troupes devrait paraître sous la rubrique de l'exercice annuel ou de la solde et des allocations.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, il y a un item de $12,000 pour le transport des quartiers généraux et des officiers d'état-major de district, et des officiers des troupes régulières, pour inspection ou pour accomplissement d'autres devoirs, à l'exception de l'exercice annuel. Nous payons leur voyage aller et retour.

M. WALLACE : Mais voici un nombre d'item : le chemin de fer Canadien du Pacifique, $2,716 ; la Compagnie de navigation Canadien du Pacifique, $578 ; le chemin de fer du Grand Tronc, $7,560 ; la Compagnie de chemin de fer de Kingston et Pembroke, $289 ; le chemin de fer Intercolonial, $1,-540, et ainsi de suite.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai déjà mentionné l'item de $12,000. Il y a aussi celui de $10,000 pour les soldats fréquentant les écoles, qui a dû être payé en partie aux chemins de fer ; fret, école militaire, $18,000—tout cela aussi a dû être payé en grande partie aux chemins de fer.

M. WALLACE : Aux pages L—61, 62 et 63 du rapport de l'auditeur général, on a inscrit des milliers de dollars relativement à la fréquentation des écoles militaires, mais on voit là le nom des personnes qu'on paie, de sorte que cela ne devrait pas être inclus parmi les item qu'a mentionnés l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a l'item : " fréquentation des écoles militaires, $10,000 ".

M. ROSS-ROBERTSON : Voyant l'honorable premier ministre à son siège, je désire lui faire une question au sujet de l'item, n° 111, mais avant cela, je tiens à dire qu'il m'arrive parfois de tomber d'accord avec le gouvernement et le premier ministre, comme j'en ai actuellement l'occasion. Ainsi, je me plais à reconnaître la justesse des raisons qu'a données, hier soir, le premier ministre par rapport au retrait des troupes du Yukon. Le gouvenement décidât-il de laisser au Yukon tout l'effectif qui s'y trouve actuellement, le peuple l'en approuverait. Le ministre de la Milice et de la la Défense a dit qu'on ferait revenir du Yukon la moitié de cet effectif ; je crois qu'il faudrait y regarder à deux fois, et sur ce point, je suis de l'opinion du premier ministre. S'il s'agissait d'envoyer, à l'heure qu'il est, des troupes au Yukon, il conviendrait d'en considérer le nombre, mais aujourd'hui qu'elles y sont rendues, il faut les y laisser jusqu'à ce qu'il s'y soit établi un gouvernement municipal, ainsi qu'une police locale ou municipale, comme dans les villes de l'est. La présence de troupes régulières dans cette région-là y a fait, à mon avis, un bien incalculable. Quant à la police à cheval, nous en connaissons tous la grande valeur. Mais le major Walsh qui y appartient, pourrait bien vouloir attribuer à la police à cheval tout le mérite du bon gouvernement de cette région-là.

Nonobstant son opinion, je crois que le gouvernement agit avec sagesse en délibérant avant que de ramener l'effectif permanent qui protège cette région. Les Américains ont des troupes le long de la frontière internationale. On m'informe qu'ils y envoient des troupes aujourd'hui, et je crois qu'il serait sage de laisser là l'effectif permanent, car il pourrait survenir des difficultés qui pourraient requérir la coopération des troupes du Canada et de celles des Etats-Unis pour le maintien de l'ordre.

Maintenant, je désire demander au très honorable premier ministre une question relativement à la police à cheval. S'il veut me donner une réponse, je crois qu'elle sera appréciée par le peuple du Canada. J'ai reçu le télégramme suivant :

New-York, 11 juillet. Le *World* dit qu'une information officielle est parvenue au Secrétariat à l'effet que le gouvernement canadien a l'intention d'envoyer dans la région du Porc-Epic, dans l'Alaska, un corps de police à cheval pour y maintenir l'ordre ; si cela est exact, l'administration fera face à la situation en expédiant des troupes à Pyramid Harbour.

J'ai aussi une dépêche de Washington disant que l'ambassade britannique n'ajoute pas foi à la dépêche. J'ignore si le très honorable premier ministre peut me donner une réponse complète, vu le fait que cela se rapporte à un déplacement de la police à cheval sous la direction des fonctionnaires du Yukon, et il se peut qu'il ne soit pas informé de ce mouvement. Mais je vois par la carte que la rivière et la région du Parc-Epic, indubitablement la partie du pays mentionnée, est à 300 milles au nord de Dawson. Il est probable qu'un pareil mouvement aurait pu être fait par les fonctionnaires du Yukon, et je demanderai au premier ministre si son ministère, sous lequel la police à cheval est placé, a quelque renseignement au sujet de ce mouvement projeté. Je dois dire que je ne puis comprendre pourquoi un mouvement de troupes ou de police à une grande distance au nord de Dawson devrait induire les Américains à envoyer des troupes à Pyramid Harbour, qui se trouve dans une autre direction. Peut-être que mon très honorable ami pourra expliquer cela.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je crois pouvoir donner à mon honorable ami les renseignements qu'il demande. Il y a dans cette partie du pays la rivière Porc-Epic et aussi la Crique Porc-Epic. La Crique Porc-Epic est un tributaire de la Klaheela, qui se décharge dans la rivière Chilcat à environ cinq milles de Pyramid Harbour. Nous occupons ce poste depuis environ deux ans. La Crique Porc-Epic est dans cette direction, à une courte distance du poste. Nous n'avons dans le moment nulle intention de fortifier le poste que nous avons à cet endroit. Il y a quelques camps miniers sur la Crique Porc-Epic. Il y a deux cours d'eau dont la jonction forme la Crique Porc-Epic. Nos amis les Américains en ont nommé un Bryan et l'autre McKinley. Nous croyons, d'après nos renseignements, que l'effectif que nous avons dans les environs est tout à fait suffisant pour maintenir l'ordre et la loi dans cette région. Notre effectif est sur la route Dalton à un endroit connu sous le nom de Cache Dalton, à quelques milles seulement —il peut se faire que ce soit un ou deux milles—de la Cache Dalton.

On nous a dit que les autorités américaines ont l'intention d'envoyer un effectif à Pyramid Harbor. Si ce n'était pas violer un secret d'Etat, je dirais, pour ma part, que je m'opposerais fortement à ce que les Américains envoient des troupes sur ce territoire contesté, dans les circonstances actuelles, tant que la question de la frontière permanente n'aura pas été réglée.

M. WALLACE : Nous n'avons pas encore eu l'explication du ministre de la Milice et de la Défense quant à ces item. Si l'honorable ministre veut nous donner quelques détails, par exemple, sur cet item de $7,560, pour le chemin de fer du Grand Tronc, cela sera suffisant.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On m'informe que cela inclut environ 100,000 item—vêtements, munitions de guerre, chaussures, brosses à cirer, cirage—je ne puis guère lire toute la liste : Je crois que mon honorable ami (M. Wallace) n'est guère sérieux en me demandant des renseignements de cette nature.

M. WALLACE : Je ne crois pas que l'honorable ministre ait entendu ma question.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai déjà dit à l'honorable député pourquoi était ce crédit.

M. WALLACE : L'honorable ministre m'a déjà dit qu'il ne le savait pas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne lui ai dit rien de tel.

M. WALLACE : Je suis certain que l'honorable ministre ne veut pas être grossier—

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais lire si l'onorable député veut me le permettre—

M. WALLACE : Le ministre ne comprend pas—

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est bien, l'honorable député ne veut pas que je réponde à sa question.

M. WALLACE : Si c'était parlementaire, je dirais que ceci est une impertinence. Je crois que ce serait très régulier de dire que c'est un nouvel accès de politesse auquel se livre parfois l'honorable ministre. Je ne crois pas demander trop, lorsque je demande les renseignements dont j'ai parlé—quelques détails sur cet item de $7,560 du chemin de

fer du Grand Tronc. Les faits seront un indice quant au genre de services qui sont rendus par les compagnies de chemin de fer et autres compagnies de transport, et ils seront satisfaisants en tant que cela me concerne.

Mais l'honorable ministre va trouver son secrétaire et revient avec une réponse qui, pour dire le moins, n'est pas polie. Mais chacun a sa propre opinion au sujet de la politesse, et il nous faut laisser le ministre juger par lui-même. Il nous dit que cet item est pour des brosses à cirer et d'autres choses. Cela aggrave la situation, à mon avis, j'ai compris qu'il me disait que ces item étaient pour transporter les corps permanents d'un quartier général à un autre Je suppose que, lorsqu'il y a un échange des corps à Québec et à Toronto, ils n'emportent pas leurs approvisionnements, mais les laissent là où ils ont été livrés au moyen de soumissions. De cette manière, il n'y aurait pas de dépenses pour le transport. Puis, nous savons que les chemins de fer transportent gratuitement le bagage personnel des voyageurs.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai nul désir de paraître impatient, mais je crois que l'honorable député et le comité ne tiendront aucun compte de cela lorsqu'ils se rappelleront que je suis ici depuis six heures, hier soir, sans avoir fermé l'œil, et que j'ai écouté ou tâché d'écouter les questions que les honorables députés m'ont prodiguées.

M. WALLACE : L'honorable ministre s'est absenté plusieurs fois.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député (M. Wallace) ne veut pas accepter ma déclaration ce n'est pas ma faute. J'ai dit à l'honorable député que $12.000 de ce crédit sont pour le transport des officiers d'état-major et des officiers de district des corps permanents, pour l'inspection et d'autres services, à l'exception des exercices annuels. L'honorable député accepte-t-il cela ?

M. WALLACE : Oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Une autre déclaration que je fais pour la troisième fois c'est que $10,000 de ce crédit sont pour les officiers de la milice active, et les sous-officiers et soldats allant aux quartiers généraux, à leur bataillons respectifs, aux écoles et aux dépôts respectifs et en revenant. Ainsi l'honorable député a $22,000, $18,000 sont pour le transport des munitions de guerre. Les munitions de guerre se composent des fournitures de camp de diverses sortes dont se servent les militaires, et c'est pour payer le prix du transport.

M. WALLACE : Est-ce que les entrepreneurs qui fournissent les marchandises les livrent où elles sont requises sans paiements supplémentaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, dans presque tous les cas.

M. TAYLOR : Je voudrais demander à l'honorable ministre d'expliquer un item qui paraît aux page L—59 et 60 du rapport de l'auditeur général. Je constate qu'il y a un item de $10,012.58 pour dépense de voyage des officiers, formé en partie de comptes d'hôtel à $5.00 par jour. Je vois le compte suivant :

Major Robert Cartwright deux mois de solde, déménagement aux quartiers généraux, $466.66 ; frais de voyage, $125.40 ..... $592 06

Qui est le major Cartwright, et où a-t-il déménagé ? Est-il le fils de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Je crois qu'il était stationné à London avant d'avoir été nommé à son poste actuel en qualité de sous-adjudant général.

M. TAYLOR : Est-ce que la somme de $10,000 de l'argent du peuple n'est pas une forte somme pour payer les frais de voyage et de déménagement des officiers ? Il n'est pas étonnant que l'honorable ministre demande une augmentation de crédit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne l'ai pas demandée.

M. TAYLOR : Oui, il y a une augmentation de $10,000 cette année. Vous avez demandé $30,000, l'an dernier, et vous en demandez $40,000 cette année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il m'a fallu prendre un crédit dans les estimations supplémentaires.

M. TAYLOR : Voici un compte :

Frais de voyage, $87.10 ; allocation d'hôtel à Montréal, dix jours, $50 ; louage de voiture à Ottawa, $18.50 ; frais de voyage d'un domestique, $85.20 ; Nourriture des chevaux à Montréal, $6.50 ; pensions d'un laquais, $7.50 ; à compte sur dépenses d'un voyage en Angleterre, $500. ..... $954 80

Voilà $10,000 de l'argent du peuple demandés pour les fins de la milice, et qui n'arrivent pas du tout à la milice, mais qui sont tout simplement donnés à des fonctionnaires pour voyager à travers le pays.

M. WALLACE : Est-ce que ce compte de dépenses dont parle l'honorable député de Leeds (M. Taylor), s'applique aux voyages de retour comme aux voyages d'aller en Angleterre ?

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

M. WALLACE : Pour qui est cet argent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour le général Gascoigne. Ceci est pour son retour en Angleterre.

M. WALLACE : Est-ce que l'honorable ministre peut nous dire qu'une traversée de huit ou dix jours à travers l'Atlantique coûterait $500 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Vous savez que ces messieurs voyagent suivant leur rang. Il a amené avec lui sa famille et ses domestiques.

M. WALLACE : Est-ce que ceci est ordinairement alloué ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que c'est l'habitude.

M. TAYLOR : C'est l'habitude, lorsque vous déplacez un officier et lui donnez une promotion, de lui payer $466 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les règlements pourvoient à cela. C'est basé sur une échelle et je suppose que cela comprend le déplacement de sa famille et toutes les dépenses se rattachant à son transfert à Ottawa.

M. TAYLOR : Quelle était sa solde avant q'on l'ait amené à Ottawa.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il était payé à la journée ; je ne saurais le dire à l'honorable monsieur.

M. TAYLOR : Quelle est sa solde aujourd'hui ?

Le MINISTR DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $2,800.

M. TAYLOR : Quelle était sa solde avant sa nomination ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai dit à l'honorable monsieur que je ne saurais le dire. C'était un officier des troupes permanentes recevant tant par jour selon son grade. Je suppose qu'il avait la solde d'un capitaine, soit $3 par jour avec allocation.

M. TYRWHITT : La réponse de l'honorable ministre est parfaitement juste. Il reçoit la solde de son grade et une allocation.

M. TAYLOR : Trois dollars par jour s'élèveraient à environ $1,128 par année. Admettant que ce soit $1,128 par année, vous lui donnez un bonus de $466 en outre, parce qu'il vient à Ottawa, et vous lui allouez $125 de frais de voyage.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il a eu simplement ce que reçoit tout autre officier de la milice.

M. HUGHES : Ces $466 représentaient deux mois de solde et non un bonus.

M. WALLACE : Nous n'avons pas eu un état satisfaisant de ces dépenses qui augmentent. Le crédit voté est augmenté de $30,000 à $40,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai expliqué à l'honorable monsieur que j'avais demandé un crédit dans le budget supplémentaire. Les dépenses cette année ont été à peu près les mêmes. De fait, elles sont plutôt moindres qu'elles ne l'étaient il y a trois ou quatre ans.

M. WALLACE : L'honorable ministre a demandé l'an dernier, $30,000, mais il n'a pas trouvé cela suffisant, parce que c'est un de ces item pour lesquels nous pouvons dépenser beaucoup d'argent. L'honorable ministre a présenté un budget supplémentaire pour 1899 et a demandé $10,000, ce qui forme $40,000. Il considère que $40,000 suffiront. Il faut présumer qu'une autre année nous le verrons venir demander d'augmenter cette somme. C'est un de ces item qui sont en grande partie sous son contrôle, et il est, jusqu'à ce point, plus responsable que pour d'autres item.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LE DEFENSE : Pas au montant d'un dollar.

M. WALLACE : Alors l'honorable monsieur n'a aucun contrôle sur son ministère. Nous espérions que le ministre de la Milice et de la Défense, qui a la direction d'un ministère dans lequel les officiers sont plus soumis à la discipline que les fonctionnaires dans les ministères, ferait observer les ordres qu'il donne. Cependant il nous dit qu'il n'a aucun contrôle au montant d'un seul dollar, sur ces frais de voyages. Je crois que lorsqu'il vote des deniers de cette manière le parlement abdique ses fonctions.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce que je voulais dire, c'est que je n'avais rien à faire avec les détails des dépenses. Les officiers du département décident quels officiers des troupes permanentes iront aux écoles, et ils font régler la question du transport des munitions. Naturellement, je suis responsable de la dépense de chaque dollar de l'argent qui se dépense dans mon ministère. Ce que je voulais dire, c'est qu'en ce qui concerne ces item, je présume que mes officiers connaissent leur affaire et agissent d'après les règlements. Mon sous-ministre contrôle ces dépenses et voit à ce que l'argent soit dépensé à propos. De fait, la division militaire contrôle cette dépense et l'auditeur général y voit pour s'assurer qu'on ne fait aucun usage inconvenable de l'argent voté.

M. WALLACE : Je ne crois pas qu'il soit suffisant que le ministre nous dise que les officiers de son ministère, dans l'accomplissement de leurs positions, agissent d'après les règlements. Je présume que les officiers

du ministère de la Milice et de la Défense ressemblent beaucoup, sous ce rapport, aux fonctionnaires dans les autres ministères, et que si vous leur donnez une forte somme d'argent à dépenser, de manière à ce qu'ils puissent aller où il leur plaît pour s'amuser, il n'y a pas de doute qu'ils s'amuseront. Le pays vote $02,000 par année en sus de la somme de $2,000,000, pour les fins de défenses. Nous votons cet argent volontiers, si nous savons qu'il est dépensé sagement. Bien que nous sachions que le simple soldat fait son devoir et reçoit une très petite solde, bien que nous admirions l'esprit martial et courageux des volontaires, bien que nous agissions mesquinement envers notre service volontaire, nous avons la main généreuse quand il s'agit de ces officiers.

M. BERGERON : Les nababs.

M. WALLACE : L'honorable ministre devrait serrer la main et garder constamment le contrôle de cette dépense. Le ministre paraît être autant dans les ténèbres que nous quant à ces dépenses, mais il entreprend de donner une explication qui n'en est guère une après tout. Nous savons que le ministre a soutenu un long siège. Nous savons qu'il a été ici depuis dix heures hier soir jusqu'à six heures ce soir, et qu'il n'a pas fermé l'œil un instant. Je le regrette, mais je repousse l'insinuation que quelqu'un de notre côté de la Chambre soit en quoi que ce soit responsable au moindre degré de cet état de choses. Nous voulions bien que la séance s'ajournât et que les affaires du parlement se continuassent. Tout ce que le ministre a à faire, c'est de regarder droit devant lui et il verra la cause de tous ses ennuis. Il ne doit pas nous blâmer, mais il ferait mieux de blâmer son collègue qui siège juste en avant de lui. L'idée même de faire de l'obstruction nous est odieuse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne paraît pas vous faire de mal.

M. WALLACE : Voilà une autre insinuation que nous avons fait de l'obstruction, mais si l'honorable ministre (M. Blair) veut dire par là que l'obstruction ne paraît pas nous faire de mal, il a bien raison. Je crois que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense qui est fatigué pourrait prier ses collègues de lui faire grâce, mais en ce qui nous concerne, nous sommes ici à remplir notre devoir de critiquer, faiblement peut-être, le budget qui est soumis à la Chambre, mais nous désirons vivement obtenir des renseignements complets sur toutes ces dépenses dont le pays nous tient responsables.

M. TYRWHITT : Quant aux dépenses se rattachant au transfert des officiers d'un quartier général à un autre, et lorsqu'on discute, la solde relative entre officier et soldat, les honorables députés oublient quelquefois que l'éducation d'un officier de troupes permanentes comporte le placement d'un capital assez considérable. Avant de devenir capable de remplir un grade dans le corps permanent, il devrait, strictement parlant, avoir suivi un cours au Collège Militaire Royal ou ailleurs. Après avoir dépensé tout cet argent, il reçoit en retour moins qu'un maçon ordinaire ou qu'un artisan expérimenté. A première vue, cela paraît être une grosse somme, mais nous voyons rarement les soldats devenir riches, et des officiers doivent vivre dans une certaine position sociale et maintenir les apparences. Toutes ces dépenses se rattachant au déplacement peuvent facilement s'expliquer pour montrer que les officiers n'en retirent aucun avantage eux-mêmes. La règle relative à la nomination aux corps permanents d'hommes que leur éducation a rendus propres à remplir ces charges, n'est pas toujours strictement observée. Je connais personnellement un bon nombre d'officiers de ce corps qui ne sont pas allés au Collège Militaire Royal, et qui ont appris leur profession aux frais du pays après leur nomination. J'espère, cependant, que les nominations futures seront accordées à des hommes qui se seront rendus capables dans les écoles que le pays a créées pour leur instruction, au lieu d'être accordées à des hommes qui se trouvent par hasard être des amis du parti au pouvoir.

Collège militaire royal $63,000

M. SPROULE : Il y a ici une augmentation de $15,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce n'est qu'une augmentation apparente ; elle n'est pas réelle. Elle est due au fait que le nombre d'élèves a grandement augmenté, et il est nécessaire de faire une estimation budgétaire plus forte, mais les dépenses nettes du collège sont moindres qu'auparavant. Les honoraires payés par les élèves au montant d'environ $25,000, vont au receveur général, et le ministère ne reçoit pas de crédit pour cela. Mais, de fait, les dépenses seront de $10,000 à $15.000 de moins que l'an dernier.

M. SPROULE : Quels sont les honoraires au collège ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $300 pour la 1re année et $250 pour les années subséquentes. Ces honoraires paient toutes les dépenses, y compris les livres, la pension et l'habillement,

M. MONTAGUE : Quelques-uns des élèves ont-ils été admis sans avoir passé l'examen d'immatriculation ?

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

M. MONTAGUE : Le ministre en est certain ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tout à fait certain.

M. SPROULE : Je crois qu'il serait bon que le ministre nous donnât quelque idée du fonctionnement et des succès de l'institution.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a un an, 34 ou 36 nouveaux élèves sont entrés ; l'année précédente, à peu près le même nombre. Cette année, il y a de la place pour 30, de sorte que durant la prochaine année, il y aura environ 90 élèves présents. En 1896, le nombre au collège était de 56. Je crois que 11 ont été gradués cette année. Je peux dire en termes généraux que le collège paraît être excessivement prospère, et rend d'excellents services—tout aussi bons que jamais auparavant.

M. HUGHES : Avant que le colonel Kitson ait pris la direction du collège, et depuis, je m'y suis intéressé et je peux dire que l'opinion universelle est qu'une plus belle institution n'a jamais existé dans aucun pays Le colonel Kitson est un homme de parfait jugement et de tact, et il dirige ses élèves d'une excellente manière.

M. MONTAGUE : Je n'ai aucun doute que l'école soit prospère et rende de grands services ; et cependant, elle pourrait, je crois, en ce qui concerne les intérêts du Canada, faire encore mieux. Le ministre a-t-il étudié la question de donner des places dans le service civil aux gradués de l'école ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et j'ai pensé que bien que nous devions faire quelque chose à Ottawa, on pourrait aussi demander aux gouvernements provinciaux de coopérer jusqu'à un certain point, et j'ai écrit aux premiers ministres de quelques-unes des provinces à ce sujet. Je crois qu'il ne serait pas juste d'enlever à la milice toutes les nominations aux corps permanents, mais j'ai décidé de donner toutes les nominations dans l'artillerie, qui sont spéciales, exclusivement au collège, et autant que possible des autres. Je demanderais au comité de laisser passer le reste de ces item avec l'entente que toute autre discussion sur aucun des articles qui restent se fera lorsqu'on discutera un article, qui reste en suspens à la demande de l'honorable député d'Haldimand (M. Montague). Je serais très heureux que le comité approuvât cela.

M. WALLACE : L'honorable député peut difficilement demander cela.

Il est six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

Collège militaire Royal $70,000

M. BRITTON : Je n'ai pas l'intention de retenir le comité bien longtemps, mais il y a deux ou trois choses sur lesquelles je désire attirer l'attention. La première chose que le comité devrait remarquer, c'est la modicité de la somme demandée pour l'entretien de l'institution. Jusqu'à présent, la somme demandée a été d'environ $50,000 à $55,000, mais à cause de l'augmentation pour personnel et autres améliorations, la somme est de $70,000 sur un total d'environ $1,700,000 pour les fins militaires du Canada. Quiconque est allé visiter le Collège Militaire ou a pris la peine de lire quelque chose sur ce sujet, ne pourra manquer d'admettre que pour une dépense aussi faible, on a obtenu de très grands résultats, s'il y a quelque avantage à dépenser de l'argent pour les fins militaires au Canada. C'est une institution de première classe sous tous rapports et qui grandit chaque année dans l'estime du public. Dans la présente année, les élèves sont au nombre de 74, ou presque autant que peut en contenir l'institution à présent, et le nombre de demandes, cette année, a dépassé le nombre de places qu'on peut accorder et dépassé de beaucoup celles d'aucune année antérieure. Cela seul parle en faveur de son administration et de l'intérêt que le public y porte. Comme on l'a dit l'autre soir, en réponse au chef de l'opposition, la réduction du cours de quatre à trois ans, et la réduction des honoraires ont été très avantageuses. On se plaignait lorsque le cours était de quatre ans, que le collège faisait concurrence aux autres institutions d'éducation du Canada. On se plaignait que cette institution subventionnée par l'Etat faisait directement concurrence aux collèges comme l'Université de Toronto, le Collège Victoria, de Toronnto, le Queen's College à Kingston, McGill, de Montréal et autres institutions canadiennes, mais en abrégeant le cours on fait jusqu'à un certain point disparaître cette objection. Et en augmentant l'âge et en exigeant un type plus élevé——

M. MONTAGUE : Quel est l'âge maintenant ?

M. BRITTON : Il est porté de 15 à 16 ans. Ces améliorations sont vraisemblablement d'un avantage durable, pour le but qu'elle veut atteindre. Il est sorti 261 gradués de l'institution depuis sa fondation. Cela ne paraît pas être un très grand nombre pour la longueur de temps écoulé depuis qu'elle existe, mais lorsque nous considérons ses dimensions, et le nombre restreint d'élèves qui, nécessairement, peuvent profiter de ce cours d'instruction, le nombre est considérable. A part ces 261 gradués, il y a des élèves qui, pour diverses raisons, sont obligés de quitter avant la fin du cours—changement de fortune, mauvaise santé et autres causes. Outre les gradués qui occupent des charges de responsabilité et de confiance et qui font leur marque dans les différentes parties du Canada et dans différentes carrières, j'ai ici une liste de ceux qui ont servi avec distinction la cause de

l'Empire en dehors du Canada, liste que je désire lire et consigner aux archives

J. Irvine Lang, C.M.G., I.R.

Le capitaine J. Irvine Lang, I.R., fut nommé membre ordinaire de la troisième classe ou compagnon de l'ordre de Saint-Michel et Saint-George, pour services se rattachant au service des chemins de fer et à la délimitation de la frontière ouest de la colonie de la Côte-d'Or.

Gradué en 1883.

W. E. Cooke.

Le capitaine W. E. Cooke, ci-devant de l'artillerie royale canadienne a été appuyé pour le service sous le gouvernement impérial, dans le Protectorat d'Uganda. Il fut tué par un officier qui souffrait d'aliénation temporaire dans ce moment-là.

Gradué en 1890.

E. V. O. Hewett.

E. V. O. Hewett, du régiment royal West Kent, prit part aux opérations sur la frontière nord-ouest des Indes, et rendit d'excellents services, et fut mentionné dans les dépêches. Il fut en premier lieu nommé surintendant des signaux de l'armée et attaché à la 1re brigade des troupes de campagne de Malakand, et avec ces troupes il prit part aux opérations dans le Swat supérieur et Bajoin. Il fut ensuite nommé surintendant de division attaché aux mêmes troupes pour les opérations contre le "Utman Khel" et remplit les mêmes fonctions auprès des "troupes de Buner."

Il obtint une commission après deux années passées au collège militaire Royal.

H. C. Smith.

Le capitaine H. C. Smith, Royal Dublin Fusiliers, servit dans les opérations au Soudan, attaché à l'armée égyptienne. Le major général lord Kitchener l'a mentionné deux fois dans ses dépêches pour services rendus.

Il obtint une commission après trois ans passés au collège militaire Royal.

D. S. MacInnes et C. C. Van Straubenzee.

Le lieutenant D. S. MacInnes et le capitaine C. C. Van Straubenzee, le premier des Ingénieurs Royaux et le second de l'artillerie royale ont rendu de bons services dans la dernière expédition chez les Achantis.

Le lieutenant D. S. MacInnes a été gradué en 1891.

Le capitaine C. C. Van Straubenzee obtint une commission après deux ans passés au collège militaire royal.

P. G. Twining.

Le capitaine P. G. Twining, des Ingénieurs Royaux, servit dans la première exploration d'Uganda, sous le colonel Macdonald.

Gradué en 1883.

Huntley Brodie Mackay,

Capitaine, Ingénieurs Royaux, servit avec distinction dans le Bechuanaland (1884-5) et comme commandant des ingénieurs royaux sur la côte ouest de l'Afrique (1887-9). En reconnaissance de ses services dans les expéditions contre les tribus près de Sierra Leone, il reçut l'ordre pour services distingués. Mort de la fièvre à Mombasa, le 16 avril 1891, pendant qu'il remplissait les fonctions d'administrateur de l'*Imperial British East Africa Company.*

Gradué en 1881.

William Grant Stairs.

Capitaine, Welsh Regiment: lieutenant, Ingénieurs Royaux 1885-91. Servit dans l'état major de l'expédition de secours d'Emin Pacha, 1887-90, sous la conduite de H. M. Stanley, et montra beaucoup de courage et de dévouement à son devoir. Mort de la fièvre le 9 juin 1892, à Chinde, sur le Zambèse, pendant qu'il commandait l'expédition de Katanga, envoyé par le roi des Belges.

Gradué en 1882.

William Henry Robinson.

Capitaine, Ingénieurs Royaux. Rendit de précieux services comme commandant des Ingénieurs Royaux, sur la côte ouest d'Afrique, 1889-92. Tué sur le champ de bataille le 14 mars 1892, pendant qu'avec une bravoure remarquable il faisait sauter la porte du village palissadé de Tambi, près de Siena-Leone.

Gradué en 1882.

K. J. R. Campbell, D.S.O.

Le capitaine Campbell, ci-devant du régiment Suffolk, a été fait compagnon de l'ordre pour service distingué pour services lors des opérations contre le chef Nanna de Benin, durant la période d'août à octobre 1894. Il fut ensuite employé avec les forces du Protectorat de la Côte du Niger.

Quitta le collège à sa propre demande après deux ans de présence au Collège militaire royal.

E. P. C. Girouard, D.S.O., I.C.

Le major Girouard, des Ingénieurs Royaux, fut créé compagnon de l'ordre pour services distingués, en reconnaissance de ses services durant les opérations dans le Soudan (Expédition de Dongola). Il fut nommé président de l'administration du chemin de fer égyptien en 1898, à un traitement de £2,000 par année.

Gradué en 1886.

G. M. Duff et H. C. Nanton.

Les capitaines G. M. Duff et H. C. Nanton, des Ingénieurs Royaux, rendirent de bons services dans le district de Chitral. Ils furent choisis et placés à la tête des opérations à Malakand et Chakdara. Ils tracèrent et surveillèrent la construction des fortifications à ces endroits. Le capitaine Duff à Chakdara et le capitaine Nanton à Malakand.

Le capitaine Duff fut gradué en 1882.

Le capitaine Nanton fut gradué en 1883.

C. M. Dobell,

Lieutenant, Royal Welsh Fusiliers. A été noté pour considération pour le grade de major breveté sur promotion au grade de capitaine, en reconnaissance de services durant l'occupation de la Crète.

Les capitaines D. H. Ridout, H. C. Carey et le lieutenant H. G. Joly de Lotbinière,

Tous du corps des Ingénieurs Royaux.

Sont employés au ministère de la guerre, dans les bureaux de l'inspecteur général des fortifications et rendent de bons services.

Voilà le tableau d'honneur de cette institution, mais il ne comprend pas tous les gradués qui se sont distingués par leurs services précieux dans le pays et à l'étranger. Les officiers que j'ai nommés sont populaires non seulement dans leurs régiments, mais leurs services ont été reconnus par les plus hautes autorités de la Grande-Bretagne. Deux d'entre eux nous ont été renvoyés et font maintenant partie du personnel du collège à Kingston—le capitaine Twining, dont le congé est expiré et qui retourne à son régiment, et le lieutenant-colonel Leslie, le fils d'un citoyen distingué de la ville que je représente.

Ces hommes sont non seulement populaires et distingués par leurs capacités dans les régiments, mais ils se sont montrés des professeurs très capables dans le collège auquel on les avait nommés. Le personnel

ne renferme pas de professeur plus populaire que le lieutenant Leslie. Certaines améliorations sont absolument nécessaires et j'espère que l'honorable ministre y pensera lorsqu'il préparera son budget supplémentaire. Il faut un hôpital et un nouveau gymnase, et ces deux choses seront appréciées non seulement par les élèves actuels, mais aussi par ceux qui viendront plus tard. J'espère que le peuple de ce pays s'enorgueillira encore davantage du Collège Militaire Royal. Rien n'a plus contribué à faire le Canada à l'étranger. Si nous décidons que nous n'avons pas les moyens, ou si pour quelque bonne raison nous ne désirons pas continuer de dépenser notre argent pour les fins de la milice, le Collège Militaire Royal pourra disparaître comme le reste; mais tant que nous dépenserons de l'argent pour ces fins, alors cette institution comme centre, situé à un endroit sans rival dans le monde—je ne pense pas me servir d'une expression trop forte—est une institution dont nous devrions nous enorgueillir de plus en plus, et que nous ne devrions pas laisser périr.

M. TYRWHITT: J'ai écouté avec orgueil la liste des noms que vient de lire l'honorable député de Kingston (M. Britton) des gradués du Collège Militaire Royal de Kingston, qui ont fait honneur à leur alma mater, et au pays. Je suis un ami du collège de Kingston, et si j'avais vingt fils, je les enverrais tous à cette institution.

Lors de mon élection, en 1896, je regrette d'être obligé de dire que l'une des questions discutées dans presque toutes les assemblées a été la question du collège militaire de Kingston, et j'ai été obligé de me renseigner afin de pouvoir défendre cette institution. Bien qu'à cette époque le collège ait été attaqué à mon détriment, je devrai toujours éprouver de bons sentiments à l'égard de cette institution. Il est possible que les cours que l'on y donne ne soient pas aussi parfaits que l'on pourrait le désirer à cause du peu de durée du service—et j'allais ajouter parce que l'on a diminué les honoraires. J'espère que les deux modifications que je viens d'indiquer vont avoir pour résultat d'augmenter le nombre des élèves, car c'est là le but que l'on voulait atteindre, et j'espère qu'à part cela le collège va conserver la bonne réputation dont il a joui jusqu'ici.

M. MONTAGUE: L'honorable député de Simcoe-sud (M. Tyrwhitt) vien de traiter une question que j'avais moi-même l'intention de soumettre à la Chambre. Je ne puis m'empêcher de dire à l'honorable député de Kingston (M. Britton) que l'appel chaleureux qu'il a fait pour réclamer des sympathies en faveur du Collège Militaire Royal n'a pas besoin de s'adresser aux membres de ce côté-ci de la Chambre. S'il avait fait partie du dernier parlement, c'est aux honorables membres de la droite qu'il se serait adressé pour obtenir des sympathies. S'il existe une question au sujet de laquelle l'ancienne administration a été sévèrement critiquée tant dans cette Chambre que dans le reste du pays par les candidats du parti libéral, c'est bien relativement au Collège Militaire Royal.

M. BRITTON: Ils ne devaient certainement pas comprendre l'importance de la question.

M. TYRWHITT: Comme bien d'autres choses.

M. MONTAGUE: En effet, comme le dit mon honorable ami (M. Tyrwhitt), ils ont parlé de cette affaire sans en connaître le premier mot. Les déclarations qu'ils ont faites à ce sujet étaient connues comme étant absolument ridicules par les membres et les amis du gouvernement, mis on ne s'est pas moins servi de ce sujet pour en faire l'une des principales raisons pour attaquer les candidats conservateurs, et cela particulièrement dans les comtés ruraux. Mais aujourd'hui les rôles sont changés. Ceux qui autrefois critiquaient cette institution, demandent qu'elle soit maintenue, et en vantent les mérites.

Le grand parti des patrons de l'industrie semble avoir renoncé à l'un des principaux articles de son programme. Je ne vois dans cette Chambre qu'un seul député ayant été élu conformément à ce programme, c'est l'honorable député de Peterborough (M. Lang).

Cependant, si je me souviens bien, le parti des patrons de l'industrie a formulé toutes sortes d'accusations contre le collège de Kingston. On prétendait qu'il s'agissait là d'une institution maintenue par le pacte de famille, la vieille administration tory, et d'après des principes tories, pour l'éducation des fils de grands seigneurs, et cela aux dépens du pays. Les patrons de l'industrie ainsi que leurs orateurs ont critiqué de la manière la plus sévère l'ancienne administration parce qu'elle maintenait ce même collège dont le gouvernement actuel et ses partisans parlent aujourd'hui avec tant d'orgueil.

Et voici que l'on nous demande d'adopter un crédit additionnel pour l'entretien de ce collège. Et les honorables députés qui ont été élus spécialement pour protéger les intérêts agricoles que l'on disait négligés par les deux anciens partis, sont absents de la Chambre, ou gardent le silence, tandis que ce crédit considérable est adopté pour ce collège qui a été maintenu, d'après eux, dans le but de servir à l'éducation des fils de grands seigneurs aux dépens du trésor public. Nous partageons de tout cœur les sentiments d'orgueil manifestés par l'honorable député de Kingston, et je crois pouvoir ajouter que cet orgueil n'est pas limité à certains comtés en particulier, mais est pour ainsi dire, un sentiment national. Nous nous réjouissons tous des succès obtenus par ce collège. Nous constatons aussi avec plaisir que les candidats qui ont fait la guerre à

l'ancienne administration sur cette question, ont abandonné un des articles de leur programme. Nous avons là une nouvelle preuve que le gouvernement conservateur avait raison de maintenir cette institution, et les candidats libéraux avaient tort de critiquer les dépenses que faisaient leurs adversaires à ce sujet.

M. HUGHES : Quant à ce qui concerne le cours d'études actuellement donné au Collège Militaire Royal, j'ai étudié la question avec soin et j'ai eu occasion de parler de la chose avec des personnes qui avaient accordé à cette affaire toute l'attention possible. L'âge, les qualités requises pour pouvoir être admis au collège ont été augmentés. Un élève ne peut pas y entrer aussi jeune qu'auparavant et il doit à part cela posséder un degré d'éducation beaucoup plus considérable. Il doit aujourd'hui avoir suivi ce que l'on pourrait appeler les cours d'une école modèle, et les classes inférieures d'une maison d'éducation, avant de pouvoir entrer au collège militaire. Antérieurement, on consacrait un espace de temps considérable à l'étude de choses qui n'étaient pas absolument essentielles. Mais aujourd'hui, on me dit que le cours est aussi difficile que jamais dans tout ce qui concerne l'éducation militaire et les hautes mathématiques. J'ai compris que les élèves qui avaient suivi un cours de trois ans sous le nouveau régime avaient subi leurs examens avec autant d'honneur que ceux qui avaient suivi le cours de quatre ans.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'a pas expliqué pourquoi il avait augmenté le crédit de cette année de $55,000 à $70,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai expliqué que l'augmentation dans le nombre des élèves avait nécessité une augmentation dans le crédit, mais que malgré cela le pays ne serait pas tenu de payer une somme plus considérable. Les recettes vont être plus fortes, et il s'agit tout simplement d'une question de tenue de livres, parce que le montant d'argent est payé entre les mains du receveur général sans que cette somme soit placée directement au crédit du collège. Cependant, il ne peut y avoir de doute que le pays va avoir moins à payer cette année qu'il n'a payé l'année dernière.

M. CLANCY : Quelles ont été les recettes l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député trouvera ce renseignement dans le rapport de l'auditeur général, L—94. L'année dernière ces recettes ont été de $15,883. Cette année on prévoit qu'elles seront de $10,000 plus considérables.

M. MONTAGUE : Je remarque que certaines sommes d'argent ont été payées pour annonces relatives à ce collège. Dans quels journaux sont-elles publiées ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Elles ont été publiées en grande partie dans des almanachs publiés par série, dans la "Gazette", de Montréal, le "Globe" ainsi que dans le "Herald" et le "Canadian Monthly."

M. MONTAGUE : Presque tous des journaux libéraux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne crois pas que la "Gazette" de Montréal soit un journal libéral.

M. MONTAGUE : Et c'est bien là le seul journal conservateur qui ait reçu une annonce à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il est possible qu'il en soit ainsi, mais je me rappelle avoir donné cette annonce à tous ceux qui sont venus m'en demander. Je dois ajouter que nous avons discontinué ces annonces maintenant, parce que nous considérons que le collège est suffisamment connu. Nous avons dépensé d'assez fortes sommes d'argent à ce sujet et nous n'avons pas l'intention, à l'avenir, d'en dépenser de nouvelles.

M. TAYLOR : Combien d'élèves ont été admis l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il en a été admis trente-six. Il y a actuellement soixante-quatorze élèves dans les trois cours. La première année ils paient $300 et la deuxième et troisième année, $250. Cette année nous avons accordé six commissions. Le commandant m'a dit, il n'y a pas bien longtemps, qu'on lui avait demandé d'envoyer un autre élève, ce qui portait leur nombre à sept.

Dépenses imprévues et diverses..... $20,000

M. ROSS ROBERTSON : Je voudrais poser une question à l'honorable ministre, relativement à l'item 112 : aide aux associations de carabiniers. L'honorable ministre n'ignore pas que chaque année nous envoyons à Bisley vingt hommes pour prendre part aux concours organisés par l'association nationale des carabiniers. On me dit que jusqu'à il y a deux ans, les droits d'entrée des concurrents, venant du Canada, étaient payés par l'association de carabiniers du Canada. Or, il paraîtrait que depuis deux ans, ces droits d'entrée doivent être payés par les concurrents eux-mêmes. Je voudrais savoir de l'honorable ministre quelles sont les raisons de ce changement, et pourquoi les vingt hommes qui prennent part au concours de Bisley sont maintenant forcés de payer leurs propres droits d'entrée au lieu de faire payer ces droits par l'association de carabiniers du Canada comme auparavant.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je puis dire à mon hono-

rable ami que ces hommes sont envoyés à Bisley sous les auspices de l'association de carabiniers du Canada. J'ignorais le fait que l'honorable député vient de mentionner, mais il ne s'agit pas là d'une question sur laquelle le gouvernement exerce une juridiction absolue, bien que, cette association étant subventionnée par nous, il soit possible que nous puissions exercer une certaine influence sur ses membres à ce sujet. Du moment que mon honorable ami m'a fait remarquer la chose, je vais demander des explications à ce sujet.

M. HUGHES : Je puis dire que ces hommes sont envoyés en Angleterre sous les auspices de l'association de carabiniers du Canada. Depuis la construction de l'édifice Bisley l'association n'a guère d'argent à sa disposition. Grâce à la libéralité du ministre de la Milice et de la Défense, tel qu'il appert du crédit destiné à l'association de carabiniers du Canada, le montant additionnel de $5,000 a été accordé l'année dernière à l'association, et cela nous a permis de nous libérer de la dette encourue par l'association pour l'érection de l'édifice magnifique que l'on voit aujourd'hui sur le terrain Bisley.

Relativement à ces droits d'entrée, je dois dire que cette mesure a été adoptée par l'association afin de réduire les dépenses de ces hommes autant que possible ; ces dépenses commencent à courir du moment que ces hommes partent d'ici jusqu'à leur retour. Ils font un joli voyage et tous les prix qu'ils gagnent sont réunis puis divisés entre eux. Bien que nous ayons été obligés de demander à ces hommes de payer leurs propres droits d'entrée, j'espère, et nous avons l'intention, qu'aussitôt que l'association aura le moyen de le faire, ces droits seront de nouveau payés à ces hommes. Aucune injustice n'est commise dans cette affaire. Il s'agit là d'une question sur laquelle le gouvernement n'a aucune juridiciton.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudrait-il expliquer comment il se fait qu'il demande une augmentation de $5,000 ? Il me semble que l'honorable ministre et le gouvernement avaient promis d'exercer l'économie. Sur tous les crédits, à l'exception d'un seul—aide aux associations de carabiniers—l'honorable ministre demande des augmentations depuis $5,000 à $40,000, et même $50,000. Cela ne ressemble guère à de l'économie. L'année dernières, pour les dépenses imprévues, il a demandé un crédit de $15,000, et cette année, il demande une somme additionnelle de $5,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Lorsque le budget supplémentaire pour le dernier exercice a été soumis au comité, cet item a été discuté à fond entre l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster) et moi-même, et dans ce cas-comme dans un grand nombre d'autres, il a été admis que le crédit accordé depuis plusieurs années à cette fin, n'était pas assez considérable, et que nous étions obligés d'emprunter sur l'exercice à venir pour payer les dépenses de l'année précédente. Voilà précisément un de ces crédits, et j'ai lu au comité chacun des item de cette dépense qui s'élève aujourd'hui à environ la somme que l'on nous demande de voter dans les estimations. J'ai alors dit à la Chambre que nous avions placé un crédit suffisant dans le budget principal de cette année pour faire face à toutes les dépenses et que nous n'aurions pas besoin de demander un crédit supplémentaire à la fin de l'exercice actuel.

Relativement à la réduction dans le crédit destiné aux associations de carabiniers, j'ai déjà dit que cela était dû au fait que l'année dernière nous avions accordé un crédit spécial, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Victoria (M. Earle) pour aider à la construction d'un bâtiment à Bisley. Ce besoin n'existe plus, on n'a plus besoin de l'argent, et le crédit revient à son montant ordinaire.

M. MORIN : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense sur une pratique qui est devenue trop générale dans certaines parties du pays relativement à la milice. Cette habitude existe dans mon comté et probablement ailleurs. Un certain nombre de jeunes gens s'enrôlent, mais lorsqu'il s'agit de partir pour les exercices annuels ils refusent d'y aller. Des jeunes gens de 16 ou 17 ans sont envoyés à leur place. Celui dont le nom figure sur le bordereau de paie retire le plein montant de son salaire, et il donne au jeune homme qui l'a remplacé 20 ou 25 cents par jour pour l'indemniser. Ces hommes ne font donc rien autre chose, en agissant ainsi, que de spéculer avec le gouvernement. Ce ne doit pas être exclusivement pour leur plaisir que ces hommes sont appelés à faire les exercices militaires annuels. S'ils n'assistent pas aux exercices ils n'acquièreront pas l'instruction militaire dont ils ont besoin. Je ne voudrais pas qu'ils seraient punis parce qu'ils ont refusé de faire leur devoir, mais je voudrais demander à l'honorable ministre de voir à faire cesser ces substitutions, et que des mesures soient prises pour mettre fin à cette habitude. Cela aura pour effet de faire économiser au gouvernement un montant d'argent considérable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dois remercier mon honorable ami (M. Morin) d'avoir appelé mon attention sur cette question. Je n'avais pas d'idée qu'une telle chose pût se pratiquer, et je vais ordonner qu'une enquête soit faite à ce sujet. Ces jeunes gens doivent sans doute prendre de faux noms ?

M. MORIN : Je l'ignore.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce qu'ils doivent faire, et il me semble qu'il devrait être très facile de les retrouver. Puisque l'on a bien voulu me faire remarquer la chose, je vais ordonner une enquête à ce sujet, et essayer de découvrir les coupables.

M. MORIN : J'ai vu faire la chose à ma porte, dans le comté de Dorchester. Samedi dernier, j'étais à Lévis. Il y avait là un grand nombre de ces jeunes gens qui se promenaient, et je les ai entendus parler de la chose. J'en ai même entendu quelques-uns qui disaient : Qui as-tu remplacé ? Et leurs compagnons répondaient : Nous avons remplacé un tel et un tel. Ce que je dis là, je l'ai entendu de mes deux oreilles, et je puis le prouver.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député ne tient pas à faire cette déclaration publiquement, je lui serais bien obligé de me fournir confidentiellement les renseignements qu'il possède à ce sujet.

M. HUGHES : C'est le capitaine de la compagnie qui est responsable d'une fraude comme celle-là, et si elle a été commise, c'est lui qu'il faut rechercher et punir.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a-t-il l'intention d'augmenter les munitions pour la pratique du tir à la carabine par les bataillons ruraux ?

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

M. MONTAGUE : Cependant la chose est demandée par plusieurs bataillons.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons eu beaucoup de difficulté, à cause de la portée extraordinaire des nouvelles carabines, à trouver des champs de tir, ce que voyant, le général a eu recours à un moyen qui est employé avec un certain succès dans les camps, et qui consiste à faire pratiquer le tir au moyen du tube Morris pour viser et tirer. Ce tube remplace assez bien la pratique de la carabine, mais aussitôt que nous aurons réussi à nous procurer des fusils convenables, nous devrons fournir toutes les munitions nécessaires pour permettre aux miliciens de continuer la pratique.

M. MONTAGUE : Combien de charges de cartouches donnez-vous maintenant ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Vingt. Naturellement, nous fournissons les munitions au prix coûtant, s'ils veulent continuer à pratiquer plus longtemps que cela.

M. MONTAGUE : Ils ne peuvent les acheter.

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

M. MONTAGUE : Quel est ce nouvel instrument ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On l'appelle le tube Morris. Je dois avouer que je ne l'ai jamais vu et qu'il m'est impossible de donner des explications à son sujet.

M. HUGHES : C'est un fusil ordinaire qui contient un tube, et pour lequel on emploi de petites cartouches. Ce tube est placé à l'intérieur de l'ancien canon, et la cartouche coûte bien meilleur marché.

M. MONTAGUE : Est-ce le ministère qui va fournir ce tube ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous le fournissons actuellement dans les camps.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre doit savoir que c'est surtout la pratique qui se fait au champ de tir de chaque bataillon qui est importante, et comme ce tube ne coûte pas très cher, vous pourriez en approvisionner les bataillons.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que cela aura lieu, mais je ne puis l'affirmer pour le moment.

M. HUGHES : A part la pratique du tube Morris, dans les camps, chaque homme est obligé de tirer des feux de salves avec sa compagnie, un certain nombre de coups, en commençant à 500 verges en avançant jusqu'à 100 verges et en retournant à 500 verges, il doit tirer à toutes ces distances.

Fabrique de cartouches du Canada. $97,861 60

M. MONTAGUE : Quel est le résultat net des travaux de cette fabrique ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici l'état que j'ai à ce sujet : Pour gages, l'estimation, cette année, est de $38,820 ; matériel, $42,730 ; nouvelles machines, $14,074 ; fabrication, $95,000 comparé à $65,000 pour l'année précédente ; posage de nouvelles capsules aux munitions 303, crédit voté de nouveau, $13,000. Ces montants doivent être remboursés par le gouvernement impérial. Le coût total a été de $67,000 et nous avons fabriqué 1,500,000 balles cordites 303, 1,000,000 de buts et 4,000 bombes. Nous avons aussi fabriqué une certaine quantité de poudre No 9 R. M. L., et remplacé les capsules défectueuses d'un grand nombre de 303. Elles coûtent $25 par mille en Angleterre .et je crois que nous les fabriquons au même prix. Nous en avons fourni quelques-unes aux autorités impériales à Halifax et elles nous ont fait l'honneur de nous dire qu'elles les préféraient à celles de leur propre fabrication. Nous les livrons à Halifax pour à peu près le même prix que le gouvernement impérial.

M. ROSS ROBERTSON : L'honorable ministre est-il informé qu'une certaine quantité des munitions employées par l'artillerie

n'ont pas donné satisfaction ? J'ai cru comprendre qu'à certains camps de l'ouest, on s'était plaint de la qualité des munitions fournies par la Dominion Cartridge Factory.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je sais que quelques-unes des cartouches n° 303 ne donnaient pas satisfaction par suite d'un défaut dans les enveloppes, lesquelles étaient importées. L'honorable député (M. Ross Robertson) a raison. Après avoir fait une enquête à ce sujet, j'ai constaté que quelques-unes des cartouches B. L. destinées à la pratique du tir, étaient défectueuses, mais cela n'était vrai que pour un petit nombre.

Défense d'Esquimalt..... . ... $109,000

M. TISDALE : Quel est ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami (M. Tisdale) doit se rappeler qu'un arrangement a été conclu, il y a quelques années, avec le gouvernement impérial, en vertu duquel il est convenu que nous devons contribuer, pour notre part, à la défense d'Esquimalt, et c'est en vertu de cet arrangement que nous payons $76,500 par année. Un nouvel arrangement entraîne pour nous une dépense encore plus considérable. La proposition suivante a été soumise au ministère de la Guerre, et elle doit entrer en vigueur le 1er octobre 1899. En vertu de cet arrangement, le Canada doit payer : (a) la moitié du coût de l'entretien annuel de la garnison impériale composée de 320 officiers et soldats, soit £21,000 sterling ; (b) la moitié du montant payé pour les casernes destinées à recevoir les troupes, £12,500 sterling ; (c) de continuer de payer le coût total de l'entretien du régiment local, lequel devra être entretenu à un endroit fixé, et la milice devra être soumise à une inspection annuelle par l'officier en chef des troupes impériales à Esquimalt, ou par le lieutenant-général commandant les forces de l'Amérique du Nord, soit £9,345 sterling.

Le montant total de la première année est $208,512, mais sur ce montant, il n'y a que £12,500 sterling qui peuvent être imposées en une seule année. Le montant que nous serons appelés à payer chaque année sera de $140,000. Voici un état de la milice que nous avons l'intention d'établir dans la Colombie Anglaise : officiers, cinq ; ingénieurs des mines et travaux sous-marins, trois ; infanterie, quinze ; total, 23. Sous-officiers et soldats : artillerie, 150, ingénieurs de travaux sous-marins, 50, infanterie, 400 ; total, 623 officiers et soldats. Le montant a être payé par le public sera le même qu'en ce qui concerne tout autre régiment au Canada. La seule chose que nous ayons à payer est £21,000 sterling, par année, ce qui représente la moitié du coût de la garnison, et le montant primitif de £12,500, qui est placé au compte du capital pour les casernes. Je puis ajouter que cet arrangement a reçu l'approbation du gouvernement.

Monuments sur les champs de bataille. $3,000

M. MONTAGUE : Où cet argent sera-t-il employé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $2,500 sont destinés à la construction de monuments en souvenir de la bataille de Stony-Creek, et $500 pour une inscription à Burlington-Heights.

M. MONTAGUE : La Société Historique est sérieusement à l'œuvre, elle a récemment acheté une propriété à cet endroit, et je suppose que l'honorable ministre va lui aider dans cette entreprise.

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

M. GIBSON : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable ministre qu'il existe certaines difficultés relativement à l'endroit où doit être placé ce monument de Stony-Creek et la question devrait être réglée par la Société Historique avant que le gouvernement paie cet argent.

Milice—Artillerie, armement des forteresses, etc..... $347,400

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Relativement à ce crédit, je dois dire qu'il existait un arrangement en 1895 ou 1896, en vertu duquel il était convenu que le gouvernement fédéral prendrait une somme de $3,000,000 sur le compte du capital, bien que ce montant ne fut pas voté, pour être employé aux travaux de défense du pays. Jusqu'à cette époque il n'avait jamais été pris un cent sur le compte du capital depuis la Confédération, pour la défense du Canada.

Ce crédit n'a pas été épuisé. Outre cet item, je crois que nous avons encore à notre disposition $500,000 environ. Ce crédit sera distribué comme suit : Deux batteries, pièces de campagne, 12 paires B. L.Q. F., avec harnais, affûts et munitions, $148,000 : dépenses supplémentaires pour munir quatre batteries d'appareils à tir rapide, déjà commandés, canons 12 paires B. L., $25,000 ; 2 canons B L. et leur mise en place au fort n° 1 à Lévis, $82,000 ; 2 obusiers B. L., sur affûts de campagne à l'île Sainte-Hélène, $15,000 ; 4 canons, Q.F., pour Kingston ; $55,000 ; pour payer au gouvernement impérial la moitié du coût du service des casernes à Esquimalt, depuis le 1er octobre 1899, en vertu d'une nouvelle convention, $61,000 ; formant un total de $386,000.

M. TISDALE : Pourquoi ces quatre batteries ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour l'artillerie de campagne.

M. HUGHES : J'aimerais savoir quelles mesures le gouvernement a prises pour met-

tre à la disposition du gouvernement impérial, un corps ou une brigade pour servir à l'étranger.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis dire que nous avons pris des mesures officieuses ou officielles dans ce sens.

M. TISDALE : Je ne vois pas bien comment, sans nous départir du principe qui est la base de notre milice, nous pourrions faire quelque chose en ce sens. Il faudrait bien tout considérer avant de prendre des mesures qui feront de notre milice une partie de l'armée régulière.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il faudrait probablement un enrôlement spécial.

Chemins de fer—
Chemin de fer Canadien du Pacifique—
Dommages aux terres, etc $2,000

M. MONTAGUE : Où ces dommages ont-ils été causés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A Fort Moody.

M. MONTAGUE : Quels sont les réclamants ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Madame James Cooper, je crois. Nous avons offert une faible somme, mais la réclamante a refusé de l'accepter.

M. MONTAGUE : Est-ce la seule réclamation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en a quelques autres, mais c'est apparemment la seule qui s'impose à notre attention.

Intercolonial—
Dommages aux terres, divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton..... $2,000

M. MONTAGUE : Quels sont ces dommages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons demandé un crédit pour régler les réclamations que nous recevons tous les ans. C'est le crédit ordinaire. L'an dernier, nous avons dépensé à cette fin, $289.87.

M. MONTAGUE : Lorsque ces sommes sont votées, on dit généralement quelle en est la destination.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas que je sache.

M. MONTAGUE : Ce crédit n'est pas affecté à des fins imprévues, mais est destiné à la réparation des dommages qui ont été causés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item est destiné à solder les réclamations qui résultent de la construction première. Le sous-chef du département me dit qu'il est bien certain que cette réclamation a été réglée hors de cour. Ces réclamations sont discutées de différentes manières. Nous envoyons un fonctionnaire étudier les réclamations, et si elles sont justes et bien fondées, il nous dit quelle somme nous devons offrir. Si notre offre n'est pas acceptée, le réclamant doit s'adresser aux tribunaux.

M. MONTAGUE : Est-ce qu'il y a eu un arrangement dans le cas actuel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le réclamant a accepté cette somme.

M. MONTAGUE : Qui a fait l'évaluation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pourrais dire. Nous avons un fonctionnaire préposé à cette fin.

M. MONTAGUE : Quand ces réclamations ont-elles été produites ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pourrais dire.

M. MONTAGUE : C'est probablement une réclamation qui a été examinée par l'ancien gouvernement et rejetée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais, il est possible que la réclamation ait déjà été examinée.

M. MONTAGUE : Je ne crois pas qu'une réclamation produite en 1888, ait été tenue en suspens durant dix ans sans avoir été examinée et discutée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh, oui, quelquesfois ces réclamations sont tenues en suspens plus longtemps que cela.

M. MONTAGUE : Mais le plus souvent, ces réclamations sont produites et discutées. Nous devons savoir quelle est la nature de ces réclamations et à quelle date elles ont été produites, et le nom de la personne qui a estimé les dommages. Tout ce que nous voulons, c'est d'obtenir des renseignements, et nous voterons le crédit immédiatement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le moment favorable pour obtenir ces renseignements serait lorsque le crédit sera voté en dernière épreuve.

M. MONTAGUE : Nous savons à quoi nous en tenir à ce sujet, car c'est là un conseil que l'on donne souvent de nos jours, mais les honorables membres de la droite ne l'acceptaient pas lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Au contraire, je l'ai souvent accepté.

M. MONTAGUE : Oui, c'est vrai. Mais très souvent, les honorables membres de la droite ont obtenu des renseignements lorsque le budget était voté en dernière épreuve,

très souvent aussi, ils ont demandé de la lumière à cor et à cri.

La somme est très minime, mais il s'agit ici d'un principe. Si cette réclamation a été rejetée par l'ancien gouvernement, il faudrait aujourd'hui des raisons spéciales pour la régler, sans avoir recours aux tribunaux. Lorsque la cour de l'Echiquier a prononcé, il ne peut être question de favoritisme. Je ne dis pas que l'on accorde une faveur dans le cas actuel, mais enfin la chose pourrait arriver. Si nous connaissions le nom de l'estimateur, nous pourrions peut-être nous rendre compte de la nature de la décision. Mais, ne possédant aucun renseignement——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais la somme est tellemen petite——

M. MONTAGUE : Mais c'est justement pour cette raison que le ministre consentira à laisser ce crédit en suspens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'exigera certainement pas cela.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre donne-t-il sa parole d'honneur de fournir ces renseignements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Intercolonial—
Construction première..... .... $1,800

Le MINISTRE ES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est destiné à solder les réclamations résultant de la construction première du chemin. Nous n'avons rien payé à ce sujet, l'an dernier, et nous ne paierons peut-être rien cette année, mais il est toujours bon d'avoir ce crédit.

Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean..... ..... $400,500

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le comité se rappellera que nous avons obtenu un crédit de $250,000 l'an dernier pour nous permettre de construire un quai, poser une voie ferrée et faire les améliorations nécessaires au terminus de l'Intercolonial, au port de Saint-Jean. Sur ce crédit, nous avons dépensé $200,000, et nous avons besoin d'un crédit supplémentaire de $49,000 pour cette année. Le montant que nous demandons sera suffisant, nous l'espérons. Nous faisons l'acquisition de terrains peu étendus à la tête du port, et joignant immédiatement notre gare actuelle, et nous sommes à construire un quai qui suffira pour deux gros steamers et un petit, avec des hangars à marchandises et d'autres accessoires, et nous posons des voies pour faciliter le trafic.

M. MONTAGUE : Quels sont les item de la dépense jusqu'à présent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons dépensé $201,000 jusqu'au 30 juin. Sur cette somme nous avons dépensé $100,000 pour exproprier la propriété connue sous le nom de propriété du "Long Quai." Nous avons concédé l'entreprise pour la construction du quai et le posage des pilots, à raison de $328,173. Sur la même somme, nous avons payé pour des excavations dans le roc, à la verge cube, pour ballaster et draguer pour poser des pilotis et pour d'autres dépenses de même nature, ainsi que pour construire un entrepôt sur le quai ; ce qui portera le coût du quai à plus de $410,000. On avait estimé que le creusage du roc coûterait $41,600 ; le ballast en pierres, $12,900 ; les tirants, $1,304 ; le posage des billes et madriers à l'intérieur, $1,320. Cela forme un montant total de $385,297.

Les autres item comprennent le dragage pour poser les pilotis, $3,330 ; des fondements en pilotis pour poser des longrines, $1,700 ; démolition et reconstruction des contre-fiches en fer, 600 pieds à $2.70, $2,330 ; clôture et pieux de protection sur la ligne principale existante, $120. Ces item forment un total de $12,444.

Ensuite, une somme de $6,120 représente le coût des pilotis temporaires que l'on a plantés pour construire des voies de garage sur le quai, 9,000 pieds à 60 cents, $5,400. Ajoutons le posage de la voie sur le quai, pilotis et pont sur un mille et demi, $300 ; les voies de garage, y compris les traverses et le ballast, sur la ligne principale, $3,400 ; rails et coussinets, $6,250 ; quinze aiguilles, $1,750 ; excavations pour construire des voies de garage en arrière de l'élévateur, $1,500, et creusage et enlèvement du roc solide, $16,500, soit un total de $18,000. Ingénieurs, estimateurs, dépenses de bureau et de papeterie, $10,000. Il y a encore un certain nombre d'autres item, formant un montant total de $685,756. Voilà l'estimation du coût de la construction du quai et de tous ses accessoires.

M. MONTAGUE : Comment les $200,000 ont-ils dépensés cette année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit à mon honorable ami que l'on avait payé $100,000 pour ce qu'on appelle la propriété du "Long Quai." Il y a aussi d'autres terrains qu'il a fallu exproprier, par exemple, une lisière de terre appartenant à la succession Hazen, à raison de $500 ; et une propriété qui a coûté $8,000 appartenant à M. Lightly.

M. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe, la construction d'un élévateur se continue à Halifax. A-t-on pris quelque mesure pour compléter les travaux qui se poursuivent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous demanderons dans le budget supplémentaire une somme suffisante pour terminer les travaux.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a dit, il y a quelque temps, que l'on

espérait voir l'élévateur terminé vers le 1er octobre. A-t-il quelques nouveaux renseignements à ce sujet ? On a craint que les espérances de l'honorable ministre ne se réaliseraient pas, et on ne pense pas que l'élévateur soit prêt pour cet hiver. Il serait très malheureux que ces craintes fussent fondées, car Halifax a été désappointé de ne pas voir cet élévateur l'hiver dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entrepreneur n'a pas poussé les travaux d'une manière satisfaisante. Je n'aimerais pas dire qu'il sera incapable de terminer l'élévateur à la date que l'on a mentionnée, car il m'a assuré qu'il était en état d'achever l'ouvrage, et il a assuré la même chose aux fonctionnaires de mon département. Et il n'y a aucune raison pourquoi il n'en serait pas avisé, s'il avait acheté la matière nécessaire, ainsi qu'il le dit lui-même. L'on a appris, aujourd'hui, me dit-on, qu'il n'y aurait aucun retard dans la livraison du matériel que les entrepreneurs ont acheté.

Si le matériel est arrivé à temps, on pourra, sans aucun doute, terminer les autres travaux. Il n'y a pas lieu de s'inquiéter à ce sujet.

M. BORDEN (Halifax) : Les citoyens d'Halifax seront très heureux, si les prévisions de l'honorable ministre se réalisent, et je sais qu'ils seraient grandement désappointés et à bon droit, s'il en était autrement. On a dit,—je ne sais jusqu'à quel point on avait raison, car ces matières ne me sont pas familières,—qu'aux Etats-Unis, on pourrait construire, en six semaines, un élévateur semblable. Je suppose que nous ne pouvons espérer égaler la célérité de nos voisins.

M. GIBSON : On ne peut construire nulle part un élévateur semblable en six semaines.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne fais que répéter ce qu'a dit publiquement au conseil de ville d'Halifax l'échevin Gildert, un partisan dévoué du ministre des Finances. M. Gildert n'est pas un constructeur, mais il connaît bien ce genre d'ouvrage.

Il est une autre matière sur laquelle je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre, à savoir, la profondeur de l'eau du côté sud du quai n° 4, terminus en eau profonde. Mon honorable ami se rappelle sans doute qu'un comité de la Chambre de Commerce d'Halifax a fait des sondages pour constater la profondeur de l'eau à cet endroit et qu'il a fait le rapport suivant :

Après un examen attentif, nous avons constaté qu'il n'y a que 23 pieds et 6 pouces d'eau à marée basse et que ce quai possède les deux seuls appareils dont on peut se servir pour approvisionner les steamers de charbon. Il est donc absolument nécessaire qu'il y ait là suffisamment d'eau pour permettre aux navires du plus fort tonnage qui veulent se servir de ce quai, d'être toujours à flot. En conséquence nous recommandons que l'on prenne immédiatement des mesures pour draguer à cet endroit et avoir une profondeur d'eau suffisante. A moins d'agir sans retard, non seulement le port en souffrira, mais les transports de houille par l'Intercolonial en souffriront beaucoup.

L'honorable ministre sait que Halifax est surtout un port où font escale les navires qui ont besoin de charbon. Pendant l'hiver dernier, un nombre très considérable de steamers sont venus y chercher leur charbon et la Chambre de Commerce paraît attacher une grande importance à cette matière. Quelques-uns de ces messieurs sont intéressés dans le commerce de houille.

L'honorable ministre sait que c'est une matière d'une grande importance pour le port d'Halifax pour la raison qu'une grande ligne de steamers, qui prenait son charbon aux Etats-Unis, a décidé, l'an dernier, de s'approvisionner à Halifax. Par conséquent, il est important d'accorder à cette ligne toutes les facilités possibles.

Le rapport ajoute :

Nous recommandons en outre de placer à tous les quais, à chaque 20 pieds, et de manière à être vues par les maîtres de navires qui veulent aborder, des échelles indiquant la profondeur de l'eau, afin qu'ils sachent exactement s'il y a suffisamment d'eau dans l'espace qui leur est assigné, pour que leurs navires soient toujours à flot.

Et plus loin :

Nous ferons de plus observer qu'on n'a placé aucun cabestan ni aucune longrine sur le bord supérieur du nouveau quai, et après avoir pris des renseignements, nous apprenons que les plans et devis ne font pas mention de ces appareils. Tous ceux qui connaissent l'amarrage des navires, savent que ces choses sont absolument nécessaires, surtout pendant l'hiver, car il serait presque impossible aux hommes qui amarrent un navire de le faire sans danger sans ces appareils protecteurs.

Mon attention a été appelée sur la matière le mois dernier, et je n'ai pas eu l'occasion d'en parler dans cette enceinte à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai compris qu'une copie de ce rapport lui avait été adressée, ainsi qu'à moi et à mon collègue. Je serais heureux de savoir si le département des Chemins de fer et Canaux a étudié la matière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucun doute que le département a étudié la question. L'ingénieur, M. Mackenzie, a consacré beaucoup de temps et d'attention à cet ouvrage. J'ai reçu d'Halifax, au sujet du quai et de l'élévateur, plusieurs communications que je remets ordinairement à l'ingénieur, en donnant à celui-ci les instructions que je juge et trouve convenables. Je n'ai aucun doute que la matière que vient de mentionner mon honorable ami fait le sujet des études du département.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a dit, je crois, qu'il avait dépensé $100,000 pour acheter cette propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une partie—la propriété du Long Quai.

M. MONTAGUE : Quel est le coût total de la propriété ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons payé $100,000. Les propriétaires demandent une autre somme de $18,000, et leur réclamation est à l'étude.

M. MONTAGUE : La propriété est expropriée, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; mais il y a toute une histoire à ce sujet ; et si l'honorable député veut bien m'écouter, je vais lui exposer toutes les circonstances, et il verra comment et pourquoi on réclame encore $18,000. Avant l'expropriation, on a offert de vendre la propriété au gouvernement pour $100,000. Nous avons cru bon, afin de savoir exactement à quoi nous en tenir, de nommer des estimateurs et de prendre des mesures afin de commencer les procédures en expropriation.

L'expropriation ayant été décidée, les estimateurs se rendirent sur les lieux et évaluèrent la propriété à $118,000. Les propriétaires avaient offert auparavant de nous vendre cette propriété pour $100,000, et nous avons considéré qu'en faisant cette offre, ils s'engageaient à accepter $100,000. Lorsque les estimateurs eurent évalué la propriété à $118,000, les propriétaires nous demandèrent de payer $118,000. Nous répondîmes: Vous avez convenu d'accepter $100,000. Ils répliquèrent : C'est vrai, mais vous avez eu recours à l'expropriation et nous croyons maintenant que nous avons droit à la somme fixée par les estimateurs. C'est là le point en litige.

M. MONTAGUE : Comment l'honorable ministre se propose-t-il de régler cette difficulté ? A-t-il l'intention de soumettre la question aux tribunaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pris aucune décision, quoique nous puissions refuser aux propriétaires le droit de s'adresser aux tribunaux, s'ils le désirent. Nous n'avons payé que $100,000 et cela depuis l'ouverture des Chambres, de sorte que nous n'avons pas eu le temps d'étudier parfaitement la question.

M. DAVIN : Qui étaient les estimateurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Des personnes de Saint-Jean, M. McGregor Grant et M. George Robinson.

M. MONTAGUE : Vous avez un bureau régulier d'estimateurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas aux termes de la loi existante.

M. MONTAGUE : Ne nomme-t-on pas généralement des personnes de la localité où est sise la propriété ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Vous ne pouvez pas avantageusement nommer des étrangers, surtout au sujet d'une propriété de ce genre, et vous attendre qu'ils fassent une estimation juste et satisfaisante.

M. MONTAGUE : Quels sont ces hommes ? Quelle est leur profession ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. McGregor Grant est le gérant d'une compagnie d'assurance à Saint-Jean, un homme qui a plusieurs années d'expérience en ces matières, et parfaitement apte, je crois, à des fonctions de cette nature. M. George Robinson a été maire de Saint-Jean durant plusieurs années. C'est un marchand en gros.

M. DAVIN : Est-ce que ces estimateurs étaient des juges ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'étaient des hommes d'affaires. M. Edwards était un estimateur d'assurance. Ces hommes avaient beaucoup d'expérience, car ils estiment les propriétés pour des fins d'assurance, et ils ont été nommés. Je crois qu'il serait difficile de trouver des hommes plus aptes à des fonctions de cette nature. L'évaluation de la propriété est exacte, car les propriétaires retiraient un loyer annuel de $5,000 depuis quelques années.

M. DAVIN : A combien s'élevaient les frais d'entretien pour les propriétaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était très peu de chose, je crois. Ils avaient l'avantage de ne payer que des taxes très minimes, lesquelles ne pouvaient dépasser $300. Je crois que les frais d'entretien étaient peu considérables ; et la propriété était en bonne condition pour les fins auxquelles elle était employée.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle en était la superficie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas dans le moment ; et je n'ai pas les notes devant moi.

C'était un très long quai allant presque jusqu'à l'extrémité du havre ; il avait 85 pieds de largeur et un débarcadère de 100 à 200 pieds, pour l'usage du public.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre connaît-il l'étendue du terrain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas ici le nombre de pieds carrés.

M. BORDEN (Halifax) : Ce prix de $100,000 est très élevé, et il reste à savoir si vous ne payez pas trop cher. Je connais un cas où la valeur d'un quai, à Halifax, a été déterminé par la cour de l'Echiquier. Il y a eu de 15 à 20 témoins entendus et l'évaluateur variait de $15,000 à $90,000. La cour accorda $60,000 et la cour d'Appel réduisit

cette somme à $40,000. Si le gouvernement avait acheté cette propriété pour $90,000, valeur donnée par certains témoins, il aurait payé $50,000 de plus que sa valeur réelle. Le ministre aurait dû bien prendre ses précautions avant de consentir à payer $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis certain de ce qui a été fait. Nous n'avons pas fait d'erreur sur le prix. Nous n'avons pas payé trop cher.

M. BORDEN (Halifax) : Nous ne sommes pas en position d'en juger, puisque nous ne connaissons pas l'étendue du terrain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne le seriez pas plus si vous en connaissez la superficie exacte.

M. BORDEN (Halifax) : Peut-être, mais cela nous aiderait à nous former une idée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La propriété a plus de 1,200 pieds de longueur.

M. DAVIN : Je voudrais savoir quelle est la profession de M. McGregor Grant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme je l'ai déjà dit, M. Grant s'occupe d'assurance ; pendant plusieurs années, il a été gérant ou agent d'une compagnie d'assurance. Il a aussi administré une succession considérable dans la ville. Tous ceux qui connaissent Saint-Jean, admettront qu'il était parfaitement en état de faire ce travail.

M. DAVIN : De quelle succession était-il chargé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La succession John W. Nicholson.

M. DAVIN : A-t-elle été confiée à son administration ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a été nommé exécuteur par le testament, je crois.

M. DAVIN : Quand l'idée d'acheter cette propriété est-elle venue au ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dès que je me suis occupé de la question d'obtenir des facilités terminales à cet endroit. C'est la propriété la mieux située que nous pouvions obtenir.

M. DAVIN : L'honorable ministre a-t-il débattu le prix avec quelqu'un ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, avec beaucoup de personnes, et cela, avant toute procédure en expropriation.

M. DAVIN : Le ministre est-il convenu d'un prix avant de soumettre la question à l'arbitrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Après en avoir causé avec plusieurs citoyens, j'avais une bonne idée de la valeur de la propriété. J'en avais parlé avec le maire, M. Robertson—j'ignorais alors qu'il serait un des arbitres—avec des membres de la Chambre des communes, et l'opinion générale, dans les deux partis politiques, était que cette propriété ne serait pas trop chère à $100,000.

M. DAVIN : Avant l'arbitrage, le ministre considérait que $100,000 seraient à peu près le prix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. DAVIN : Qui était le tiers arbitre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. M. D. Edwards.

M. DAVIN : On dirait que cette commission a été nommée pour ratifier l'arrangement conclu entre le ministre et ceux avec lesquels il avait discuté la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me suis trouvé un peu mêlé à cette affaire, vu qu'une partie de la transaction a eu lieu pendant que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était en Angleterre, et que je le remplaçais comme ministre des Chemins de fer et Canaux. Je savais que les propriétaires de ce terrain avaient laissé entendre qu'ils le vendraient pour $100,000. J'ai cru d'abord que le prix était trop élevé, mais plus tard, pendant que j'agissais comme ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai dû étudier la question. C'est à moi que l'offre régulière fut faite et non au ministre des Chemins de fer et Canaux, qui était en Angleterre. Mais je savais qu'il en avait parlé avant son départ. J'ai pris des renseignements auprès de personnes compétentes et dignes de foi, qui n'avaient aucun intérêt dans l'affaire, et tout ce que j'ai pu apprendre, m'a confirmé dans l'idée que $100,000 n'était pas un prix exagéré. Durant l'absence du ministre, les propriétaires——

M. DAVIN : Quels étaient les propriétaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Compagnie de terminus de Saint-Jean. Le président de la compagnie est M. A. A. Stockton, le chef de l'opposition, et un de ses principaux associés était le juge McLeod. Ce sont les deux personnes qui s'intéressaient le plus à la transaction. Ils sont venus me trouver et m'ont demandé de prendre la propriété durant l'absence du ministre des Chemins de fer et Canaux, parce que la population de Saint-Jean désirait que les améliorations fussent faites sans retard. C'est après avoir pris beaucoup de renseignements et avoir bien étudié la question que j'en suis venu à la conclusion que $100,000 n'étaient pas un prix exagéré. Malgré tout, j'ai préféré agir par voie d'expropriation, et

des procédures ont été prises en conséquence ; et je n'ai pas été surpris d'apprendre que les arbitres que je connais tous trois, et qui sont trois citoyens jouissant d'une haute réputation, avaient été d'avis que la propriété valait un peu plus que $100.000.

M. MONTAGUE : Les explications du ministre confirment ma prétention que des citoyens de l'endroit, qui ont intérêt à ce que les propriétés de la ville soient évaluées à un bon prix, n'étaient pas les meilleurs que l'on pouvait choisir pour protéger le trésor. L'honorable ministre a-t-il déjà connu un particulier ou une corporation qui n'évaluent pas leur propriété à sa pleine valeur quand ils l'offrent en vente au gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La plupart demandent ce qu'ils croient être la valeur réelle.

M. MONTAGUE : Beaucoup demandent plus quand ils savent que c'est le gouvernement qui veut acheter. Je vois par les " Débats " de 1898 que le ministre a déclaré que la propriété lui avait été offerte pour $100.000, et je ne crains pas de dire que ceux qui l'offraient à ce prix ne s'attendaient pas à recevoir plus de $80,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous êtes dans l'erreur sur ce point.

M. MONTAGUE : Alors, les citoyens de Saint-Jean sont différents de ceux des autres parties du Canada. Je défie un seul député de la droite de me citer un cas dans lequel on a demandé au gouvernement moins que ce que valait une propriété. L'honorable ministre a nommé des estimateurs qui déclarent que les propriétaires ont demandé $18,000 de moins que la valeur. Il me semble voir rougir ces propriétaires qui n'ont pas osé demander assez cher au gouvernement. Cela démontre que les estimateurs que je crois honnêtes, d'après ce qu'on m'en dit, tenaient à ce que la propriété, dans leur ville fût estimée à sa pleine valeur, et dans ce but ils ont fixé un prix plus élevé que celui que demandaient les propriétaires. Je considère que les explications du ministre ne sont pas très satisfaisantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois, au contraire, avoir donné d'excellentes raisons.

M. MONTAGUE : Je n'en doute pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et les citoyens de Saint-Jean sont aussi de cette opinion.

M. MONTAGUE : Il est naturel que les citoyens de Saint-Jean soient satisfaits de voir cette dépense faite parmi eux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ne tenaient pas à ce que l'argent fût employé à l'achat de terrain.

M. MONTAGUE : Le ministre n'ignore pas que lorsqu'une propriété est vendue au gouvernement, les voisins des propriétaires ne montrent pas d'ordinaire tant d'empressement à ce que le gouvernement obtienne en valeur pour jusqu'au dernier sou qu'il paie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai constaté qu'il y a ordinairement beaucoup de jalousie.

M. MONTAGUE : Dans le cas actuel, les voisins ont jugé que cette propriété valait $118,000, tandis que les propriétaires ne l'estimaient qu'à $100,000.

M. ELLIS : C'était une compagnie qui désirait vendre.

M. MONTAGUE : Le ministre prétend qu'elle ne tenait pas à vendre et qu'elle retirait 5½ pour 100 sur cette propriété.

M. DAVIN : Le ministre des Finances a parlé de deux messieurs avec lesquels il avait discuté le valeur de cette propriété. Il en a nommé un, quel est l'autre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai nommé personne de ceux avec qui j'ai discuté cette affaire. J'en ai parlé avec quelques citoyens de Saint-Jean, mais je n'ai pas donné leurs noms. J'ai nommé les estimateurs ; mais je n'ai jamais discuté l'affaire avec eux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quoiqu'en puisse penser l'honorable député d'Haldimand (M. Montague) l'expérience m'a enseigné que si l'on veut avoir une juste estimation d'une propriété de cette nature, il ne serait pas prudent de choisir des estimateurs ne connaissant rien de la valeur de la propriété, dans la ville où elle est située.

Les trois personnes choisies étaient entièrement indépendantes des propriétaires et n'avaient aucune relation d'affaires ou autres avec eux. Il serait difficile de faire dans Saint-Jean un choix qui serait mieux vu du public en général. Ces arbitres ont tenu une enquête, ont fait comparaître des témoins, qui ont rendu leur témoignage, sous serment, je crois, et parmi ces témoins se trouvaient les premiers hommes d'affaires, banquiers et autres de la ville.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre doit avoir leur rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L rapport fait partie des archives, ainsi que la preuve. Le gérant de la banque de Montréal et le gérant de la Compagnie de banque d'Halifax ont attribué à cette propriété une valeur plus élevée que celle que les arbitres ont finalement accordée. Nous n'avons donc pas fait d'erreur dans le prix. Je comprenais que la transaction ferait du bruit et pour empêcher qu'on s'en servît comme d'un engin électoral, je l'ai entourée de toutes les garanties possibles : c'est pour cela que nous avons procédé

de manière à nous mettre à l'abri de toute critique.

M. ELLIS : Quand aux estimateurs, et surtout M. Grant, j'ai la plus grande confiance en lui, et je le considère comme un des estimateurs les plus prudents qu'on puisse rencontrer ; il ne se laisse pas influencer par les hausses passagères qui pourraient se produire. Je suis convaincu que son opinion a eu une heureuse influence sur la décision et qu'on peut s'y fier. Les deux autres arbitres sont aussi des citoyens de beaucoup de mérite et ayant de grandes connaissances. Ma seule objection à une estimation, était qu'elle prendrait trop de temps, et cela provenait de l'enquête qu'il fallait faire. Je suis certain que toute l'affaire a été conduite très honnêtement.

M. MONTAGUE : Qui a recommandé la nomination de ces estimateurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est moi qui les ai choisis et nommés.

M. MONTAGUE : D'après la connaissance personnelle que vous en aviez ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; je les connaissais personnellement et même en parcourant toute la liste des citoyens de Saint-Jean, je ne crois pas que j'aurais pu faire un meilleur choix, ou un choix dont la décision aurait donné autant de satisfaction.

M. MONTAGUE : Je suppose que les propriétaires de ce terrain connaissent la valeur de la propriété à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils doivent en avoir une assez bonne idée.

M. MONTAGUE : Je trouve étrange qu'un homme obtienne pour une propriété $18,000 de plus que le prix qu'il demande. Cela restera dans l'histoire du pays comme un fait unique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils tenaient beaucoup à vendre.

M. MONTAGUE : Il n'y a qu'un instant le ministre disait qu'ils ne tenaient pas à vendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'a mal compris.

M. MONTAGUE : Pourquoi auraient-ils tenu à vendre quand ils retiraient 5¼ pour 100 sur cette propriété ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De fait, ils tenaient beaucoup à vendre ; il peut y avoir des circonstances où un homme désire vendre une propriété, même quand elle lui rapporte un joli revenu.

M. DAVIN : Quels étaient les arbitres du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils étaient trois, tous choisis par le gouvernement. On n'a pas permis à la compagnie d'en nommer.

M. MONTAGUE : Si l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) désirait acheter cette propriété, ne croit-il pas qu'il pourrait l'avoir pour $70,000 ?

M. ELLIS : Je ne puis pas me permettre de donner une opinion sur cette question, car je ne suis pas dans ce genre d'affaires. Il y a quelques années, ces messieurs ont formé une compagnie dans l'intention de faire de grandes affaires. Il est vrai qu'ils retiraient 5 pour 100 sur leur argent, mais comme M. McLeod était devenu juge depuis, on comprend qu'il désirait se retirer des affaires ; de plus, les bénéfices qu'ils réalisaient pouvaient manquer d'un jour à l'autre, car si les grands steamers qui se servaient de ce quai et payaient un fort loyer, étaient allés ailleurs, les revenus auraient cessé.

M. MONTAGUE : Tout cela diminue la valeur de la propriété.

M. ELLIS : Le fait ne s'est pas produit, mais il était possible, et c'est pour cela que la compagnie désirait vendre. $100,000, c'était la valeur supposée ; après une enquête, les estimateurs ont cru qu'elle valait un peu plus.

M. DAVIN : Quels étaient les autres propriétaires, à part le juge McLeod ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Pugsley avait aussi un intérêt dans la propriété, un très petit intérêt, je crois.

M. MONTAGUE : Peu à peu, nous obtenons les noms.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne conais pas d'autres propriétaires que ceux-là.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Saint-Jean ne nous a pas dit ce qu'il croyait être la valeur réelle de cette propriété. J'aimerais autant son opinion que celle du gérant de la banque de Montréal. Il est lui-même un propriétaire, je crois.

M. ELLIS : Très peu.

M. MONTAGUE : C'est la modestie qui lui fait dire cela, comme me le fait remarquer l'honorable député de Halifax (M. Borden). Il est aussi habile en affaires que tous ses concitoyens de Saint-Jean, et si on lui demandait demain de vendre une propriété au gouvernement, il se garderait bien d'en demander un cinquième de moins que la valeur. Je suis convaincu que, dans son for intérieur, il ne considère pas que le gouvernement a fait un bon marché. Pour quelle somme cette propriété était-elle portée au rôle des cotisations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore ; mais cela n'est pas un guide sûr.

M. MONTAGUE : Le guide est passablement sûr, car il est toujours facile de savoir sur quelle base se fait la cotisation.

M. ELLIS : Je ne sais pas à quel prix elle est estimée ; mais la mienne est estimée à plus que sa valeur sur le rôle des cotisations.

M. MONTAGUE : Nous devrions avoir la valeur imposable de cette propriété. La mienne à Hamilton est estimée à plus que sa valeur, et cela n'est pas rare pour les propriétés de ville.

M. ELLIS : Je ne crois pas qu'il en soit de même pour un quai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois me rappeler qu'il était entendu entre la municipalité et les propriétaires que cette propriété ne paierait pas plus de $300 par année. Dans ce cas, le montant porté au rôle des cotisations ne donnerait pas une idée de la valeur de la propriété.

M. MONTAGUE : Etait-ce sous forme de subvention, car autrement on pourrait arriver à un chiffre approximatif. La compagnie considère-t-elle $300 comme une taxe raisonnable ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONTAGUE : Par qui l'offre de vente a-t-elle été faite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Stockwell m'a fait une offre régulière. Il avait été antérieurement question de $100,000. J'ai eu des pourparlers à ce sujet avec M. Stockwell, qui m'a fait une offre régulière, M. Pugsley et le juge McLeod, mais surtout avec le juge McLeod.

M. MONTAGUE : Ils désiraient beaucoup vendre à $100,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONTAGUE : D'après eux, du moins, cette propriété vendue aux enchères, aurait rapporté à peine $100,000 ?

M. DOMVILLE : Oh, oui ; plus que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est très difficile de dire ce qu'elle aurait rapporté aux enchères.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était une propriété expropriée, et il n'était pas question de savoir ce qu'elle rapporterait, vendue aux enchères.

M. MONTAGUE : D'ordinaire, on n'exproprie pas de cette manière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas d'autre manière que celle indiquée par l'acte concernant les expropriations.

M. BORDEN (Halifax) : La manière ordinaire est de faire déterminer la valeur par un juge, et ensuite on peut en appeler à la cour Suprême.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas.

M. BORDEN (Halifax) : Je le sais, moi, et je le dis parce que le ministre des Finances prétend qu'il n'y a pas d'autre manière d'exproprier que celle employée par le gouvernement dans le cas actuel. Le désavantage du moyen employé se trouve dans le fait que le gouvernement n'a pas d'appel, et est peut-être moralement tenu de payer $118,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne supposez pas cela.

M. BORDEN (Halifax) : Si le gouvernement avait fait déterminer la valeur de la manière ordinaire, le juge de la cour de l'Echiquier aurait fixé le prix et vous pourriez en appeler de sa décision à la cour Suprême. Il y a des cas où la cour Suprême a réduit le montant fixé par la cour de l'Echiquier.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Y a-t-il un cas dans lequel la Couronne était intéressée et dans lequel la cour Suprême a réduit l'évaluation ?

M. BORDEN (Halifax) : Dans une cause concernant une propriété située dans la ville de Halifax, la cour Suprême a réduit le prix de $20,000. C'est le seul précédent que je connaisse. Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que les témoins ont été interrogés sous serment. Comment cela se peut-il, si ces trois personnes étaient de simples estimateurs nommés par la Couronne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'ils ont fait venir, M. Jones de la banque de Montréal et M. Taylor de la banque de Halifax, et qu'ils ont entendu leurs témoignages.

M. BORDEN (Halifax) : En vertu du droit commun, des estimateurs n'ont pas le pouvoir d'assermenter les témoins. Il faudrait que ce pouvoir fût conféré par un statut et je n'en connais pas à cet effet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ont pu faire une déclaration statutaire, mais je sais qu'ils ont été régulièrement interrogés.

M. BORDEN (Halifax) : La Couronne avait-elle un avocat pour conduire le contre-interrogatoire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous avions un avocat pour surveiller les intérêts du gouvernement.

M. MONTAGUE : Qui représentait le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. McLean.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Saint-Jean sait-il de quelle manière les témoins ont été entendus dans cette cause ?

M. ELLIS : Je crois qu'ils ont été suffisamment interrogés. Leur parole vaut leur serment.

M. MONTAGUE : L'honorable député n'ignore pas qu'il y a une grande différence entre un serment, et une simple opinion sur la valeur d'une propriété, quand il s'agit de rendre service à des amis. Ce crédit devrait être laissé en suspens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONTAGUE : Jamais la Chambre n'a eu à s'occuper d'une transaction dans laquelle les propriétaires demandaient moins que la valeur de la propriété. Cette propriété a été offerte pour $100,000 et après que des arbitres eurent été nommés, ils ont fait rapport qu'elle valait $118,000. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous donnera peut-être l'explication de ce fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette transaction peut défier les enquêtes les plus minutieuses. Tout à côté de ce terrain se trouve ce qu'on appelle la propriété Harris et j'aimerais à établir une comparaison entre les deux transactions.

M. BENNETT : M. Robinson était-il le candidat défait aux élections de 1896 ; ou a-t-il été candidat à ces élections ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'est pas un candidat défait de 1896.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Robinson avait été candidat, auparavant, et avait été défait.

M. BENNETT : Les noms de ces estimateurs ont-il été suggérés par les propriétaires, ou ont-ils fait des objections au choix du gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les propriétaires n'ont pas été consultés.

M. BENNETT : Il me paraît étrange que quand il s'agissait d'une propriété qu'ils estimaient à $100.000, ils consentissent à accepter la décision de trois arbitres nommés par le gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils n'ont pas été consultés du tout.

M. BENNETT : L'affaire n'en est que plus étrange. Il n'est pas admissible qu'ils aient consenti à un arbitrage——

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'était pas un arbitrage.

M. BENNETT : Oui ; cela ressemblait à un arbitrage. Les vendeurs de la propriété avaient-ils consenti à accepter le prix qui serait fixé par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je ne le crois pas. La chose ne leur a pas été demandée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les vendeurs étaient convenus avec moi de ne demander que $100,000.

M. MONTAGUE : A tout événement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; c'est l'entente que j'ai eue.

M. MONTAGUE : Mais ils ont fait une réclamation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; quand les propriétaires ont su que ces trois personnes estimaient la propriété à $118,000, ils ont présenté au gouvernement ce qu'ils appellent une réclamation en équité. Cette réclamation est encore pendante. Pendant que je négociais avec eux, ils évaluèrent leur propriété à $100,000 et j'avais le choix, soit de l'accepter, soit de porter l'affaire devant les tribunaux. J'ai préféré procéder en vertu de l'acte des expropriations, ayant, cependant l'assurance que $100,000 était la somme qu'ils réclamaient.

M. MONTAGUE : Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux avait une promesse de vente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONTAGUE : Voilà qui est bien extraordinaire. En 1898, le ministre nous a dit : "J'ai une promesse de vente des propriétaires actuels."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant mon départ, les propriétaires m'ont dit qu'ils consentaient à accepter $100,000 si je voulais leur payer ce prix là.

M. DAVIN : Qu'est-ce qu'ils avaient payé pour cette propriété ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'ils l'aient payée aussi cher que cela, mais je sais qu'après l'avoir achetée, ils ont dépensé des sommes considérables pour l'améliorer et la mettre en état de servir.

M. MONTAGUE : Les réparations ordinaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout. Ils ont dépensé des milliers de dollars.

M. MONTAGUE : Tout cela doit se trouver dans l'enquête.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose.

M. MONTAGUE : Le ministre peut-il nous procurer cette enquête ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre me dit qu'elle se trouve dans les bureaux du ministère.

M. DAVIN : Le ministre pourrait-il me dire si, après tout, il y a eu un arbitrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. DAVIN : Alors, voici ce qui a eu lieu : le ministre convint de payer un certain prix pour la propriété et ensuite il nomma trois de ses amis pour faire confirmer sa décision.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si ces trois personnes avaient décidé que la propriété ne valait pas $100,000 et si les procédures en expropriation avaient fixé un prix moins élevé, les propriétaires auraient été obligés de l'accepter. Les estimateurs n'avaient qu'à décider si la propriété valait $100,000. J'ai été surpris d'apprendre qu'ils l'avaient estimée à un prix aussi élevé, mais lorsque j'ai su que $100.000 n'avait rien d'exagéré, j'ai compris que les estimateurs pouvaient s'écarter un peu de ce chiffre. Mais puisque les propriétaires avaient demandé $100,000, ils auraient dû se contenter de cela.

M. CLANCY : Le gouvernement se croyait-il tenu de se conformer à la décision des estimateurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement n'a pas encore pris de décision sur ce point, mais si c'est à moi que s'adresse cette question, je puis dire, pour mon propre compte, que l'offre de vente de $100,000 qui avait été faite par les propriétaires ne liait pas le gouvernement, mais qu'elle les liaient à ne pas demander plus. Si les estimateurs l'avaient estimée à moins, tout le bénéfice aurait été pour le gouvernement. Mais les propriétaires disent qu'en équité le gouvernement ne devrait pas profiter de ces $18,000. Cette réclamation n'est pas encore venue devant le conseil, et je n'ai pas d'opinion à exprimer ; mais je n'ai jamais songé à ce qu'ils pourraient demander plus que $100,000.

M. CLANCY : La nomination de ces estimateurs me paraît bien étrange. Il n'y a pas eu d'arbitrage, puisqu'on nous dit que l'autre partie n'a pas été consultée. Je suppose que le gouvernement ne croyait pas que la propriété valait $100,000——il n'y a pas d'autre manière d'expliquer la nomination des estimateurs.

Ce n'est sans doute qu'après avoir pris des renseignements sérieux que le gouvernement en était venu à se former cette opinion, car ceux qui habitent une ville ont toujours une idée assez juste de la valeur de la propriété, et celui à qui on en offre une en vente peut toujours se renseigner sur ce qu'elle vaut. Ceux qui avaient l'intention d'acheter devaient être sous l'impression que $100,000 était un prix trop élevé. Dans le cas contraire, ceux qui étaient autorisés à agir, l'auraient acceptée à ce prix là, et tout aurait été dit.

Il est évident que le gouvernement ne croyait pas que la propriété valait $100,000 et alors il a demandé aux estimateurs de se mettre à l'œuvre, dans l'espérance peut-être de faire réduire considérablement le prix, vu surtout qu'il avait l'assurance de ne pas payer plus de $100,000, dans aucun cas.

Mais les estimateurs reviennent en disant que la propriété vaut $118,000. Alors les propriétaires disent : Vous n'avez pas voulu nous donner $100,000, et voilà que vos propres estimateurs, qui ont été choisis sans que nous ayons été consultés, déclarent qu'elle vaut plus que cela.

Toute cette transaction, du commencement à la fin, ne paraît-elle pas bien étrange, surtout quand il s'agit d'une propriété de $100,000 ? Comme on l'a dit ce soir, c'est un cas sans précédent, de voir des gens offrir une propriété pour un prix fixé, et ceux qui désirent acheter, non satisfait de ce prix, nomment pour la faire estimer trois citoyens, sans doute, respectables, mais ne connaisasnt rien à la valeur de la propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si ces trois personnes ne pouvaient pas rendre une bonne décision, personne ne l'aurait pu.

M. CLANCY : Leur opinion sur la valeur de la propriété était tout à fait contraire à celle des propriétaires eux-mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces estimateurs ont dit que la propriété valait plus, mais les propriétaires consentaient à nous la vendre pour $100,000. Ils tenaient beaucoup à s'en défaire.

M. CLANCY : Ceux qui ont fait l'estimation savaient-ils que le gouvernement avait une offre pour $100,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas dire s'ils le savaient ou non. Pour ma part, je ne leur en ai pas parlé, et je ne sais pas si mon honorable collègue le leur avait dit. Mais ce que vient de dire l'honorable député a lieu de me surprendre, car dans cette transaction, on n'a rien fait que ce qui se fait tous les jours.

J'avais besoin de faire exproprier une propriété, et il n'y a rien de surprenant à ce que ces messieurs cherchassent à vendre la leur. Ce n'est pas tous les jours à Saint-Jean qu'on trouve ur acheteur pour une propriété de $100,000. Ils ont cru trouver une occasion de vendre et ils ont fait une offre, et je crois qu'ils étaient convaincus que $100.000 représentaient la valeur de leur propriété. Ils s'imaginaient faire une offre raisonnable.

Heureusement pour eux, il s'est trouvé que le gouvernement avait besoin d'une propriété

à proximité du port de Saint-Jean, et probablement pour induire le gouvernement à acheter la leur, au lieu d'une autre, ils ont fait cette offre.

M. CLANCY : Personne ne s'imaginait qu'elle valait autant que cela, pour servir à d'autres fins.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a tort de croire cela. J'ai eu moi-même des conversations avec plusieurs citoyens en état de se former une opinion sur la valeur de la propriété et je leur ai dit que ces propriétaires étaient disposés à vendre pour $100,000, pour savoir s'ils trouvaient cette offre raisonnable. Je dois dire que pas une seule fois j'ai entendu exprimer l'opinion que ce prix était exagéré ou déraisonnable.

M. CLANCY : Je trouve curieux que le ministre ne l'ait pas acceptée à ce prix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas parce que je croyais que ce n'était pas une bonne affaire, mais parce que je savais qu'à moins d'être faite de manière à défier toute critique et toute enquête, il se trouverait parmi nos adversaires des politiciens pour crier à la corruption ; il est impossible de faire une transaction dans laquelle le gouvernement est intéressé sans que ses adversaires l'attaquent sans rime, ni raison.

M. DAVIN : Pourquoi n'avez-vous pas confié l'affaire à la cour de l'Echiquier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons suivi la même procédure que dans tous les cas où il s'agit d'expropriation. Nous avons déposé nos plans, nous avons pris la propriété et nous avons nommé, non des arbitres, mais des estimateurs pour nous éclairer sur ce qu'ils considéraient un prix raisonnable à offrir aux propriétaires. Nous aurions parfaitement pu, et c'eût été notre droit de leur donner $118,000 si nous n'avions pas eu une offre pour moins que cela. Nous aurions alors été en position de dire aux propriétaires : " Faites ce que vous voudrez ; si vous n'êtes pas satisfaits de ce prix, allez devant la cour de l'Echiquier et nous produirons les témoignages recueillis par ces estimateurs. Le rapport des estimateurs est consigné par écrit, et il fixe la valeur de la propriété à $118,000."

M. BENNETT : Dans ce cas, comment les propriétaires ont-ils su que les estimateurs avaient estimé la propriété à plus de $100,000 ? Et comme le ministre savait que les vendeurs étaient prêts à accepter $100,000, pourquoi leur a-t-il fait savoir que les estimateurs estimaient la propriété à $118,000 ? 000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi l'honorable député suppose-t-il que c'est le ministre qui a rendu la chose publique ?

M. BLAIR.

M. BENNETT : Alors, comment les vendeurs l'ont-ils su ? Il faut qu'il y ait eu beaucoup de camaraderie entre les estimateurs et les vendeurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est impossible de faire fixer le prix d'une propriété par trois estimateurs, sans que cela s'ébruite.

M. McNEILL : A-t-on consulté les propriétaires sur le choix des estimateurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jamais.

M. McNEILL : Je trouve étrange que dans une transaction ordinaire, les propriétaires d'un terrain de $100,000 soient disposés à en laisser l'estimation aux premiers venus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils n'ont pas été consultés. L'honorable député ne connaît peut-être pas très bien la procédure généralement suivie dans ces sortes de causes. Si le gouvernement désire construire un canal à travers la propriété, nous préparons nos plans pour indiquer la garantie de terrain qu'il nous faut, nous déposons nos plans et nous exproprions le terrain. Nous envoyons ensuite nos estimations pour déterminer la somme à laquelle il a droit pour avoir été forcement dépossédé. Nous ne lui demandons pas quels estimateurs il désirera à avoir, nous ne le consultons pas ; cela ne se fait jamais. Tout ce que nous avons à faire, c'est de choisir des hommes capables, des hommes de jugement, dont la décision soit de nature à convaincre un tribunal. Il n'y a pas eu d'arbitrage, si les propriétaires n'ont pas été consultés. Le gouvernement a souvent de semblables transactions à faire, et nous avons suivi dans le cas actuel la même procédure que dans les cas qui se présentent tous les mois de l'année à propos des canaux.

M. BENNETT : Cette propriété était-elle grevée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; il y avait une hypothèque de $26,000, je crois.

M. MONTAGUE : Et c'est autant qu'on avait pu obtenir sur la propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député croit-il qu'il est juste d'en conclure ce qu'il vient de dire ? Est-il juste de la part d'un membre du parlement de dire que les propriétaires ne pouvaient pas emprunter plus de $26,000 sur cette propriété ?

M. MONTAGUE : C'est la somme qu'ils ont réussi à emprunter sur la propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se montre souvent plus raisonnable que cela.

M. MONTAGUE : Je ne veux être ni injuste, ni déraisonnable, mais les faits sont

là : cette propriété est hypothéquée pour une somme de $26,000. Quel était le porteur de l'hypothèque ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Fawcett, de Sackville, N.-B.

M. MONTAGUE : Les banques n'étaient pas intéressées dans l'affaire ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En aucune manière. M. Fawcett est un homme très riche.

M. MONTAGUE : Je suis convaincu que l'honorable ministre constatera—et ce n'est pas un reproche que je fais aux propriétaires—que cette propriété était grevée de tout ce qu'il a été possible d'emprunter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député connaît-il la propriété ?

M. MONTAGUE : Non, mais j'en juge d'après les circonstances et d'après ce que nous a dit le ministre des Finances, quand il a déclaré que pour des raisons qu'il ne désirait pas mentionner, et que je ne tiens pas à connaître, ces messieurs tenaient beaucoup à vendre. Il s'agit, sans aucun doute, de raisons financières, vu que la propriété était hypothéquée pour $26,000. Si l'honorable ministre avait acheté la propriété à sa valeur réelle, il l'aurait eue pour $50,000 ou $60,000 tout au plus. Il y a plusieurs moyens de le savoir. Puis-je demander combien les propriétaires l'avaient payée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

M. MONTAGUE : Ces propriétaires sont ici, et l'un d'entre eux pourraient nous le dire. C'est une question qui intéresse le public. Vous avez payé $100,000, et vous êtes peut-être exposé à payer encore $18,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

M. MONTAGUE : Avez-vous un transport de la propriété ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons la propriété.

M. MONTAGUE : En avez-vous un transport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

M. MONTAGUE : Cela est très important. Ces messieurs ont acheté la propriété et ont dépensé certaines sommes en améliorations. Qu'ils disent au ministre, pour qu'il le communique à la Chambre, ce qu'ils ont payé. Le ministre dit qu'ils ont dépensé beaucoup d'argent sur la propriété. Je demanderai à l'honorable député de Saint-Jean (M. Tucker) si cette propriété vaut $100,000. Elle est hypothéquée pour $26,000 et c'est à peu près tout ce qui a pu être emprunté. Je m'adresse au vaillant colonel de Saint-Jean.

M. DOMVILLE : Il n'entend pas ; il ne vous écoute pas.

M. MONTANGUE : L'honorable député de King (M. Domville) n'écoute pas non plus, mais cela ne fait pas de différence. Je demande au vaillant colonel si ce quai vaut $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis certain que l'honorable député (M. Tucker) ne vous a pas entendu.

M. MONTAGUE : Les députés qui l'entourent lui donneront certainement l'information.

M. TUCKER : Comme je suis un peu sourd, je n'ai pu répondre à l'honorable député aussi promptement que j'aurais aimé à le faire. Mais je dois croire que les meilleurs juges d'une matière de ce genre sont ceux qui ont passé deux ou trois semaines à faire l'examen en personne de la propriété, et qui ont porté sentence.

M. MONTAGUE : L'honorable député est diplomate.

M. TUCKER : Je n'ai pu me faire une idée de la valeur de la propriété.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai été un peu induit en erreur par les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux concernant la qualité d'estimateur de ces hommes, lesquelles m'ont fait supposer que le gouvernement pouvait être obligé moralement, peut-être, de payer $18,000. Mais si je comprends bien, la vérité est que le gouvernement a nommé ces hommes dans le but de se procurer des renseignements, et non pas en vertu d'une convention intervenue entre le gouvernement et les propriétaires de l'immeuble, stipulant que l'estimation serait acceptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nullement.

M. BORDEN (Halifax) : La position est absolument celle qui serait si le gouvernement avait chargé un fonctionnaire régulier d'examiner la propriété et de faire rapport. Dans ces circonstances, non seulement ce n'était pas un arbitrage, mais ce n'était pas même une estimation en règle, car une estimation signifie quelque chose qui lie les deux parties lorsqu'elle est faite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait un arbitrage.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a estimation lorsque deux hommes sont nommés pour régler un différend avant qu'il ait surgi ; il y a arbitrage lorsque la nomination a lieu à la suite du différend. Je suis sous l'impression que c'est là une estimation très élevée de la propriété concernant ce quai, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir à cet égard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains que l'honorable député ne soit porté à adopter cet avis, dans tous les cas.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai déjà vu des estimations corrigées par d'autres faites subséquemment. J'ai eu connaissance, dans le cours de l'exercice de ma profession, de circonstances fort identiques à celles-ci. Ainsi, un certain nombre de propriétés avaient été estimées à $40,000 par des experts au fait de ce qui concernait les dites propriétés tout autant que l'étaient ces hommes relativement à la propriété de Saint-Jean. Le gouvernement se proposait d'acheter ces propriétés. Il fit faire une nouvelle estimation, et la première fut réduite de plus d'un quart. Le gouvernement acquit les dites propriétés moyennant un montant considérablement moindre que celui fixé par la première estimation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il y ait la moindre probabilité de pouvoir faire estimer par qui que ce soit la propriété en question à une valeur moindre que celle-ci.

M. BORDEN (Halifax) : Naturellement, l'honorable ministre est plus au fait de ce qui concerne cette propriété que je ne le suis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est très favorablement située.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai quelque peu l'idée de la valeur des propriétés de cette nature à Halifax, et si celle-ci vaut $100,000, leur valeur doit être beaucoup plus considérable à Saint-Jean qu'à Halifax.

M. DOMVILLE : Il ne se forme pas de glace dans notre port, mais le contraire a lieu dans celui de Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne pense pas que mon honorable ami (M. Domville) puisse se rappeler qu'un événement de cette nature ait eu lieu. En outre, l'eau a toujours une bonne profondeur dans notre port, chose qui n'existe pas toujours dans celui de Saint-Jean.

M. CLANCY : Il me semble qu'on peut très bien supposer un cas possédant deux aspects. Nous supposerons d'un côté que les propriétaires d'un immeuble désirent le vendre aussi avantageusement que possible, et que le gouvernement veut l'acquérir à aussi bon marché qu'il le pourra. Nous supposerons d'un autre côté que le gouvernement est disposé à favoriser un ami. Il y aurait deux manières différentes d'agir dans ces deux cas. Dans l'un, on recourrait aux estimateurs, afin de ne pas payer la propriété trop cher ; dans l'autre, les estimateurs ne seraient là que pour servir de paravent et de justification relativement au fait d'avoir payé un prix trop élevé. Cette alternative ne constitue pas une supposition invraisemblable. Je ne dis pas que tel est le cas, je dis seulement qu'en nommant des estimateurs, le gouvernement adopterait là un fort bon moyen de se défendre contre une attaque déraisonnable. S'il payait trop cher, il pourrait s'abriter derrière des estimateurs.

M. McMULLEN : Après avoir écouté ce débat, je dois avouer que, d'après moi, les estimateurs de cette propriété paraissent avoir eu beaucoup d'égards pour ceux qui la possèdent. Je ne connais rien de ce qui concerne cette propriété, mais puisque ses possesseurs l'ont offerte en vente au prix de $100,000, je ne crois pas que nous devrions consentir à leur payer un prix plus élevé ; et j'objecte à ce qu'on aille à la cour de l'Echiquier faire jusqu'à épuisement une enquête sous serment.

M. BENNETT : Les deux députés de la ville de Saint-Jean, N.-B., devraient savoir quelque chose de la valeur de cette propriété, s'il est quelqu'un ici qui connaisse quelque chose à ce sujet, et cependant, l'un d'eux (M. Tucker) s'est tout à fait abstenu d'exprimer une opinion quelconque. Je crois qu'il est grand propriétaire en cette ville, et comme il s'est livré aux affaires navales, il doit savoir ce que vaut une propriété de la nature de celle-ci. Et cependant, il n'a pas favorisé le parlement de son avis relativement à la valeur de cette propriété-là. L'autre député de Saint-Jean (M. Ellis) n'a pas osé le faire, non plus.

M. ELLIS : Peut-être puis-je n'avoir pas communiqué mon idée à l'honorable député (M. Bennett). D'après moi, cette propriété vaut les $100,000 que le gouvernement a consenti à la payer, et moyennant lesquels ses possesseurs eux-mêmes ont offert de la vendre.

M. BENNETT : Pas plus.

M. ELLIS : J'accepte l'opinion qui existe généralement dans la ville à cet égard, c'est-à-dire que la somme de $100,000 constitue le juste prix de cette propriété.

M. BENNETT : Le gouvernement était-il représenté par des avocats lors de l'estimation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. McLean représentait le gouvernement, mais je n'étais pas là, et j'ignore si les autres parties intéressées étaient représentées par des avocats.

M. BORDEN (Halifax) : J'abonde dans le sens de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) disant que dans le cas où le gouvernement déciderait définitivement de payer les $100,000——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les $100,000 ont été payés.

M. BORDEN (Halifax) : Les propriétaires les ont-ils acceptés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : J'avais cru vous entendre dire qu'il existait une réclamation subséquente de $18,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est vrai.

M. BORDEN (Halifax) : Cette réclamation s'adresserait simplement à la bienveillance du gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le suppose. Les vendeurs exposent qu'ils nous ont offert la propriété moyennant $100,000, mais que nous n'avons pas voulu l'accepter pour courir la chance de l'obtenir à un prix moindre au moyen de l'expropriation. Ils prétendent que si la sentence arbitrale avait accordé moins que $100,000, ils auraient été obligés de s'y soumettre, et que le gouvernement, de son côté, est tenu d'accepter les conséquences de la sentence dans le cas contraire. Ils se sont adressés à la bienveillance et à la bonté de la Couronne pour obtenir le paiement de cet excédent, mais ni moi, ni le ministre des Finances, je crois, ne leur avons donné de l'espoir d'aucune manière ni sous aucun rapport.

M. MONTAGUE : Pourquoi le gouvernement n'en est-il pas arrivé à une décision lorsque la propriété a été offerte en vente moyennant $100,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A cette phase, le gouvernement n'avait nullement considéré pleinement l'affaire, et le conseil ne s'en était pas du tout occupé.

M. McMULLEN : Je puis facilement comprendre que s'il avait accepté la vente de la propriété moyennant $100,00 sans prendre de mesures pour s'assurer de sa valeur par arbitrage, le gouvernement aurait été exposé à la même critique que celle qu'il subit maintenant. J'ai entendu sir Charles Tupper déclarer en cette Chambre que lors de l'expropriation de propriétés traversées par l'embranchement de Saint-Charles, il est devenu fatigué et dégoûté des estimations, parce que le gouvernement avait été requis de payer des prix exorbitants. Lorsqu'un homme songe à vendre une propriété au gouvernement, il cherche à arracher au gouvernement jusqu'au dernier sou qu'il lui est possible d'obtenir. Telle est, je crois, la règle qui prédomine de l'Atlantique au Pacifique. Ces gens-là ont offert au gouvernement de lui vendre la propriété en question moyennant $100,000, et les estimateurs, intentionnellement ou non, paraissent avoir favorisé le jeu des vendeurs. Mais je ne pense pas que le gouvernement doive payer plus de $100,000, et il devrait être prêt à combattre la prétention contraire jusqu'au bout, même jusqu'au point de remettre la propriété, plutôt que de payer quoi que ce soit de plus.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) ne va pas assez loin. Ce monsieur a admis ma prétention. Les vendeurs ont offert de vendre la propriété moyennant $100,000, et je prétends que c'était là un prix excessif. La propriété tout au plus valait probablement $30,000.

M. GIBSON : On ne pouvait pas trouver de $26,000 à $30,000.

M. MONTAGUE : Je ne vois pas pourquoi on n'aurait pu moyennant $30,000 ou $35,000——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi ne dites-vous pas $5,000, tandis que vous y êtes ?

M. MONTAGUE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne devrait pas se permettre de faire des plaisanteries. Son esprit participe de la nature de l'éléphant, et il ne sied pas dans la Chambre des communes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vos chiffres participent de la même nature.

M. MONTAGUE : Mes chiffres valent mieux que ceux du ministre des Chemins de fer et Canaux. J'aimerais savoir le prix auquel les vendeurs avaient acquis la propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne trouve pas que cela ait le moindre rapport avec le sujet.

M. MONTAGUE : Oh ! non, pas le moins du monde. Ça nous aiderait à juger la valeur de la propriété. Les vendeurs sont ici, et on peut leur demander ce renseignement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien absolument ne s'oppose à ce que je le leur demande, mais je ne possède pas le renseignement.

M. McMULLEN : Mon honorable ami entend déterminer la valeur de cette propriété par ce qu'elle a primitivement coûté. Je me rappelle un cas à peu près semblable se rattachant à l'embranchement de Saint-Charles. On avait besoin de commodités supplémentaires à la Pointe-Lévis, il y avait là une propriété que peu de temps auparavant le possesseur avait payé $1 le pied, et cette propriété était réellement transférée au gouvernement par l'expropriation moyennant $4 le pied ; et le gouvernement a dû payer ce prix, parce qu'il était celui de l'estimation. Cela démontre précisément ce que j'ai affirmé, savoir : que les propriétaires, à propos de la cession de leurs biens fonds au gouvernement, tâcheront toujours d'arracher au pays tout ce qu'ils peuvent en obtenir. On ne peut réellement pas déterminer la valeur exacte d'un immeuble par ce qu'il a originairement coûté.

M. MONTAGUE : Cela guide.

M. McMULLEN : Pas sûrement. Saint-Jean est une ville qui prend du développe-

ment, et je suppose que là, comme en d'autres endroits, la valeur de la propriété peut avoir considérablement augmenté. Il y a quelques années, lorsque la propriété Harris fut achetée moyennant $200,000, à Saint-Jean, par le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors, nous avons passé toute une nuit à discuter cet achat que nous croyions entaché de quelque chose de répréhensible. Je ne reproche pas leur critique aux honorables membres de la gauche. Ils sont parfaitement dans leur droit, et peut-être la conduite qu'ils adoptent est-elle dans l'intérêt du pays. Je suis convaincu qu'elle l'est. Il me semble un peu singulier que les estimateurs aient porté la valeur de cette propriété à $18,000 de plus que le prix auquel ses posseseurs l'offraient en vente, et je crois que le gouvernement ne serait pas justifiable de la payer un sou de plus que $100,000.

M. BENNETT : Je trouve la proposition de l'honorable député de Haldimand (M. Montague) des plus raisonnables. Les vendeurs de la propriété sont à Ottawa ; d'ici à demain, le ministre peut voir les titres de cette propriété, lesquels, nul doute, se trouvent au département ; et si on laissait l'item en suspens un jour de plus, nous pourrions procéder au sujet d'un autre item du budget.

Quant à la question d'hypothèque, voilà encore un point douteux. Je signale à l'honorable député de Wellington-nord que le ministre ne peut dire si, oui ou non, la somme avait trait au principal seulement, ou au principal et aux intérêts réunis. S'il y avait beaucoup d'arrérages et d'intérêts, cela formerait une différence considérable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'arrérages d'intérêt.

M. BENNETT : Un autre point, c'est que la mention du montant auquel la ville a estimé la propriété aux fins municipales serait un indice de sa valeur.

M. McNEILL : Les observations de l'honorable député de Wellington-nord ont été très franches et ont été données dans un très bon esprit, mais je dois avouer que dans le cas où les estimateurs nommés par le gouvernement seraient des hommes compétents et honorables, je ne serais pas absolument certain que le gouvernement n'est pas moralement obligé de payer $118,000. Le gouvernement avait l'option d'acquérir la propriété moyennant $100,000, et il n'a pas jugé à propos de le faire, préférant charger de faire une estimation exacte certains hommes qui ont estimé cette propriété à $118,000. Dans ces circonstances, je ne vois pas bien que le gouvernement ne soit pas tenu de payer ces $118,000. Toutefois, je n'exprime pas une opinion absolue.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'a pas été exactement un cas d'option. Lorsqu'on m'a proposé la vente de cette propriété, j'étais désireux de protéger le gouvernement en tous points. Mes rapports avec d'autres à ce sujet m'avaient mis sous l'impression que $100,000 n'étaient probablement pas un prix raisonnable. Mais lorsque, pour des raisons qu'ils m'ont expliquées, les propriétaires me presssaient de clore l'affaire, je dis : " Voulez-vous que nous prenions cette propriété moyennant $100,000 en ayant l'option de la faire passer par les procédures de l'expropriation, cas dans lequel vous ne réclameriez pas plus de $100,000 ?" Ils y consentirent, et je pris la précaution de leur faire mettre cette entente par écrit. J'ai leur télégramme où ils consentent à ce que le gouvernement puisse immédiatement prendre possession de cette propriété.

Ils demandaient $100,000, et ils étaient disposés à accepter cette somme immédiatement, mais il leur agréait encore que nous adoptions des procédures en expropriation, cas dans lequel leur réclamation serait encore de $100,000.

Mon honorable ami, le député de Halifax, a attaqué ma remarque qualifiant ces procédures ordinaires d'expropriation, mais cette remarque était essentiellement exacte. Lorsque le gouvernement procède à l'expropriation de terrains au sujet d'un canal, il produit ses plans et acquiert ainsi le titre requis ; puis, il nomme un ou deux estimateurs, et s'il accepte les chiffres auxquels ceux-ci en sont arrivés, il offre la somme correspondante au propriétaire, lequel, dans le cas où il trouve l'offre insuffisante, peut s'adresser à la cour de l'Echiquier. Les possesseurs de la propriété en question voulaient vendre cette propriété, et ils offraient de la céder moyennant $100,000. Je leur dis de la part du gouvernement : " Nous la prendrons à la condition que nous ne payions pas plus de $100,000, et que si nous procédons à son expropriation, vous ne réclamerez pas davantage." Des hommes du caractère le plus respectable et de la plus grande expérience furent nommés estimateurs, et après avoir consacré plusieurs semaines à la chose, ces hommes en vinrent à la conclusion que la propriété valait $118,000. Voilà qui justifie amplement le gouvernement d'acheter cette propriété au prix de $100,000.

M. MONTAGUE : Cela prouve seulement que les estimateurs nommés n'étaient pas compétents. L'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) a poussé le courage jusqu'à dire qu'il croit que la population de l'endroit est d'avis que cette propriété vaut $100,000, mais il ne dira pas qu'il y a le moindrement lieu de l'estimer à $118,000.

M. ELLIS : Ces estimateurs ont entendu la preuve faite, et c'est ce qu'ils ont déclaré après avoir été mis en possession de tous les faits.

M. MONTAGUE : L'honorable député était-il présent ?

M. ELLIS : Non.

M. MONTAGUE : Le fait demeure que ces gens-là ont fort exagéré la valeur de cette propriété lorsqu'ils l'ont offerte en vente au gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le pense pas.

M. MONTAGUE : Cependant, ils consentaient, dans le cas où une commission d'arbitrage leur allouerait plus que la somme correspondant à cette valeur, à ne pas réclamer davantage. Ils étaient alors convaincus que les estimateurs ne leur alloueraient pas au delà de cette somme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils s'engageaient à accepter $100,000.

M. MONTAGUE : Je ne crois pas que la propriété vaille cette somme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement, vous savez mieux.

M. MONTAGUE : Je ne prétends pas savoir. J'ose dire que bon nombre des membres de la droite ne croient pas que la propriété vaille $100,000. J'ose dire encore que l'honorable ministre a de graves doutes quant à cette valeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas le moindre doute.

M. MONTAGUE : Alors, l'honorable ministre diffère avec bon nombre de ses partisans. S'il est si absolument sûr que la propriété vaut $100,000, il peut en quelques minutes s'assurer du prix que l'ont payé ces gens qui l'ont vendue au gouvernement. L'honorable ministre doit avoir les titres, vu qu'on s'est enquis, il n'y a pas de doute, du droit de propriété des auteurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est ce qu'on a fait d'une façon complète.

M. MONTAGUE : Alors, on constatera tout cela dans les titres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas nécessairement..

M. MONTAGUE : J'ose dire que oui. Je demanderais que ce crédit restât en suspens jusqu'à ce que ce fait nous soit démontré.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel fait ?

M. MONTAGUE : Le prix seulement que les vendeurs avaient payé la propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En quoi cela concerne-t-il la question ? Supposons que la propriété ait été donnée ?

M. MONTAGUE : La chose est entièrement différente. Leur achat de la propriété fut une opération d'affaire, comme la vente qu'ils en ont faite. Combien l'ont-ils payée ? Combien de temps en sont-ils restés possesseurs ? Combien ont-ils dépensé à son égard ? Quelle en a été le rapport ? A combien a-t-elle été estimée par la ville ? Telles sont les questions auxquelles nous voulons obtenir une réponse, et je prétends que ces questions ne sont pas déraisonnables. Assurément, nous ne sommes pas ici pour adopter ces item sans posséder les renseignements requis. Je n'attaque pas les motifs de l'honorable ministre, car je n'attaque jamais les motifs d'un membre de cette Chambre. Je ne dis pas qu'il y ait là quelque chose de répréhensible. S'il appert que le prix payé par ces gens-là se rapproche de celui auquel ils ont vendu la propriété au gouvernement, je reconnaîtrai mon erreur. Tout ce que je puis dire, c'est que, pour ce qui me concerne, nous devons obtenir cette information.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore les dépenses faites par les vendeurs, ainsi que le prix auquel ils avaient acquis la propriété.

M. MONTAGUE : Mais ces gens-là sont ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout de même, je ne puis pas très bien les amener en cette Chambre pour déclarer le prix qu'ils ont payé, non plus que je ne puis aller le leur demander. L'honorable député (M. Montague) n'est pas raisonnable, ni loyal non plus, lorsqu'il suggère que cet item reste en suspens pour cette raison. Il importe peu à cette Chambre——

M. MONTAGUE : De savoir comment l'argent est dépensé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député constatera, pour ce qui concerne le département des Chemins de fer et Canaux, qu'on est aujourd'hui tout aussi désireux de recevoir l'équivalent de notre argent, qu'on l'était autrefois lorsque le département était sous la direction de ses honorables amis.

M. MONTAGUE : Il ne s'agit pas de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, il importe peu à ce comité et au pays de savoir combien les vendeurs avaient payé la propriété, ou combien ils ont dépensé à son égard. Le gouvernement ne peut procéder que d'une manière dans les cas où il doit acquérir une propriété. Si nous voulons nous assurer de la valeur réelle, nous devons compter sur le jugement et l'expérience des personnes que nous choisissons comme conseillers. Des procédures en expropriation sont constamment instituées dans mon département. On ne les compte plus par dizaines, par centaines, mais par milliers.

D'après quel principe cet honorable député aurait-il voulu nous voir procéder ?

Aucun ministre ne peut donner son attention personnelle à ces questions, ou s'assurer de la valeur réelle de ces propriétés.

J'irai jusqu'à dire que l'honorable député (M. Montague) ne pourra trouver parmi ses amis politiques de Saint-Jean, une seule personne importante qui ne dise pas que les estimateurs choisis par le gouvernement sont des plus compétents, des plus respectables citoyens de Saint-Jean.

Que feront ces estimateurs ? Ils s'adresseront à des hommes honorables et d'une compétence reconnue, qui n'ont d'autre but que de faire triompher la justice, pour connaître quelle est la valeur de cette propriété. Ils ne s'adresseront pas à des individus qui n'ont aucune expérience, dont la réputation n'est pas des plus respectables, et qui, par conséquent, n'ont aucun intérêt à maintenir cette réputation. Je puis dire à l'honorable monsieur que les personnes que nous avons choisies dans cette occasion ont tout autant qu'aucun membre de cette Chambre, le respect de leur réputation. Sous leurs signatures, en engageant leur réputation d'hommes de caractère et respectables, ils ont déclaré que cette propriété a une valeur de $118,000. Maintenant, comment l'honorable député peut-il dire que j'ai fait ce que je ne devais pas faire ? que je n'ai pas fait ce que je devais faire ? Quel autre moyen aurais-je pu prendre pour démontrer au public que cette transaction est juste, équitable, au-dessus de tout soupçon de malhonnêteté ?

Ces messieurs ayant décidé que telle était la valeur de la propriété, l'honorable député prétend à son tour que cette propriété ne vaut pas plus de $40,000 à $50,000. Que veut-il dire ? A-t-il qualité pour faire cette déclaration ? Voudrait-il laisser entendre que ces hommes respectables et de haute réputation sont entrés dans un complot pour voler le gouvernement au bénéfice de certains propriétaires, sans considération de leur honneur et de leur devoir ?

C'est un moyen bien facile que prend là l'honorable ministre, que de dire que cette propriété ne vaut pas le montant indiqué par les experts. Mais aucune circonstance ne corroborera l'opinion qu'il exprime. Il ne connaît pas cette propriété, il ne l'a jamais vue et j'irai jusqu'à dire qu'il n'avait jamais entendu parler de cette propriété avant ce soir. Des déclarations faites par un honorable député dans ces circonstances, ont-elles le moindre poids ? Veut-il, en faisant cette déclaration, faire respecter son jugement et son opinion comme membre du parlement ? Je dis que différer la considération de cet item afin de découvrir le prix payé par ces messieurs, est simplement faire une farce de toute la question. Nous avons fait l'impossible pour nous assurer que nous ne payions pas plus que ne vaut la propriété. Ces messieurs ont donné les titres de cette propriété et comme la transaction est terminée, il n'y a aucune raison pour ne pas voter ce crédit.

M. BLAIR.

M. DAVIN : Je vais donner à l'honorable ministre la raison pour laquelle cet item doit être soigneusement discuté. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et le ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) ont posé comme principe que l'opposition était tout aussi responsable que le gouvernement de tout item adopté en comité. J'ai contesté cette prétention en invoquant l'autorité de M. Gladstone. Mais nous avons la déclaration de deux membres importants du gouvernement que si nous adoptions un item ou que nous ne le critiquions pas, nous en sommes responsables. L'honorable député de Victoria, C.A. (M. Earle) pourra dire avec moi que lorsqu'il s'est agi de la proposition d'envoyer des militaires au Yukon, il a ainsi que moi discuté et désapprouvé ce projet. Mais en consultant les "Débats", je trouve que je n'ai pas alors exprimé mon opinion dans cette Chambre comme peut-être j'aurais dû le faire. Or, hier soir, quand j'ai voulu critiquer le crédit demandé sous ce titre, le ministre de la Milice et de la Défense a dit : Vous êtes tout aussi responsables que nous le sommes.

Maintenant quant à cet item considérable——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item a été voté l'an dernier.

M. DAVIN : Il est évident que si nous ne critiquons pas cet item, on nous dira que nous en sommes responsables.

M. MONTAGUE : Je suis quelque peu étonné de la chaleur déployée par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Mais cela ne suffit pas à démontrer la force de sa cause. Si un ministre a fait ce qu'il peut démontrer être une bonne affaire pour le pays, il devra consentir à répondre aux différentes questions qui peuvent lui être posées et à fournir toutes preuves de nature à démontrer l'avantage de cette affaire pour le pays. Si tel était le cas ici, nous aurions vu le ministre des Chemins de fer et Canaux, muni de tous ces chiffres et documents, ainsi que nous avons vu le ministre de la Milice et de la Défense lire cette après-midi toute une longue liste de chiffres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il avait tout le temps voulu.

M. MONTAGUE : Nous avons aussi tout le temps voulu pour discuter cette transaction de $100,000 faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Pourquoi ne pas nous donner tous les renseignements voulus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fourni tous les renseignements en ma possession.

M. MONTAGUE : Je dis que les renseignements fournis par le ministre des Che-

mins de fer et Canaux sont de nature à discréditer la transaction. Y a-t-il un seul des messieurs de l'autre côté de la Chambre qui ont parlé ce soir, qui n'ait pas jeté du discrédit sur les estimateurs en question ? L'honorable ministre me demande pourquoi j'ai l'audace de me lever ici et d'attaquer ces messieurs. Ce n'est pas moi qui ai attaqué ces messieurs. C'est le ministre des Finances qui les a discrédités.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit qu'en tant que la Compagnie s'est engagée à vendre la propriété pour $100,000, c'était le seul droit que je lui concédais. Mais j'ai ajouté que vu que les estimateurs avaient déclaré que cette propriété valait plus que cette somme, cela permettait de différer d'opinion quant à cette augmentation de $18,000.

M. MONTAGUE : Je dois accepter cette explication, mais je crois qu'on pourra trouver dans les "Débats" que l'honorable ministre a dit qu'il était étonné, ou surpris, du rapport de ces messieurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'étais surpris qu'aucune question pût être soulevée comme étant dirigée contre le gouvernement pour une somme plus élevée que $100,000. Je dis ceci maintenant : la Compagnie s'était engagée par lettre simplement à accepter ces $100,000 et ma surprise a été causée par le fait qu'elle demandait autre chose que ce montant. La première connaissance que j'ai eue de l'estimation faite par les propriétaires du terrain fut quand ces derniers vinrent me demander $18,000 de plus. J'étais surpris de les voir demander plus de $100,000.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) dira-t-il lui-même que cette propriété vaut $118,000 ? Pas du tout. L'autre représentant de Saint-Jean (M. Tucker) le fera-t-il ?

M. TUCKER : J'ai dit que ces hommes, les estimateurs, étaient des citoyens respectables dans lesquels nous avons confiance dans notre ville. Puisque ces messieurs en sont arrivés à la conclusion que la valeur de cette propriété est de $118,000, nous avions quelque raison d'ajouter foi à leur évaluation.

M. MONTAGUE : L'honorable député est trop homme d'affaires pour ne pas avoir une opinion personnelle sur le sujet. Il ne dira pas que la propriété vaut $100,000.

M. TUCKER : J'ajouterai ceci : J'ai souvent visité cette propriété avant qu'il fût question de son achat par le gouvernement, mais jamais je n'ai songé à en estimer la valeur. Depuis que le gouvernement l'a acquise, j'ai cru devoir la visiter une fois. Ignorant la valeur relative de la propriété d'un côté ou de l'autre, il m'était impossible de faire l'évaluation actuelle de cette propriété. C'est pourquoi je ne puis faire comme vous et évaluer une propriété que je n'ai jamais vue. Je ne voudrais pas en agir ainsi. Mais je puis dire que j'ai quelque confiance dans le rapport de personnes respectables.

M. MONTAGUE : Si ces messieurs avaient déclaré que cette propriété vaut $218,000, l'honorable député aurait accepté cette opinion, parce que ce sont des gens respectables.

M. TUCKER : J'ai assez de confiance dans les messieurs qui formaient cette commission, pour savoir qu'ils n'auraient pas fait un rapport en aveugles, vu l'occasion qu'ils avaient d'examiner la valeur relative des terrains de l'un et de l'autre côté.

M. MONTAGUE. Maintenant, M. le Président, j'ai démontré que les amis du gouvernement ont discrédité leur propre commission. Mais quelle raison peut-il y avoir à ce que cet item ne soit pas suspendu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Assurément, l'honorable monsieur ne veut pas créer l'impression qu'il veut empêcher l'adoption de l'item, dans le simple but d'empêcher le vote.

M. MONTAGUE : Pas du tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On serait porté à le penser. Supposons qu'après information prise, je trouve que la propriété a été achetée pour $20,000——

M. MONTAGUE : Dans ce cas, je dirais que vous l'avez payée trois fois trop cher.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX ——Supposons qu'après que cette propriété eût été achetée, on y a fait des améliorations pour $10,000, comment cela pouvait-il affecter la question qui nous est soumise ? Quelle raison l'honorable député peut-il invoquer pour demander que le crédit ne soit pas voté quand, moi, qui me trouve à la tête du département, et quand mon honorable ami, le ministre des Finances, qui me remplaçait durant mon absence, autant que nous sommes concernés, avons fait tout ce qu'il était de notre devoir de faire dans cette circonstance et c'est pour remplir notre devoir que nous avons payé l'argent ?

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais dire à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que je m'accorde avec lui jusqu'à un certain point dans ce qu'il a dit. Je reconnais que le montant payé par ces messieurs pour cette propriété n'est pas concluant quant à la valeur de cette dernière. Si ces messieurs avaient acheté cette propriété sur le marché, trois mois auparavant, et avaient dépensé de l'argent pour l'améliorer, il aurait été chose des plus importantes pour la Chambre ou pour le juge de la cour de l'Echiquier de savoir ce qu'ils ont payé pour cette propriété. Mais s'ils ont payé un certain montant, il y a 15 ans, alors

que les conditions étaient différentes et que l'état des affaires n'était pas aussi prospère qu'aujourd'hui, le prix d'achat ne peut déterminer la valeur de la propriété. Dans le cas d'un achat récemment fait dans des circonstances semblables à celles qui existent dans le cas actuel, la Chambre ou le juge ont-ils le droit de s'enquérir du prix d'achat comme base de la valeur de la propriété ? Il peut n'y avoir aucun rapport. A tout événement, le prix d'achat n'est pas concluant. Dans le cas même où les propriétaires n'auraient payé que $50,000 pour cette propriété, le gouvernement pourrait pleinement se justifier d'avoir payé $100,000 pour cette dernière, parce que ces messieurs pourraient avoir fait une bonne transaction quand ils ont acheté d'abord. J'ai déjà cité un cas où l'évaluation d'une propriété variait de $15,000 à $90,000, d'après les opinions des différents témoins. Parce que la Chambre ne s'est pas accordée avec ces derniers, je ne crois pas que c'était là jeter du discrédit sur eux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comment aurait-il fallu établir la valeur ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne dis pas que cette valeur n'a pas été déterminée d'une manière juste. Je crois que le gouvernement a agi sagement en demandant à trois personnes de déterminer la valeur de cette propriété. Mais la seule chose que demande l'honorable député de Haldimand (M. Montague), est que l'honorable ministre devrait s'assurer du prix que les parties ont payé pour cette propriété et le faire connaître à la Chambre avant que l'item soit adopté.

M. GIBSON : L'honorable député de Haldimand nous a jeté le gant de son siège en cette Chambre. Il a prétendu que pas un des honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre ne se lèverait pour défendre une transaction de ce genre. J'ai suivi avec beaucoup d'attention la discussion qui s'est faite sur cette question ; je dois dire que dans cette affaire, le gouvernement mérite l'appui non seulement des membres de ce côté de la Chambre, mais encore celui des députés de la gauche.

Quelle est la question ? Des messieurs possédaient un certain terrain. Je comprends qu'ils en étaient les propriétaires depuis quelques années, et non depuis un mois ou deux ainsi que l'a fait entendre l'honorable député de Haldimand. Ils avaient acheté ce terrain avec l'intention " bona fide " d'établir une ligne de steamers.

L'honorable député de Haldimand dit que les titres démontreront le montant qu'ils ont payé pour cet achat. Tous les avocats comme tous les honorables membres de la Chambre, qui ont eu quelque expérience dans l'achat de propriétés savent que le prix mentionné dans le contrat n'est pas toujours un criterium de la valeur de cette propriété. Il ne s'agit que du transport de la propriété aux parties achetant telle propriété. Les messieurs dont il est ici question peuvent avoir dépensé $10,000, $15,000 ou $75,000 en améliorations sur cette propriété après l'avoir achetée.

Mais le gouvernement a-t-il fait des démarches raisonnables pour s'assurer de la valeur de cette propriété ? L'honorable ministre des Finances qui remplaçait, durant son absence en Angleterre, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, a pris la peine de descendre à Saint-Jean et de faire une enquête personnelle sur la valeur de cette propriété. L'on m'a informé, et j'ai raison de croire que mes renseignements sont exacts, que des personnes qui connaissent parfaitement quelle est la valeur de la propriété à Saint-Jean, ont exprimé l'opinion honnête que la propriété dont il s'agit maintenant, valait $100,000. C'est le prix demandé par les propriétaires, et l'honorable ministre des Finances a déclaré que $100,000 serait le prix maximum qui, dans tous les cas, serait accordé aux propriétaires, le gouvernement se réservant le droit de payer un prix moindre si possible.

A son retour au pays, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux eut des doutes sur la valeur attribuée à cette propriété, et il s'adressa à trois messieurs indépendants de Saint-Jean, citoyens occupant les plus hautes positions dans cette partie du pays, et leur demanda d'agir comme arbitres et conseillers du gouvernement dans cette protion se rapportant à la valeur de cette propriété.

Ces messieurs dont l'intégrité ne peut être mise en doute, et dont la réputation, cependant, est en jeu, et j'ajouterais ici que la réputation des honorables membres de ce côté-ci de la Chambre est aussi en jeu que l'est celle des honorables membres de l'opposition, ont exprimé l'opinion que cette propriété valait $118,000. Le gouvernement expropria la propriété qu'il paya $100,000, et il peut se justifier d'avoir payé ce montant. Je suis heureux d'apprendre que le gouvernement rencontra des difficultés au sujet du paiement des $18,000 additionnels, parce que la transaction avait été faite sur une base de $100,000.

Tout ce qui ennuie l'honorable député de Haldimand, c'est que le gouvernement en prenant cette précaution ordinaire n'a pas suivi la politique de ses devanciers. En effet, si cette transaction s'était faite du temps où les conservateurs étaient au pouvoir, ces derniers auraient exproprié la propriété et auraient payé $118,000 sans difficulté aucune.

L'honorable monsieur (M. Montague) demande au gouvernement de remettre à plus tard la discussion de cet item ; son but est de fournir aux journaux conservateurs l'occasion de dire demain que le gouvernement avait été prêt à payer plus qu'elle ne valait cette propriété.

M. MONTAGUE : L'honorable monsieur n'a pas le droit d'imputer des motifs.

M. GIBSON : Je ne veux pas imputer des motifs et je retire ces expressions. Vous savez que du moment que le gouvernement Mackenzie est arrivé au pouvoir jusqu'à la fin de son administration, il fut en butte à des assauts et à des attaques répétés. Depuis que l'administration libérale actuelle a pris les rênes du pouvoir, il y a eu une alliance formée pour le discréditer dans cette Chambre, et partout. Je suis fier de dire que jusqu'à ce jour l'opposition n'a pu réussir à trouver quelque chose contre ce gouvernement, et dans cette transaction particulière, le gouvernement doit être félicité de la manière habile au point de vue des affaires dont il en a disposé.

L'honorable monsieur (M. Montague) a dit qu'il y avait des hypothèques au montant de $26,000 sur cette propriété dont la valeur entière n'était que de $30,000.

Comment sait-il que les hypothèques couvraient toute la propriété, car il est certainement peu probable qu'une compagnie de prêt prête $26,000, sur une propriété qui ne vaut que $30,000 ? Comment sait-il si cet emprunt n'a pas servi à rebâtir le quai ou à faire d'autres améliorations ? Le contrat de transfert de cette propriété ne serait d'aucune utilité pour en déterminer le prix, parce qu'il est fort possible qu'entre le moment où il est passé aux mains des anciens propriétaires et celui de la vente au gouvernement, de nombreuses améliorations aient été faites. Aucune transaction dont la Chambre a eu à s'occuper depuis longtemps ne se recommande autant que celle-ci au jugement favorable du parlement.

M. McNEILL : Je demanderais au ministre, comme il est maintenant minuit, de se rendre à la demande si raisonnable du député de Haldimand (M. Montague), et je crois que s'il le fait, l'ouvrage pourra être de beaucoup plus avancé. Je suis ici depuis plusieurs sessions, et j'espère que le ministre me pardonnera de lui dire que j'ai un peu plus d'expérience que lui dans le travail des comités de cette Chambre. Je n'ai jamais constaté d'avantage appréciable du fait de tenir la Chambre en séance quand on atteint une crise comme celle-ci. Vu le fait que nous avons eu une si longue session, je crois que le ministre devrait remettre à plus tard la discussion sur cet item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets qu'il est à désirer que le comité s'ajourne de bonne heure ce soir et si le comité veut adopter cette résolution, je serai prêt à proposer l'ajournement. Si je consentais à ce que l'item fût renvoyé à plus tard, je ne puis m'empêcher de croire que ce serait par là reconnaître qu'il y a quelque chose dont on aurait besoin comme information ultérieure pour justifier le comité d'adopter cette résolution.

M. BORDEN (Halifax) : Si le rapport de l'enquête était produit, je suppose qu'il contiendrait l'information demandée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce renseignement peut se trouver ou ne pas se trouver dans ce rapport. Si l'on mettait en doute de quelque façon le bonne foi du gouvernement dans cette transaction ou si les renseignements suffisants n'avaient pas été produits, je consentirais immédiatement à remettre à plus tard la discussion de cet item. Mais pour moi, je n'admettrai pas que tous documents se rapportant à tous les item soumis au comité des subsides, soient empilés ici, dans le corridor, dans l'attente que quelque honorable monsieur demandera des renseignements contenus dans quelques-uns d'entre eux. Mais si quelque député croit que cette transaction est louche, aucune raison ne l'empêche de proposer la production de ces papiers, et ils seront produits aussitôt.

M. DAVIN : La session est trop avancée maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, aucunement. Vous avez le comité des comptes publics qui ne fait rien et qui peut faire enquête en aucun temps. Que ce comité s'empare de cette question et en recherche tous les détails. Mais ne nous demandez pas de faire attendre le parlement et d'arrêter le vote des crédits, quand il ne s'agit après tout que d'une chose qui n'a aucune relation réelle d'affaires avec les estimations dont nous nous occupons.

M. DAVIN : Si cet item est adopté, l'honorable ministre dira-t-il qu'il produira les documents ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement que je les produirai. L'honorable député d'Halifax suggère que nous produisions le rapport et toute l'enquête et tous les documents que nous avons reçus de la commission, c'est ce que je ferai.

M. MONTAGUE : Il me semble que l'honorable ministre a prouvé la faiblesse de sa propre cause en refusant de nous fournir les renseignements demandés. Si cette affaire est bonne pour le gouvernement, pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas fait une preuve certaine du fait ? Je n'ai pas laissé entendre que cette transaction fût malhonnête et louche. Je ne fais que dire que cette propriété a été achetée à un prix trop élevé. Je ne veux pas prétendre que la chose ait été faite intentionnellement ; il y avait peut-être ignorance et l'honorable ministre n'a aucun droit de soutenir qu'il a été attaqué, de donner cours à sa colère contre les honorables députés de ce côté de la Chambre qui se trouvent parfaitement dans leur droit en faisant cette critique.

L'honorable ministre dit que le renseignement que j'ai demandé n'a rien absolument à faire avec cette question et que nous n'avons pas le droit de le questionner sur la dépense de $100,000 pris du crédit voté l'an dernier, alors qu'il nous demande de voter

quelque chose qui ne se rapporte aucunement au vote de l'an dernier. Il nous demande de voter quelque chose se rapportant à la continuation de cet ouvrage, et nous avons droit de demander tous les détails de cette dépense déjà faite en rapport avec ce même ouvrage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre des Finances admet la chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Moi aussi.

M. MONTAGUE : Alors qu'il est dans son fauteuil l'honorable ministre admet la chose, mais quand il est debout, il m'attaque, parce que je tente d'obtenir les détails de cette dépense.

Maintenant je vais faire une proposition que je crois équitable. Passons cette page des item et réservons celle-ci avec l'entente que nous aurons le plein privilège de discuter les autres item. Je suis sûr que voilà une preuve évidente que je ne veux pas arrêter les estimations du département de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas d'objection à cela.

M. MONTAGUE : Avec l'entente que l'honorable ministre produira la preuve sur l'achat et toutes les autres informations qu'il a.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette proposition n'est pas déraisonnable et je l'accepte. Elle ne sera pas comprise comme comportant un doute ou un blâme au sujet de cette transaction.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas comment cela pourrait arriver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai observer à l'honorable député d'Haldimand (M. Montague) qui apporte toujours beaucoup de loyauté dans la discussion du budget, que, quel que soit le prix payé par ces messieurs, il faut faire abstraction de cette considération, quand il s'agit d'apprécier la valeur actuelle de la propriété en question. J'ignore ce qu'elle leur a coûté ; je n'ai jamais pensé qu'il y eût lieu de m'en informer, puisque c'est là une question d'affaires, qu'ils ne sont point tenus de dévoiler. Quelle est la valeur actuelle de cette propriété ? Voilà la question dont j'ai dû me préoccuper, à titre de membre du cabinet. Il s'est fait toute une évolution à Saint-Jean depuis que ces messieurs ont acheté cette propriété. L'importance de la ville, à titre de port maritime, s'est centuplée. De fait, ce n'est qu'à dater de cette époque que la ville mérite le nom de port océanique. La municipalité de Saint-Jean a construit de vastes quais au coût de $750,000 près de cette propriété, dont la valeur s'est accrue en proportion. A mesure que Saint-Jean progressait, à titre de port maritime, il devenait évident que cette propriété serait utilisée dans le même but que les propriétés voisines.

En outre, il est un autre fait dont il faut tenir compte : c'est que cette propriété rapportait à ces messieurs $5,000, sous forme de loyer annuel. Quiconque possède la moindre notion des affaires ne saurait fixer à un chiffre inférieur à $100,000 la valeur d'une propriété rapportant à ses propriétaires un loyer aussi élevé.

Le comité lève sa séance et rend compte de ses travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et dix minutes, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 12 juillet 1899.

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

PRIÈRE.

COMITE DES PRIVILEGES ET ELECTIONS

M. FORTIN : Je propose que le comité permanent des privilèges et élections soit autorisé à employer un sténographe afin de mettre la preuve par écrit.

La motion est adoptée.

M. FORTIN : Je propose que toutes les délibérations du comité permanent des privilèges et elections et toutes les dépositions des témoins soient imprimées de jour en jour pour l'usage des membres du comité, et que la règle 94 y relative soit suspendue.

La motion est adoptée.

M. MARTIN JEROME.

M. ROCHE :

1. M. Martin Jérôme est-il employé par le ministère de l'Intérieur dans la province du Manitoba comme garde-forestier ou à tout autre titre ?
2. Dans l'affirmative, est-ce le même personnage que le candidat libéral actuel pour le district électoral de Carillon aux prochaines élections dans cette province ?
3. Le gouvernement continuera-t-il à l'employer bien qu'il s'occupe de politique active ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : (1) M. Martin Jérome est employé par le ministère de l'Intérieur, au Manitoba, à titre de garde-forestier. (2) Il est constaté que l'on a offert à M. Jérôme la candidature à la lé-

gislature, mais qu'il n'a pas accepté cette offre. (3) Si M. Jérôme acepte cette candidature, son nom sera rayé des cadres du ministère.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—NOMINATION DE M. BRUCE McDOUGALL

M. McDOUGALL (par M. Taylor) :

1. M. Bruce McDougall, de Moncton, a-t-il été nommé à un emploi dans les bureaux de l'Intercolonial en cette ville ? Dans l'affirmative, à quel emploi ?

2. Le gouvernement sait-il que le dit Bruce McDougall a publié, à Moncton, un journal appelé le *Plain Dealer* ?

3. A-t-on interdit le transport de ce journal par la poste ? Dans l'affirmative, pour quel motif ? Etait-ce à raison de sa vulgarité et de son indécence ?

4. Le gouvernement sait-il qu'à l'époque où le dit Bruce McDougall publiait le *Plain Dealer*, il a fait paraître dans ce journal des articles attaquant le caractère et la conduite officielle du gérant actuel et autres principaux officiers de l'Intercolonial ?

5. Sur la recommandation de qui le dit Bruce McDougall a-t-il été nommé à un tel emploi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : (1) C. Bruce McDougall a été nommé commis au bureau de l'auditeur à Moncton. (2) Le gouvernement sait que C. Bruce McDougall a publié à Moncton un journal, le "Plain Dealer". (3) Le ministère ignore si ce journal a été exclu des bureaux de poste. (4) Le gouvernement n'a nul renseignement au sujet de cette question. (5) M. C. B. McDougall a été nommé, à la recommandation d'usage.

LE COMITE DES COMPTES PUBLICS

M. HUGHES : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'ai une observation à faire, à titre de membre du comité des comptes publics. Il y a quelques jours, il a été notifié à certains témoins avis de venir rendre témoignage sur une certaine question devant ce comité. Les témoins ont reçu ordre de se présenter au comité mardi dernier ; ils ont fait acte de présence, mais le comité n'a pas encore été convoqué et les témoins, en attendant, séjournent ici, aux frais du gouvernement. Ce délai me force, en outre, de passer à la capitale la grande fête du 12 de juillet au lieu de me trouver dans un comté, à commémorer l'événement qui a assuré au monde la liberté civile et religieuse. Je regrette vivement que le président du comité ait négligé son devoir à cet égard.

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. HUGHES : Je rentre dans l'ordre. Puis-je savoir quand le comité sera convoqué, afin de ne pas prolonger, dans la capitale, aux frais de l'Etat, le séjour des témoins et leur absence de leurs foyers ?

M. FRASER (Guysborough) : Le comité s'est assemblé à différentes reprises sans faire de besogne. Hier, il a été impossible de convoquer le comité, l'honorable député et ses amis nous ayant forcés à siéger ici tout le temps. Avant-hier, j'avais pensé à convoquer le comité, mais, j'ai compris, à l'attitude de ces messieurs, qu'il n'y fallait pas songer. L'honorable député se dit empêché d'aller promulguer les nobles principes auxquels il adhère ; je lui ferai observer ceci : Quel que soit mon attachement à un ordre quelconque, l'accomplissement de mon devoir de député doit tout primer. Nous avons mission ici de vaquer aux affaires publiques, et c'est notre devoir de le faire.

M. HUGHES : Je repousse avec indignation l'attaque du président du comité des comptes publics. L'honorable député était hors de la ville, il était absent de la Chambre, et voilà pourquoi il n'a pas convoqué le comité.

M. FRASER (Guysboro) : Pardon, j'étais ici hier matin et j'aurais convoqué le comité, si les députés avaient pu y assister.

M. HUGHES : L'honorable député était hors de la ville. Il est absolument faux de dire qu'il lui a été impossible de convoquer le comité.

M. FRASER (Guysboro) C'est l'honorable député qui est dans le faux, et il le sait.

SCRIP POUR LES METIS

M. DAVIN : J'appelle l'attention du ministre de l'Intérieur sur un article fort important paru dans le "Daily Herald" de Calgary, le 8 de juillet. A l'époque où le comité délibérait sur un bill fort important, stipulant l'octroi de certificats de terre ou scrip aux métis du Nord-Ouest, le ministre de l'Intérieur a prononcé les paroles que voici :

Voilà nombre d'années que je demeure au Nord-Ouest et avant mon entrée en charge au ministère, je n'avais jamais vu un seul certificat de terre.

Examen fait de ce certificat, je constatai que dépouillé de toute sa phraséologie, il se résume à ceci : "Ce certificat donne droit à John Smith ou au porteur à $240 valant de scrip." Ainsi du moment qu'un certificat est émis, il suffit au courtier d'en prendre possession sans s'exposer aux poursuites pour vol, puis de venir au ministère faire la demande de ce scrip."

M. l'ORATEUR : L'honorable député cite un débat précédent.

M. DAVIN : Je reviens à——

M. l'ORATEUR : Oui, mais il ne faut pas citer. Il est permis de faire indirectement allusion à un débat, mais pas de citation.

M. DAVIN : Le ministre de l'Intérieur, on se le rappelle, a affirmé que le scrip émis par la commission ne serait pas payable au porteur comme le scrip précédent, mais qu'il ne pourrait être aliéné sans une cession de biens et que cette cession devrait être transmise au ministre de l'Intérieur. Il a appuyé sur le fait que c'était une mesure de protection pour les métis, protection qui leur a jadis manqué. Voici ce que je lis dans le

journal en question, le "Herald" de Calgary, en date du 8 de juillet :

Il circule certaines rumeurs au sujet des certificats de terre émis en faveur des métis par les commissaires préposés au traité, et qui seraient aujourd'hui mis en vente par les spéculateurs. En dépit de la déclaration de M. Sifton, le scrip est payable au porteur, les commissaires ayant biffé une partie du texte imprimé.

Le ministre de l'Intérieur me remerciera sans doute, d'avoir appelé son attention sur ce fait et de le mettre en lieu de nous donner quelques éclaircissements à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : La déclaration que j'ai faite à la Chambre l'autre jour, est parfaitement exacte. Quant au renseignement que me demande l'honorable député, je dois lui dire que je ne saurais entrer dans des explications approfondies, à le période actuelle des délibérations de la Chambre. J'ai reçu nombre de documents officiels, de lettres de recommandation et d'avis de la part des commissaires, et dès que nous aborderons l'étude de mon budget, ou à tout autre période convenable de nos délibérations, je déposerai sur le bureau les documents voulus et donnerai des explications détaillées sur toute l'affaire.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE—VENTE DU FIL D'ENGERBAGE.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire faire quelques observations de nature personnelle, et intéressant aussi le pays, et afin de me mettre en règle, je proposerai la motion d'usage. Voici ce que je lis dans l' "Evening Journal" d'Ottawa, et ce compte rendu est sans doute dû à la plume du reporter de ce journal à la tribune des journalistes :

M. Taylor ajoute qu'en habiles hommes d'affaires, Bate et fils savaient que leur démarche rendraient le gouvernement leur obligé. L'année suivante ils achetèrent le fil d'engerbage du gouvernement à 4 cents, le revendant à 13 cents en moyenne, et réalisant ainsi assez de profit pour couvrir le coût de deux ou trois maisons.

L'alerte rédacteur ou propriétaire du "Journal" a dépêché l'un de ses reporters auprès de M. Bate et fils :

Un reporter du *Journal* est allé voir MM. Bate et Fils, au sujet des affirmations de M. Taylor.

D'après le "Journal", j'aurais dit que Bate et fils ont payé le fil d'engerbage 4 cents. Je n'ai pas dit cela. A la suite de quelques observations sur la question débattue hier, le "Journal" ajoute :

"Un autre mensonge," dit M. Bate à son interlocuteur "est d'affirmer que notre maison a payé le fil d'engerbage du gouvernement 4 cents et l'a revendu 13 cents."

Voici ce que j'ai dit dans la Chambre :

On leur a permis d'acheter 100,000 livres de fil d'engerbage du pénitencier, l'année dernière, sans soumissions, à 4 cents et demi la livre——

M. DAVIN.

Notez bien : A 4 cents et demi la livre. Qui a commis le mensonge en question ? Pas moi, à coup sûr. C'est le reporter du "Journal" qui a menti, en me mettant pareille affirmation dans la bouche. On me fait ensuite dire que le fil d'engerbage s'est vendu 13 cents la livre. Je n'ai rien affirmé de semblable, car, à mon avis, ce n'est pas aux cultivateurs du pays que ces messieurs ont vendu leur fil. Voici ce que j'ai dit :

——et grâce à la ligue, ils ont vendu leur fil 13 cents et demi la livre aux cultivateurs par tout le pays.

J'ai affirmé que c'est grâce à l'influence de la ligue qu'ils ont vendu leur fil ; car il existe une ligue, et les députés de l'Ontario ou des autres provinces le savent, on a forcé les cultivateurs à payer leur fil de 13 à 16 cents la livre. En moyenne le prix payé par les cultivateurs est de 13 cents et demi. Je n'ai pas dit Bate et fils ont vendu leur fil aux cultivateurs ; mais qu'ils l'ont vendu, grâce à l'influence de la ligue. Voici une autre assertion de MM. Bate et fils :

Payer notre fil 4 cents pour le revendre à 13 cents, eut été une opération parfaitement légitime, à condition de le soumissionner sur le marché libre, et c'est ce que nous avons fait. Le gouvernement a demandé des soumissions.

Il y a ici une assertion contraire à la vérité de faits, et j'abandonne au premier ministre le soin de débrouiller l'affaire avec ces messieurs ; car, si le leader de la Chambre veut bien se reporter à la page 1873 du compte rendu des débats, il verra que j'ai posé au gouvernement la question que voici :

A qui et à quel prix a été vendue le fil d'engerbage manufacturé au pénitencier de Kingston entre le 1er juillet 1897 et le 30 juin 1898 ? Des soumissions ont-elles été demandées ? A qui et à quel prix a été vendue le fil d'engerbage manufacturé au pénitencier de Kingston entre le 1er juillet 1897 et le 30 juin 1898 ? Des soumissions ont-elles été demandées et dans quels journaux les annonces ont-elles été publiées ? A qui et à quel prix a été vendu le fil d'engerbage manufacturé au pénitencier de Kingston depuis le 1er juillet 1898 et qui sera manufacturé jusqu'au 30 juin 1899 ? Des soumissions ont-elles été demandées ?

Voici la réponse du premier ministre :

A H. N. Bate et Fils, d'Ottawa, aux prix suivants : "Sisal", $4.15 par 100 livres ; "Beaver", $4.45 par 100 livres ; "Maple Leaf", $4.95 par 100 livres.

Ce sont là précisément les chiffres que j'ai cités l'autre soir, en portant la moyenne à 4 cents et demi la livre.

Il a été demandé des soumissions par voie de circulaires adressées à tous les principaux négociants du pays.

Bate et fils disent qu'il a été demandé des soumissions. Le premier ministre dit qu'il a été adressé une circulaire de nature privée à tous les principaux négociants du pays. Plus tard, j'ai posé au premier ministre la question que voici :

Quels sont les noms et les adresses des principaux négociants du Canada auxquels il a été envoyé des circulaires, les invitant à soumissionner la production du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston entre le 1er de juillet 1897 et le 30 juin 1898 ?

Le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) répondant au nom du ministre de la Justice, dit :

Voici les maisons de commerce auxquelles cette circulaire a été adressée.——

Le premier ministre dit que cette circulaire a été adressée aux principaux négociants du pays, tandis que Bate et fils disent qu'en réponse à un avis public, ils ont soumissionné sur le marché libre. Je prouverai bientôt qu'il n'y a pas eu de soumissions ; mais que le fil d'engerbage a été vendu avant l'envoi des circulaires. Quels sont les principaux négociants du pays auxquels l'on a adressé cette circulaire ? Ceux-là même qui sont à la tête de la ligue commerciale qui a monopolisé l'article du fil d'engerbage ces années dernières, sauf un ou deux intéressés dont il sera question plus tard :

Wood, Wallace et Cie, Hamilton ; Cie de quincaillerie Hobbs, de London, Ont. ; John Hallam, Toronto.

Tout le monde connaît John Hallam, le meneur politique, et qui ne s'occupe nullement de ce genre de commerce.

Rice, Lewis et Cie, Toronto ; H. Movers, Kingston.

C'est le monsieur qui a le maniement des fonds du parti, en temps d'élection ; il n'est nullement marchand.

J. H. Ashdown et Cie, Winnipeg.

C'est ce monsieur qui a manipulé le fil d'engerbage au Manitoba, dans l'intérêt de la ligue et d'un candidat battu aux dernières élections.

Coll Frères, de Saint-Jean, N.-B.

C'est à cette maison, j'en ai la preuve, que le gouvernement actuel a vendu toute la production du fil d'engerbage de 1896, et cela sans soumission. Coll et frères l'ont ensuite transféré à la Compagnie de quincaillerie Hobbs. Coll et frères l'ont acheté, une première année, la Compagnie de quincaillerie de Hobbs, l'année suivante, et Bate et fils, la dernière année. C'est la ligue qui a monopolisé la production.

La Cie manufacturière et agricole de fil d'engerbage, de Brantford.

M. Bate lui-même va nous prouver tantôt que cette compagnie est affiliée à la ligue.

Charles Braithwaite, Portage-La-Prairie, et Jas. Elder, de Virden, Man.

Tous deux cultivateurs, l'un, candidat malheureux, qui, aux dernières élections a eu pour adversaire le député de Marquette (M. Roche) et qui, ni l'un ni l'autre, ne s'occupent d'affaires ; puis M. Bate et fils, d'Ottawa.

Voilà les prétendues maisons commerciales citées par le Solliciteur général et auxquelles, dit le premier ministre a été adressée cette circulaire. Il n'a été adressé de circulaire ni à Halifax, ni à Montréal, ni à Québec, ni à Victoria, ni à aucune autre ville. Pas une circulaire n'a été envoyée à la Compagnie manufacturière Massey qui manipule plus de fil d'engerbage que toute autre compagnie de l'Ontario ou du Canada. Le gouvernement voulait en faire bénéficier ses amis et c'est ce qu'il a fait.

M. BERGERON : Et cela pour venir à l'aide d'une coalition.

M. TAYLOR : Non seulement pour venir à l'aide de cette coalition, mais pour la former. M. Bate dit :

Le gouvernement a demandé des soumissions. Nous avons envoyé la nôtre. Nous ne saurions dire s'il y eût d'autres soumissionnaires que nous. L'entreprise nous fut adjugée en mars 1898 à un prix moyen de 4.50. La preuve de la légitimité de ce prix est dans l'achat que nous fîmes plus tard, après la hausse des prix. En mars, à la hausse du marché, nous achetâmes d'une maison de commerce de Brantford 307,000 livres de fil d'engerbage à 4·80 cents par 100 livres.

Il s'agit ici de la production de la Compagnie du fil d'engerbage des cultivateurs, qui est entré dans la coalition afin d'en imposer aux cultivateurs et de leur faire payer le fil de 13 à 16 cents la livre. M. Bate ajoute :

Le manille pur, payé au gouvernement 4.95, s'est vendu 6.05 et 6.20. L'agavé, payé 4.15, s'est vendu 4.90 et 5.25.

Il omet de mentionner le nom de l'acheteur. Le fil a été vendu à la ligue à ce prix :

Le faux énoncé de M. Taylor, qui dit que nous avons vendu le fil en moyenne 13 cents, dit M. Bate, est sans doute une conjecture basée sur le fait que le marché a subi une hausse extraordinaire l'année dernière, et que le prix le plus élevé payé pour le meilleur fil d'engerbage vers la fin de l'année a été inférieur à 13 cents, prix que nous n'avons pas réalisé.

Il admet virtuellement le prix que j'ai cité, en disant qu'il a été obtenu à la fin de l'année, après l'organisation définitive de la coalition. Il ne vend pas le fil aux marchands en détail, au pays : mais à la Compagnie Hobbs et à ses succursales. Il répète sa première affirmation :

Nous avons obtenu l'entreprise par voie de soumission et de concurrence publique ; nous avons payé un prix légitime pour le fil et nous l'avons vendu avec les profits ordinaires. Si j'entre dans ces details, ce n'est pas que nous n'ayons pas le droit de vendre ce fil au prix même le plus exorbitant, si nous l'avions pu obtenir, mais c'est pour faire voir, que lorsqu'un homme comme M. Taylor fait des assertions aussi inconsidérées qu'il en a fait au sujet du fil d'engerbage, combien peu il faut ajouter foi aux calomnies qu'il a débitées contre sir Wilfrid Laurier.

Qui a dénaturé les faits ? Je n'ai pas affirmé que Bate et fils ont payé le fil 4 cents, mais 4½ cents. Je n'ai pas dit qu'ils ont vendu leur fil 13½ cents aux cultivateurs. Le compte rendu officiel atteste que j'ai dit que le fil a été vendu aux cultivateurs par la ligue qui monopolise cet article. En quoi suis-je dans le faux ? Ces messieurs affirment qu'ils ont demandé des soumissions. Le premier ministre affirme qu'il a été adressé des circulaires aux principaux négociants. Qui est dans le faux ici ? Quelles nouvelles preuves peut-on exiger de moi ? Je n'ai rien dit de faux à ce sujet. J'ai affir-

mé, chose dont ils conviennent, que les MM. Bate ont acheté le fil du gouvernement à 4½ cents la livre et qu'ils l'ont revendu aux cultivateurs 13½ cents. Maintenant, je vais prouver qu'ils l'ont acheté sans soumissions. J'ai demandé au comité des comptes publics la production de toute la correspondance relativement à cette affaire. Après bien des efforts, j'ai réussi à l'obtenir par pièces, et quel est le premier document ? Le 19 de février 1899, le ministre de la Justice écrit une lettre à MM. Bate et fils avec lesquels il avait déjà eu des pourparlers au sujet de cette affaire. Voici ce qu'il dit dans cette lettre :

Au sujet de l'entrevue entre le ministre de la justice et de M. H. Allen Bate, de votre maison, j'ai reçu instruction du ministre de vous informer qu'il est disposé à étudier toute proposition bien définie que vous pourriez lui soumettre relativement à la fabrication du fil d'engerbage au pénitencier de Kingston.

Je dois également vous informer que nous avons en mains au pénitencier de Kingston une certaine quantité de fil d'engerbage de trois qualités différentes, et le ministre sera bien aise de recevoir toute offre que vous pourriez lui faire à ce sujet, cette offre devant demeurer confidentielle, en attendant qu'il soit pris une décision fiscale à cet égard.

Ainsi, quand il s'agit de disposer de la propriété publique, les pourparlers doivent demeurer confidentiels——

Le fil d'engerbage en question est le produit de la fabrication de l'exercice courant.

J'ai pu obtenir ce document, parce qu'il m'est arrivé de remarquer qu'il est fait mention de cette lettre dans le document que je vais lire. Le 28 de février, MM. Bate et Cie, écrivent au ministre de la Justice la lettre que voici :

OTTAWA, 28 de février 1898.

A l'honorable DAVID MILLS,
Ministère de la Justice, Ottawa.

MONSIEUR,--Relativement à la demande formulée dans votre lettre du 19 courant, au sujet de l'offre que nous pourrions vous faire pour l'achat du fil d'engerbage que vous avez en mains, nous avons l'honneur de vous soumettre la proposition qui suit :

Pour environ 60 tonnes d'agavé..	$4 50	le 100
Pour environ 120 tonnes de manille mélangé.....	4 45	"
Pour environ 100 de manille pur..	4 95	"

Avec l'entente que le tout sera soldé au comptant aux dates de livraison à notre choix, pourvu, que la fabrication ne laisse rien à désirer et que le tout soit en bonne condition.

Dans l'espoir d'une réponse à bref délai, nous demeurons.

Vos obéissants serviteurs,
(Signé) H. N. BATE ET FILS.

C'est le 28 de février que le ministre reçut cette lettre, et il a dû, sans doute, décider sur le champ de livrer le fil d'engerbage à ces messieurs. Il n'y a pas de doute qu'il a dû présenter cette proposition au conseil, mais le conseil, pour faire montre d'honnêteté, publia la circulaire en date du 5 de mars, demandant des soumissions. Le premier ministre dit que cette circulaire a été adressée à tous les principaux négociants du pays. Elle a été adressée aux individus dont je viens de donner les noms, et quel délai leur a-t-on accordé ? Il a fallu faire écrire cette circulaire au clavigraphe, je suppose, puis l'adresser aux destinataires, de sorte qu'elle aurait été expédiée le 10 de mars, et les soumissions auraient été reçues vers le 19. Le délai était trop court, pour l'aller et retour du courrier entre Ottawa et Virden ou Victoria. Voici cette circulaire :

OTTAWA, 5 mars 1898.

Il sera reçu jusqu'au samedi, le 19 courant, inclusivement, des soumissions scellées, portant la suscription de "soumissions pour fil d'engerbage" et adressées à " l'inspecteur des pénitenciers, Ottawa," pour la production en perspective de la fabrique de fil d'engerbage au pénitencier de Kingston pour l'année courante. La quantité de fil se compose approximativement de 500 tonnes des qualités dénommées *Maple Leaf, Beaver* et *Agave pur* et comprend le fil d'engerbage en magasin et fabriqué depuis le 1er d'août dernier, ainsi que celui qui pourra se fabriquer avant le 1er d'août prochain. Le fil d'engerbage sera délivré franco à bord des trains, à Kingston, en quantités au choix des acheteurs. L'entrepôt du pénitencier devra être débarrassé de tout fil d'engerbage au 1er d'août prochain, date de l'expiration de l'entreprise.

Les conditions sont que le fil sera payé comptant sur livraison.

L'on pourra s'assurer de la qualité du fil, en l'examinant à l'entrepôt du pénitencier.

Il devra être fait mention, dans les soumissions, du prix par livre pour chaque qualité, et elles doivent être accompagnées d'un chèque accepté de $2,000, payable à l'ordre du ministre de la Justice, et ce chèque, dans le cas où la soumission serait acceptée, demeurera au ministère à titre de garantie de la fidèle exécution de l'entreprise, et il en sera tenu compte dans le règlement de compte définitif.

Voilà la circulaire que le premier ministre affirme avoir été adressée à tous les principaux négociants du pays, mais qui, de fait, l'a été à cinq ou six messieurs faisant partie de la ligue qui a saigné à blanc les cultivateurs, l'année dernière.

Le document suivant est celui dont j'ai donné lecture, en réplique à la réponse apportée par le ministre à l'interpellation que j'ai faite il y a quelque temps, et il contient la liste de ceux à qui il a été envoyé des demandes de soumissions. Puis vient la lettre de Bate et fils au ministre, en date du 28 de février, et dont j'ai donné lecture. Le 19 de mars, date de l'expiration du délai pour la réception des soumissions, le ministère reçut de Bate et fils, non pas une soumission en règle, mais tout simplement une lettre adressée au ministre et dont voici la teneur :

OTTAWA, 19 mars 1898.

A M. DOUGLAS STEWART,
Inspecteur des pénitenciers.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre circulaire du 5 du courant, demandant des soumissions cachetées pour la production en perspective du fil d'engerbage au pénitencier de Kingston pour l'année courante, nous avons l'honneur de vous informer que notre offre, faite le 28 du dernier mois, et adressée au ministre de la Justice, pour certaines quantités de fil, s'applique à la production de l'année courante.

Au sujet du dépôt de $2,000 demandée dans votre circulaire, et eu égard à notre conversation de ce matin par téléphone——

Les lettres ne suffisent point ; il faut encore une conversation privée par téléphone.

——nous nous empresserons de vous faire tenir notre chèque accepté mardi prochain, si vous le désirez. Veuillez nous aviser sur ce point, et vous obligerez

Vos tout dévoués,

BATE ET FILS.

Voilà la concurrence publique ! En réponse à la circulaire, il n'est parvenu au ministère aucune soumission, parce que les monopoleurs savaient à qui les invitations avaient été adressées, et le ministre de la Justice vendit à Bate et Cie, toute la production, aux conditions stipulées dans leur lettre du 28 de février, sans exiger de chèque ou aucune autre garantie. Personne ne soumissionna, et le gouvernement vendit, de son plein gré, à Bate et Cie toute la production du fil d'engerbage à un prix bien inférieur à la valeur légitime de cet article, à en juger d'après les prix payés par les consommateurs au pays. Il s'agirait de savoir qui est dans le faux à ce sujet et qui est dans le vrai. Personne, ai-je dit, n'a soumissionné, et nul avis n'a paru dans les journaux, ainsi que l'affirment Bate et fils. Et pour prouver mon autre allégation, je n'ai qu'à consulter l'état déposé sur le bureau et à établir à qui la production du fil d'engerbage a été expédiée en 1897 et en 1898.

A qui l'a-t-on expédié, l'année dernière ? En juillet, août et septembre, ainsi qu'en novembre 1897, tout a été expédié à la Compagnie de quincaillerie Hobbs, de Toronto. En 1898, l'expédition du fil commença en avril, et Bate et fils en reçurent de petites quantités. Au mois de mai, c'est à Hobbs qu'il a été expédié. Si Bates et Cie sont les acheteurs, comment se fait-il que les expéditions soient allées à la Compagnie Hobbs ? Tous les négociants du pays qui vendent du fil d'engerbage, savent qu'ils n'ont rien acheté de Bate et fils. C'est la Compagnie de quincaillerie Hobbs qui avait le monopole du fil et l'a vendu aux marchands de détail, et ces derniers l'ont vendu aux cultivateurs de 13 à 16 cents la livre, ce qui leur a donné le minime profit de 1 cent par livre.

Ce fil d'engerbage est la propriété du peuple, qui en a confié la fabrication et la vente au gouvernement, à titre de fidéicommissaire. Que dirait-on, si une compagnie élisait un président et le chargeait de la gestion de ses affaires et qu'il sacrifierait la propriété de cette compagnie comme le gouvernement a sacrifié la propriété du peuple en vendant ainsi ce fil d'engerbage à une clique à laquelle il permet de pressurer les cultivateurs en leur faisant payer de 13 à à 16 cents des articles qu'elle a payés 4½ cents en moyenne ?

Je traiterai cette question plus à fond, lorsque le budget du ministre de la Justice, relativement au pénitencier, sera débattu.

En 1896, le gouvernement vend son fil d'engerbage à Coll frères, qui en font cession à la Compagnie de quincaillerie Hobbs, à l'automne de 1896. En 1897, le gouvernement vend sa production de fil à la compagnie Hobbs et en 1898 à Bate et fils, qui la cède à la Compagnie Hobbs. Cette année c'est encore Bate qui achète et Hobbs qui a manipulé le produit, et deux fois j'ai demandé au premier ministre le prix qu'il a obtenu pour cet article, et il me fait réponse qu'il lui est impossible de le dire avant que l'article soit vendu. Il le sait bien : s'il allait nous dire qu'il a vendu son fil d'engerbage de 5 à 6 cents la livre, tandis qu'il en coûte aux cultivateurs de 13 à 16 cents, il y aurait une petite rébellion dans le pays. Voilà pourquoi il a par deux fois refusé de nous répondre. J'ai posé la question sous une autre forme, en demandant les prix offerts par les soumissionnaires malheureux, et de nouveau il a refusé de répondre. Pourquoi cela ? Je lui demande maintenant le prix auquel il a vendu la production du pénitencier, cette année. Je ne vois pas qu'il puisse refuser de répondre. Toutes les denrées principales sont cotées dans les journaux, et il n'y a pas de mystère à ce sujet. Tous les prix des clous, du coton, du sucre, de tous les principaux articles sont cotés dans les journaux, et nos cultivateurs veulent bien que les marchands réalisent de légitimes profits. Or, est-il possible d'appeler légitime profit, l'écart entre 4 cents et demi la livre, prix touché par le gouvernement, et 13 cents et demi la livre, en moyenne, prix payé par les cultivateurs aux marchands ? Et le gouvernement force encore les cultivateurs à payer le même prix cette année. La coterie, qui se compose de la Compagnie de quincaillerie Hobbs, de la Compagnie de fil d'engerbage de Brantford, réglemente le prix de la production. La Compagnie Hobbs est l'agent d'un syndicat américain ; il est impossible d'importer le fil d'engerbage des Etats-Unis au Canada, sauf par l'entremise de ce syndicat, de sorte que la clique en question, grâce à l'aide du gouvernement fédéral ou du gouvernement local, est en mesure de réglementer le marché et de saigner à blanc les cultivateurs canadiens. Ils peuvent se moquer des cultivateurs lorsque ceux-ci leur demandent de baisser les prix ; car ils peuvent leur imposer les prix qu'ils veulent.

On le sait, c'est le gouvernement conservateur qui établit cette industrie, dans le but de réglementer les prix du fil d'engerbage. Feu sir John Thompson voulut que l'on employât les prisonniers des pénitenciers à la fabrication du fil d'engerbage, afin que les cultivateurs ne fussent jamais forcés de payer des prix exorbitants ; or, aujourd'hui, voilà que ce gouvernement libéral, de connivence avec le gouvernement d'Ontario et la Compagnie de fil d'engerbage de Brantford, monopolise la production et force nos cultivateurs à payer cet article le double et le triple de sa valeur. Voilà deux ou trois ans que cela dure et le premier ministre refuse de dire à la Chambre ce que cette coterie paie au gouvernement pour la propriété du peuple. Pareil refus est inouï et injusti-

fiable ; car le fil d'engerbage est un des principaux articles du commerce, dont la valeur doit être cotée dans les journaux quotidiens. Nos cultivateurs veulent bien payer aux négociants de détail un profit légitime, mais non pas l'écart entre 4 cents et demi, prix exigé par le gouvernement, et 13 cents et demi, prix demandé par les marchands. Elles étaient vraiment prophétiques ces paroles du ministre du Commerce, lorsqu'il s'écriait au sein de la Chambre des communes, que pour chaque dollar versé au trésor, il en sortait deux du gousset du peuple pour aller retomber dans l'escarcelle des spéculateurs. Le gouvernement reçoit 4 cents et demi : de sorte que, pour chaque dollar versé au trésor, deux dollars vont retomber dans le gousset des membres de la clique à laquelle le gouvernement a accordé le monopole de cet article important dont nos cultivateurs font une si forte consommation. Je propose que la Chambre lève sa séance.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : En proposant à la Chambre de lever sa séance, l'honorable député, si je ne me trompe, ainsi qu'il l'a déclaré, au début, veut prouver la vérité de ses assertions, niées par M. H. N. Bate.

M. TAYLOR : Et par la presse publique.

Le PREMIER MINISTRE : Et par la presse publique, s'il le désire. Quant à cela, je n'ai rien à dire pour le moment : c'est affaire à débrouiller entre l'honorable député et ceux qu'il accuse. Or, partant de ces prémisses, l'honorable député a abordé la discussion de la conduite du gouvernement relativement à la vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier, et il a porté plusieurs accusations contre le gouvernement. Il m'est impossible, à moi et aux autres membres du cabinet, de répondre pour le moment, puisque le ministre qui détient le portefeuille en question ne siège pas dans cette Chambre. L'honorable député (M. Taylor) dit qu'il reviendra sur cette question, lorsque le budget du ministère de la Justice sera débattu. Ce sera le moment convenable pour faire cette discussion. Dans l'intervalle, j'en conférerai avec mon collègue, le ministre de la Justice, et appellerai son attention sur les allégations de l'honorable député.

M. CRAIG : Bien qu'il me tarde de voir poindre la fin de la session, et par conséquent, de voir avancer notre besogne, je dois pourtant dire quelques mots sur la question. L'établissement de la fabrication du fil d'engerbage au pénitencier avait pour but, on le sait, de permettre aux cultivateurs de l'acheter bon marché, de façon à ce que la " Compagnie de cordage des consommateurs " surtout, qui était le principal fabricant de fil à cette époque, fût dans l'impossibilité d'exiger des prix exorbitants. L'application de ce système, je suppose, n'a pas été couronnée de succès. Les cultivateurs ne seront pas d'avis que ce système a tourné à leur bénéfice. Si les cultivateurs ne peuvent pas retirer d'avantages de la fabrication du fil d'engerbage au pénitencier, il n'y faudrait pas fabriquer cet article. En règle générale, je ne suis pas partisan du système de fabrication dans les pénitenciers, système pour lequel la main-d'œuvre des prisonniers concurrence celle des ouvriers du dehors. Il s'agissait ici d'un cas exceptionnel ; et si le gouvernement réussissait à prouver que la fabrication du fil d'engerbage dans les pénitenciers empêchait la hausse du prix, cela constituerait une excuse pour ce système. L'exposé de faits présenté par le député de Leeds (M. Taylor) est des plus importants et quelque peu étonnant, si ce qu'il dit est bien fondé, ce que je suis disposé à croire, c'est-à-dire, que le fil d'engerbage vendu 4 cents et demi par le gouvernement a été revendu de 12 à 14 cents la livre aux cultivateurs. Le gouvernement est tenu de voir à ce que la chose ne se répète plus. Les circonstances, je le sais, ont été exceptionnelles l'année dernière ; le prix de la matière première a subi un relèvement très rapide, et voilà sans doute pourquoi les cultivateurs ont dû payer un prix si élevé. Le gouvernement devrait poser pour règle que ceux qui obtiennent le fil d'engerbage après que l'entreprise a été soumissionnée et adjugée au plus haut soumissionnaire, n'auront pas le droit d'exiger des cultivateurs au delà d'un certain prix pour cet article. Ce fil d'engerbage est la propriété du pays, et surtout des cultivateurs, tout le monde en convient ; et il n'est pas juste qu'ils soient à la merci des spéculateurs ou des coalitions commerciales, car il est allégué qu'une coterie de monopoleurs ont réellement réglementé le prix du fil d'engerbage payé par le cultivateur.

M. DAVIN : Bien que mon honorable ami (M. Taylor), qui a saisi la Chambre de cette question, avoue qu'il a l'intention de la discuter de nouveau, lorsque le budegt du ministre de la Justice nous sera soumis, la Chambre, il me semble, devrait avertir le gouvernement qu'elle s'attend à des éclaircissements fort circonstanciés au sujet des faits déplorables que l'honorable député a signalés à la Chambre. L'ancien gouvernement, on le sait, sur les instances et l'initiative de certains membres de cette Chambre, abaissa de 50 pour 100 l'impôt du fil d'engerbage, soit de 25 à 12 et demi pour 100, et il s'ensuivit immédiatement une réduction de prix payé par les cultivateurs pour cet article. A son avènement au pouvoir, le gouvernement actuel déclara qu'il allait conférer aux cultivateurs un avantage bien supérieur à celui que leur avaient accordé ses prédécesseurs, et il abolit le droit. J'applaudis de tout cœur à cette réforme, qui répondait absolument à mes vœux et à l'avis que j'avais toujours exprimé. En même temps, quelques personnes avertirent la Chambre et le pays qu'un droit de douze et demi pour cent provoquerait tout aussi bien la concurrence et l'abaissement des prix que le ferait

l'abolition complète de l'impôt. Or, qu'est-il arrivé? Ainsi que l'ont fait observer le député de Leeds (M. Taylor) et mon honorable ami (M. Craig), l'objectif poursuivi en faisant fabriquer au pénitencier ce fil d'engerbage, était de soustraire les cultivateurs à l'étreinte des monopoleurs. Or, voilà que le remède même appliqué contre le monopole est livré aux mains d'une clique de monopoleurs. L'année dernière, nous avons été témoins d'un spectacle insolite, dans les Territoires du Nord-Ouest. Le fil d'engerbage s'est vendu plus cher que jamais, et, chose étonnante, sans la Compagnie Massey-Harris, les cultivateurs auraient eu à payer pour cet article un prix encore plus élevé qu'ils ne l'ont fait.

J'ignore si la Compagnie Massey-Harris a appliqué ailleurs ce système, bien que je sois porté à le penser ainsi, mais toujours est-il que M. Michaels, le représentant de la compagnie à Régina, a réellement vendu le fil d'engerbage à un prix inférieur à celui demandé par les marchands; parce que, de l'avis de la compagnie, le prix exigé des cultivateurs par ces marchands était excessif. Le prix exigé par la compagnie était de deux à trois cents inférieur à celui des marchands,—chose qui fait grandement honneur à la compagnie—puisque son but était d'empêcher les cultivateurs d'être victimes de cette coterie dont le député de Leeds a exposé les faits et gestes. Il est vraiment déplorable et décourageant de voir que lorsque la Chambre abolit, au bénéfice des cultivateurs, l'impôt du fil d'engerbage, on dispose les choses de façon à ce que les cultivateurs soient pressurés par ceux-là même d'où le salut leur devrait venir. Voilà, certes, un état de choses des plus déplorables.

M. JAMES McMULLEN (Wellington-nord): L'honorable député (M. Davin) ne devrait pas ignorer, lui qui lit les journaux, que la véritable cause de la hausse du prix du bill d'engerbage se trouve dans celle du prix de la matière première. Tout cultivateur sait que le relèvement du prix de la matière première entrant dans la production du fil d'engerbage explique parfaitement le relèvement du prix de l'article fini. Et cependant, en présence de ces faits, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) et le député de Leeds (M. Taylor) prennent la parole et d'un ton vibrant d'indignation, déclarent que le gouvernement a volé les cultivateurs en vendant à une certaine maison commerciale le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston. Il aurait fallu, j'en conviens, soumettre cette entreprise à la concurrence publique et mettre le public en lieu de la sommissionner, et c'est là, je n'en doute pas, le désir du gouvernement. Je suis stupéfait de voir les députés de la gauche essayer de se faire de la popularité, en exploitant la situation économique si insolite, de l'année dernière. Mon honorable ami (M. Davin) se constitue le champion des cultivateurs et affirme que l'ancien gouvernement a abaissé à 12 et demi pour 100 le droit en question, et il semble ignorer que le gouvernement du jour a entièrement aboli ce droit.

M. DAVIN: Pour livrer ce produit à une clique de monopoleurs.

M. McMULLEN: Le gouvernement admet le fil d'engerbage en franchise, et si, comme l'affirme le député de Leeds (M. Taylor), il s'est formé au pays une coalition commerciale, il est facile d'importer le fil d'engerbage de l'étranger, en franchise, et pour concurrencer cette coalition. Lorsque le budget du pénitencier sera débattu, il sera donné d'amples éclaircissements à ce sujet, et il sera prouvé sans doute que le gouvernement a obtenu le prix le plus élevé possible pour cet article.

M. TAYLOR: Non.

M. McMULLEN: Oui, l'honorable député le sait, à l'époque de la vente de ce fil, on en a obtenu le plus haut prix possible.

M. TAYLOR: Non.

M. McMULLEN: Oui, et l'honorable député le sait. Les fabricants de fil d'engerbage, à Brantford, peuvent prouver que la Compagnie de Brantford a obtenu pour son produit un prix supérieur à celui des années précédentes.

M. TAYLOR: Elle a réalisé soixante-dix pour cent, parce qu'elle fait partie de la coterie.

M. McMULLEN: Non, c'est parce que la guerre a fait hausser le prix de la matière première, jusqu'à 13 cents. Les honorables députés ne réussiront certes pas à créer une semblable impression dans l'esprit des cultivateurs, car ceux-ci savent parfaitement que le prix du fil d'engerbage a augmenté par suite de la rareté de la matière première.

M. BERGERON: Non pas.

M. McMULLEN: C'est la vérité, et c'est le peuple lui-même qui se chargera de répondre aux honorable députés.

M. DAVID HENDERSON (Halton): Je n'aurais pas pris part à la discussion soulevée par le député de Leeds (M. Taylor) si le député de Wellington-nord (M. McMullen) ne fût intervenu au débat. D'année en année, les libéraux ont essayé d'expliquer par des causes invraisemblables le prix élevé du fil d'engerbage, et les agents chargés de la vente de cet article se sont servis des arguments avancés par les honorables députés, lorsqu'ils étaient dans l'opposition. C'est ainsi que ces agents ont réussi à extorquer des cultivateurs un prix excessif pour leur fil d'engerbage. Le député de Wellington-nord (M. McMullen) revient à sa tactique favorite, et il prépare la voie aux agents de fil d'engerbage dans le comté de Wellington-nord, où ils pourront vendre aux cultiva-

teurs leur article à un prix de 3 ou 4 cents plus cher que de droit.

L'honorable député (M. McMullen) nous dit que le prix élevé du fil d'engerbage provient de l'augmentation dans le coût de la matière première, l'année dernière. Or, tel n'est pas le cas, tous les honorables membres de cette Chambre savent parfaitement que la guerre, qui est la cause à laquelle on attribue cette augmentation dans le prix de la matière première, n'a commencé que lorsque toute la matière première dont on pouvait avoir besoin pour l'année dernière, eût été débarquée et en sûreté sur le continent américain. Il a voulu nous laisser entendre que le fil d'engerbage était fabriqué exclusivement avec du chanvre provenant des îles Philippines.

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

M. HENDERSON : Qu'il me permette de lui dire qu'il n'y a qu'une faible partie de la matière première qui soit importée des îles Philippines, et la plus grande partie ne provient pas de ces îles. Il y a aussi l'agavé, qui croît sur le continent américain, et dont le produit n'a été en aucune façon affecté par la guerre. Nous produisons au Canada un cinquième de la matière première qui est employée pour la fabrication du fil d'engerbage. Tous ceux qui ont étudié cette question savent que sur chaque tonne de fil d'engerbage, il y a au moins quatre cents livres pesant de pétrole cru.

Nous produisons cela dans notre propre pays, et comme le gouvernement nous dit qu'il a réduit les droits sur le pétrole, il ne devrait pas y avoir d'augmentation dans le prix de cette partie de la matière première employée à la fabrication du fil d'engerbage. L'argument dont se sert l'honorable député semble revenir à ceci : Plus vous réduisez les droits plus le prix de l'aricle augmente. De mon côté, je prétends que l'augmentation dans le prix du fil d'engerbage, n'est pas due à la rareté de la matière première, mais est due aux syndicats des hommes qui s'occupent de la fabrication de ce fil.

L'agavé, qui entre pour une part considérable dans la fabrication du fil d'engerbage, vient du sud des Etats-Unis et du Mexique, et comme je l'ai déjà dit, vingt pour cent de la matière première est produite dans notre pays et n'acquitte aucun droit. L'honorable député nous dit que le gouvernement actuel a mis le fil d'engerbage sur la liste des articles admis en franchise. Et voilà où il a commis une grave erreur. Le résultat de cette décision a été que des fabriques considérables ont dû fermer leurs portes du moment qu'elles se sont aperçues que le fil américain pouvait entrer en ce pays en franchise, et sans pouvoir l'affirmer positivement, je crois que certaines fabriques ont cessé de travailler pour toujours.

Il est admis qu'il ne s'est fabriqué, l'année dernière, au Canada, qu'une quantité peu considérable de fil d'engerbage, et le résultat de cela, c'est que lorsque les cultivateurs ont voulu acheter ce fil, ils ont constaté qu'il était tout entier entre les mains de quelques monopoleurs, comme la Ontario Binder Twine Company, la Compagnie Hobbs et la Compagnie Bate qui faisaient monter leur prix à leur gré. Il est bien connu qu'ils ont donné instruction à leurs agents au commencement de l'année, de vendre le fil d'engerbage à peu près 7½ cents la livre, mais lorsqu'il s'est agi de livrer la marchandise, ils ont refusé d'en faire la livraison à quelques-uns de leurs agents. Quelques-uns de ces derniers n'ont reçu que la moitié de la quantité demandée, et d'autres n'en ont pas reçu du tout. J'ai eu connaissance que dans un cas qui est arrivé près de chez moi, l'agent n'avait reçu qu'une partie du fil d'engerbage qu'il avait ordonné ; ce que voyant, il menaça la Compagnie de Brantford de prendre des poursuites contre elle ; il se rendit même au bureau de cette dernière avec son avocat et la força de lui livrer son fil. Les cultivateurs étant incapables d'obtenir le fil d'engerbage au prix qu'ils l'avaient acheté au commencement de la saison, furent obligés de payer quatorze ou quinze cents au lieu de 7½ cents la livre, et tout cela a eu lieu par suite de la politique malheureuse du gouvernement qui a enlevé les droits sur le fil d'engerbage et a détruit cette industrie dans notre pays.

M. McMULLEN : Si le prix de la matière première n'avait pas augmenté, celui du fil d'engerbage serait resté le même.

M. BERGERON : Les cultivateurs n'accepteront pas cette raison.

M. HENDERSON : Même après avoir fait remarquer à l'honorable député (M. McMullen), ce qu'il aurait dû savoir depuis longtemps, qu'il n'y a qu'une faible partie de la matière première entrant dans la fabrication de cet article qui soit produite dans les îles Philippines, il n'en persiste pas moins à dire que c'est au prix élevé de la matière première qu'est due l'augmentation dans le prix du fil d'engerbage. Je lui dis de nouveau que la guerre n'a rien eu à faire avec cela, mais que c'est la politique malheureuse du gouvernement,—qui n'a pas compris comment se faisait le commerce du pays—qui est la cause de tout le mal, lorsqu'il a mis le fil d'engerbage sur la liste des articles admis en franchise, car il a par le fait même fermé les portes des fabriques canadiennes, mit fin à la concurrence, et obligé les cultivateurs d'avoir affaire aux monopoleurs afin de pouvoir obtenir le fil dont ils avaient besoin.

Voilà un fait incontestable. Nous savons tous que l'année dernière la "Farmer's Twine Company" vendait du fil d'engerbage ailleurs lorsque ses agents à qui elle avait vendu ce même fil, le réclamaient à grands cris. La vérité c'est que cette compagnie expédiait cet article à l'étranger, et qu'elle forçait les cultivaterus à payer le double du prix pour un article qu'ils auraient dû pou-

voir acheter à 7½ cents. Je suis surpris qu'avec une politique comme celle-là, les honorables membres de la droite osent se lever dans cette Chambre et tenter de défendre une politique qui a été condamnée par tous les cultivateurs de ce pays.

Maintenant, l'honorable député (M. Mc Mullen) a aussi prétendu que la matière première ne pouvait pas être obtenue dans ce pays. Voici comment je réponds à cette prétention de l'honorable député : si l'on ne peut pas obtenir la matière première destinée à la fabrication du fil d'engerbage pour les cultivateurs canadiens, comment s'y prend-on pour se procurer la matière première destinée à la fabrication du fil d'engerbage qui est expédié à l'étranger ? Les fabriques étaient en pleine activité à Brantford et à d'autres endroits, leurs propriétaires expédiaient le fil d'engerbage à l'étranger, il y avait de la matière première en quantité suffisante pour cela, mais il n'y en avait plus lorsqu'il s'agissait de fabriquer du fil d'engerbage pour les pauvres cultivateurs canadiens. La vérité, c'est qu'ils avaient une quantité considérable de fil d'engerbage en magasin, et ils savaient qu'en envoyant cette marchandise aux Etats-Unis, ils pourraient arracher 7½ cents de plus de la poche des cultivateurs de ce pays, ce qu'ils ont fait.

J'espère que le jour n'est pas éloigné où les honorables membres de la droite modifieront leur politique à ce sujet, en réimposant les droits sur le fil d'engerbage, ce qui permettra aux fabriques canadiennes de recommencer leurs opérations, et alors les cultivateurs de ce pays pourront acheter le fil d'engerbage à six et sept cents la livre comme ils faisaient auparavant. Il y a maintenant une autre question que je voudrais élucider. Comment se fait-il que le fil d'engerbage qui est fabriqué à Toronto et à Kingston soit expédié en entier à un seul homme ou à une seule compagnie ? Il avait été décidé à l'origine que le fil d'engerbage devrait être vendu directement aux cultivateurs. Mais pour faire plaisir à un ami ou lui faire réaliser un bénéfice quelconque, tout ce fil est expédié à un seul homme. Il est vrai qu'ils nous disent que cet homme était le plus haut soumissionnaire. Mais il est facile de comprendre qu'un cultivateur ne peut pas faire de soumission pour 500 tonnes de fil d'engerbage ; il n'a pas besoin de cette quantité, et il ne veut pas être exposé à faire des dépenses pour pouvoir placer ce dont il n'aurait pas besoin.

Le résultat d'un pareil état de choses, c'est que quelques personnes seulement s'occupent du commerce du fil d'engerbage ; l'un de ces heureux mortels parvient à en acquérir une quantité considérable à 4½ cents, il le vend à une autre personne à environ 5½ cents, et cette dernière le vend à son tour, à un prix encore plus élevé. Ainsi donc, avant de tomber entre les mains du cultivateur, cette marchandise a déjà permis à cinq ou six personnes de réaliser des profits assez considérables. Voilà, M. l'Orateur, comment les cultivateurs de l'Ontario ont été dépouillés chaque année par la politique abominable des honorables membres de la droite, politique qui n'aurait jamais dû être inaugurée dans ce pays.

J'espère, comme je l'ai déjà dit, que le jour n'est pas éloigné où cette politique sera l'inverse de ce qu'elle est aujourd'hui, alors que les cultivateurs de ce pays pourront se procurer cet article de première nécessité à un prix raisonnable, sans être obligé de payer un droit à M. Bate, à la "Ontario Binding Twine Company," à la "Farmer's Twine Company", qui aurait, paraît-il, payé l'année dernière un dividende de 60 pour 100. Le temps est arrivé pour les cultivateurs de ce pays d'être un peu plus protégés, et je crois qu'ils vont profiter de la première occasion qui va leur être offerte pour dire au gouvernement de ce pays qu'il doit les protéger ou abandonner la direction des affaires.

M. McMILLAN : Je suis quelque peu surpris de l'attitude prise par les honorables membres de la gauche durant la présente session. Lors de la deuxième session de ce parlement, toute leur sympathie était pour la "Cordage Company," ils nous disaient que la conduite du gouvernement avait eu pour effet de faire cesser les opérations de plusieurs de ces fabriques. Le chef de la gauche nous a dit que c'était le gouvernement qui avait fermé et ruiné un grand nombre de ces fabriques. L'honorable député de Durham-est (M. Craig) nous a dit qu'une petite fabrique de cordage établie dans la ville de Port-Hope avait été fermée, et que ses machines avaient été transportées à Montréal, simplement parce qu'elle appartenait à la compagnie de cordage qui faisait partie de ce syndicat.

J'ai entendu avec plaisir mon honorable ami déclarer que la Compagnie de cordage de Brantford avait payé un dividende de soixante pour cent l'année dernière.

La Consumers Cordage Company a aussi payé un dividende de quarante pour cent, tout en mettant de côté un certain montant pour les besoins futurs. L'honorable député voudrait-il prétendre que son parti a travaillé dans les intérêts des cultivateurs de ce pays en plaçant un droit d'entrée sur le fil d'engerbage ? Non, pas du tout : cela a eu simplement pour effet d'augmenter le fardeau qui pèse déjà si lourdement sur les épaules de ces derniers.

Les honorables membres de la gauche doivent apprendre que c'est là un des résultats du système qu'ils ont inauguré. Lorsque les libéraux ont mis le fil d'engerbage sur la liste des articles admis en franchise, les fabriques de cordages ont fermé leurs portes. Pourquoi en ont-ils agi ainsi ? Simplement pour faire croire au gouvernement qu'elles étaient incapables de continuer leurs travaux. Mais du moment que leurs propriétaires se sont aperçus que la chose était définitivement réglée, les fabriques de

cordages ont recommencé leurs opérations, et ont même dû travailler jour et nuit afin de reprendre le temps perdu.

Je demande à l'honorable député de Halton (M. Henderson) s'il est capable de déclarer dans cette Chambre que le prix de la matière première employée à la fabrication du fil d'engerbage n'a pas augmenté. J'ai entendu dire par un fabricant de fil d'engerbage qu'il pouvait réaliser trois cents de profit par livre sur la matière première qu'il avait achetée, et cela, sans même y toucher ou l'enlever de l'entrepôt du chemin de fer, tant cet article était rare au Canada. Il n'a pas dit que le prix de la matière première avait augmenté et pourtant c'est bien ce qui a eu lieu.

J'ai acheté du fil d'engerbage à onze cents la livre dans l'ouest d'Ontario. Mais je l'ai acheté trop tard, car plusieurs cultivateurs de ma localité ont songé à la chose plus tôt que moi et ont payé sept et huit cents la livre. Je dis que jamis déclaration plus fausse n'a été formulée dans cette Chambre que quand on a prétendu que le fait d'avoir enlevé le droit aurait eu pour résultat de faire augmenter le prix du fil d'engerbage. Cette prétention elle-même est de nature à leur nuire. Les cultivateurs de ce pays n'ignorent pas que c'est là un des résultats du système protecteur autrefois en vigueur, et les fabricants——

M. MONTAGUE : J'en appelle au règlement. L'honorable député de Halton (M. Henderson) a déclaré que le fait d'avoir mis le fil d'engerbage sur la liste des articles admis en franchise avait eu pour résultat d'en augmenter le prix, et l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) vient de dire que jamais déclaration plus fausse n'a été faite.

M. MACDONALD (Huron) : Cela est vrai.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas entendu ces paroles. Si l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) a voulu parler d'un membre de la Chambre, il n'aurait pas dû employer cette expression, et par conséquent, il lui faut la retirer.

M. McMILLAN : Cette expression ne s'adressait à aucun député en particulier. Mais mon honorable ami a toujours été très prompt à s'appliquer la moindre remarque. Il ressemble à un autre membre de cette Chambre qui a déclaré que le beurre qu'il avait expédié à l'étranger n'avait rapporté de profit qu'au trésor public, lorsque, en réalité, il avait acheté ce beurre à 21 cents et l'avait vendu à 13 cents. L'année dernière, les cultivateurs n'ont eu à souffrir que des vestiges de la protection. Lorsque le fil d'engerbage est admis en franchise sur un marché libre, il ne peut y avoir de doute pour moi que cela devra permettre aux cultivateurs de l'acheter à meilleur marché.

Cependant, j'ai encore une remarque à faire à ce sujet. Je crois avoir compris que dans l'Etat du Michigan, où demeurent quelques-uns de mes amis, le fil d'engerbage est fabriqué par le gouvernement de l'Etat. Le gouvernement commence par annoncer la chose, puis l'on permet aux cultivateurs d'envoyer leurs commandes pour avoir une certaine quantité de fil d'engerbage en envoyant en même temps l'argent nécessaire. Permettez-moi de dire que les honorables membres de la gauche avaient complètement oublié ce qu'ils faisaient perdre au trésor public de ce pays en fabriquant le fil d'engerbage à Kingston. Lorsqu'une enquête a eu lieu à ce sujet dans la Chambre, il a été prouvé que le gouvernement avait perdu $20,000 de ce chef, et il a été de plus constaté que c'étaient les amis du gouvernement de cette époque qui avaient obtenu le fil d'engerbage, puis l'avaient revendu pour un prix très élevé, et je doute que cet argent ait jamais été remis au trésor public. Je crois que le gouvernement devrait annoncer la chose et permettre aux cultivateurs d'envoyer leurs commandes ainsi que leur argent pour au moins 500 livres de fil d'engerbage, ce qui contribuerait énormément à réduire les prix qu'imposent ceux qui dans le pays monopolisent cet article.

M. McNEILL : Quant à ce qui concerne l'appel au règlement, je voudrais maintenant poser une question qui pourra servir de précédent à l'avenir. Lorsqu'un honorable député déclare que ce que vient de dire un des orateurs qui l'ont précédé est absolument faux, est-il suffisant pour ce député de dire qu'il ne voulait parler de personne en particulier, pour trouver grâce devant la Chambre ?

M. l'ORATEUR : L'appel au règlement a été décidé, et il ne serait pas convenable de recommencer la discussion sur ce point, mais je ferai remarquer qu'à ce moment-là, j'étais à parler à un honorable député et je n'ai pas entendu les paroles dont on s'est servi. Je ne puis faire autrement que d'accepter la déclaration de l'honorable député qui prétend que ces paroles étaient dites dans un sens général, et n'étaient pas censées s'appliquer à un honorable membre en particulier.

M. HENDERSON : J'accepte la déclaration de l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) lorsqu'il dit n'avoir voulu me contredire directement. Je laisse au pays le soin de décider lequel de nous deux a raison.

M. CLANCY : Tout en n'ayant pas l'intention de prolonger inutilement ce débat, je dois dire que certaines déclarations ont été faites cette après-midi par certains membres de la droite, probablement sans qu'ils s'en aperçoivent et je voudrais que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), nous fît le plaisir de rester ici——

M. McMULLEN : Parlez plus fort afin je puisse vous entendre.

M. l'ORATEUR : Je me permettrai de faire remarquer aux honorables députés qu'ils doivent toujours s'adresser à un autre député par mon entremise. Il y a quelques semaines des hommes publics distingués venant de l'étranger ont assisté à une séance de la Chambre, et au cours d'une conversation que j'avais avec eux relativement à la conduite à tenir au cours des débats, je leur ai demandé leur opinion à ce sujet, et ils m'ont répondu qu'il devait être difficile de faire respecter les règlements de la Chambre lorsque ses membres ont l'habitude de s'interpeller directement. Je n'ai pu nier la chose, mais j'ai dit que cela était contraire aux règlements. J'espère donc que les honorables députés vont m'aider à faire observer la bonne entente qui doit toujours régner au cours des débats, et le meilleur moyen pour eux, à mon avis, d'en arriver à ce résultat, c'est de toujours employer la troisième personne en s'adressant à un de leurs collègues et cela par l'entremise de l'Orateur, qu'il s'agisse d'une simple interruption ou d'autre chose.

M. CLANCY : M. l'Orateur, je ne crois pas m'être rendu coupable de ce dont vous venez de parler, soit aujourd'hui, soit en toute autre occasion.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas voulu parler de l'honorable député (M. Clancy).

M. CLANCY : J'ai cru que vous étiez peut-être sous l'impression que je m'étais rendu coupable de cette offense aujourd'hui même.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas voulu faire allusion à un député en particulier, j'ai profité de la circonstance pour faire cette remarque, et je suis persuadé que si elle est adoptée, ce sera pour le plus grand bien de la Chambre.

M. CLANCY : J'aurais bien aimé que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) fût resté dans la Chambre. Il a fait une déclaration — involontaire j'en suis sûr—qu'il n'aurait certainement pas faite s'il s'était rappelé un seul instant qu'il était président du comité des comptes publics lorsque cette question a été discutée à fond, et alors qu'il a été établi que, lorsque la matière première avait été achetée pour ces 500 tonnes et plus de fil d'engerbage le prix de cet article n'était pas de quatre cents. Cependant l'honorable député a déclaré cette après-midi que l'augmentation dans le prix du fil d'engerbage dans ce pays était entièremnt due à l'augmentation dans le coût de la matière première. L'honorable député ferait mieux, à mon avis, de déclarer à la Chambre qu'il a commis une erreur en faisant cette déclaration.

L'honorable député n'aurait pas dû, simplement pour remporter une victoire passagère, faire une déclaration qui n'est pas conforme à la vérité ; je ne l'accuse pas d'avoir dit une chose fausse, mais je dis qu'il a fait une déclaration qui n'était pas conforme à la vérité. Je dois avouer que j'ai été surpris d'entendre une pareille assertion de la part de l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan).

C'est le dernier membre de cette Chambre que je me serais attendu à voir se lever pour défendre un principe erroné. Tous les cultivateurs savent parfaitement que les cultivateurs de l'Ontario ont été pillés. J'emploie cette expression à dessein, et je devrais peut-être demander pardon pour me servir d'une expression aussi douce que celle-là.

Le fil d'engerbage qui a été vendu par le gouvernement à Bate et fils, à un prix moyen de quatre cents et demi la livre, a été revendu à l'honorable député (M. McMillan) lui-même à 11 cents la livre. Il sait parfaitement à quoi s'en tenir sur la différence dans les prix, et il a été encore plus heureux qu'un grand nombre, parce que, règle générale, les cultivateurs paient 11, 12, 13 et 14 cents la livre pour leur fil d'engerbage. Il était au pouvoir du gouvernement de venir en aide aux cultivateurs. Il se fabrique annuellement dans le pénitencier de Kingston environ 500 tonnes de fil d'engerbage, et le gouvernement aurait pu garder cette marchandise en magasin pour empêcher tout syndicat de se former au Canada. Il aurait pu empêcher d'augmenter le prix de cet article parce qu'il n'était pas forcé de vendre.

Comment cet article s'est-il vendu ? Ce fil d'engerbage a été vendu pour ainsi dire, sans soumission. Quelles sont les personnes qui ont fait des soumissions ? Je ne tiens pas à mentionner leurs noms dans cette Chambre, mais celui auquel l'honorable député de Huron a fait allusion comme étant un partisan politique, est un des hommes qui ont bénéficié de cette vente à 4½ cents la livre. M. Connor est bien celui qui a été accusé dans cette Chambre par les honorables membres de la droite, et cela sans la moindre raison d'avoir fait perdre au gouvernement la somme de $20,000. L'honorable député a répété cette accusation. Etait-il à son siège lorsque l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) a déclaré qu'il n'y avait rien de dû au gouvernement, et que toute l'affaire avait été réglée ; et a-t-il répété cette accusation dans le but de lancer un trait à un gouvernement conservateur, comme cela sera prouvé dans cette Chambre, en réponse à une question qui figure actuellement aux procès-verbaux ? J'ignore pourquoi mon honorable ami m'a rappelé au règlement pour avoir fait allusion aux procès-verbaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Personne ne vous a rappelé au règlement.

M. CLANCY : J'ai compris que c'était là ce que vous aviez fait. La transaction tout entière était inexcusable. Le fil d'engerbage fut vendu dans des circonstances qu'il est bien facile d'expliquer. Il est prouvé que

Connor d'un côté, Coll Frères, de l'autre, et la Compagnie Hobbs ont trempé dans cette affaire, qu'ils sont venus au ministère de la Justice et ont réglé entre eux que l'un ferait les soumisssions et que l'autre accepterait le fil d'engerbage à son propre prix. Quelle a été la conduite du gouvernement dans cette affaire ? Elle est inexcusable, parce qu'il est du devoir du gouvernement——

M. SUTHERLAND : Quelle preuve l'honorable député a-t-il pour établir une transaction aussi honteuse que celle-là ?

M. CLANCY : Si l'honorable député (M. Sutherland) veut bien aller au ministère, il y trouvera la preuve et il pourra la lire.

M. SUTHERLAND : L'honorable député a déclaré que ces hommes, qui sont des marchands bien connus et respectables de ce pays, s'étaient rendus coupables d'un acte tout à fait malhonnête. Voilà la prétention de l'honorable député, et je lui demande s'il peut fournir une preuve à l'appui de ses paroles.

M. CLANCY : Ce ne sont pas les marchands que j'accuse, mais bien le parti de l'honorable député et ses chefs.

M. SUTHERLAND : L'honorable député s'est attaqué à toutes ces personnes en général.

M. CLANCY : Je n'ai pas parlé d'un gouvernement malhonnête. J'ai dit que cette transaction de la part du gouvernement était un acte honteux et qu'à la fin, c'était les cultivateurs qui étaient obligés de supporter ce nouveau fardeau.

M. SUTHERLAND : L'honorable député est incapable de produire une preuve à l'appui de ce qu'il vient de dire.

M. CLANCY : Si l'honorable député veut bien se rendre au ministère, il trouvera là la preuve demandée. Cette preuve a été soumise au comité des comptes publics.

M. SUTHERLAND : Aucune preuve de cette nature n'a été faite devant le comité des comptes publics. Une preuve y a été faite, mais il n'y est pas question des fraudes dont parle l'honorable député.

M. CLANCY : Je crois que l'honorable député a perdu la mémoire, et qu'il ne s'est pas occupé attentivement de la question. J'ignore s'il a été présent tout le temps, cependant, il s'agit là d'une question qu'il est facile de régler, et je profiterai d'une autre circonstance pour établir l'exactitude de la déclaration que j'ai faite cette après-midi.

Toute récrimination serait oiseuse ici et je m'en abstiendrai. Cette transaction trahit soit un manque d'aptitude commerciale, soit une intention inavouable chez ses auteurs : voilà ce que la preuve établit, et dans l'un ou l'autre cas, ce sont nos cultivateurs qui en sont les victimes. Rien n'obligeait le gouvernement à vendre son fil d'engerbage ; et il lui eût été virtuellement facile de l'écouler sur le marché à son propre prix et de protéger par là les cultivateurs. M. Stewart atteste que c'est la crainte de la baisse plutôt que de la hausse des prix qui a porté le gouvernement à vendre son fil d'engerbage. Que ces messieurs ouvrent les tableaux du commerce et de la navigation et ils constateront que le fil d'engerbage de provenance des Etats-Unis a été évalué à son inscription en douane à $5.81 les 100 livres ; de sorte qu'il est parfaitement évident que cette transaction est injustifiable et que les cultivateurs canadiens en sont les principales victimes. Que le gouvernement apporte toutes les excuses qu'il voudra, il n'en reste pas moins acquis que les cultivateurs ont payé le fil l'engerbage de 12 à 15 cents la livre et que le gouvernement l'a vendu aux monopoleurs à 4 cents et demi la livre en moyenne.

M. DAVIS : Au dire du député d'Halton (M. Henderson), l'abolition du droit sur le fil d'engerbage aurait fait hausser le prix payé par les cultivteurs ; et en cela il diffère d'avis avec le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), car au dire de ce dernier, les cultivateurs du Nord-Ouest auraient déboursé en pure perte $400,000, en raison du droit imposé sur cet article. Je laisse à ces messieurs le soin de concilier ces affirmations contradictoires. Que la concurrence puisse faire hausser le prix d'un article quelconque, voilà ce que je ne saurais comprendre. L'honorable député (M. Henderson) affirme que l'abolition de l'impôt du fil a forcé toutes les fabriques au Canada à fermer leurs portes, et tout d'une haleine, il affrme que le prix du fil d'engerbage est plus élevé aux Etats-Unis qu'il ne l'est au pays. En pareilles circonstances, qu'il m'explique donc comment il se fait que les fabricants canadiens aient formé les portes de leurs manufactures, lorsqu'il leur eût été si facile à son dire, de les tenir en exploitation, en exportant leurs produits aux Etats-Unis où le prix de cet article est plus élevé.

Le député de Bothwell (M. Clancy) nous dit que, du fait qu'un ou deux marchands au Canada ont une petite quantité de fil d'engerbage, le prix de cet article a subi une hausse par tout le continent. Il ajoute que le gouvernement a vendu son fil 4 cents et demi la livre ; or, l'article du journal en question établit que ceux qui l'ont obtenu à ce prix l'ont vendu un prix légitime aux marchands de détail ; je ne vois donc pas comment il peut prétendre que la vente de ce fil effectuée par le gouvernement ait influé sur le prix payé par les cultivateurs. Si l'honorable député (M. Henderson) possède la moindre notion des affaires, il doit savoir que le relèvement du prix de la matière première provoque la hausse du prix du fil d'engerbage. Le prix du fil d'engerbage comme celui du blé et de tout autre article, subit la hausse ou la baisse, et la baisse dans le prix de la matière première, provoque aussi la baisse dans celui du fil d'engerbage.

M. GILMOUR : Certains députés auraient pu apporter un peu plus de calme dans la discussion de cette question.

Une VOIX : Du côté ministériel.

M. GILMOUR : Je ne suis pas prêt à admettre cela. On a blâmé le gouvernement et à bon droit, à mon avis, d'avoir permis à quelques individus de monopoliser ce fil d'engerbage. D'abord, le gouvernement a aboli le droit dont cet article était frappé et il en est résulté que quelques fabriques ont dû fermer leurs portes. En second lieu, de bonne heure, cette année, le gouvernement a vendu toute la production de deux années passées et l'a laissé accaparer par une coterie de monopoleurs qui en ont disposé à leur gré. Le gouvernement a également commis une erreur en vendant trop tôt la production de cette année. Mieux vaudrait la garder jusqu'à l'époque des récoltes. J'ajoute que la hausse subie par le prix de la matière première n'a nullement influé sur les prix élevés que les cultivateurs ont dû payer, l'année dernière, pour leur fil d'engerbage.

La motion est rejetée.

RENVOI DE JAMES DEVLIN.

M. HUGHES : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'appelle l'attention du premier ministre sur le rapport du ministère de la Justice, portant que James Devlin, ancien mécanicien du pénitencier de Kingston, a été trouvé coupable de faux et de malversation, et je désire savoir si le ministre se propose d'intenter des poursuites contre cet individu.

Le PREMIER MINISTRE : Il m'est impossible de donner une réponse à l'honorable député pour le moment. Je prends note, toutefois, de la demande de l'honorable député et je lui donnerai une réponse ces jours-ci.

AMENDEMENT DE LA LOI ELECTORALE.

M. INGRAM : J'appelle l'attention du premier ministre sur une requête présentée par la conférence méthodiste de la province de la Nouvelle-Ecosse, et par le clergé d'Ottawa, de Toronto et d'autres villes, touchant une législation projetée relativement à la loi électorale. Le premier ministre consentirait-il à ce que le bill, qui figure actuellement parmi les ordres d'intérêt public, devienne mesure du gouvernement, de façon à ce qu'elle puisse être délibérée, cette session-ci ? Si le premier ministre n'est pas prêt à répondre, j'attendrai volontiers jusqu'à demain, afin qu'il puisse se consulter avec ses collègues.

Le PREMIER MINISTRE : De quel bill s'agit-il ?

M. INGRAM : Du bill (n° 142) amendant la loi électorale, bill dont je suis l'auteur.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est la nature de ce bill ?

M. INGRAM : Le bill en question tend à réprimer certains actes entachés de corruption, commis par des personnes qui prennent part aux élections, et l'amendement proposé tournerait, si je ne me trompe, à l'avantage des deux partis. Cela obvierait à la nécessité de soumettre au comité des privilèges et élections toutes les affaires de cette nature sur lesquelles il lui faut délibérer aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE : C'est la première fois qu'on appelle mon attention sur ce bill, mais je serai en mesure de donner à bref délai une réponse à l'honorable député (M. Ingram).

RENVOI DU GARDIEN DE PHARE QUICK.

M. COWAN (Essex-sud) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M, l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur un article paru dans les colonnes du "World" de Windsor, en date du 27 juin, article auquel le député de Simcoe-est (M. Bennett) a déjà fait allusion.

Une lettre d'un correspondant d'Amherstburg rappelle un incident de la vie de M. James Quick, qui a été gardien du phare à Pelée. Sa bravoure était bien connue et sa destitution est l'un des crimes dont s'est rendu coupable le gouvernement grit actuel. M. Cowan devrait rougir de honte de récompenser ainsi un homme avec de pareils états de services.

M. Cowan aura à répondre de cette injustice, il aura à rendre compte de cette injustice à trois classes de personnes: d'abord, aux amis de M. Quick, et aux libéraux qui méprisent de pareilles vilenies, puis à ceux qui aspirent à cette position et ont été deçus dans leurs espérances.

La lettre en question a paru sur la première page du journal de cette date, et en voici un extrait :

Le 5 de décembre dernier, une furieuse tempête sévissait sur le lac Erié. Le vent allait à une vitesse de 80 milles à l'heure et le thermomètre était descendu à zéro. L'heure était critique pour les marins. Sur les récifs de l'île Pelée, un gros vaisseau était échoué, le pavillon en berne, et courait le risque de se briser contre les rochers. Les bateaux de sauvetage lancés à la mer avaient chaviré et le vaisseau était couvert de glace.

M. James Quick, alors gardien du phare à l'île Pelée, demanda de l'aide par téléphone et un remorqueur quitta Amherstsburg à 3 heures du matin. En arrivant à Pelée, il fut impossible au remorqueur de s'approcher de plus de 2,000 pieds du vaisseau en détresse, en raison de la glace, de l'eau basse et du vent terrible qui soufflait.

On fit appel à la station de sauvetage; mais le bateau n'ayant pas été lancé depuis deux ans, était impropre à la mer, et, en outre, le capitaine était absent. On fit alors appel à M. James Quick, qui bravant courageusement la tempête, partit dans son bateau chargé de provisions, de vêtements et des articles nécessaires à l'équipage, et vint au secours d'une centaine de personnes en péril. Le remorqueur demeura près du vaisseau et réussit plus tard à le renflouer.

M. Quick a été renvoyé du service du gouvernement et on lui donne pour raison, me dit-on, qu'il s'est

absenté de sa station, dans cette circonstance. On l'a renvoyé sans avertissement et sans enquête.

Je n'aurais pas appelé votre attention sur cet article, M. l'Orateur, ni saisi la Chambre de cette question, si les choses en étaient restées là. Un vaisseau s'échoue sur le lac Erié, à proximité de la station de M. Quick, et parce que, au milieu d'une furieuse tempête, lorsque le thermomètre était descendu à zéro, et que le vent atteignait une vitesse de 80 milles à l'heure, le gardien du phare se serait absenté trois heures de son poste pour aller accomplir une mission de charité, moi, à titre de représentant du comté, j'aurais demandé au gouvernement de le démettre de sa charge ; voilà la conclusion qui découle de l'article de ce journal. Toutefois, je le répète, je n'aurais ni appelé votre attention sur cette question, ni saisi la Chambre de l'affaire, si l'accusation portée contre moi dans un journal de cette localité n'avait été reproduite par d'autres journaux qui lui ont donné les proportions d'une affaire grave, au point que je vois cet article reproduit dans un journal sérieux, qui fait les observations que voici :

M. James Quick, le gardien du phare à l'île Pelée, a été renvoyé par le gouvernement fédéral, parce qu'il se serait absenté de son poste pour aller accomplir une œuvre de charité en venant au secours d'un équipage naufragé : un gros vaisseau s'était échoué dans le voisinage de la station, pendant une forte tempête de décembre. Pour avoir porté secours à un bâtiment pêcheur de la Nouvelle-Ecosse en pareilles circonstances, le capitaine Frack Carroll, de la goélette *Polar Wave*, de Gloucester, a reçu en témoignage de reconnaissance, une montre d'or. Ce n'est guère encourageant pour les fonctionnaires du gouvernement canadien qui voudraient jouer le rôle du bon Samaritain. Mais aussi faut-il dire que M. Quick est conservateur et par conséquent n'agréait pas à M. Cowan.

M. BERGERON : Ecoutez ! écoutez !

M. COWAN : J'apprendrai à l'honorable député (M. Bergeron) ce qu'il ignore, sans doute, que je suis loin d'être hostile à M. Quick. Pendant nombre d'années, j'ai été l'avocat de sa famille. Bien que M. Quick fût conservateur et qu'il eût pris part aux dernières élections contre moi, allant jusqu'à m'appliquer des épithètes avilissantes à Pelée, comme il l'a avoué lui-même, je n'ai jamais demandé sa démission ; au contraire, quand j'appris qu'il était dans l'embarras, je me suis rendu au ministère de la Marine et des Pêcheries, et par considération pour sa femme et sa famille, j'ai demandé au ministre de ne pas le démettre. J'appris qu'il avait été démis sur la recommandation de M. Stupart, directeur du service météérologique à Toronto. Ayant su que M. Stupart se trouvait en ville, je suis allé le voir et nous nous rendîmes de compagnie chez le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Voici ce que j'appris alors : Cet employé n'a jamais transmis au ministère de rapports sur le service météorologique ; il a fait la sourde oreille aux demandes réitérées du ministère, qui lui a adressé plus de vingt lettres, au cours de cinq années, lui demandant des explications au sujet de sa négligence ; ces vingt lettres sont demeurées sans réponse ; on lui a fait une retenue de salaire à dater du 1er avril, et on lui a notifié l'avis qu'il ne serait pas payé, tant qu'il n'aurait pas transmis ces rapports ; il ne s'est pas exécuté davantage. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a refusé tout net de garder au service du ministère un homme qui s'était permis de laisser sans réponse une vingtaine de lettres qui lui avaient été adressées par le ministère, au cours de cinq ans. Je le répète, je n'ai jamais demandé sa démission, bien que j'eusse reçu mainte lettre me priant de le faire démettre de sa charge, en raison de son immixtion dans les luttes politiques. J'ai demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries de le maintenir à son poste. Je nie donc catégoriquement qu'il ait été démis de sa charge, parce qu'il s'est absenté deux ou trois heures de son poste pour aller accomplir une mission de charité. J'ajouterai que j'ai constaté, après l'enquête la plus minutieuse, que sa prétendue absence, dans la circonstance en question, n'a jamais existé que dans l'imagination du correspondant et que jamais pareil incident ne s'est produit.

M. CLANCY : J'avais l'intention de signaler cette affaire à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries, avant la prorogation. M. Quick se plaint de ce qu'il a été démis sans forme de procès et sans enquête. Tout l'exposé de faits présenté par l'honorable député (M. Cowan), et la négligence de M. Quick, pendant cinq ans, à transmettre ses rapports météorologiques au ministre, et le rapport de l'inspecteur demandant, pour la première fois, je suppose, la démission de M. Quick ; tout cela, dis-je, prouve que sa démission était décidée d'avance. Si l'honorable député n'a pas recommandé la démission de M. Quick, je me permettrai de lui dire que s'il n'a pas pu réussir à sauver la femme et les enfants de ce ce malheureux, cela ne fait guère l'éloge de son influence auprès du ministre. On me dit que M. Quick était employé depuis longtemps et qu'il était à peu près invalide.

M. COWAN : C'est un homme parfaitement valide et l'un des meilleurs navigateurs du lac Erié ; il est âgé d'à peu près 35 ans.

M. CLANCY : L'honorable député réussit bien mieux à établir les aptitudes de son client pour le travail qu'à lui obtenir de l'emploi. Si l'honorable député se piquait de sincérité, il aurait pu dire au ministre ce qu'il sait parfaitement : que, sur 20 gardiens de phare, il n'y en a pas un seul qui transmette ces rapports météorologiques, parce que le bureau météorologique a refusé de les rémunérer ; et l'honorable député le sait bien, ce n'est pas là une base légitime d'accusation contre un gardien de phare quelconque dans la province de l'Ontario. Il

ignore si leurs instructions les obligent à transmettre ces rapports au bureau météorologique à Toronto. Le ministre de la Marine et des Pêcheries doit savoir à quoi s'en tenir sur ce point. Au demeurant, M. Quick se plaint de ce qu'il a été démis sous le prétexte allégué par le député d'Essex-sud, et sans raison valable, sauf le désir de certains individus d'obtenir cette charge. L'honorable député s'est rendu auprès du ministre de la Marine et des Pêcheries, pour l'implorer de ne pas démettre M. Quick ; mais le ministre a tenu bon et M. Quick a été destitué sous ce pitoyable prétexte. Jamais on ne l'a accusé de négligence dans l'accomplissement des devoirs de sa charge. Je reviendrai plus tard sur cette affaire, et je suis bien aise que la question soit venue sur le tapis, de façon à mettre le ministre en train de fournir les renseignements que je lui demanderai plus tard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis bien aise de pouvoir donner aujourd'hui même à l'honorable député tous les renseignements qu'il peut désirer au sujet de la démission de ce gardien de phare. Il n'y a pas l'ombre de politique dans toute cette affaire et personne n'a demandé cette place. Le député d'Essex-sud (M. Cowan) ne m'a jamais proposé de faire cette destitution. Après que les fonctionnaires du ministère m'eussent informé que ce gardien de phare refusait absolument d'obéir aux ordres et après avoir examiné l'affaire, j'avertis l'honorable député qu'il y avait un gardien de phare qu'il m'était impossible de maintenir davantage à son poste, en raison de désobéissance formelle aux ordres. Mon honorable ami me demanda son nom et je lui dis qu'il s'agissait de M. Quick. L'honorable député me dit qu'il lui ferait peine de voir démettre M. Quick, qu'il regardait comme un bon employé, et il me pria avec instance de ne pas le destituer. Je lui répondis qu'en présence des rapports officiels, il m'était impossible de garder cet homme au service du ministère. L'honorable député redoubla d'instances, mais je tins ferme. Voici le rapport du sous-ministre :

M. James Quick était gardien de phare et chargé des observations météorologiques à l'île Pelée, et il a été démis en raison de négligence dans l'accomplissement des devoirs de sa charge.

Depuis 1892, M. Quick a habituellement eu de l'arriéré dans ses rapports et bien qu'on lui eût souvent notifié l'avis de se mettre en règle, il n'a tenu nullement compte de ces avis, et n'a pas même daigné répondre aux lettres ni donner d'explications.

Depuis 1893 il lui a été notifié au moins vingt fois d'avoir à transmettre ses rapports, et plusieurs fois son traitement trimestriel a été retenu, sans que cela eût l'effet de le rendre plus attentif ; et le surintendant du service météorologique a plusieurs fois demandé de le remplacer à bref délai, en raison de l'importance des observations sur les vents à l'île Pelée ; et le ministère a tenté tous les efforts possibles pour le maintenir à son poste, avant d'en venir à la mesure extrême de le congédier du service.

Aujourd'hui, le surintendant du service météorologique nous transmet un rapport où il dit avoir donné instruction à M. Weber d'installer le nouveau gardien du phare et de se rendre compte également de l'état de la station ; or, celui ci déclare, dans le compte-rendu de son inspection, qu'il a trouvé la station dans un état de malpropreté complète et que les instruments sur la plate-forme se trouvaient mal assujettis et en mauvais ordre. Le pluviomètre était tout rouillé et les thermomètres couverts de fils d'araignée. Le sémaphore était pourri et il faudra le remplacer de suite ; il n'y avait pas de drisses : un des galhaubans s'était détaché, le tambour et le cône étaient pourris.

M. Quick, l'ex-gardien du phare, a dû devenir très négligent ces deux années passées, car en 1897, l'inspecteur avait déclaré dans son rapport que tout se trouvait dans un ordre parfait, et que c'était l'une des plus belles stations de la région des lacs.

En présence de ces rapports, il m'était impossible de maintenir plus longtemps cet homme à son poste. La politique est tout à fait étrangère à sa destitution, et l'article de journal dont l'honorable député a donné lecture est dénué de fondement. Je vois que les journaux de Montréal affirment que c'est une destitution politique ; or, c'est tout le contraire, puisque c'est contre l'avis du député d'Essex-sud (M. Cowan) qu'elle s'est faite.

M. BENNETT : Il est agréable de voir avec quel zèle le ministre sévit contre ceux qui négligent leurs devoirs, tandis qu'il maintient à leur poste des gardiens de phare qui déploient beaucoup d'activité. Il se trouve au service du ministère un gardien de phare qui a donné asile dans son phare, au cours de l'hiver, à trois ou quatre individus qui se livraient à la pêche au mépris de la loi, et qui ont été mis à l'amende par l'inspecteur des pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De qui s'agit-il ?

M. BENNETT : Le ministre n'a pas dû oublier le fait. Je lui ai adressé une interpellation à ce sujet, au début de la session, et il m'a fait réponse qu'il n'avait nullement l'intention de démettre cet employé. Baxter est le nom de cet employé et le phare est à Gin Rock. Bien qu'il soit constaté qu'il a dû payer $50 d'amende pour avoir donné asile à des individus coupables de contravention à la loi des pêcheries, le ministre le maintient à son poste ; et le public trouve fort comique que le ministre maintienne à son poste un pareil individu, qui donne asile aux gens qui se livrent à une pêche illicite, tandis qu'il punit si sévèrement ceux qui se rendent coupables de quelque légère infraction à la loi.

JUGES POUR LE DISTRICT DE MONTREAL.

M. J. A. C. MADORE (Hochelaga) : Il est une question que je désire signaler à l'attention de la Chambre, et son importance m'autorise à le faire en ce moment. La législature de Québec, à la dernière session, a adopté une loi créant trois nouveaux juges pour le district de Montréal, et comme je ne vois dans le budget aucun crédit relatif à leur traitement, j'estime de mon devoir, à titre de

représentant du barreau de Montréal, de saisir la Chambre de cette affaire, de peur qu'on ne l'oublie. Qu'il y ait encombrement dans la besogne judiciaire, voilà un fait dont conviennent tous ceux qui sont au fait de la situation dans le district de Montréal. Que cet encombrement soit dû à ce qu'il n'y a pas assez de juges demeurant dans le district de Montréal, voilà un autre fait également incontestable. La besogne judiciaire dans le district de Montréal est de moitié plus élevée que celle de toute la province de Québec. J'ai sous les yeux une statistique empruntée de la "Gazette Officielle" de Québec, pour l'année finissant le 31 décembre dernier, et qui vient à l'appui de ce que j'avance.

Pendant l'année finissant le 31 décembre 1898, il a été émis par la cour Supérieure de la province de Québec 8,254 brefs, dont 4,925 émanent de la cour Supérieure de Montréal Dans toute la province de Québec, il a été rapporté en cour 7,283 brefs, tandis que, dans le district de Montréal, il en a été rapporté 3,918. Il y a eu 3,276 jugements rendus par défaut, dont 2,000 ont été rendus dans le district de Montréal. Il a été porté 2,109 causes en cour Supérieure, dans toute la province de Québec, et sur ce nombre 1,257 ont été portées en cour Supérieure dans le district de Montréal.

Cette statistique prouve qu'au delà de la moitié des affaires judiciaires de la province se font dans le district de Montréal. En outre, il existe dans la province une cour de revision, à laquelle président trois juges de la cour Supérieure. Les juges du tribunal de revision ne tiennent leur cour qu'à Montréal et à Québec, et la province est divisée en deux sections dans ce but. Dans la section de Montréal, il a été inscrit en cour de revision 266 causes, qui ont dû être décidées par les juges de ce district, tandis qu'il n'en a été inscrit que 87 dans la section de Québec.

Voyons quel est le nombre de juges nommés pour toute la province de Québec et chargés d'expédier la besogne devant la cour Supérieure, et cela nous permettra de constater si le district de Montréal a sa juste part des juges ainsi nommés. Il y a trente-deux juges nommés pour toute la province de Québec. Sur ces trente-deux juges, il n'y en a que dix qui résident dans le district de Montréal, et sur ces dix, il y a un juge qui est chargé du district de Terrebonne.

Il est facile de voir que même si l'on donne trois nouveaux juges au district de Montréal, ce district n'aura pas sa juste proportion du nombre des juges nommés pour expédier la besogne judiciaire de la province de Québec, puisque, comme je l'ai établi, plus de la moitié des affaires judiciaires se font dans le district de Montréal.

Il est suggéré qu'au lieu d'augmenter le nombre des juges à Montréal et d'accroître par là les dépenses de l'administration de la justice, il serait possible de trouver quelque autre moyen de remédier à l'encombrement de la besogne judiciaire dans le district de Montréal. La province de Québec est divisée en districts judiciaires, et l'un des moyens proposés serait de réunir deux de ces districts et de transférer à Montréal l'un des juges de ces districts ainsi amalgamés. Je conviens volontiers qu'il y a dans la province quelques districts judiciaires, où les juges ont assez de loisirs, la besogne judiciaire étant fort peu considérable. Or, il nous est impossible de remédier à cet état de choses, car le parlement fédéral n'a pas droit de modifier les frontières des districts judiciaires de la province. La législature provinciale seule a juridiction en pareille matière. Si le député de Montmorency, (M. Casgrain) était ici aujourdhui, il conviendrait qu'il est impossible pour le moment, de modifier les districts judiciaires de la province de Québec. Le député de Montmorency, à une certaine époque, a occupé la charge de procureur général de la province ; et lorsqu'il détenait cet important portefeuille, il entreprit de centraliser les affaires judiciaires de la province dans les grands centres. Il élabora une mesure qui reçut l'approbation de la magistrature et des membres du barreau de la province ; or, bien que cette mesure renfermât d'excellentes dispositions, il fut impossible au député de Montmorency de persuader à ses collègues de l'accepter, car ils savaient parfaitement, et l'honorable député a lui-même avoué qu'aucun cabinet dans la province de Québec ne serait asez fort pour faire adopter une loi rétablissant l'ancien système de centralisation et détruisant le système actuel de décentralisation. On pourrait sans doute prétendre que la décentralisation de l'administration de la justice pourrait produire quelques bons résultats. Mais, je le répète, c'est la province de Québec qui a juridiction en cette matière et le gouvernement provincial n'osera jamais présenter à la Chambre pareille mesure, car il sait que la province n'est pas mûre pour cette réforme. A preuve, je rappellerai ce qui s'est passé il y a quelques années, lorsque le gouvernement provincial, voyant l'encombrement des affaires devant les tribunaux à Montréal, voulut y remédier. Il proposa une mesure par laquelle le comté de Verchères était détaché du district de Montréal et transféré au district de Richelieu. La chose se fit sans bruit et passa presque inaperçue ; mais dès que l'affaire fut connu à Verchères, il s'éleva une clameur parmi le peuple et l'indignation publique fut telle qu'à la session suivante, force fut au gouvernement de présenter à la Chambre une autre mesure rendant le comté de Verchères au district de Montréal. Cela prouve que la masse de la population de la province de Québec refuse non seulement de revenir à l'ancien système de centralisation, mais même de laisser remanier les frontières des districts judiciaires. Il faut écarter la première proposition tendant à remédier à l'encombrement des affaires portées devant les

M. MADORE.

tribunaux dans le district de Montréal. Il nous est impossible d'attendre que la province de Québec soit mûre pour la modification nécessitée par son système judiciaire. Il faut remédier au mal sur le champ. Je ne sache pas d'autre remède que la nomination de nouveaux juges.

Une autre proposition tend à faire résider tous les juges de la province à Québec et à Montréal, et de ne les envoyer dans les districts ruraux que lorsqu'il en serait besoin. Lorsque le système de décentralisation judiciaire fut établi dans la province de Québec, l'on jugea nécessaire de faire demander un juge dans chaque district judiciaire, et cela, à bon droit, à mon avis. L'administration de la justice, à mon sens, serait en danger, si tous les juges demeuraient à Montréal et qu'il ne s'en trouvât dans les districts judiciaires ruraux qu'en cas de besoin spécial. Certains genres de procédure veulent de l'expédition, et certains droits seraient en danger, s'il n'y avait pas de juges sur les lieux. Dernièrement, le parlement a porté une loi obligeant chaque juge à demeurer dans son propre district judiciaire, ce qui prouve que la Chambre est d'avis que depuis l'établissement du système de décentralisation dans la province il n'y est rien survenu qui soit de nature à justifier la modification proposée. En outre, à mon avis, la proposition équivaut à un système de centralisation. Ce ne serait peut-être pas la centralisation de droit, mais de fait, cela reviendrait au rétablissement de l'ancien système. La chose serait impopulaire dans la province de Québec, et elle soulèverait autant dobjections que le rétablissement de l'ancien système. Une autre raison qui milite contre cette proposition est le chiffre élevé qu'atteindraient les frais de route des juges. Les juges de la province voyageraient tout le temps, et leurs frais de route atteindraient un chiffre supérieur à celui du traitement des trois nouveaux juges que nous demandons au gouvernement de nommer.

Une troisième proposition a été faite par ceux qui sont hostiles à la création de trois nouveaux juges. "Que les juges, disent-ils, résident dans leurs propres districts, mais qu'ils viennent en plus grand nombre à Montréal suivant les besoins du moment dans cette ville et suivant les loisirs que leur laisserait la besogne judiciaire dans leurs propres districts. Les mots "suivant les besoins du moment," si l'on tient compte de l'encombrement des affaires judiciaires à Montréal, veulent dire : toute l'année. Cette proposition revient à la deuxième, car ces juges résideraient tous à Montréal et consacreraient tout leur temps à expédier les causes qui s'accumulent là, en attendant leur tour. Et les districts judiciaires seraient privés des juges, qui y résident actuellement. Donc, le seul moyen de venir au secours de la ville de Montréal dans les conjectures présentes, est celui que proposent les législateurs de la province : la nomination de trois nouveaux juges à Montréal.

Après tout, la dépense ne sera pas bien élevée, ni l'augmentation du nombre des juges bien forte. Le traitement de l'un de ces trois juges n'atteindrait pas un chiffre plus élevé que celui des frais de route des juges venant des districts ruraux à Montréal. Et quand bien même la dépense s'élèverait à $15,000, puisque c'est une dépense nécessaire, d'aveu général, l'on ne devrait pas hésiter à l'inscrire au budget. Aujourd'hui que le pays semble disposé à dépenser des millions pour l'amélioration du port de Montréal, afin de permettre à cette grande métropole du Canada de concurrencer avantageusement les grandes villes des Etats-Unis, $15,000 pèsent fort peu dans la balance, surtout quand il s'agit d'aider Montréal à protéger les grands intérêts commerciaux qui s'y concentrent. Puis, n'est-il pas également nécessaire de voter cette somme pour permettre au gouvernement de dispenser à Montréal cette bonne et prompte justice qui est l'une des conditions indispensables du progrès commercial ?

M. T. FORTIN (Laval) : Je n'ai que quelques mots à dire sur cette question. Voilà bientôt dix-huit ans que je pratique le droit à Montréal, et je suis en lieu de connaître la situation des affaire judiciaires de ce district. La situation qui règne à Montréal aujourd'hui est intolérable. Les causes s'amoncellent dans toutes les divisions de la cour Supérieure et dans la cour de Révision de telle façon que lorsqu'un bref est émis, il est impossible à l'avocat de donner une idée quelconque de l'époque à laquelle la cause sera plaidée. On a eu recours à différents expédients pour remédier à cet état de choses, et aucun n'a abouti. L'on avait cru qu'en étendant la juridiction de la cour de Révision, cela dégrèverait le rôle de la cour Supérieure. Dans une certaine mesure, cette réforme a diminué l'encombrement de la besogne devant la cour d'Appel, mais elle n'a nullement amélioré la situation devant la cour Supérieure. Au contraire, la liste de l'arriéré devant la cour de Révision est aussi considérable que celle de la cour Supérieure. L'on ne saurait se faire une idée des frais que cette situation impose aux plaideurs et des embarras qu'elle cause aux avocats et à tous ceux qui s'occupent de l'administration de la justice. C'est chose d'occurrence quotidienne de voir trente, cinquante ou soixante avocats encombrer le tribunal où les causes doivent se plaider. On y voit des milliers de témoins et de plaideurs qui y attendent leur tour. Quand les causes sont appelées, souvent il n'y a pas de juge pour les entendre, et force est aux intéressés d'attendre avec leurs témoins une journée, quelquefois une semaine et jusqu'à dix jours. Tout le monde sait que c'est une injustice de forcer des témoins, souvent des hommes d'affaires, des banquiers, des commerçants, des marchands de gros, dont le temps est fort précieux, à attendre de jour en jour et au bout de cinq ou six jours, d'apprendre

que la cause est renvoyée à la fin de la liste ou remise au prochain terme.

Je le répète il est impossible de se faire une idée des ennuis et des dépenses qu'entraîne un pareil état de choses, et tout le monde conviendra de l'impérieuse nécessité d'y remédier. On a suggéré différents moyens, ainsi que l'a fait observer le député d'Hochelaga (M. Madore) pour remédier à cet encombrement de la besogne judiciaire. A mon avis, il n'y a qu'un seul moyen d'améliorer la situation, et c'est la nomination de nouveaux juges. J'ajoute, toutefois, qu'il n'est nullement certain que la nomination de nouveaux juges produise tout le bien qu'on en attend. Il faut quelque chose de plus, au moins dans le district de Montréal, et c'est l'augmentation du traitement des juges. Dans le district de Montréal, les juges touchent actuellement le même traitement qu'ils recevaient il y a trente ans, et tout le monde sait que le coût de la vie, dans les grandes villes, s'est accru de beaucoup, pendant les vingt ou trente années dernières. Si l'on accordait aux juges une meilleure rémunération que celle qui leur est accordée aujourd'hui, il est possible qu'ils donneraient une plus forte somme de travail ; dans tous les cas, ce serait un encouragement à le faire. On nous a dit, et c'est chose bien connue, que certains avocats ont accepté des places de juge au prix de grands sacrifices personnels. Il est notoire que d'éminents membres du barreau de Montréal, et j'ajouterai dans tous les grands centres de population, refusent d'accepter des places de juge, pour les émoluments actuellement attribués à cette charge. Il en résulte qu'il est impossible d'obtenir les services des avocats d'élite et qu'il faut nommer à ces charges des avocats de mérite secondaire, bien que ce soit d'excellents avocats. Bref, le parlement a le devoir de remédier de quelque façon à cet état de choses dans le district de Montréal. La prospérité règne au pays, et les recettes budgétaires accusent un fort excédent. Je vois, à l'ordre du jour, que le gouvernement a inscrit au budget un fort crédit pour l'embellissement de la ville d'Ottawa, la Washington du Nord ; qu'il accorde une somme de $15,000 ou même de $20,000, pour remédier à l'encombrement des affaires judiciaires à Montréal, et ce sera de l'argent bien placé, et si l'on tient compte de la fin à atteindre, ce sera même une économie.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : Je viens corroborer ce que viennent de dire et le député d'Hochelaga (M. Madore) et le député de Laval (M. Fortin). Je parle en connaissance de cause, puisque j'appartiens au barreau dans le district de Montréal. Au cours de la dernière année judiciaire, j'ai quelquefois vu jusqu'à 100 et 200 témoins dans la chambre n° 23 du palais de justice à Montréal, témoins qui avaient été cités à comparaître et qui avaient attendu là, de jour en jour, de semaine en semaine, afin de rendre témoignage dans les causes pour lesquelles ils avaient été cités.

Comme le député d'Hochelaga (M. Madore) vient de nous le dire, le député de Montmorency (M. Casgrain), qui est absent de la Chambre en ce moment, avait saisi la législature de Québec, il y a quelques années, alors qu'il était procureur général, d'un projet de réforme judiciaire. Cette importante mesure, que l'ex-procureur général avait parfaitement élaborée, tendait à modifier le système maintenant en vigueur dans la province de Québec, et à substituer à la décentralisation actuelle, le concentrallisation des juges dans les districts de Montréal et de Québec. J'ai moi-même entendu le député de Montmorency déclarer que s'il avait tenté de faire adopter cette mesure par la législature de Québec en troisième délibération, le cabinet, dont il faisait partie, aurait été renversé, par suite de l'opposition des députés ruraux à la réforme proposée.

Comme l'ont fait observer le député de Laval (M. Fortin) et le député de d'Hochelaga (M. Madore), il est notoire que dans le district de Montréal, la seule modification qui puisse obvier aux embarras de la situation actuelle, est la nomination de trois nouveaux juges.

Le barreau de Montréal, dont le député d'Hochelaga (M. Madore) est bâtonnier, a adopté, il y a quelques années, résolutions sur résolutions. Enfin, la législature de Québec, à la dernière session, nous vient en aide, en votant une loi favorisant la nomination de trois nouveaux juges. Il est vrai que la loi n'est pas encore entrée en vigueur, nous ignorons pour quels motifs, mais j'ai la conviction que si le cabinet fédéral se montrait disposé à nommer de nouveaux juges, la proclamation serait bientôt publiée. A tout événement, c'est le seul moyen de remédier à l'état de choses actuel. Je tiens d'un personnage non moins distingué que sir Melbourne Tait, l'aide-juge en chef de Québec, que pendant le dernier terme de la cour Supérieure dans le district de Montréal, il a dû ajourner les séances du tribunal afin de se mettre, ainsi que ses collègues, en lieu d'étudier les anciens délibérés qui étaient pendants depuis des mois devant les tribunaux. Les juges à Montréal sont littéralement accablés d'ouvrage, et c'est un fait bien connu de tous les membres du barreau. Sir Melbourne Tait a dit à quelques membres du barreau en ma présence qu'il faisait tous les jours la besogne de trois ou quatre hommes, travaillant du premier au dernier jour du mois sans prendre de repos ; et cependant, ajoutait-il, en souriant : "Notre travail est moins bien rétribué que celui de certains caissiers de banque." Il ne s'agit pas, pour le moment, du traitement des juges, dont les fonctions, à mon avis, sont assez bien rétribuées, mais du nombre de nos magistrats. Dans le district de Montréal, l'encombrement des affaires judiciaires est tel

qu'il est d'urgence que le gouvernement fédéral mette les juges en lieu de délibérer sur les causes qui ont été plaidées au tribunal. Ainsi que vient de le faire observer le député de Laval, le gouvernement fédéral, tant libéral que conservateur, a dépensé des millions de dollars dans l'intérêt du commerce. Eh bien ! il est temps de faire quelque chose en faveur du barreau et de la magistrature du district de Montréal. C'est le plus vaste district judiciaire du pays, et force nous est d'y faire venir constamment les juges des districts ruraux pour aider à leurs collègues des tribunaux de Montréal. Dans certains districts ruraux, l'on se plaint de ce système et l'on tient à y garder les juges préposés à l'administration de la justice dans ces districts. Il est vrai que dans ces districts ruraux, les juges ne président point au tribunal tous les jours de cour ; mais il y a certaines questions qui se règlent en chambre et qui nécessitent la présence du juge tous les jours. En terminant, je répète donc que la proposition du député d'Hochelaga et du député de Laval est légitime, et que le gouvernement devrait nous donner trois nouveaux juges.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, ce n'est pas la première fois que cette question est débattue dans cette Chambre. A différentes reprises déjà, au cours des sessions précédentes, notre attention a été appelée sur ce sujet. J'ai déjà eu l'occasion de signaler, au cours de débats précédents, la situation anormale qui nous est faite, à ce sujet, par la loi de l'Amérique Britannique du Nord. D'après la teneur de cette loi, l'organisation des tribunaux est attribuée aux législatures provinciales. D'autre part, la nomination des juges a été attribuée au parlement et au gouvernement fédéral. Les législatures provinciales peuvent donc organiser les tribunaux et par là, elles n'assument aucune responsabilité, puisque c'est au gouvernement et au parlement du Canada qu'incombe le devoir de rémunérer les juges dont les législatures ordonnent la nomination. Voilà la situation qui nous est faite, et si peu satisfaisante qu'elle soit, force nous est bien de l'accepter. Puisqu'il nous incombe de rémunérer les juges, il serait plus agréable pour nous s'il était laissé à notre discrétion de décider s'il est nécessaire de nommer ces juges dans une localité quelconque. La chose n'est point laissée à notre discrétion et force nous est d'en passer par les résolutions adoptées par les législatures provinciales. Voilà donc la situation qui nous est faite, et j'ai souvent exprimé l'avis que le parlement n'a que fort peu d'initiative à exercer relativement à ces nominations, du moment qu'elles ont été ordonnées par la législature. Voilà l'attitude que j'ai adoptée jadis et que j'entends tenir encore aujourd'hui. Toutefois, toute indiscutable qu'elle soit, cette attitude a souvent été combattue par les députés de la gauche, et quelques-uns ont prétendu qu'en pareille matière, il reste au parlement une certaine latitude et que même dans le cas où la législature nous impose le devoir de nommer de nouveaux juges, de pourvoir à leur traitement, il nous est loisible de refuser de nous rendre à ses vœux, si nous le jugeons convenable. Plutôt que de revenir sur ce débat, je préfère en ce moment établir ma thèse sur le fond de la question soulevée par quelques députés. Il est hors de doute que le district judiciaire de Montréal n'est pas organisé sur un pied convenable et que la besogne judiciaire, eu égard à l'insuffisance du nombre de juges pour l'administration de la justice, est dans un état déplorable. Mainte et mainte fois, les plus hautes autorités ont appelé l'attention de la législature de Québec sur cette question. Aujourd'hui, c'est le bâtonnier du district de Montréal, et d'éminents avocats appartenant au barreau de Montréal, qui viennent témoigner de cet état de choses et leur opinion concorde avec l'avis exprimé jadis par le juge en chef et par plusieurs autres juges des tribunaux de Montréal. Souvent on a appelé l'attention de la législature sur cet état de choses, et à la dernière session, elle a statué sur la nomination de trois nouveaux juges pour le district de Montréal.

On a dit, au cours des sessions précédentes, que la besogne judiciaire est inégalement distribuée et que, tandis que le district de Montréal n'a pas assez de juges pour administrer la justice, nombre de juges des districts ruraux ont trop de loisirs dans l'exercice de leur charge. On voudrait que la loi fût modifiée de façon à obliger tous les juges de la province de Québec à résider dans le district de Montréal, de même que dans l'Ontario, tous les juges de la cour Supérieure sont forcés de demeurer à Toronto. On prétend que si tous les juges de la province de Québec qui, d'après la loi, sont tenus de résider dans certains districts répandus par toute l'étendue de la province, étaient obligés de demeurer à Montréal, cela remédierait au mal. Il s'élève ici une double objection. D'abord, comme l'a fait observer le député d'Hochelaga (M. Madore), jusqu'ici la législature de Québec s'est refusée à modifier l'organisation judiciaire actuelle relativement à la résidence des juges dans certains districts. La législature est parfaitement indépendante à cet égard et il nous est impossible de la forcer à modifier ce système. Ce n'est pas, du reste, par simple caprice qu'elle refuse de s'écarter du système en vogue dans la province, car son refus s'appuie sur d'excellentes raisons. Il serait impossible à la province de Québec d'adopter dans toute son intégrité le système établi dans l'Ontario. Il y a quelques années, à l'époque où il était procureur général de la province de Québec, le député du comté de Montmorency (M. Casgrain), ayant saisi la législature d'un bill modifiant ce système, échoua complètement et la session dernière il nous a franchement avoué que le cabinet dont il faisait partie

aurait été renversé, s'il eût essayé de faire adopter cette mesure par la législature. Force lui fut donc de retirer son bill, en présence de l'opposition qui s'éleva de toutes les parties de la province. Dans ce pays libre, où nous jouissons d'institutions représentatives, le parti le plus sage pour tout gouvernement est d'essayer d'obtempérer à l'opinion publique. L'opinion publique peut se tromper parfois, et dans ce cas, il ne nous reste qu'à essayer d'éclairer l'opinion, quitte à lui obéir en attendant. Le gouvernement dont faisait partie M. Casgrain, à titre de procureur général, dût se soumettre à la volonté du peuple et fut forcé de retirer cette mesure. Il y a d'excellentes et valables raisons à apporter à l'appui de l'opinion publique de la province de Québec à cet égard. D'après le système en vogue dans l'Ontario, tous les juges de la cour Supérieure sont tenus de résider à Toronto, et il nous serait impossible d'obliger des juges de la cour Supérieure de Québec, de résider soit dans la ville de Montréal, soit dans celle de Québec quand bien même nous y créérions des juges de cour de Comté à l'instar de ceux de l'Ontario. Aucun gouvernement ne saurait proposer l'établissement de ce système dans la province de Québec, avec quelque espoir de le voir adopter par le parlement ou approuver par le peuple de cette province. Si nous adoptions à Québec le système de l'Ontario, il faudrait organiser dans cette province une catégorie de tribunaux qui n'existent pas actuellement. Il faudrait des juges de cour de comté, résidant dans les districts ruraux et des juges de la cour Supérieure résidant à Montréal et à Québec. D'après le système établi à Québec, les juges de la cour Supérieure remplissent tous les devoirs qui sont attribués dans l'Ontario aux juges de la cour Supérieure et aux juges des cours de comté. Il faudrait remanier entièrement le système de Québec, pour le rendre semblable à celui de l'Ontario, et je doute fort qu'il résultât quelque avantage de ce remaniement, au point de vue de l'économie.

Il a souvent été affirmé dans cette Chambre que l'administration de la justice dans la province de Québec, toute proportion gardée, coûte plus cher que dans la province de l'Ontario. Ces deux provinces jouissent d'un système différent ; mais j'affirme sans hésitation que le système de Québec n'est pas plus dispendieux que celui de l'Ontario. ,

M. BERGERON : Il est moins coûteux.

Le PREMIER MINISTRE : Effectivement, le système de Québec est moins coûteux que celui de l'Ontario. D'après le budget du ministère de la Justice, budget dont les prévisions n'ont pas varié ces vingt années passées, il nous faut pourvoir aux traitements que voici dans la province de l'Ontario : le juge en chef du tribunal d'appel reçoit $6,000, et quatre des juges puinés, $5,000 chacun : le juge en chef de la cour du Banc de la Reine, $6,000 et deux juges, $5,000 chacun ; le juge en chef de la cour des Plaids communs, $6,000 et deux juges $5,000 chacun ; le chancelier de l'Ontario, $6,000 et trois juges $5,000 chacun. Puis, il nous faut pourvoir au traitement de quarante-trois juges des cours de Comté, dont les émoluments varient de $2,000 à $2,600, et au traitement de vingt-trois juges puinés, dont les émoluments varient de $2,000 à $2,400. Bref, si je ne me trompe, il nous faut pourvoir au traitement de quatre-vingt trois juges dans la province de l'Ontario.

Dans la province de Québec, le gouvernement pourvoit aux traitements que voici : le juge en chef de la Cour du Banc de la Reine touche $6,000 d'émoluments et cinq juges puinés, $5,000 chacun ; le juge en chef de la Cour Supérieure, $6,000 ; le plus ancien juge puiné à Montréal, $6,000 ; quatorze juges reçoivent $6,000 chacun ; quatorze juges $4,000 chacun, deux juges $3,500 chacun et trois juges de la Cour de Circuit à Montréal, $3,000 respectivement. Bref, il faut pourvoir au traitement de quarante-un juges dans la province de Québec, et à celui de quatre-vingt trois juges, si je ne me trompe, dans la province de l'Ontario. Cet écart entre le nombre des juges ne tient point à la disparité entre les populations de ces deux provinces ; mais à la différence de leur organisation judiciaire. Dans la province de Québec, les juges de la Cour Supérieure remplissent des devoirs qui incombent aux juges des cours de comté dans l'Ontario. Dans la province de l'Ontario, les juges de la Cour Supérieure n'ont juridiction que sur une certaine catégorie de causes, tandis que dans la province de Québec, les juges de la Cour Supérieure ont juridiction sur toutes les causes qui sont portées devant les tribunaux. Dans la province de l'Ontario, la dépense effectuée pour les traitements des juges s'élève, en bloc, à $290,000, outre $15,000, à titre d'indemnité pour frais de route. Dans la province de Québec, le chiffre des dépenses du même chef dépasse à peine $200,000——

M. BERGERON : $201,000

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Outre $16,000 pour frais de route. En fait de traitements, la dépense de l'Ontario l'emporte donc de $90,000 sur celle de Québec. Le système de l'Ontario, prétend-on, outre le mérite de l'économie, a l'avantage d'être supérieur à notre système, proposition que je ne saurais admettre. A mon avis, le système de Québec, tout en étant aussi bon que l'autre, convient mieux à nos habitudes et à nos besoins, et il est plus économique que celui de l'Ontario. Voilà les considérations générales qui s'appliquent à la question débattue.

A sa dernière session, la législature de Québec a voté une loi statuant sur la nomination de trois nouveaux juges dans le district de Montréal. Cette loi n'est pas en-

core venue en vigueur. C'est par voie de proclamation qu'elle doit entrer en vigueur. Avant l'ouverture du parlement, j'écrivis au procureur général Archambault, lui demandant de venir me rencontrer ainsi que le ministre de la Justice, afin de discuter la question. Il nous avoua franchement que les citoyens et le barreau de Montréal demandaient ces nouveaux juges et que refuser d'acquiscer à leur demande, reviendrait à un déni de justice. Je lui fis observer que bien que certains juges dans le district de Montréal eussent un surcroît de besogne, quelques juges, dans d'autres parties de la province, avaient beaucoup de loisirs. Tout en convenant franchement du fait, il appuya fortement sur l'impuissance où se trouvait la législature de remédier à cet état de choses, en raison de la situation géographique de la province. Il nous cita l'exemple du district de Gaspé, où il y a un juge qui est tenu, de par la loi, de résider dans ce district, et il est impossible de concevoir qu'il en soit autrement, car ce district est presque une province par lui-même. Ce n'est pas que la population y soit bien forte ; elle est, au contraire, peu nombreuse, mais disséminée sur une vaste étendue de territoire. Ce n'est pas, non plus, que les procès y soient fréquents ; au contraire, la besogne des tribuanux est peu considérable ; mais tout de même la population a des besoins auxquels le parlement est tenu de pourvoir. Bien que le juge du district de Gaspé ait moins de besogne qu'un juge demeurant à Montréal ou à Québec, toutefois il est impossible de remédier à cette situation.

M. BERGERON : Ce juge a un traitement moins élevé que celui de ses collègues.

Le PREMIER MINISTRE : C'est vrai ; mais cela ne milite point contre la difficulté de la situation. J'ai donc donné à entendre au procureur général de la province que le gouvernement mettrait la question à l'étude et en ferait l'objet de toutes ses préoccupations. Je suis bien aise que ce débat ait donné occasion aux députés d'exprimer ainsi leur avis. Cela aidera le gouvernement à prendre une décision sur la question. Pour mon propre compte, j'ai déjà exprimé mon avis. Il n'y a pas lieu d'exercer notre discrétion en pareille matière ; il nous faut non seulement nous rendre aux vœux des citoyens de Montréal, mais il s'agit encore de rendre justice à cette grande ville. Le parlement et le peuple canadien sont assez riches et assez justes pour faire cela. Je voudrais toutefois convaincre la Chambre que de puissantes raisons militent en faveur d'une proposition formulée par le bâtonnier et les autres députés demeurant à Montréal, le député d'Hochelaga (M. Madore), le député de Laval (M. Fortin) et le député de Gaspé (M. Lemieux.)

M. BERGERON : Il reste peu de choses à ajouter aux paroles du premier ministre et des honorables députés de la droite, sauf ceci : que le premier ministre aurait pu disposer les choses de façon à charger le député d'Hochelaga (M. Madore), de présenter la question à la Chambre, ce qui l'aurait aidé auprès de ses collègues, les ministres, à obtenir un crédit pour le traitement des trois juges. Il est hors de doute, ainsi qu'on l'a affirmé, qu'il y a encombrement dans la besogne des tribunaux de Montréal. C'est un inconvénient pour les plaideurs, pour les témoins et pour les avocats. Ce n'est pas la première fois que cette question est agitée au sein de la Chambre. Il semble convenu que le mal existe, et il s'agit pour nous d'étudier les moyens de remédier à cet état de choses. Il est vrai, ainsi que l'ont affirmé les honorables députés de la droite, que la législature de Québec, qui est chargée de l'administration de la justice, a rendu une loi créant trois nouvelles places de juges pour le district de Montréal ; et bien que le premier ministre affirme qu'il n'y a pas lieu d'exercer notre discrétion en pareille matière, je ne saurais me ranger à son avis à ce sujet. La législature locale peut adopter autant de lois qu'elle voudra, créant de nouvelles places de juges ; et tant qu'il sera de notre devoir de payer ces juges, il nous sera loisible de décider si oui ou non nous devons nous rendre à cette demande. Le premier ministre a déjà constaté la chose, car je n'ai pas le moindre doute qu'il a discuté cette question avec ses collègues, et qu'ils ont été d'avis différents à ce sujet, ce qui ne me surprend nullement.

On prétend que le district de Montréal souffre. Or, pour l'édification des députés qui auront à voter le crédit affecté aux traitements de ces trois juges, je tiens à dire où en sont les choses à Montréal. Le premier ministre affirme que certains juges dans la province de Québec ont trop de loisirs. Je ne veux d'autre preuve que le rapport déposé sur le bureau il y a quelques jours, à la demande du député de Jacques-Cartier (M. Monk) le 26 de juin, et je vais donner lecture de ce rapport, afin d'établir s'il est possible de venir au secours du district de Montréal en nommant trois juges. Rien n'empêche la législature de Québec, à sa prochaine session, d'adopter une loi demandant la nomination de deux ou trois autres juges ; mais pour ma part, je suis d'avis que ce n'est pas là le remède au mal.

Je vois par ce rapport que quelques juges demeurant dans les districts ruraux et qui ont des loisirs chez eux, sont libres de venir en aide au juge en chef à Montréal, qui les invite à y tenir la cour, quand il le juge nécessaire. Ce sont des juges de la cour Supérieure, dont voici les noms : le juge de Lorimier, du district judiciaire de Joliette, qui a siégé à Montréal du 1er de janvier 1898, jusqu'au 1er de mars 1899, soit 84 jours : le juge Lynch, du district judiciaire de Bedford, qui a servi 29 jours dans le district judiciaire de Montréal. Le juge Tellier, de Saint-Hyacinthe, a servi 263 jours

dans le district judiciaire de Montral, pendant 14 mois. Le juge Caron, de Québec, a donné 33 jours de son temps au district de Montral. Il semble qu'il n'y a pas assez de besogne dans la ville de Québec pour que les juges y soient occupés tout le temps. Le juge Cimon, du district judiciaire de Kamouraska, a siégé six jours à Montréal ; le juge Ouimet, du district de Richelieu, y a siégé 64 jours ; le juge Bourgeois, des Trois-Rivières, a siégé 10 jours dans le district judiciaire de Montréal ; le juge Lavergne, y est aussi venu siéger, bien qu'il ait un district fort étendu sous sa juridiction. Quand bien même le gouvernement de Québec acquiescerait à la proposition du député l'Hochelaga, proposition appuyée par le premier ministre, il faudrait bien laisser un juge au district de Pontiac, district très étendu et où il y a une forte besogne. Cela n'a pas empêché le juge Lavergne de donner neuf jours de son temps au district de Montréal. Le juge Lemieux, de Sherbrooke, a donné 43 jours de son temps au district de Montréal, le juge Bélanger, de Beauharnois, a passé trois jours à Montréal et le juge Pelletier a aussi siégé trois jours dans ce district. Le juge Charland, de Saint-Jean, a siégé 126 jours dans le district de Montréal ; le juge Choquette, a consacré 40 jours à ce même district et le juge White de Sherbrooke, y a siégé huit jours. Bref, ces 14 juges, au cours de 14 mois, ont servi 667 jours dans le district judiciaire de Montréal. Il serait impossible à trois juges d'accomplir tout ce travail : aussi, au point de vue de l'économie, la nomination de trois nouveaux juges ne serait pas un avantage, puisqu'il faudrait encore utiliser les services des autres juges.

Le PREMIER MINISTRE : Que l'honorable député n'oublie pas, bien que tous les juges qu'il mentionne aient consacré tout ce temps à la besogne du district judiciaire de Montréal, qu'il s'y trouve encore beaucoup d'arriéré.

M. BERGERON : La nomination de trois nouveaux juges n'empêcherait donc pas les autres juges d'aller siéger à Montréal ?

M. FORTIN : Il est tout probable que non.

M. BERGERON : Au cours du débat sur la loi en question à la législature de Québec, le procureur général a allégué à l'appui de sa mesure que cela obvierait aux frais de voyage des juges qui vont siéger à Montréal, car ils seraient remplacés par les nouveaux juges. Mais il est évident que si nous nommons les trois juges, les quatorze autres devront encore siéger à Montréal.

M. FORTIN : Très probablement.

M. BERGERON : Si nous votons le traitement de ces trois juges, je dois faire observer en passant qu'il y a dix ou quinze libéraux de Québec qui demandent à être élevés à la magistrature, et qu'en dépit de ces trois nouvelles nominations, il se peut faire que l'année prochaine, il soit encore exercé une pression, afin de faire créer de nouvelles places pour les autres aspirants. A moins donc de mettre fin de suite à cet état de choses, il est impossible de savoir où l'on s'arrêtera dans cette voie, et il arrivera que le district de Montréal manquera encore de juges, tandis qu'il y en aura trop pour le reste de la province.

Le député de Montmorency (M. Casgrain), à l'époque où il était procureur général de la province de Québec, saisit la législature locale d'un bill tendant à réformer le système judiciaire de la province ; mais jamais ce bill ne fut débattu, et cela pour des motifs bien connus. A l'époque où sir George Etienne Cartier, en 1852 ou 1854, je crois, établit ce système qui reçut l'appellation de système de décentralisation, les voies de communication dans la province étaient peu développées et l'on jugea préférable de nommer des juges dans les différents districts. Les moyens de transport, toutefois, se sont tellement améliorés depuis cette époque qu'un juge peut maintenant quitter le matin le district judiciaire de Montréal ou de Québec, et se rendre le même jour dans n'importe quel district rural de ces sections.

Pourquoi la législature de Québec n'a-t-elle pas voulu accepter le bill présenté par le député de Montmorency (M. Casgrain), dont je regrette l'absence en ce moment ? Les députés ruraux déclarèrent que s'ils appuyaient ce bill, ils perdraient leurs mandats, car, dans le chef-lieu de chaque comté, il y a un certain nombre d'avocats qui ont intérêt à ce que la besogne judiciaire se centralise dans ce chef-lieu. Ils ne veulent pas voir disparaître le palais de justice de ce chef-lieu.

M. BELCOURT : Le palais de justice ne disparaîtrait pas du chef-lieu. Le juge siégerait toujours là.

M. BERGERON : Ils tiennent à ce que le juge y soit continuellement. Ils ont des motions à présenter, et si les juges demeuraient tous à Montréal, les avocats seraient forcés d'attendre plusieurs jours et de ne faire qu'une motion, tandis que maintenant ils peuvent en présenter plusieurs, chose non sans importance pour eux. Je ne fais que donner les raisons qui au dire du député de Montmorency, ont empêché l'adoption du bill.

Le premier ministre dit qu'il faut suivre l'opinion publique. L'histoire du pays nous signale plusieurs circonstances où nos prédécesseurs ont créé l'opinion publique, et s'ils s'étaient simplement contentés de la suivre, au lieu de la diriger, je me demande où nous en serions aujourd'hui. L'un des meilleurs moyens de créer cette opinion publique est de mettre la question tellement à la portée du peuple, qu'il la puisse comprendre parfaitement. J'ai été bien aise d'apprendre, par la rumeur publique, que le premier ministre n'était pas disposé à

inscrire au budget un crédit pour le paiement de ces juges ; car, si l'on veut que le peuple donne instruction à ses députés locaux de modifier le système judiciaire actuel, le meilleur moyen d'y arriver serait de ne pas acquiescer à la demande que font aujourd'hui les honorables députés.

M. LEMIEUX : L'honorable député serait-il bien aise que le juge du district de Beauharnois fût transféré à Montréeal ?

M. BERGERON : Il ne s'agit point de cela. Pour mon compte, je n'ai d'autre mobile que l'intérêt public, et j'affirme qu'il est certains districts où il n'est point nécessaire de faire résider de juges. Ainsi, un seul juge suffirait aux besoins des districts de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean, et un seul, également, à ceux des districts de Richelieu et de Joliette.

M. BRUNEAU : Non pas.

M. BERGERON : Oui, le rapport en question est là qui le prouve. J'ai parcouru en vain le rapport du ministère de la Justice pour constater combien il y avait eu de causes portées devant les tribunaux de ces districts. Il va sans dire que ce n'est nullement au mobile de l'intérêt personnel que j'obéis en demandant cette réforme, puisque je n'ai pas à délier les cordons de ma bourse pour payer les juges, mais c'est bien le peuple qui les rétribue et c'est dans l'intrêt du peuple que je parle.

Le député d'Hochelaga s'est plaint et nous a fait deux ou trois propositions ; le premier ministre s'est également plaint et a proposé quelques réformes ; mais ni l'un ni l'autre n'a suggéré de réforme pratique, du genre de celle que je propose. Un seul juge suffirait pour deux districts où il y a peu de besogne.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. BERGERON : A la suspension de la séance, à six heures, j'en étais à cette partie des observations du premier ministre, corroborant cette proposition du député d'Hochelaga (M. Madore) : que les trois moyens proposés pour le remaniement de l'organisation judiciaire de la province de Québec ne sont pas praticables, puisque le peuple de la province s'y oppose. Et j'en étais venu à suggérer un moyen que l'honorable député (M. Madore) n'avait pas proposé : faire réunir par la législature locale certains districts judiciaires, et transférer au district judiciaire de Montréal les juges ainsi mis en disponibilité. Et je proposais d'amalgamer ainsi les districts de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean, et ceux de Richelieu et de Joliette.

Le député de Gaspé (M. Lemieux) m'a demandé si j'approuverais la fusion du district de Beauharnois avec celui de Montréal. Je n'ai pas la moindre objection à apporter sur le champ une réponse à mon honorable ami. Je suis d'avis qu'un juge de Montréal pourrait parfaitement administrer la justice à Beauharnois. Toutefois, ce district se trouve dans une situation toute particulière. C'est la partie sud-ouest de la province. Parmi les propositions que mon honorable ami pourrait faire au gouvernement provincial, lorsqu'il rencontrera le procureur général de Québec, serait celle-ci : enclaver dans le district judiciaire de Beauharnois les comtés de Soulanges et de Vaudreuil, qui sont aujourd'hui dans le district judiciaire de Montréal. De fait, ces comtés appartiennent au district en question. Le diocèse de Valleyfield, mon honorable ami se le rappelle, comprend cinq comtés, le territoire couvert par le district judiciaire de Beauharnois et par les comtés de Soulanges et de Vaudreuil, et à mon avis, c'est une excellente division. Si Soulanges et Vaudreuil étaient réunis au district judiciaire de Beauharnois, il y aurait bien moins de besogne pour les juges dans le district de Montréal.

Il faut, à mon avis, prendre tous les moyens compatibles avec la bonne administration de la justice, afin d'éviter d'accroître les dépenses de ce service. Le premier ministre affirme à bon droit que le coût de l'administration de la justice à Québec est bien inférieur à celui de ce service dans la province de l'Ontario. Approximativement, le coût de ce service dans la province de Québec est de $201,000, tandis qu'il est de $262,400 dans l'Ontario. Tant mieux. En pareille matière, il faut s'efforcer autant que possible de diminuer les dépenses.

Le député de Gaspé dit que nous avons tout fait pour encourager les grandes industries manufacturières au pays, et que chaque jour il se produit quelque nouvelle proposition tendant à l'encouragement de l'industrie agricole ; et il ajoute qu'il faut aussi encourager les professions libérales. Ce n'est pas sur ce terrain qu'il faut placer la discussion. A titre d'homme de profession, je prétends que nous n'avons besoin d'encouragement de personne ; les hommes de profession sont en lieu de protéger leurs propres intérêts. Il s'agit de savoir comment il nous sera possible d'obtenir le meilleur service possible avec la plus grande économie possible. Il faut se rappeler que cette demande de nouveaux juges ne vient ni de la classe agricole ni du peuple de la province, mais du gouvernement provincial. Je ne sache pas que cette demande ait d'autre but que de créer des places pour ceux qui veulent arriver à la magistrature. Que le premier ministre refuse d'acquiescer à la demande de la législature provinciale relativement à la nomination de nouveaux juges, mais qu'il confère de la chose avec le procureur général de la province et en arrive à une entente qui permette de nommer des juges à Montréal sans augmenter les dépenses du service, et l'objectif qu'il a en vue sera pleinement atteint.

Je le répète, il semblerait, d'après le discours du premier ministre, qu'il voudrait acquiescer à cette demande de la législature, mais qu'il rencontre de l'opposition dans le cabinet : et la question a été soulevée au sein de la Chambre, je ne dirai pas par suite d'une entente, mais afin de prouver aux ministres récalcitrants au sein du cabinet que la province de Québec veut la chose. La justice peut être parfaitement administrée à Québec avec le nombre actuel de juges, pourvu que la besogne leur soit convenablement distribuée.

M. BENNETT : Le premier ministre pourrait-il me dire combien il y a de comtés dans chaque division judiciaire de la province de Québec ?

Le PREMIER MINISTRE : Trois.

M. BERGERON : Oui, trois en moyenne.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas prolonger cette fort intéressante discussion sur le système judiciaire de la province de Québec, discussion d'où il a jailli beaucoup de lumière ; mais je tiens seulement à dire un mot en faveur de la loi de l'Amérique britannique du Nord, que le premier ministre trouve défectueuse en ce sens que, tandis que l'organisation des tribunaux et l'administration de la justice sont attribuées aux provinces, la nomination des juges et le paiement de leur traitement sont laissés au parlement. Sans doute, parmi les causes d'ennuis que le premier ministre éprouve comme ses prédécesseurs, dans l'exercice de la charge si élevée qu'il occupe, la question de la distribution des faveurs et des emplois publics joue un grand rôle, surtout lorsqu'il s'agit de nommer à ces hautes et importantes charges de juges. Il m'est avis que le premier ministre n'apprécie pas à sa juste valeur la protection que lui accorde la loi de l'Amérique Britannique du Nord.

Si l'organisation des tribunaux et la nomination des juges étaient du ressort de ce parlement, tout ce qu'un aspirant aurait à faire serait de préparer une requête et de la soumettre à l'honorable premier ministre, et de lui dire : Je veux être nommé juge, je crois que le temps est arrivé que vous fassiez quelque chose pour moi : tout ce que vous avez à faire, c'est de proposer un bill demandant la nomination d'un nouveau juge, puis vous me donnerez la place et vous me voterez un salaire. L'honorable en disant : Il n'est pas en notre pouvoir en disant : Il n'est pas en notre pouvoir de nommer de nouveaux juges, nous ne pouvons créer de vacances : il me ferait plaisir de prendre votre demande en considération, s'il existait une vacance, mais il n'y en a pas. Cela dépend de la législature provinciale, et tant que cette dernière n'aura pas créé une place, il nous est impossible de la remplir.

Je suis porté à croire que le même raisonnement s'appliquerait aux législatures provinciales, si ces dernières pouvaient nommer les titulaires de ces positions. La pression qui serait exercée à leur égard serait encore plus considérable. Jusqu'à présent, la responsabilité était divisée, et je crois que l'honorable premier ministre, a affaibli sa position en ne soutenant pas fermement que bien que l'organisation des tribunaux dépende des législatures provinciales, le gouvernement fédéral est tenu de fournir les appointements, et quels que soient ceux qui sont responsables de la nomination, il doit exercer une certaine discrétion sur la question de savoir si ces nominations sont absolument nécessaires dans les intérêts du pays.

M. INGRAM : Vu la discussion qui vient d'avoir lieu, je voudrais demander à l'honorable chef du gouvernement s'il a l'intention d'essayer de faire adopter à la présente session le bill concernant les juges, qui a été proposé par le Solliciteur général (M. Fitzpatrick), et s'il en est ainsi, ce bill est-il de la même nature que le bill soumis à la dernière session par le Solliciteur général concernant l'âge des juges ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, il n'est pas de même nature.

CONSERVATION DE LA SANTE SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois qu'il avait été convenu qu'un bill important concernant la santé publique devrait être pris en considération aujourd'hui. Cet arrangement a été modifié, et comme je suis informé que certains députés qui doivent prendre la parole sur cette question sont absents, et qu'ils seront ici demain, je voudrais savoir de l'honorable premier ministre, si cette question sera soumise à la Chambre demain.

Le PREMIER MINISTRE : Plusieurs députés m'ont manifesté le désir de prendre part à ce débat. Comme l'assistance n'est pas très nombreuse en ce moment, je n'ai pas l'intention de soumettre cette question aujourd'hui ni même demain, si l'assistance n'est pas plus nombreuse qu'aujourd'hui.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais poser une question qui ne figure pas sur l'ordre du jour, mais à laquelle le gouvernement ne devra pas avoir d'objection. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si M. Wade, C. R., est actuellement à l'emploi du gouvernement, et, dans l'affirmative, quel salaire reçoit-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : M. Wade est l'avocat de la Couronne à l'emploi du ministère de la Justice dans le district du Yukon. Je ne sais pas personnellement quels sont les conditions de son engagement, et, par conséquent, je ne puis répondre à la question sans consulter le ministre de la Justice.

Sir CHARLES TUPPER : Je remercie mon honorable ami de son obligeancee, et j'espère que demain, il sera assez bon de me fournir ce renseignement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement.

BUDGET SUPPLEMENTAIRE

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances —je crois que le temps est arrivé d'essayer de savoir à quoi nous en tenir à ce sujet—s'il se propose de soumettre bientôt à la Chambre les estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'hésite à indiquer un date déterminée de crainte de ne pouvoir m'acquitter de ma promesse. Nous en activons la préparation autant que possible, et elles seront déposées sur le bureau de la Chambre d'ici à quelques jours.

Sir CHARLES TUPPER : La session est maintenant bien avancée pour soumettre à la Chambre des estimations supplémentaires considérables, et nous tenons de bonne source qu'elles doivent contenir des montants élevés. S'il en est ainsi, mon honorable ami doit comprendre qu'il est nécessaire de les déposer sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis bien de l'avis de l'honorable chef de la gauche. Je ferais peut-être bien de dire en toute justice, que la maladie et l'absence de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) sont pour quelque chose dans ce retard, qui, autrement, ne se serait pas produit.

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

(En comité.)

Chemin de fer Intercolonial—
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean..... $445,000

M. MONTAGUE : J'ai cru comprendre d'après les paroles prononcées par l'honorable ministre, hier soir, que ces $100,000 avaient été payés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, c'est ce qui a eu lieu, la propriété a passé aux mains de la Couronne, et le transport a été exécuté.

M. MONTAGUE : Naturellement, si le montant a été payé il est inutile de le discuter, à moins que ce ne soit pour m'expliquer plus complètement à ce sujet que je ne l'ai fait hier soir. Je me permettrai de demander à l'honorable ministre s'il a pris connaissance de la preuve depuis que nous avons discuté cette question, hier soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je ne l'ai pas étudiée.

M. MONTAGUE : J'admets que si l'honorable ministre eût pris connaissance de la preuve, il n'aurait pas fait les déclarations qu'il a formulées hier soir. Relativement à cette acquisition, je n'ai que quelques remarques à faire, et je déclare immédiatement qu'il s'agit ici d'une question qui pourrait être discutée et étudiée beaucoup plus facilement devant le comité des comptes publics. C'est là le seul endroit où une enquête complète pourrait être faite, à ce sujet, et sans vouloir essayer de porter aucune accusation désagrable, je crois qu'il existe des faits dont le comité des comptes publics pourrait prendre connaissance ; et si à la prochaine session j'ai encore l'honneur de siéger dans cette Chambre, je devrai, avec le consentement du comité, demander d'assigner des témoins et d'ordonner la production de documents à ce sujet. Il ne serait pas régulier de faire cette demande cette année, parce que cette dépense ne se trouve pas dans le rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le montant n'a été payé que dans le mois de février. L'honorable député peut constater par le renvoi au rapport, que nous n'avons pas reçu de rapport de ces personnes avant de commencement de février. La transaction ne doit donc pas avoir été terminée avant le premier février. Cependant, je dois dire à l'honorable ministre que je n'ai pas d'objection à ce que la question soit soumise au comité des comptes publics lorsqu'il le jugera à propos, bien que cet item ne figure pas dans les comptes du présent exercice. Je suis même prêt à lui aider si cela est nécessaire.

M. MONTAGUE : Cela viendra en temps et lieu. Il s'agit ici de l'achat d'un morceau de terrain de trois personnes, MM. Pugsley, McLeod et Stockton. La propriété a été offerte à l'honorable ministre pour $100,000. Ce dernier a alors nommé trois personnes pour estimer la valeur de la propriété, convaincu qu'il était à cette époque que la propriété ne valait pas la somme indiquée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas là la raison. Ce n'est pas parce que je n'étais pas convaincu que la propriété valait $100,000, et que c'était là un prix raisonnable à offrir. Dans toute transaction de cette nature, le gouvernement est toujours certain d'être critiqué, que ce soit sans raison ou autrement, et c'est dans le but d'éviter cette critique et de bien faire comprendre que le gouvernement était bien décidé à régler cette affaire honnêtement, qu'il a résolu de nommer des estimateurs compétents. Nous leur avons demandé d'estimer la propriété et de nous faire un rapport sur lequel nous pourrions nous baser pour justifier l'achat que nous pourrions faire de cette propriété. C'est là la raison que j'ai donnée à l'honorable député hier soir.

M. MONTAGUE : Je ne crois pas que cette raison soit plus forte que la raison que j'ai

moi-même proposée ; s'il y a quelque chose elle est plus faible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette déclaration de l'honorable député n'était pas conforme aux faits.

M. MONTAGUE : Si l'honorable ministre n'avait pas craint la critique à ce sujet, il n'aurait pas pris la peine de nommer une commission chargée de s'enquérir de la valeur de cette propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, je m'en suis donné la peine.

M. MONTAGUE : Dans tous les cas, il a nommé cette commission. Les membres de cette dernière se sont réunis et ont pris la preuve d'une manière tout à fait irrégulière. Aucun témoignage n'a été donné sous serment. Je crois pouvoir dire sans crainte que la preuve faite n'est pas de nature à justifier la prétention de l'honorable député. Il ressort de la preuve faite devant la commission que la propriété était d'une grande valeur et la seule difficulté que j'éprouve relativement à la somme de $100,000, ou relativement à la vente de cette propriété par ces personnes, c'est que je me demande comment il se fait que trois citoyens de la ville de Saint-Jean offrent au gouvernement de lui vendre une propriété pour $100,000, lorsque tous leurs voisins appelés à rendre témoignage à ce sujet déclarent qu'elle vaut beaucoup plus que $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils voulaient la vendre.

M. MONTAGUE : Cela est vrai, et l'on me dit qu'ils sont encore très désireux de voir cette question adoptée sans opposition. J'ai même été averti qu'un certain personnage allait être ruiné si cette vente ne s'accomplissait pas, mais je puis difficilement comprendre comment un homme pourrait être ruiné par le fait que l'on empêche la vente d'une propriété pour la somme de $100,000 lorsque cette dernière est estimée à $140,000 ou $150,000, ou pour prendre le propre chiffre de ces personnes, $118,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a déclaré que quelqu'un lui avait parlé de la chose. Mais il n'a pas dit que quelqu'un avec qui je suis en relation lui avait parlé de la chose, ou que c'était à ma demande ou d'après mon ordre qu'on lui avait parlé de l'affaire.

M. MONTAGUE : Certainement que non. L'honorable ministre peut commettre des erreurs, mais il n'en commettra jamais une de cette nature. Nous avons constaté que cette commission avait entendu la preuve d'une manière très irrégulière, et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a fait preuve d'une grande ignorance hier soir. Ainsi il a dit : En effet, je crois que le gouvernement s'est fait représenter par un avocat, mais il ignorait si de leur côté les propriétaires de ce terrain étaient représentés par un avocat. J'ai découvert que ces derniers étaient représentés par un avocat du nom de M. Blair. Je ne connais pas personnellement ce monsieur, mais on me dit que c'est le fils de l'honorable ministre. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a un de ses fils qui est avocat ; c'est lui qui représentait les propriétaires de ce terrain lorsqu'il s'est agi d'en estimer la valeur, et l'honorable député ne s'occupe guère de ce que fait son fils comme avocat, car autrement il saurait que ce dernier fait d'assez bonnes affaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne savais pas que mon fils avait eu quelque chose à faire dans cette question.

M. MONTAGUE : J'accepte la déclaration de l'honorable ministre. On me dit aussi que l'avocat qui représentait le gouvernement, tout en n'étant pas directement intéressé dans l'affaire, était cependant très désireux de voir à ce que cette propriété fût achetée par le gouvernement, à ce que le contrat fût conclu, et à ce qu'au moins la somme de $100,000 fût payée. A part les deux faits que je viens d'indiquer, il y a aussi le fait que l'enquête a été conduite de la manière la plus irrégulière, et je crois que l'on avait nommé là une commission bien extraordinaire, afin de s'assurer de la valeur d'une propriété qui devait être achetée par le gouvernement du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député a fait allusion à une personne qui a agi comme avocat en cette affaire, et qui, d'après lui, aurait été intéressée ou concernée dans la vente de la propriété. Permettez-moi de dire immédiatement que l'avocat qui m'a représenté en cette affaire, était M. Hugh H. McLean, de Saint-Jean. Si ce monsieur possédait le moindre intérêt dans cette propriété, c'est la première fois que j'entends parler de la chose, et je doute de l'exactitude de cette assertion, parce que cet homme possède une réputation au-dessus de tout soupçon, et je suis persuadé qu'il n'aurait pas accepté la position s'il avait eu des intérêts dans la propriété.

M. MONTAGUE : Je ne connais pas cet homme, et je n'ai pas l'intention de formuler d'accusations directes contre lui.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est moi qui suis responsable de son engagement.

M. MONTAGUE : S'il en est ainsi, j'espère que l'honorable ministre prendra cette responsabilité lorsque le temps sera venu et que les faits seront connus. Cette propriété fut achetée par celui qui l'avait vendue au gouvernement en 1891. Elle fut vendue par ordre de la cour pour $25,000, ce qui représentait le capital d'une hypothèque dont elle

était grevée ainsi que les intérêts et les frais. Je trouve bien extraordinaire que des citoyens haut placés de Saint-Jean, ayant de l'argent à disposer, aient laissé vendre une propriété en 1889, à l'enchère publique, pour $25,000, et que ces mêmes personnes viennent en 1899 déclarer que la propriété vaut $130,000 ou $140.000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles ont dit $118,000.

M. MONTAGUE : Certaines personnes ont déclaré qu'elle valait $140.000.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut sans doute parler là des témoignages rendus par certains témoins.

M. MONTAGUE : Je veux parler des déclarations faites par certains témoins qui demeurent à Saint-Jean.

M. BERGERON : Ces témoignages ont-ils été donnés sous serment ?

M. MONTAGUE : Non, ils n'ont pas été donnés sous serment, et ces personnes ont cependant déclaré que la propriété valait $130,000, $140,000, $145,000, mais quand elle a été vendue à l'enchère elles l'ont laissé acheter pour $25,000.

M. BRITTON : N'y a-t-il pas eu des améliorations considérables depuis sur la propriété ?

M. MONTAGUE : J'étais sur le point de parler de cela. Il appert de la preuve que la propriété a été vendue pour $25,000, et achetée par six personnes. Plus tard, trois de ces dernières vendirent leurs parts à leurs autres associés, et lorsqu'il s'est agi de vendre la propriété au gouvernement il n'y avait plus que trois propriétaires. Si l'on doit en croire la preuve, ces derniers auraient dépensé $40,000 sur la propriété pour y faire des améliorations à part les $25,000 représentant le prix d'achat. Voilà ce qui a été déclaré par les propriétaires eux-mêmes, mais non sous serment ; aucun compte n'a été produit devant les estimateurs pour établir comment cette somme avait été dépensée. Je ne crois pas me tromper en disant $40,000, dans tous les cas l'erreur ne doit pas être considérable, d'un côté ou de l'autre. Il appert de la preuve qu'ils ont payé la propriété $25,000 et qu'ils ont dépensé sur cette dernière de $40,000 à $43,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Montague) prétend-il qu'il n'a pas été produit de comptes pour justifier cette dépense de $40,000 ?

M. MONTAGUE : J'ai dit qu'il n'y avait pas eu de compte produit. Il y a eu des détails fournis. On a dit par exemple : nous avons dépensé tel montant pour telle chose et tel montant pour telle autre ; mais on ne peut prétendre qu'une telle déclaration soit suffisante. Il n'existe pas de preuve que ce montant a été dépensé, à part la déclaration des propriétaires eux-mêmes, qui veulent vendre au gouvernement et qui désirent obtenir le prix le plus élevé possible. Maintenant, si nous devons en croire les témoignages de ces personnes : $25.000 ont été payés pour la propriété, elles ont dépensé sur cette dernière environ $40,000 ou $43,000 de sorte que nous pouvons dire que cette propriété coûte en tout à ces personnes au plus $67,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous oubliez de mentionner les intérêts et les taxes.

M. MONTAGUE : Mon honorable ami (M. Mulock) parle des "intérêts et des taxes" mais il est bien évident que si cette propriété est estimée à $100,000, ses revenus doivent être suffisants pour payer les intérêts et les taxes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSES : Est-ce que ce terrain a toujours rapporté un revenu ?

M. MONTAGUE : Non, mais cette remarque de l'honorable ministre n'est guère à son avantage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais rien de l'affaire.

M. MONTAGUE : C'est très bien dans ce cas. Voici les faits : Le ministres des Chemins de fer et Canaux prétend qu'il a conclu un marché des plus avantageux en achetant cette propriété pour $100,000—et il pourrait bien être obligé de payer $118,000—une propriété qui a été achetée, il y a dix ans, pour $25,000, et sur laquelle il aurait été dépensé d'après ses propriétaires une somme d'environ $42,000, de sorte que le véritable prix de vente de cette propriété qui a été payée $100,000 est $67,000.

Une VOIX : Et la valeur qu'elle a pu acquérir depuis.

M. MONTAGUE : J'entends quelqu'un qui dit "et la valeur qu'elle a pu acquérir depuis". Il n'y a pas un honorable membre de la droite que osera me dire que la valeur de la propriété, à Saint-Jean, a augmenté dans une telle proportion, depuis neuf ou dix ans.

M. MORIN : Sa valeur politique a augmenté.

M. MONTAGUE : Quelqu'un dit que "sa valeur politique a augmenté," mais ce n'est pas de cela que je veux parler pour le moment. Je me contente d'énumérer les faits tels qu'ils figurent dans la preuve ; et l'honorable ministre (M. Blair) n'a qu'à me corriger si je suis dans l'erreur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je préfère ne pas interrompre l'honorable député, quitte à lui répondre plus tard. Cependant, je ne veux pas que l'on puisse conclure de mon silence que j'accepte comme étant exactes les déclarations de l'honorable député.

M. MONTAGUE : Maintenant, quant à ce qui concerne le revenu de la propriété, cette dernière a été vendue grevée d'une hypothèque. Une fois achetée par ces personnes, autant que j'ai pu m'en assurer par la preuve, elle a été durant plusieurs années sans rapporter aucun revenu, et dans tous les cas, le revenu qu'elle a pu rapporter a été bien faible. Plus tard, je crois que ses propriétaires ont fini par conclure un arrangement avec le chemin de fer Atlantique du Canada, et la propriété à compter de cet arrangement leur a rapporté un revenu d'environ $5,400, mais cela n'a duré que quelques années.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les deux dernières années.

M. MONTAGUE : En effet, ce revenu n'a pas dépassé les deux années que vient de mentionner l'honorable ministre. Maintenant, on me dit—il est possible que je sois mal informé—que l'on ne considérait pas cette propriété comme pouvant garantir une obligation de $30,000.

M. BERGERON : Cette seule question devrait suffire pour justifier une enquête.

M. MONTAGUE : Certainement. On me dit, à tort ou à raison, que l'on n'a pas pu réaliser un emprunt plus considérable que $27,000 sur cette propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député voudrait-il me dire sur quelle autorité il se base pour avancer une pareille chose ?

M. MONTAGUE : Je ferai connaître ce détail quand le temps sera venu ; l'honorable ministre peut nier la chose si cela lui fait plaisir. On me dit que ce terrain n'a pas été considéré comme ayant une valeur suffisante pour garantir un prêt de $27,000. On me dit aussi que cette propriété est évaluée dans la ville de Saint-Jean à $35,000. Cela se trouve encore dans la preuve, mais il n'est pas facile de constater si cette évaluation a été établie en vertu d'un arrangement spécial conclu avec le conseil, ou non.

D'après la preuve, cette évaluation est de $35,000, bien que le témoin déclare qu'une réduction de $10,000 a été faite, et j'ignore si cette somme de $10,000 est toute la réduction qui a été le résultat de l'arrangement spécial conclu avec le conseil. Dans tous les cas, il reste une chose certaine : c'est que la propriété est évaluée dans la ville de Saint-Jean à $35,000.

Ce sont là à peu près tous les faits qui ressortent de l'enquête. L'honorable ministre (M. Blair) a signé le contrat, et je ne vois pas qu'il soit nécessaire pour ma part d'entrer dans plus de détails, quand bien même je posséderais des renseignements plus complets. Ce que je viens de dire suffit pour faire comprendre que l'honorable ministre a conclu là un mauvais marché, et je crois que ces faits seront suffisants pour me justifier de demander une enquête à ce sujet devant le comité des comptes publics en temps et lieu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire à mon honorable ami (M. Montague) que s'il a l'intention de demander une enquête à ce sujet devant le comité des comptes publics, je ferai tout en mon pouvoir pour lui faciliter la tâche. Je n'ai pas d'objection à ce que tous les témoins nécessaires soient entendus, et si la chose lui convient, je suis prêt à demander cette enquête immédiatement.

Quels que puissent être les renseignements de l'honorable député à cet égard je ne doute pas que je ne puisse démontrer que ses renseignements ne sont pas dignes de foi, que ses assertions ne peuvent être appuyées d'une preuve acceptable ; et je puis convaincre, sinon lui, le comité des comptes publics et ce parlement du fait que le gouvernement a fait là une bonne affaire, que cette affaire a été conduite d'une manière honnête et juste, et qu'elle est justifiable à tous les points de vue. La déclaration de l'honorable député ne m'alarme donc pas, et il peut se reposer en toute confiance dans la pensée que tant que je serai ici, il me trouvera toujours disposé à faciliter une investigation comme celle-là.

Je suis très heureux que l'honorable député ait saisi l'occasion de faire lecture des déposition reçues par les estimateurs, car je suis informé qu'il a omis de mentionner de l'enquête prise en cette occasion les principaux faits qu'elle a établis. J'admets, comme le déclare l'honorable député, que cette propriété a été vendue par exécution forcée, à la suite, je crois, d'une forclusion de la faculté d'éteindre une hypothèque, et qu'elle n'a rapporté que $25,000 à cette vente ; mais derrière ce fait, se trouvent ceux-ci, savoir : que cette propriété appartenait à une société du nom de Kirk et Daniel, de Saint-Jean, et que celle-ci représentait depuis plusieurs années dans ses livres que la dite propriété lui avait coûté et qu'elle valait $160,000. Indubitablement, il y avait dépréciation de valeur, surtout dans les propriétés de cette nature, à Saint-Jean. Je ne sais jusqu'à quel point il conviendrait d'attribuer cette dépréciation à la politique de nos honorables amis de la gauche, politique dont l'effet fatal s'est fait particulièrement sentir dans les provinces maritimes ; mais il est indubitable que durant l'existence de cette politique, la valeur de la propriété a baissé à Saint-Jean, et qu'à l'époque où cette vente a eu lieu, elle avait presque atteint le dernier degré de dépréciation.

M. McMULLEN : Quelle fut la date de cette vente ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette vente a eu lieu, il y dix ans.

Tous ceux qui connaissent les circonstances qui influent sur la valeur de la propriété ne supposeront pas qu'un immeuble doive

certainement produire l'équivalent de sa pleine valeur. Jusqu'à cette époque, la propriété en question était utilisée à titre de propriété d'usine et aux fins d'un quai public. Malheureusement, on ne pouvait, à cette époque, y avoir accès de la rue principale de la ville, au point de vue des affaires, et diverses autres circonstances tendaient à réduire quelque peu la valeur de cette propriété. Elle se vendit, cependant, $25,000, plus l'intérêt et les frais. Au lieu de trois, six personnes l'achetèrent. On me dit qu'à part les trois personnes mentionnées, il y en avait trois autres originairement intéressées dans l'achat. Après un certain laps de temps, quelques-unes d'entre elles désirèrent céder l'intérêt qu'elles avaient acquis dans la propriété. L'honorable député verra par les documents qu'il possède si, oui ou non, l'exposé que je fais en ce moment est exact. A l'époque où ces propriétaires voulaient diviser leurs intérêts, les trois autres les désintéressèrent, et ils furent obligés de le faire non en raison du prix auquel la propriété avait été acquise, c'est-à-dire $25,000, plus l'intérêt et les frais, mais en raison du prix de $50,000. Cela appert-il ?

M. MONTAGUE : Je ne vois aucune pièce quelconque se rapportant à cela. J'ignore où l'honorable député prend ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit que la chose appert. Je n'ai pas lu cette preuve, mais on me dit que ce fait appert. Tout de même, qu'on le constate ou non, on me déclare que tel est le fait.

M. MONTAGUE : En quelle année était-ce ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était avant que les propriétaires eussent fait aucune amélioration à l'emplacement.

A cette époque, le montant total des loyers perçus sur la raison de la propriété était seulement de $1,200. Les propriétaires firent certain arrangement avec la municipalité, et acquirent certains droits en vertu desquels il leur était permis d'établir une communication satisfaisante entre la rue principale et le quai. Ensuite, ils établirent un chemin public, construisirent un pont et posèrent des voies ferrées de manière à faire circuler les wagons de l'Intercolonial jusqu'à l'extrémité de ce quai. Par suite de la dépense qu'ils firent alors, dépense que l'honorable député a exactement dit être de $40,000 à $43,000 environ, certaines parties de la propriété qui n'avaient pu être louées auparavant, purent l'être, de sorte que ces améliorations eurent l'effet de porter le montant des loyers de $1,200 qu'il était à $5,400. Le résultat fut une augmentation énorme de la valeur de la propriété.

Eh bien ! $40,000 d'augmentation de valeur découlant de ces améliorations, et $50,000, prix estimé deux ou trois ans après que la propriété eut été originairement achetée, et avant que ces améliorations eussent été exécutées, forment $90,000.

Parmi les locataires, se trouvait la Compagnie de chemin de fer fédéral de l'Atlantique, laquelle possède un ou deux vapeurs naviguant entre Saint-Jean et Digby, et qui payait $2,400 par année un droit d'usage du quai, en vertu d'une certaine entente, où il était stipulé que si cette compagnie voyait ses affaires tourner comme elle l'espérait, elle paierait un loyer plus élevé dans un an ou deux.

Les divers loyers sont les suivants, savoir : La Compagnie du chemin de fer fédéral de l'Atlantique, qui a loué l'extrémité du pont et possède le droit d'usage de l'entrepôt relativement à ses affaires, bien que non exclusivement, $2,400 ; Gibbon et Cie, qui a loué le grand édifice de la partie supérieure du quai, et le côté ouest de celui-ci, $900 ; J. A. Likely, $240 ; quatre locataires de la rue principale, $303 en tout ; M. Brown, $36 ; M. Elliott, $45 ; neuf locataires d'un grand édifice contenant des logements, situé sur la rue du Long Quai, $318, formant en tout $4.242. La moyenne du quaiage des vaisseaux venant aborder à ce quai a été d'environ $1,200 par année. Le montant de ces droits a été moindre cette année. Lorsque le gouvernement a exproprié la propriété, celle-ci rapportait un revenu certain et assuré d'environ $5,400.

L'honorable député a paru insinuer que parce que cette compagnie n'a pas perçu ces loyers durant tout le temps qu'elle a possédé cette propriété, nous devons conclure de là que la valeur de celle-ci est moindre que le prix qu'elle l'a payée. Mais ce raisonnement est-il en quoi que ce soit raisonnable ou concluant ? Durant les deux dernières années qui précédèrent la cession de la propriété au gouvernement, cette propriété a rapporté annuellement $5,400 de loyer. Ne serait-ce pas là un fait probant ?

Mon honorable ami dit que la municipalité a estimé la propriété seulement à $35,000, et que cette estimation devrait être considérée comme se rapprochant plus de la valeur de cette propriété que la somme payée par le gouvernement ; mais il a en sa possession la preuve qui, si je suis bien informé de son contenu—car je ne l'ai pas lue, l'ayant remise à l'honorable député aussitôt après l'avoir reçue du sous-ministre—révèle ces faits, savoir : qu'au Nouveau-Brunswick, les compagnies de chemin de fer sont exemptes de taxe durant un certain nombre d'années, et que la dite compagnie, ayant établi sa voie ferrée pour la faire fonctionner en correspondance avec l'Intercolonial, jusqu'à l'extrémité de ce quai, sur sa propriété, était exempte de taxes relativement à la partie se rattachant au chemin de fer, laquelle constituait de beaucoup la plus grande part de la valeur de cette propriété, et était sujette à l'impôt seulement quant à la partie occupée par les locataires précédemment mentionnés.

M. MONTAGUE : Il y a réduction quant à cette partie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peu m'importe, s'il y a eu réduction. Il est possible que les propriétaires aient pu prétendre que $35,000 étaient une estimation excessive de cette partie de la propriété.

M. MONTAGUE : Ce n'est pas très clair, mais il semblerait que l'estimation ordinaire fût de $35,000, et que, vu l'arrangement spécial qui était intervenu entre ces messieurs et le conseil, il y aurait eu réduction de $10,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nul doute, ces messieurs tâchaient de faire réduire à un chiffre aussi bas que possible l'estimation faite en vue du prélèvement des taxes. Cette conduite n'est pas rare de la part des contribuables.

M. MONTAGUE : Vous verrez le fait constaté par M. Pugsly.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce fait demeure, savoir : que la ville de Saint-Jean n'ayant pas, d'après la loi, de pouvoir d'estimer la propriété de la compagnie relativement à toute partie se rattachant à un chemin de fer, c'est-à-dire, la partie où les voies étaient posées, n'avaient pas le droit de faire d'estimation au sujet de la partie concernant le quai, mais bien seulement quant à la partie occupée par les locataires que j'ai mentionnés.

Eh bien ! Voici donc une propriété qui avait coûté à ces messieurs un peu plus de $90,000 avant que le gouvernement en prît possession. En outre, la valeur de la propriété a beaucoup augmenté dans la ville de Saint-Jean depuis trois ou quatre ans, surtout la valeur de la propriété sise dans les environs des quais récemment construits par la municipalité. Cette propriété est située au cœur même de la ville, et nécessairement, lorsque l'utilité et l'importance du port de Saint-Jean furent parvenues à être reconnues, lorsque les vapeurs océaniques recherchèrent ce port et que les affaires s'y portèrent, la hausse de la valeur de cette propriété est devenue considérable. Il en a été de même de sa valeur éventuelle. On peut imaginer l'espoir d'augmentation de valeur relativement à cette propriété, quand bien même on ne résiderait pas là, qu'on ne reconnaîtrait pas sa situation, et en elle-même et par rapport aux autres quais bâtis par la ville. Ce quai se trouve à la tête même du port, sa situation est splendide, et il occupe l'endroit le plus favorable possible aux fins pour lesquelles le gouvernement l'a acquis. En outre, il est contigu au chemin de fer du gouvernement, et de notre gare générale, on pourrait y parvenir tout de suite au moyen d'une voie dont la construction coûterait peu de chose.

Cette propriété, que le comité le comprenne bien, contient dans l'ensemble plus de 7 acres de terrain. J'ai constaté que sa mesure exacte est de 7.08 acres, ce qui équivaut à 280,000 pieds carrés. Je voudrais savoir qui dira que dans une ville comme Saint-Jean, favorisée d'un port devenant marquant à titre de port favorable au commerce, et possédant les perspectives qui s'ouvrent devant elle, 50 cents le pied carré, soient un prix déraisonnable relativement à une propriété comme celle-là. A 50 cents le pied seulement, ces 280,000 pieds coûteraient $140,000. D'après ce que j'ai moi-même constaté là où nous avons eu occasion d'acheter des terrains le long de l'Intercolonial, ce prix serait très modéré. Je suis actuellement en négociations en vue d'acheter du terrain à Lévis, et malgré l'adoption de tous les moyens possibles pour l'obtenir au plus bas prix, il nous faudra payer 40 cents le pied, et quant à certaines parties sur lesquelles on a fait des améliorations, le prix est de 80 cents le pied. En estimant la propriété en question à sa plus basse valeur, c'est-à-dire, à 50 cents le pied, elle coûterait $140,000.

A quelque point de vue qu'on examine la propriété, on trouvera que le gouvernement a fait un très bon marché. Je ne dis pas à mon honorable ami, bien qu'il m'en ait prêté le propos, que ce soit un splendide achat, mais je déclare que nous avons acquis cette propriété à un prix modéré et raisonnable ; et je ne crois pas que l'honorable député trouve quelqu'un à Saint-Jean, possédant quelque idée de la valeur de la propriété, qui prétende que nous avons payé cette propriété plus cher que nous ne le devions.

Je désire seulement, pour l'édification de ce comité, citer les noms des personnes qui ont comparu devant les estimateurs pour déposer relativement à la valeur de la propriété. Tous ceux qui connaissent tant soit peu les principaux citoyens de Saint-Jean admettront que nous ne pouvions faire le choix de personnes devant plus vraisemblablement donner une opinion honnête, et à l'opinion desquelles nous devions plus nous fier. Il y a, d'abord, M. Pugsley lui-même, l'un des propriétaires. Vient ensuite M. W. B. McKenzie, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement.

M. MONTAGUE : M. McKenzie n'a pas fait d'estimation au sujet de la propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici les personnes dont on a obtenu le témoignage.

M. MONTAGUE : Si l'honorable ministre veut lire le témoignage de M. McKenzie, il ne considérera pas que la propriété ait tout à fait autant de valeur qu'il le dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai eu beaucoup de conversations avec M. McKenzie, et il était d'avis que la ville ne renferme pas d'emplacement aussi favorable que celui-ci. Tous ceux qui

connaissent la ville de Saint-Jean diront que si celle-ci devait contenir des commodités de tête de ligne, c'est cet endroit, avant tous les autres, qu'on devrait choisir pour les y établir.

Voici les autres personnes, savoir : M. Daniel Clark—ancien citoyen de grande respectabilité et du caractère le plus irréprochable, et qui constitue une autorité en fait d'estimation de la valeur des immeubles,—M. Samuel S. Mayes, M. Herbert Mayes, M. John Collins, M. Robert Lee, M. A. O. Crookshank, M. W. H. Thorne...

Ce dernier est un homme très respectable et un marchand important de la ville de Saint-Jean, non libéral, mais appartenant au parti conservateur, et je n'ai aucun doute que mon honorable ami en a entendu parler par le passé. Ce monsieur avait eu des rapports avec M. Geo. F. Baird, grand possesseur de propriété navale et d'autre nature. L'honorable député se rappellera s'il a mentionné un prix concerant la propriété ; mais, si je comprends bien, il l'a fait, et son estimation excédait celle que les arbitres ont faite.

Je continue mon énumération de noms : M. E. C. Jones, gérant de la banque de Montréal : M. J. E. Cowan, M. Jas. Knox, M. T. B. Robinson, M. Hurd Peters, M. H. D. Troop, M. W. W. Turnbull, M. James Kirk, M. A. Chapman Smith—lequel a été maire de la ville durant plusieurs années.—le docteur. W. Christie, M. Edward Sears—le maire actuel,—et le capitaine Taylor. Je ne sais si chacun de ces messieurs a déposé quant à la valeur, mais je crois que presque tous l'ont fait. Il est possible que M. McKenzie ait fait exception.

M. MONTAGUE : Quelques-uns parmi les autres n'ont pas, non plus, attesté cette valeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On constatera, je pense, qu'en général ils l'ont fait, car je ne vois pas pourquoi les estimateurs les auraient appelés, si ce n'est pour obtenir leur avis concernant la valeur de cette propriété.

L'honorable député a inféré qu'on s'était conduit d'un façon insultée en cette affaire et qu'on n'avait observé aucune des formalités ordinaires. Je ne vois pas comment il nous aurait été possible d'agir autrement. Cette preuve, il est vrai, n'a pas été faite sous serment ; mais je suppose qu'elle ne pouvait l'être qu'à la cour de l'Echiquier, dans le cas où, par suite du refus de l'une ou l'autre des parties d'exécuter l'arrangement, l'affaire aurait été portée là.

M. MONTAGUE : Je remarque que certaines prétentions se rattachant à cette affaire'ci ont été remises à la cour de l'Echiquier, c'est-à-dire les causes de personnes possédant des propriétés à cet endroit ou près de là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en connais pas. Il y a eu des propriétés expropriées tout à proximité, mais les estimateurs n'on pas encore fait rapport à cet égard. J'ignore si le montant que mentionnera leur rapport sera accepté, ou non. Si l'on veut l'accepter, je serais disposé, pour ma part, à me conformer à ce rapport.

M. MONTAGUE : Je puis fournir à l'honorable ministre le renseignement concernant ce point. Je remarque ici, à la page R—35, que la réclamation de Charles W. Drury a été renvoyée à la cour de l'Echiquier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La propriété de Charles W. Drury n'est pas une propriété que je sache exister à Saint-Jean.

M. MONTAGUE : Alors, il faut que l'auditeur général ait fait erreur. Je trouve cela sous le titre : " Chemin de fer Intercolonial, Saint-Jean ; agrandissement et nouveaux travaux ; jugement de la cour de l'Echiquier "

M. DOMVILLE : Cela forme partie de la propriété Harris que vous avez payée $200,000.

M. MONTAGUE : Et dont vous faites usage maintenant.

M. DOMVILLE : Elle n'est pas utile.

M. MONTAGUE : Cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux l'utilise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a été d'aucune utilité aux fins du chemin de fer. Elle est restée là inutile toutes ces années dernières, et elle n'a jamais valu——

M. MONTAGUE : L'honorable ministre n'y construit-il pas un élévateur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais pourquoi ? Non pas parce que c'est l'endroit qu'on aurait choisi, mais parce que nous possédons la propriété et que nous tâchons de la faire servir à quelque chose. La raison en est là et pas ailleurs. La propriété n'a pas été utilisée depuis le moment de son acquisition, et je n'ai jamais pu comprendre l'objet qu'avaient en vue les acheteurs en acquérant cette propriété dans le premier cas.

Une VOIX : Combien a-t-on obtenu pour cette propriété ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un peu plus de $200,000—je ne me rappelle pas exactement le montant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand a-t-elle été achetée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant 1891—je ne puis dire exactement en quelle année. M. Drury ne possède pas de propriété en cet endroit. Les seules personnes dont les propriétés aient

été expropriées sont la succession Hazen, Jos. A. Likely, F. E. Sayre, et les successions d'Edward Ironsides Simons et d'Edward Simons.

M. MONTAGUE : Alors, à quoi se rapporte cette entrée du rapport de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A une propriété située dans quelque autre partie de la ville.

M. MONTAGUE : Elle est faite sous le titre : "Saint-Jean, agrandissement et nouveaux travaux."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a pas de rapport avec cette affaire-ci.

M. DOMVILLE : Peut-être s'agit-il du tir à la carabine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit nullement de la propriété maintenant en discussion, ce qui est le point important.

M. MONTAGUE : Quelle autre propriété l'honorable ministre a-t-il eu à acheter là, à part la propriété dont il s'agit maintenant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques lopins de terre tout à proximité. Il nous a fallu acquérir quelques lopins de terre situés entre la protuelle, s'étendant de la gare de l'Intercolonial Nous changeons de place la voie ferrée actuelle s'étendant de la gare de l'Intercolonial au pont, et il nous a fallu acheter du terrain supplémentaire pour y faire passer cette voie de manière à nous procurer l'usage ininterrompue du quai tout entier.

M. MONTAGUE : D'après la preuve—je n'ai pas consulté le plan,—il y a une cale de chaque côté du quai, lesquelles cales sont appelées cale-est et cale-ouest. L'honorable ministre a-t-il eu à payer quelque chose en sus relativement à la cale-ouest ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons encore rien eu à payer. Lorsque nous sommes venus pour draguer la cale-ouest, nous avons constaté que comme le dragage devait être exécuté assez profondément pour procurer suffisamment d'eau aux vaisseaux, ce dragage aurait probablement l'effet d'affaiblir les fondements d'une partie de la propriété attenante. On prévoit que nous pourrons avoir à acquérir une partie de cette propriété ; et c'est ce à quoi il est pourvu, je crois, dans notre calcul, à titre de frais.

Je disais que les procédures que nous avons adoptées sont conformes à l'usage et à la coutume, et qu'elles ont été accompagnées de toutes les formalités et entourées de toute la protection ordinaires en pareil cas. Après tout, les estimateurs nommés sont tenus de se convaincre et de s'informer pleinement de la valeur de la propriété sujette à leur appréciation ; et il n'appartenait pas au département, après avoir choisi des hommes dont le jugement est de nature à inspirer confiance, de rechercher comment ceux-ci se convainquent, du moment qu'ils le font. Dans l'espèce, les estimateurs ont vu et ont appelé devant eux les membres que j'ai nommés. Ne se contentant pas de cela, ils ont fait en personne l'inspection de la propriété, comme ils le devaient naturellement. Ils en sont venus à leur décision après avoir fait cet examen soigneux et après avoir obtenu les renseignements et l'avis que ces citoyens possédaient sur la question. Or, je ne vois pas que le gouvernement ait pu faire autre chose qu'accepter cette décision rendue en exécution de l'objet pour lequel il avait nommé ces estimateurs.

M. MONTAGUE : Mais vous ne l'acceptez pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous l'acceptons à tous égards. Nous l'acceptons à titre d'assurance que la propriété valait le prix auquel on offrait de la vendre et qu'on se déclarait disposé à acheter.

M. MONTAGUE : Vous n'entendez pas payer cette propriété $118,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais trouvé qu'en ma qualité de membre du conseil et de chef du département, je serais justifiable de recommander le paiement d'une somme plus considérable que celle que les vendeurs nous ont déclaré être disposés à accepter.

M. MONTAGUE : Le sujet a-t-il été mis à l'étude ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONTAGUE : Il y a dans les documents des notes qui semblent indiquer que l'on a étudié la matière. Par exemple, je lis sur une des pièces : Est-ce que M. Schreiber consent à recommander le paiement d'une somme supplémentaire ?—ou quelque chose en ce sens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'exécutif n'a jamais étudié la matière à ce point de vue. Le juge, au cours de la présente session, est venu à Ottawa avec ces messieurs et désirait discuter la question. Mon honorable ami (M. Fielding) et moi avons eu une entrevue avec lui et l'avons informé que le ministère était tellement occupé qu'il était impossible de l'entendre ; mais nous lui avons dit que s'il voulait remettre la matière à plus tard, nous l'entendrions. Mais tant que l'affaire ne viendra pas devant le conseil, je ne me sens pas disposé à payer plus que la somme que ces messieurs se sont toujours déclarés prêts à accepter.

M. DOMVILLE : Je vois à son siège l'honorable député de Westmorland (M. Powell). Il n'a encore rien dit sur la matière. Il connaît très bien la ville de Saint-Jean, et, en outre, c'est un ami du juge McLeod, et je crois qu'il ne partage pas l'opinion de quelques membres de la gauche, qui disent que le juge McLeod, de la cour Suprême, essaierait de tirer de la caisse de l'Etat, plus d'argent que n'en vaut la propriété. Je crois que l'honorable député devrait nous dire son avis, en justice pour le Nouveau-Brunswick, et en justice pour son ami, le juge McLeod. Il a peut-être certains renseignements récents qu'il communiquera à la Chambre.

Je connais très bien cette propriété, je la connais certainement mieux que l'honorable député d'Haldimand (M. Montague), et j'ai certainement des notions plus complètes de la valeur de la propriété au Nouveau-Brunswick que mon honorable ami. Il ne semble pas généreux de s'en prendre à notre ville, qui fait du mieux qu'elle peut. Depuis plusieurs années, depuis le grand feu qui l'a dévastée, les temps sont très durs pour elle. Aujourd'hui, le gouvernement essaie d'en faire un port important. Depuis un an ou deux, nous avons réussi à induire les navires à s'arrêter là, et à y prendre leur chargement, ce qui a beaucoup contribué à la reprise des affaires et augmenté la valeur de la propriété.

Si quelques membres de cette Chambre se rendaient sur les lieux pour examiner cette propriété, ils en viendraient à la conclusion qu'il est absolument nécessaire, vu sa position, que le trafic de l'ouest et l'Intercolonial aboutissent là, et ils diraient qu'elle est à bon marché à un quart de million de dollars.

Mon honorable ami rit. Je ne sais ce que vaut la propriété dans sa ville, mais nous croyons que notre propriété est d'une assez grande valeur.

M. MONTAGUE : Je ris en pensant combien les propriétaires ont été fous d'offrir cette propriété pour $100,000.

M. DOMVILLE : J'ai vu dans ma vie, un grand nombre de fous, et j'ai vu des gens faire des actes insensés. Mon honorable ami pense, sans doute, qu'il était insensé pour ces messieurs d'offrir d'abord de vendre la propriété pour $100,000. Ils ne pouvaient pas faire autrement. Ils employaient beaucoup de mains à Saint-Jean. Ils avaient une propriété immense et précieuse, et après le feu, lorsque tout était paralysé, les gens ont employé leur argent pour reconstruire la ville, pour acheter des briques et du mortier, et l'argent devint si rare que les propriétés se vendirent presque pour rien. Ces messieurs étaient âgés, et je crois que l'un d'eux est mort depuis. Vous connaissez la prudence des banques. Ils crurent qu'il était nécessaire de faire quelque chose, et comme leur situation financière ne leur permettait pas de se tirer d'affaires, la propriété dut être mise aux enchères et vendue aux meilleurs termes possibles dans les circonstances.

La propriété était si vaste, si précieuse pour un grand industriel que, dans ces temps de crise, personne ne voulut l'acheter et que comme bien d'autres propriétés, elle se vendit pour une bagatelle. Les acheteurs se mirent à l'œuvre, et améliorèrent la propriété. Celle-ci était reliée au chemin de fer. Ils dépensèrent beaucoup d'argent, et ils faisaient d'excellentes affaires. Je sais qu'il était difficile d'obtenir là l'emplacement d'un quai. Deux ou trois compagnies de bateaux à vapeur était entrées en négociations avec eux, et il fut aisé de voir que la propriété était une de celles qui avaient le plus de valeur à Saint-Jean.

Dans ce temps-là, le gouvernement eût besoin de cette propriété pour l'amélioration du chemin de fer. On ne peut dire que ces messieurs ont acheté cette propriété pour la vendre au gouvernement. On pourra dire, si l'on veut, qu'ils espéraient la vendre à l'ancien gouvernement, car ils n'étaient pas des amis de l'administration actuelle. M. A. A. Stockton, le chef de l'opposition à la législature du Nouveau-Brunswick, et le juge McLeod étaient des amis de l'ancien gouvernement. Ils ne pouvaient rien espérer du parti libéral, car ils n'étaient pas nos amis. Je ne suppose pas non plus qu'ils aient jamais eu cette intention. Mais, en hommes d'affaires habiles ils virent qu'après les premières difficultés surmontées, lorsque les affaires reprendraient et que les temps deviendraient meilleurs, que cette propriété serait une des plus belles du Nouveau-Brunswick, ou, dans tous les cas, de la ville de Saint-Jean.

Si l'honorable député d'Haldimand avait eu cette propriété, je suis certain qu'il regretterait d'avoir accusé le juge McLeod, et les autres propriétaires d'exiger plus qu'elle ne vaut. Je ne crois pas qu'ils aient commis une grande erreur en offrant de la vendre au gouvernement pour $100,000. Je suis convaincu que si la cause eût été portée à la cour de l'Echiquier, ils auraient obtenu $150,000 au moins, et s'ils s'étaient adressés à un jury composé de leurs concitoyens, connaissant les lieux, ils auraient obtenu cette somme.

Je suppose que mon opinion étant parfaitement désintéressée, doit avoir autant de poids aux yeux de la Chambre et du pays, que celle des membres de la Chambre qui connaissent peu ou point la matière. Mais il paraît qu'il serait pénible à ces messieurs de l'ouest de se rendre à Saint-Jean, lorsqu'il y a une élection, et de demander aux électeurs de voter pour eux ou pour leurs candidats. Dans quelle situation se trouveraient-ils, après avoir dit dans cette enceinte que la propriété, à Saint-Jean, ne valait rien, ou n'avait qu'une valeur minime ? Ils se placent dans une situation très embarrassante.

Je crois que l'honorable député de Westmoreland devrait nous dire un mot ; il ne

doit pas désirer siéger ici et entendre dire du mal de son ami, le juge McLeod ; s'il ne proteste pas, je crains bien qu'il ne s'aperçoive avant longtemps que la reconnaissance n'est pas la grande vertu des politiciens.

On a estimé que la propriété Harris, laquelle est adjacente, était à bon marché à $200,000 ou $220,000. Je crois que lorsque l'ancien gouvernement l'a achetée, l'estimation municipale de cette propriété était de $8,000, dans tous les cas, ne dépassait pas $12,000. Cependant on s'est empressé, sans nécessité et sans besoin, de donner cette énorme somme pour acquérir cette propriété qui était vieille et délabrée, et on a permis aux propriétaires d'enlever toutes leurs machines et de les vendre dans la Nouvelle-Ecosse ou ailleurs. La terre n'était qu'un véritable marais que personne n'aurait songé à acheter. Tous les membres de cette Chambre qui connaissent notre ville, savent que si on avait employé cette terre pour des fins de construction, on n'aurait pas, dans les circonstances les plus favorables, réalisé $20,000.

La propriété en question a beaucoup de valeur, il n'y a pas de doute à ce sujet. Je suis convaincu que si l'honorable député d'Haldimand pouvait la voir, il regretterait d'avoir autant parlé, et d'avoir fait perdre beaucoup de temps à la Chambre pour traiter un sujet qu'il ne connaît pas.

Je tiens ce langage, en justice pour la ville de Saint-Jean. J'espère que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), qui va souvent à Saint-Jean, qui connaît très bien la propriété et est l'ami du juge McLeod et des autres propriétaires, dira quelques mots pour repousser l'odieuse accusation, que l'on formule contre eux, d'avoir tenté de voler le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au risque de répéter des choses qui ont déjà été dites, j'aimerais exposer les faits en tant que je suis concerné, et fournir peut-être de nouveaux renseignements sur la matière. A la dernière session, une somme considérable a été votée pour améliorer le terminus de l'Intercolonial dans la ville de Saint-Jean. Il est bien connu que le principal objet du crédit était la construction d'un quai à eau profonde et l'amélioration du terminus de l'Intercolonial dans cette ville. Aussitôt le crédit voté, et immédiatement après la session, mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, partit pour l'Angleterre. Dans l'intervalle, il avait eu quelques conversations ou quelques pourparlers avec les propriétaires de cette propriété.

M. MONTAGUE : Il avait une promesse de vente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sache pas que vous puissiez appeler cela une promesse de vente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais si les négociations étaient rendues à cette phase.

M. DOMVILLE.

M. MONTAGUE : D'après les "Débats," l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux aurait dit :

Les propriétaires nous ont donné une promesse de vente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons reçu une offre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends très bien que les propriétaires aient désiré vendre cette propriété pour $100,000. C'est ce qui avait été dit, avant que j'eusse eu aucune communication avec les intéressés.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux étant parti pour l'Angleterre, on me chargea d'administrer son département durant son absence. Quelque temps après, je me rendis à Saint-Jean, et je rencontrai un grand nombre de citoyens qui tenaient beaucoup, naturellement, à voir commencer ces améliorations. Quelques-uns d'entre eux, exerçant des fonctions officielles, me dirent que la ville désirait vivement que le gouvernement se mît à l'œuvre sans retard et qu'ils espéraient me voir agir en ce sens.

Vers le même temps, l'on me ménagea une entrevue avec les propriétaires, le docteur A. A. Stockton, le juge McLeod, et le docteur William Pugsley. On comprendra que, le crédit étant voté et l'été se passant sans que le gouvernement agît, il y avait beaucoup de malaise à Saint-Jean. Les citoyens de Saint-Jean me sollicitèrent vivement de recommander au gouvernement de commencer immédiatement ces améliorations. Je dis aux propriétaires de la propriété que je n'étais pas prêt à donner une réponse définitive, mais que j'étudierais leur proposition. Je passai quelque jours avec ma famille au village de Rothesay, où deux de ces messieurs demeuraient. Je les rencontrai et j'eus avec eux de nombreuses conversations sur la matière. Ils désiraient vendre la propriété, et ils ne s'en cachaient pas. Ils me dirent pourquoi il serait très incommode pour eux de conserver la propriété. Ils avaient compris que le ministre des Chemins de fer et Canaux voulait acheter la propriété et c'est pour cette raison, en grande partie, qu'ils y avaient élevé des constructions. Ils m'informèrent que les baux de quelques-uns de leurs locataires étaient à la veille d'expirer, et ils ne savaient pas s'ils devaient les renouveler ou non, et ils désiraient sortir de l'incertitude. Ils voulaient que je prisse possession de la propriété, au nom du gouvernement, libre à en débattre le prix plus tard. Je n'étais pas disposé à traiter sur cette base, et je le leur dis franchement.

Je me rappelle avoir rencontré, un matin, sur le train, entre Moncton et Saint-Jean, M. Pugsley, qui se rendait à Campbellton. J'eus une conversation avec lui sur la matière, quoique la plus grande partie des négociations ait eu lieu avec M. McLeod et M. Stockton. M. Pugsley me dit de nouveau que ses associés désiraient sortir de l'in-

certitude et me demanda de prendre possession de la propriété, libre de terminer le prix au retour du ministre des Chemins de fer et Canaux. Je répétai que je ne voulais pas traiter sur cette base, et que le gouvernement devait savoir au préalable quelle responsabilité il assumerait. Il me dit alors qu'il consentait à ce que le gouvernement prît possession de la propriété, soit en payant une certaine somme d'argent, soit en commençant des procédures en expropriation, les propriétaires convenant que le prix de vente n'excéderait pas $100,000. M. Pugsley me fit cette offre en réponse à ma déclaration que le gouvernement désirait connaître l'étendue de sa responsabilité. Je répondis que si c'était l'offre des propriétaires, je voulais l'avoir par écrit et la tenir de la personne autorisée à passer titre. Il m'informa qu'il se rendait alors à Campbellton pour prendre part à un arbitrage, et que le président de la compagnie, M. Stockton, était à Campbellton, et que je recevrais un mot de lui.

Le même jour ou le suivant, je reçus de M. Stockton, le télégramme que je vais vous lire :

CAMPBELLTON, N.B., 15 août 1898.

A l'hon. W. S. FIELDING, Saint-Jean.

Afin de faciliter les choses, notre compagnie convient que, si le gouvernement prend possession de la propriété du Long Quai, nous laissons le prix en suspens jusqu'au retour du ministre des Chemins de fer et Canaux, et qu'alors, nous vous passerons un titre sur paiement de $100,0000, ou consentirons à une estimation, nous engageant à produire notre réclamation pour cette somme

(Sg.) A. A. STOCKTON,
Président du St. John Terminal Railway Co.

J'ai pensé que cette déclaration était suffisamment claire, mais j'ai voulu être absolument certain que je ne me trompais pas, et j'envoyai à M. Stockton le télégramme suivant :

ROTHESAY, N.-B., 16 août 1898.

A. A. STOCKTON,
Campbellton, N.-B.

Je comprends que votre télégramme veut dire que le gouvernement a l'option d'acheter la propriété du Long Quai pour $100,000, ou d'en prendre possession par la voie ordinaire de l'expropriation, et que si nous préférions employer ce moyen, la réclamation des propriétaires sera de $100,000. Est-ce bien cela ?

(Sg.) W. S. FIELDING.

En réponse, je reçus le télégramme suivant :

CAMPBELLTON, N.-B., 16 août 1898.

L'honorable W. S. FIELDING,
Saint-Jean.

Oui, votre interprétation est exacte.

(Sg.) A. A. STOCKTON.

Le 18 août, je reçus de M. Stockton le télégramme suivant :

CAMPBELLTON, N.-B., 18 août 1898.

L'honorable W. S. FIELDING,
Saint-Jean,

Veuillez m'informer de votre décision. Nos locataires désirent savoir à quoi s'en tenir.

(Sg.) A. A. STOCKTON.

Le 19 août, je répondis comme suit :

SAINT-JEAN, 19 août 1898.

A. A. STOCKTON,
Campbellton, N.-B.

Je produirai le plan cette après-midi ou demain. Veuillez avertir vos locataires qu'ils seront soumis à l'autorité du gouvernement et que, au sujet de toute matière concernant la propriété, ils pourront s'adresser à M. Mackenzie, ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

(Sg.) W. S. FIELDING.

Voilà l'histoire de l'achat de la propriété, ou plutôt, un récit qui indique comment nous en avons pris possession. Nous n'avons pas alors acheté la propriété, mais nous avons produit un plan qui donnait un titre à la Couronne, aux termes de l'acte d'expropriation.

L'affaire fut remise entre les mains de M. H. H. McLean, avocat distingué, de Saint-Jean. Ce monsieur était chargé de faire les procédures en expropriation. L'honorable député d'Haldimand (M. Montague) a dit que M. McLean pouvant être intéressé dans la matière, ne se souciait pas beaucoup de favoriser le gouvernement. Je demandai à mon honorable ami de me dire sur la foi de qui il a fait cette affirmation, mais il ne m'a pas répondu. Je puis l'assurer que la personne, qui a pu lui laisser entendre que M. McLean ne remplissait pas fidèlement ses devoirs d'avocat du gouvernement, a été mal renseignée, et j'ajouterai que le rang que M. McLean occupe dans sa profession, le met au-dessus de tout soupçon.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux revint quelque temps après. Je cessai alors de m'occuper de la matière et je ne sais ce qui est arrivé par la suite, que par les renseignements que mon honorable ami (M. Blair) a donnés de temps à autre à ses collègues. Trois estimateurs furent nommés, M. James McGregor Grant, un homme qui a une grande expérience dans l'estimation des propriétés à Saint-Jean et qui n'est certainement pas enclin à l'exagération en ces matières ; M. George Robertson, un vieux marchand qui a été plusieurs années maire de Saint-Jean, et qui est très respecté ; et M. M. B. Edwards, un agent d'assurance de Saint-Jean, un homme universellement respecté dans cette ville.

Il n'y a aucun doute que les trois estimateurs étaient éminemment aptes à remplir les fonctions qui leur étaient assignées. Ils se mirent à l'œuvre, et quelque temps après leur décision, je reçus la visite du juge McLeod, et j'appris pour la première fois que l'estimation excèderait probablement $100,000. Le juge McLeod désirait, suivant son expression, que j'examinasse leur réclamation au point de vue de l'équité, et que je les aidasse à obtenir le plein montant accordé par les estimateurs. Je répondis que je n'étais pas prêt à partager cette manière de voir, parce que, suivant moi, la réclamation ne devait pas excéder $100,000, et que la parole des propriétaires était engagée. Je dis en outre

au juge McLeod que je ne voyais pas comment les propriétaires pouvaient légitimement réclamer un cent de plus que $100,000. Je ne me rappelle pas si le juge McLeod m'a dit que l'arbitrage leur accordait $118,000, mais, dans tous les cas, il me dit que c'était beaucoup au-dessus de $100,000 ; et j'appris par la suite que le montant de l'estimation était de $118,550.

M. MONTAGUE : $117,550.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je crois que c'est $118,550. J'ai connu le montant exact ces jours-ci, en lisant les documents. Il y a quelque temps, le juge McLeod, accompagné du Dr Pugsley, vint me voir,—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'est-ce pas plutôt le Dr Stockton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; j'ai nommé le Dr Pugsley, mais c'est une erreur. Le Dr Stockton, le président de la compagnie, et le juge McLeod vinrent me voir, et lorsque je leur eus dit que je n'approuvais pas leur réclamation, ils me manifestèrent le désir d'exposer leur cause devant le conseil des ministres. Je les rencontrai avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, et nous leur dîmes tous deux que les ministres étaient tellement occupés qu'ils nous étaient absolument impossible de les entendre. Je suppose qu'ils n'ont pas renoncé à leur idée. Je n'ai aucun doute que nous entendrons parler d'eux d'une manière ou d'une autre, et dans ce sens seulement, la question des $18,000 peut-être considérée comme n'étant pas réglée. Mais le gouvernement n'a jamais consenti à accepter leur proposition. De fait, il dit, aux termes de l'arrêté du conseil, que la somme de $100,000 est celle qui doit être payée aux propriétaires.

Je vais lire l'arrêté du conseil :

Extrait d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 27 avril 1899.

Sur un mémoire, en date du 26 avril 1899, du ministre des Chemins de fer et Canaux, représentant que pour augmenter la profondeur de l'eau, au quai de l'Intercolonial à Saint-Jean, il est nécessaire de faire l'acquisition d'une certaine propriété appartenant à la *St. John Terminal Railway Company*, et que, par arrêté du conseil, en date du 13 décembre 1898, des estimateurs ont été nommés pour déterminer la valeur de la dite propriété, qu'après l'avoir examinée personnellement, les dits estimateurs ont fait rapport, le 7 février 1899, qu'ils sont d'avis que la somme de $118,550 est une juste et raisonnable indemnité.

Le ministre expose cependant que la compagnie s'est engagée à accepter une somme moins élevée, à savoir : $100,000, et il recommande le paiement de cette somme avec intérêts de 4 pour 100 depuis le 20 août 1898, date à laquelle le plan a été produit au bureau du conservateur des hypothèques ; le paiement de cette somme couvrant le coût de tout quai, terrain, bâtiments compris dans une étendue de 7·08 acres, et tous dommages résultant de cette prise de possession, la dite somme n'étant payable que sur réception d'un acte en bonne et due forme préparé, comme à l'ordinaire par le département de la Justice.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

(Sg.) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Par conséquent, aux termes de cet arrêté du conseil, la somme de $100,000 a été payée à la compagnie qui, de son côté, a donné un titre exempt de toutes réclamations quelconques.

Comme je l'ai dit, ces messieurs prétendent avoir une réclamation équitable de $18,000. Ils ont déjà demandé et ils demanderont de nouveau, je présume, à être entendus sur ce point ; et je suppose que la courtoisie nous fait un devoir de les écouter, mais je n'hésite pas à dire que, d'après les circonstances de cette affaire, d'après la convention que j'ai faite moi-même, et aux termes de l'arrêté du conseil, je considère la matière comme réglée et je crois que nous avons payé à ces messieurs tout ce qu'ils avaient droit d'avoir pour cette propriété, et quant à moi, je ne suis pas disposé à leur donner un sou de plus.

Mon honorable ami, le député d'Haldimand (M. Montague), peut dire que ce n'était pas là sa pensée, mais nous savons tous que la conclusion que l'on va tirer de ses critiques, c'est que le gouvernement a tenté de favoriser illégitimement et indûment quelques amis politiques.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) fait une supposition et dit que les estimateurs du gouvernement ont pu se montrer généreux envers des amis politiques. S'il faut discuter ce côté de la question, je demanderai quels étaient ces propriétaires ? Il y a d'abord le Dr Alfred Stockton, que je connais bien et qui depuis dix ou douze ans, a toujours été un des adversaires les plus acharnés du ministre des Chemins de fer et Canaux, dans la province du Nouveau-Brunswick. Il l'a combattu dans toutes les élections provinciales et il était le chef de l'opposition quand l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était premier ministre de sa province. Depuis nombre d'années, il travaille dans l'intérêt du parti conservateur et contre le parti libéral.

Un autre propriétaire est le Dr W. Pugsley, qui est ami personnel et un confrère de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Le troisième est le juge McLeod. Ce dernier était-il un ami du ministre des Chemins de fer et Canaux ou de son gouvernement ? Il a siégé ici pendant des années, comme député conservateur ; il a été nommé juge par le gouvernement conservateur, et il est cousin de l'honorable député d'York (M. Foster) mon prédécesseur au ministère des Finances.

Les consciences coupables sont généralement soupçonneuses, mais même s'il y a quelqu'un qui serait prêt à croire que le gouvernement a pu se prêter à de pareilles machinations, est-il raisonnable de croire que le ministre des Chemins de fer et Canaux et ses collègues allaient se casser le

ou pour faire des faveurs à deux, au moins, de ces trois propriétaires ?

Toute la question est de savoir si cette propriété a été payée un prix raisonnable. J'ai déjà dit que la première fois que j'ai entendu parler de $100,000, j'ai cru que cette somme était trop élevée. Je savais que je n'avais probablement pas assez tenu compte des grands changements survenus dans le pays à la suite de certains événements que notre modestie nous empêche de rappeler. Quoi qu'il en soit, je ne croyais pas que la valeur de la propriété, dans tout le pays, eût fait de si rapides progrès. Mais après avoir pris des renseignements auprès de personnes désintéressées et qu'on pouvait même supposer hostiles aux propriétaires, je me suis convaincu que ce chiffre de $100,000, n'avait rien d'exorbitant.

L'estimation d'une propriété est une question d'opinion ; il est impossible d'en déterminer la valeur par des calculs mathématiques. L'un peut estimer une propriété à $100,000 et un autre à $200,000, bien que tous deux soient honnêtes, et parlant avec conviction. Dans le cas actuel, les estimateurs ont interrogé des témoins, et je vais citer quelques-uns des témoignages. Je n'avais jamais vu ces documents avant ce soir. Je citerai d'abord le témoignage de M. George F. Baird. C'était un marchand bien connu de Saint-Jean, et un grand propriétaire de navires. Il connaissait parfaitement la valeur des propriétés, surtout celles que se rattachaient aux affaires maritimes, et il était considéré comme une excellente autorité. Il avait aussi été membre du parlement, ayant été élu dans des circonstances qui ont fait un certain bruit. Il n'avait jamais été regardé comme un fort partisan du parti libéral. Il est mort l'an dernier. D'après le résumé que je trouve parmi ces documents, voici ce qu'il aurait dit :

Il est expéditeur : il a été dans les affaires pendant 15 ou 20 ans. Il connaît la propriété "Long quai" ; pour y avoir souvent fait accoster des navires au cours de ses affaires. Il s'en est toujours servi, toutes les fois qu'il a pu le faire pour ses navires chargeant pour les Antilles et l'Amérique du Sud ; il préférait cet endroit à tous les autres du port. Le quai était vaste et muni de plans inclinés sur les côtés, par où les navires pouvaient prendre leurs cargaisons ; l'eau y était calme, et il n'y avait pas à redouter la marée, comme autour des quais à l'autre extrémité du port, et surtout à la Pointe de Reed ; là l'eau est très calme et les allèges manœuvrent facilement autour des navires en chargement. Si les allèges se remplissent d'eau, il n'y a qu'à les faire avancer sur les plans inclinés ; ils se vident immédiatement et le travail de chargement continue. Les cargaisons peuvent aussi venir jusque sur le quai, par chemin de fer. Il considère ce quai comme supérieur à tout autre dans le port ; il est dans un endroit commode et central, et les navires y sont plus à l'abri qu'ailleurs. A l'époque où Kirk et Daniel en étaient propriétaires, ils en demandaient $110,000 ; et depuis on y a fait d'importantes améliorations. Il croit qu'il vaut plus aujourd'hui, mais ne peut pas dire combien.

L'espace est déjà rare dans le port, et il fera défaut avant longtemps, de sorte qu'une propriété comme celle-là prend de jour en jour plus de valeur. Il calcule la valeur d'une propriété par le revenu qu'elle rapporte. Une propriété qui rapporte $5,400 par année, avec l'espérance de rapporter $6,400 peut être capitalisée à 4 ou 5 pour 100, et le résultat de l'opération, en donne la valeur. Celle-ci, à 4 pour 100, constituerait un placement de première classe.

En prenant le chiffre le plus bas—$5,400—que M. Baird considère comme un placement de première classe, à 4 pour 100, cela donne à la propriété une valeur de $135,000. Le gouvernement l'a payée $100,000 et les estimateurs croient qu'elle vaut $118,000. Nous avons aussi le témoignage de M. E. C. Jones, le gérant de la banque de Montréal. Il est heureux que nous n'ayons pas eu à acheter cette propriété d'après l'estimation de ce témoin, qui jouit d'une grande considération dans le monde des affaires.

M. Jones dit qu'il est le gérant de la banque de Montréal à Saint-Jean. Il connaît bien la propriété "Long quai", qu'il considère comme le meilleur quai du port de Saint-Jean, pour deux ou trois raisons : 1re, son étendue ; 2me, sa position et les facilités qu'il offre pour les fins auxquelles on le destine. Sa position est unique ; c'est absolument ce qu'il faut au gouvernement ; il n'y a pas d'autres quais qui offriraient les mêmes avantages. Avec assez de capitaux pour l'outiller convenablement, il rapporterait un bon intérêt sur une somme dépassant de beaucoup $250,000. Telle qu'elle est, il estime cette propriété à $200,000 et la considérerait à très bon marché à $150,000.

M. MONTAGUE : Je ne puis que regretter que ces propriétaires l'aient offerte pour $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après tous ces documents, ils paraissent avoir agi assez légèrement.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre ne pense-t-il pas que ces témoins vont trop loin?

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne peut jamais supposer qu'un témoin dont l'honnêteté n'est pas suspectée, va trop loin.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre considère-t-il qu'une estimation de $250,000 est celle d'un témoin tout à fait désintéressé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas le droit de supposer une témoin indûment intéressé à moins d'en avoir la preuve, et je dois croire qu'un homme occupant la haute position de gérant de la banque de Montréal, dans une des grandes villes du Canada, n'est pas indûment intéressé dans une transaction comme celle-là. M. Jones continue :

L'état actuel du quai, croit-il, est passable ; il répond bien aux besoins du trafic qui s'y fait. L'espace devient plus rare dans le port et les quais prennent de la valeur.

Le gouvernement doit considérer 3 pour 100 un bon placement et à ce taux la propriété représente $150,000. Vu que le revenu est actuellement de $5,000, et qu'il pourrait facilement être porté à $7,000 par année, il considère $250,000 comme un prix raisonnable. S'il possédait cette propriété et pouvait la conserver, il ne la vendrait pas pour un sou de moins que $150,000. Il ne dit pas cela parce que le gouvernement en a besoin.

Il y a un autre témoignage dont je citerai un extrait, et je suis certain que les honorables députés de la gauche y attacheront beaucoup d'importance—c'est celui de M. W. H. Thorne. Ceux qui viennent des provinces maritimes, savent ce qu'est M. Thorne, et pour l'édification des autres, je dirai qu'il est un des premiers marchands de Saint-Jean, occupant une haute position dans le monde commercial, et un digne citoyen. bien que conservateur, si je puis m'exprimer ainsi. Il est considéré comme une des lumières du parti conservateur dans le Nouveau-Brunswick. Je suis informé et je crois qu'il est le principal propriétaire du " Sun " de Saint-Jean, qui passe généralement pour l'organe de l'ex-ministre des Finances. On ne peut pas supposer que M. Thorne ait voulu fournir l'occasion à un ami du gouvernement de faire une spéculation dans cette affaire.

M. Thorne dit qu'il est le principal associé de la société W. H. Thorne et Cie ; il est dans les affaires depuis plus de 14 ans ; il connait la propriété " Long quai." A en juger par les revenus qu'elle donne depuis quelques années, et d'après ce qu'il connait de la propriété, s'il en était le propriétaire, il la considérerait à très bon marché à $100,000, en tenant compte du terrain non utilisé et qui pourrait l'être, et du fait que la valeur de la propriété augmente et que les terrains riverains vont devenir très rares. S'il en était le propriétaire, il ne se soucierait pas de la vendre pour ce prix-là ; dans le moment, c'est une des meilleures localités du port et on y a fait de grandes améliorations depuis 8 ou 10 ans. Il croit que les quais augmentent de valeur ; et l'espace est limité. L'état général de ce quai est bon, pour les commodités actuelles, et il est encore bon pour plusieurs années. Il considère que toute la propriété vaut de $120,000 à $125,000. S'il en était propriétaire il trouverait le prix de $100,000 très modéré ; s'il pouvait le faire, il préférerait la garder que la vendre pour $100,000.

Voilà ce que dit M. Thorne, et j'espère que les honorables députés de la gauche admettront que le prix payé par le gouvernement est modéré et raisonnable. L'honorable député d'Haldimand a demandé à plusieurs reprises pourquoi ces gens avaient fait la folie d'offrir cette propriété pour $100,000. En examinant bien toute l'affaire, je suis aussi d'avis qu'ils n'ont pas demandé assez cher. S'ils avaient attendu 5 ou 6 mois, pour l'expropriation, je crois qu'ils auraient obtenu beaucoup plus que $100,000.

M. MONTAGUE : $250,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils auraient peut-être trouvé une heureuse solution entre $100,000 et $250,000, l'estimation du gérant de la banque de Montréal. Mais dans leur hâte de vendre, ils l'ont offerte au-dessous de l'estimation. Mais s'ils l'ont vendue à trop bon marché, c'est leur affaire, et le gouvernement n'est pas tenu de payer plus que le prix convenu.

M. MONTAGUE : J'ai donné ma version, et le gouvernement la sienne, et nous aurons occasion de revenir sur la question. Je n'ai rien avancé qui ne fût constaté par les documents, et je n'hésite pas à dire que cette transaction est environnée de circonstances qui démontreront que le gouvernement n'a pas fait un marché avantageux. Je voudrais maintenant savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux, comment a été employé le reste de l'argent dépensé l'an dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà expliqué que la différence entre les $100,000 payées pour cette propriété et les $200,000 a été employée à changer la voie de place, et à exécuter les travaux pour lesquels cet argent avait été voté.

M. MONTAGUE : Le quai a-t-il été prolongé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entrepreneur est à exécuter son contrat. On reconstruit le quai.

M. MONTAGUE : Quel est le prix de ces travaux d'après le contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $328,000 en chiffres ronds.

M. MONTAGUE : Que comprend ce contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a deux genres de travaux, comme je l'ai expliqué hier. Pour la construction du quai et des abords, l'entreprise a été donnée à prix fixe.

M. MONTAGUE : Il a fallu reconstruire l'ancien quai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a fallu en enlever 18 pieds environ, de chaque côté.

M. MONTAGUE : Il avait bien besoin de réparation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais nous avons dragué à une telle profondeur, qu'il a fallu enlever cette partie et faire de nouvelles fondations.

M. MONTAGUE : L'ingénieur rapporte qu'une grande partie de ce quai a fait son temps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de doute que l'entreprise comprendra beaucoup d'ouvrages neufs.

M. MONTAGUE : Quel prolongement donne-t-on au quai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas plus de soixante pieds, entre l'extrémité actuelle et la limite du port.

M. MONTAGUE : Combien calcule-t-on que coûtera tout le travail ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $695,000.

M. MONTAGUE : C'est beaucoup plus que ce que disait l'honorable ministre, l'an dernier. A la dernière session, il nous a dit que tous les travaux coûteraient un demi-million de dollars. Il y a une différence considérable entre un demi-million et $695,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sous un rapport, les calculs étaient trop bas. Il a fallu une somme additionnelle pour acheter les autres terrains que nous avons pris, et dont l'estimation a été faite par notre ingénieur.

M. MONTAGUE : Quels terrains ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les autres terrains dont j'ai parlé. Le terrain seul va coûter $100,000 de plus que ce que nous avions calculé.

M. MONTAGUE : De sorte que l'emplacement pour ces facilités terminales va coûter $200,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le terrain et tout ce qui s'y rattache.

M. MONTAGUE : Ainsi, le premier terrain dont on a tant vanté l'étendue ne suffisait pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne construirons que sur cette propriété qui est assez grande pour les quais. Nous y mettrons nos hangars et notre voie ferrée, mais il nous faut d'autres terrains dans le voisinage.

M. MONTAGUE : Il reste encore $95,000 dont il n'a pas été rendu compte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'an dernier, je ne me suis pas engagé à ne pas dépasser un chiffre quelconque.

M. MONTAGUE : Oui, l'honorable ministre a dit : D'après le rapport des ingénieurs, il ne faudra pas moins d'un demi-million de dollars pour exécuter ces travaux. Il devait avoir des estimations sur lesquelles il basait ses calculs. Aujourd'hui, il y a un écart de $195,000 et il prétend que $100,000 ont servi à l'achat de nouveaux terrains. Où sont allés les $95,000 autres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai tous les détails ici ; le quai et les travaux sur pilotis sont estimés à $364,000 ; les entrepôts sur le quai, à $74,000.

M. MONTAGUE : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONTAGUE : A-t-on donné l'entreprise au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONTAGUE : Quel est l'etrepreneur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. P. et N. K. Connolly.

M. MONTAGUE : Vous ne dites pas cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONTAGUE : Est-ce vraiment le cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous pouvez vous en rapporter à ce que je dis.

M. MONTAGUE : Je propose de faire retrancher des "Débats" un grand nombre de discours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On pourrait en retrancher beaucoup en effet ; entrepôts et quai, $34,000 ; nouvelle voie, $11,130 ; travaux temporaires sur pilotis, $6,000.

M. MONTAGUE : Avez-vous des contrats pour tous ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est pas compris dans le contrat dont j'ai parlé.

M. MONTAGUE : Comment se font ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques-uns se font nécessairement à la journée ; les autres sont donnés à l'entreprise.

M. MONTAGUE : Combien en fait-on à la journée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela dépend des circonstances. Nous posons des rails nous-mêmes. Nous fournissons les rails et les posons. Nous faisons aussi les travaux nécessaires pour transporter la voie du tracé actuel, au nouveau tracé. Cela ne peut pas être donné à l'entreprise.

M. BERGERON : Y avait-il beaucoup de soumissionnaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Trois en tout.

M. MONTAGUE : Qui étaient-ils ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Outre les Connolly, il y avait M. Mayes et M. John Heney, d'Ottawa.

M. BERGERON : Ces soumissions ont-elles été demandées publiquement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; il est survenu une difficulté, à la suite de laquelle, M. Mayes, qui était plus bas que les Connolly, s'est retiré. Avant l'ouverture des soumissions, il avait mis dans la sienne la condition que le gouvernement lui permettrait d'importer

franc de droit un dragueur des Etats-Unis pour travailler dans le port.

Nous avons refusé de permettre l'importation du dragueur, sans droits. Il refusa alors de signer le contrat et son dépôt a été confisqué.

M. BERGERON : A quoi s'élevait ce dépôt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A cinq pour cent, sur le prix de la soumission—à $14,000 ou $15,000, je crois.

M. BERGERON : M. Mayes est-il Canadien ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; c'est un citoyen de Saint-Jean. Il ne possède pas de dragueur et dit qu'il avait soumissionné dans l'espérance qu'on lui permettrait d'en faire venir un du dehors. Nous avons cru que cela ne serait pas juste pour ceux qui ont des dragueurs dans le pays, de permettre cela, et nous lui avons dit : Vous avez fait votre soumission à vos risques et périls et votre dépôt est confisqué.

M. MONTAGUE : M. Mayes est-il entrepreneur ? A-t-il eu d'autres contrats avant celui-ci ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il est entrepreneur. Je crois aussi qu'il avait eu un contrat du gouvernement auparavant pour la construction d'un pont.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose qu'il s'agit ici de M. G. S. Mayes qui a construit un pont dans le havre de Pictou.

M. MONTAGUE : Quand, après la réception des soumissions, s'est-il aperçu de son erreur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a découvert aucune erreur. Nous lui avons donné avis d'exécuter l'entreprise dans un temps déterminé ou qu'autrement son dépôt serait confisqué.

M. MONTAGUE : Quand la question d'un dragueur est-elle survenue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant que le contrat eût été dressé, nous avons été informés que M. Mayes n'y serait pas partie. Il nous donna avis dans ce sens.

M. MONTAGUE : Possédait-il un dragueur aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; il voulait louer un dragueur et l'amener en Canada.

M. MONTAGUE : Pourquoi ne pas en avoir loué un ici ? Ce M. Mayes a-t-il quelque relation avec M. Bancroft qui a soumissionné pour le dock de Kingston.

L'honorable ministre se rappellera qu'un monsieur nommé Bancroft a soumissionné pour l'exécution de cet ouvrage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il existe un M. Mayes ; ce n'est pas un mythe.

M. MONTAGUE : C'est une chose extraordinaire que cet homme ait soumissionné et qu'il ait consenti à perdre $15,000, parce qu'il n'a pu amener au Canada, sans payer de droit, un dragueur des Etats-Unis.

M. BERGERON : A-t-il été remboursé par les Connolly ?

M. MONTAGUE : Le ministre ne saurait connaître cela. Mais l'honorable ministre (M. Blair) doit s'apercevoir qu'il s'agit ici d'un cas qui semble des plus extraordinaires. M. Mayes soumissionne pour ces travaux à un prix qu'il suppose devoir lui rapporter certains bénéfices, croyant qu'il peut amener ici un dragueur des Etats-Unis et quand on ne lui permet pas de faire la chose, il préfère perdre son dépôt de $15,000 plutôt que de se procurer un dragueur ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mes renseignements sont qu'il n'aurait pu trouver ici un dragueur nécessaire à l'exécution de ces travaux et, pour ma part, je ne crois pas qu'on puisse trouver de dragueurs munis des appareils nécessaires à ces travaux dans les provinces maritimes.

M. MONTAGUE : Je crois qu'il doit y en avoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis informé, mais je ne sais pas si cette information est vraie ou si elle est fausse, qu'il n'y en a pas.

M. MONTAGUE : Voici une déclaration extraordinaire. Il y a de grands entrepreneurs au Canada qui possèdent des dragueurs splendides. Le gouvernement en possède aussi de bons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que tous les dragueurs sont assez occupés.

M. MONTAGUE : Ne semble-t-il pas au ministre que c'est une chose bien drôle de voir un homme consentir à perdre un dépôt de $15,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais seulement que nous avons confisqué ce dépôt.

M. MONTAGUE : Et M. Mayes n'a soulevé aucune objection ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a fait de nombreuses objections, au contraire, mais il n'a pu réussir.

M. MONTAGUE : Quand ces objections ont-elles été faites ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans le temps.

M. MONTAGUE : Sous quelle forme ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par écrit.

M. MONTAGUE : Le ministre pourrait peut-être nous dire quelle était la différence entre la soumission des Connolly et celle de M. Mayes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais espéré pouvoir fournir les chiffres à l'honorable ministre, mais mon sous-ministre m'informe qu'il ne les a pas avec lui ce soir. Je pourrai donner à l'honorable député le renseignement demandé dans une autre occasion.

M. MONTAGUE : Voilà qui ressemble à ces histoires "à continuer" que publient les magazines ; nous sommes forcés de nous arrêter au point le plus intéressant. Il est intéressant de constater le fait qu'un homme se laisse confisquer $15,000 et abandonne une entreprise, parce qu'on ne lui permet pas d'amener en Canada un dragueur qu'il savait ne pouvoir amener ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que M. Mayes a pu croire qu'on lui permettrait de faire la chose.

M. MONTAGUE : Quels seraient les droits sur un dragueur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'environ $30,000, je suppose.

M. MONTAGUE : Combien coûte un dragueur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De $120,000 à $150,000, je suppose.

M. BERGERON : C'est là l'idée que le ministre des Travaux publics a donnée de la chose à mon honorable ami. Vous pouvez les acheter à meilleur marché que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais acheté ni construit de dragueur. Il faut un dragueur spécial pour l'exécution de ces travaux. A Saint-Jean, la marée s'élève à 26 ou 28 pieds et il faut un dragueur qui puisse travailler dans une marée haute et montante.

M. BERGERON : Je suis heureux de constater que l'ouvrage sera exécuté par les Connolly. Je crois que ce sont les meilleurs entrepreneurs que l'honorable ministre pouvait trouver. Je suis heureux aussi non seulement parce que les travaux vont être bien faits, mais encore parce que ces hommes qui ont été en butte aux injures et aux insultes des amis de l'honorable ministre, alors qu'ils étaient dans l'opposition, voient leur conduite justifiée.

C'est en effet un spectacle bien extraordinaire que de voir le ministre des Travaux publics qui a fait jeter en prison l'un de ces entrepreneurs qu'il a représentés devant le monde entier comme étant des coquins et des voleurs, être le collègue de mon honorable ami qui, lui, leur a accordé une entreprise considérable, prouvant ainsi qu'il a confiance dans leur honnêteté et leur habileté.

M. MONTAGUE : Les Connolly font-ils eux-mêmes ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas allé à Saint-Jean depuis qu'ils ont commencé leur ouvrage.

M. MONTAGUE : Le ministre serait-il surpris d'apprendre que M. Mayes a obtenu une entreprise des Connolly ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en serais pas surpris. Il est fort probable qu'ils vont trouver que M. Mayes est un homme capable de faire l'ouvrage.

M. MONTAGUE : Mes renseignements sont à l'effet qu'il a une entreprise. Voici ce M. Mayes qui a soumissionné pour avoir l'entreprise et qui l'a obtenue. Le prix qu'il demandait est bien moindre que celui demandé par le soumissionnaire qui le précède. Il abandonne cette entreprise sous le prétexte futile qu'il ne peut amener ici un dragueur des Etats-Unis. Il perd son dépôt de $15,000 et il prend une entreprise de l'entrepreneur qui obtient l'entreprise à un prix plus élevé. Que pense de cela le ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que s'il pouvait avoir M. Mayes pour construire ce quai, il aurait un homme très compétent.

M. MONTAGUE : Où se trouvaient les dragueurs des Connolly à l'époque où l'entreprise a été accordée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en sais rien. Je sais, cependant, qu'ils n'étaient pas à Saint-Jean.

M. MONTAGUE : On m'informe qu'ils étaient aux Etats-Unis. Les Connolly avaient-ils obtenu une permission du gouvernement à cet effet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils n'avaient pas besoin de permission. Ces dragueurs sont leur propriété et ils ont le droit de les amener à Saint-Jean quand ils le voudront.

M. MONTAGUE : Ont-ils payé des droits sur ces dragueurs à leur entrée dans les eaux canadiennes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas. Le fait que ces dragueurs sont conduits du Canada aux Etats-Unis, n'obligerait pas le gouvernement à exiger la perception des droits à leur retour.

M. MONTAGUE : Peuvent-ils passer en entrepôt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore. Je n'ai jamais entendu quoi que ce soit à ce sujet.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre devrait savoir que M. Mayes a une entreprise de Connolly.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'avait pas besoin de faire d'arrangement avec nous.

M. MONTAGUE : Assurément, le seul arrangement qu'il avait à faire était d'abandonner son entreprise et cet arrangement ne devait pas être conclu avec le ministre. Le ministre pourrait-il nous dire quel est le prix payé pour chaque verge de dragage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que le dragage est représenté quant au prix par une somme totale. Nous avons demandé des soumissions pour une certaine partie de l'ouvrage à une somme totale. Des prix spéciaux ont été fournis particulièrement pour travaux dans le roc et travaux de nivellement. Si je me rappelle bien, le dragage était compris dans le contrat général.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre peut-il nous fournir les estimations faites par son département ? Combien y a-t-il d'ouvrage dans le roc, combien de dragage et de maçonnerie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai donné les chiffres à mon honorable ami hier soir et je crois les avoir égarés depuis.

M. BERGERON : Puisque nous sommes à parler de l'Intercolonial, mon honorable ami serait-il assez bon de nous faire l'historique du cas de M. A. R. McDonald, ex-surintendant de l'Intercolonial, section de la Rivière-du-Loup ? Il a été suspendu, puis démis de ses fonctions, après avoir reçu la promesse de l'honorable monsieur et du premier ministre, qu'il serait réinstallé ou quelque chose à cet effet. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire pourquoi il a été suspendu puis démis de ses fonctions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable député ait quelque déclaration de ma part, disant que McDonald serait réinstallé.

M. BERGERON : Oui, je l'ai ici, écrite de votre plus belle écriture, et j'espère la faire inscrire aux " Débats," un peu plus tard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'histoire du cas de M. McDonald n'est pas très longue. L'ex-député du district, M. Pouliot, a fait des plaintes contre M. McDonald. Les accusations étaient sérieuses, et à la demande pressante de M. Pouliot, une enquête fut tenue sur la conduite de M. McDonald. L'enquête dura longtemps, et durant tout ce temps, M. McDonald fut suspendu de ses fonctions. Le résultat de l'enquête fut que les accusations de M. Pouliot ne furent pas prouvées. Il avait accusé M. McDonald d'intervention active durant les élections, d'immixtion agressive et de différentes autres choses. Je ne me rappelle pas dans le moment, les accusations en détail, mais après ce qui aurait transpiré, on jugea convenable de ne pas réinstaller M. McDonald qui fut remercié de ses services.

M. BERGERON : Je comprends que les accusations portées contre M. McDonald étaient d'un caractère politique. On l'accusait d'être un actif partisan politique, et l'accusateur était M. Pouliot. Le gouvernement accorda une enquête, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BERGERON : L'honorable ministre se rappelle-t-il les instructions données au commissaire-enquêteur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Si l'honorable député avait fait connaître son intention de soulever cette question, j'aurais eu tous les documents voulus, de telle sorte que nous aurions pu la discuter.

M. BERGERON : Voilà qui a bien son importance, vu que nous en avons encore pour quelque temps à discuter cette résolution. Mon honorable ami produira-t-il tous les documents en sa possession se rapportant au cas de A. R. McDonald ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai heureux de le faire.

Sir CHARLES TUPPER : Il me semble que l'honorable ministre a donné une excellente raison qui aurait dû engager le gouvernement à retenir les services de M. McDonald. Si j'ai bien compris la déclaration très brève qu'il a bien voulu faire au comité, M. McDonald qui, ainsi que l'honorable ministre le sait très bien, a occupé durant de longues années la position de surintendant de district sur l'Intercolonial, remplissait les devoirs de sa charge avec une grande habileté et avec beaucoup de succès. Je crois, autant que je puis me former une opinion, que tout le monde était satisfait de la manière dont M. McDonald remplissait ses devoirs. J'ai eu beaucoup de relation avec lui quand j'occupais la position de ministre des Chemins de fer et Canaux, et je puis dire que de tous les fonctionnaires sur l'Intercolonial, personne ne m'a semblé plus dévoué à l'accomplissement consciencieux de ses devoirs. Il est juste que, dans les circonstances, je fasse cette déclaration. Survint un changement de gouvernement, et un adversaire politique, un partisan de l'administration actuelle, a porté, d'après ce que je comprends de la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, des accusations sérieuses

contre M. McDonald, l'accusant surtout d'être un partisan politique et d'avoir travaillé avec trop de zèle en faveur du parti auquel il appartenait et auquel il devait sa position et son avancement. L'honorable ministre dit qu'une enquête a été faite sur ces accusations. M. McDonald fut suspendu de ses fonctions et une enquête complète et très longue eut lieu. L'honorable ministre a été assez loyal pour admettre que les accusations portées par M. Pouliot contre M. McDonald tombèrent à l'eau et qu'il fut impossible à l'accusateur de les soutenir.

Il me semble que l'honorable ministre aurait dû dire que, ayant fait enquête sur ces accusations contre ce fonctionnaire et trouvant qu'elles n'étaient pas fondées, on considérait comme une question de justice de payer à ce fonctionnaire son salaire pour le temps durant lequel il a été suspendu de ses fonctions. C'était là le droit de M. McDonald ; mais pour quelque raison étrange, au lieu d'être réinstallé dans ses fonctions et d'être rémunéré de l'ennui qu'on lui avait causé sans motif, il fut démis. Voilà ce que je ne puis comprendre. Je crois que le comité s'attendait naturellement à ce que le ministre eût terminé son explication en disant que, trouvant que les accusations portées contre M. McDonald par un adversaire politique, par une personne qui était probablement froissée de ce que M. McDonald ne prenait pas une part active en sa faveur dans l'élection, n'avaient été prouvées en aucune façon, et qu'il n'y avait rien qu'on pût invoquer contre M. McDonald, ce dernier avait été réinstallé dans sa position.

Mon honorable ami (M. Bergeron) me dit qu'il a reçu son salaire pour tout le temps qu'il a été suspendu de ses fonctions. Il m'informe aussi que le gouvernement a jugé avec raison que le cas était si grave, que la justification de la conduite de M. McDonald avait été si complète qu'il n'était que juste de payer les dépenses encourues par M. McDonald pour sa défense, en payant l'avocat qui l'avait défendu contre ces accusations.

Je crois que le comité aurait naturellement espéré que le résultat de toute cette affaire aurait été la réinstallation de M. McDonald à des fonctions que, ainsi que je le disais tout à l'heure, d'après mon expérience personnelle de plusieurs années, il a toujours remplies avec fidélité et succès.

M. BERGERON : Le très honorable premier ministre est ici et connaît probablement quelque chose du cas qui nous occupe. Il vaut autant discuter cette question aussi longtemps que possible, ce soir. Mon impression est que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas énormément de documents à produire. Mais comme il a probablement oublié les circonstances de la cause, je crois pouvoir lui rafraîchir la mémoire. Un fait bien certain, c'est que M. McDonald a toujours été considéré comme un bon et fidèle employé de l'Intercolonial.

M. Pouliot a porté contre lui des accusations de l'immixtion agressive dans la politique. Cependant les membres du parti libéral, dans cette partie de la province, n'étaient pas de cette opinion. Un grand nombre de libéraux ont appuyé M. McDonald en déclarant qu'il n'était pas coupable de ce qu'on lui reprochait.

Tout le temps qu'il a été au service de l'Intercolonial comme surintendant, M. McDonald a traité les membres de l'un ou de l'autre parti avec la même justice. Il s'est efforcé d'être toujours courtois envers tout le monde autant que possible.

Mais M. Pouliot insistait et le gouvernement, je suppose, avait besoin de lui être agréable. Il institua une enquête sur la conduite de M. McDonald. Le gouvernement paya deux avocats pour défendre M. McDonald, ainsi qu'on peut le constater dans une réponse faite par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, l'autre jour, à une question posée par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain). Nous y trouvons que

Une enquête officielle a été tenue sur la conduite de M. A. R. McDonald, ex-surintendant du chemin de fer Intercolonial, avant son renvoi. 2. Elle a été tenue par M. J. E. Bédard, C.R. 3. L'enquête a duré seize jours et demi 4. Le gouvernement a payé les avocats de M. McDonald. 5. Il était représenté par M. Charles Langelier, qui a reçu $120, et par M. L. B. Dionne, qui a reçu $40. 6. Quatre-vingt-dix témoins ont été interrogés. La somme totale payée aux témoins a été de $310.28. 8. La somme totale payée à M. J. E. Bédard, C. R., a été de $408.36. 9. Le ministère de chemins de fer, ou le gouvernement, n'était pas représenté par des avocats à cette enquête. 10. En conséquence, rien n'a été payé. 11. La somme totale payée au sténographe est de $82.50.

J'ai fait l'addition de ces différents chiffres et je trouve que la dépense s'est élevée à $961.14. Après l'enquête, on a constaté qu'il n'y avait rien contre M. McDonald. A cette enquête, autant de libéraux que de conservateurs ont témoigné en faveur de M. McDonald, qui n'avait pas d'amis plus dévoués que M. Pacaud, propriétaire du journal "Le Soleil," de Québec, et M. Langelier, représentant de Lévis à la législature provinciale, deux des plus zélés partisans du très honorable premier ministre, dans le district de Québec.

Il était bien entendu que rien ne devait être fait à M. McDonald et, comme preuve, bien qu'il eût été suspendu de ses fonctions en janvier 1897, il n'a été congédié qu'en décembre 1897.

Son salaire de toute l'année lui a été payé pour n'avoir rien fait ; de plus, M. Belleau, qui l'avait remplacé à la Rivière du Loup, fut également payé, ainsi que M. Ouellette et toujours pour la même position de surintendant. On ne doit donc pas s'étonner si l'Intercolonial ne rapporte pas de bénéfices.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami se trompe en cela.

M. BERGERON : Non. L'honorable ministre verra bientôt que ces trois hommes ont été payés à la même époque. Personne n'a fait plus que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) pour supporter les droits de M. McDonald, et l'on espérait, après la mort de M. Pouliot, que personne ne demanderait plus la tête de M. McDonald.

Le député actuel de Témiscouata (M. Gauvreau) n'était pas en excellents termes avec le ministre des Travaux publics, parce que ce dernier voulait faire accepter un membre de la famille Pouliot comme candidat dans Témiscouata. L'honorable monsieur (M. Gauvreau) a dit aux conservateurs : "Ne craignez rien, car si je suis élu, la hache ne tranchera plus de têtes conservatrices dans Témiscouata."

Voici une lettre du ministre des Chemins de fer et Canaux en date du 20 mai 1897, mais le nom de la personne à qui elle est adressée est en blanc ici, mais le ministre, je n'en doute pas, pourra trouver dans son département la lettre elle-même ou une copie de cette lettre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avez-vous pu vous procurer le nom.

M. BERGERON : Il ne se trouve pas dans la lettre, laquelle cependant me semble n'être pas confidentielle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avez-vous l'original de la lettre ?

M. BERGERON : Ceci n'en est qu'une copie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment pouvez-vous dire alors si cette lettre est confidentielle ou qu'elle ne l'est pas ?

M. BERGERON : S'il s'agissait d'une lettre confidentielle elle serait marquée "confidentielle".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle devrait être aussi adressée à quelqu'un.

M. BERGERON : Je devine à qui elle était adressée, mais on ne le dit pas ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette lettre, est-elle un extrait de quelque document de la Chambre des communes ?

M. BERGERON : Je l'ignore. Autant que je me trouve concerné, je dirai que ces documents m'ont été laissés par l'honorable député de Montmorency. Je crois connaître le monsieur à qui cette lettre était adressée. Mais je vais lire la lettre et le ministre pourra dire si elle est vraie ou fausse :

20 mai 1897.

CHER MONSIEUR,—Je crois qu'en fin de compte votre ami M. McDonald n'aura aucune raison de croire que le département l'a traité durement.

M. BERGERON.

Je crois que cela est vrai sous certains rapports, car le gouvernement a payé ses avocats et il avait reçu les plus grands éloges qui peuvent être accordés sur sa conduite comme fonctionnaire public.

Je n'ai pas la liberté d'en dire plus pour le moment, mais je n'ai aucunement le désir d'être sévère à son endroit, ni je ne sais que les circonstances de la cause le permettent.

Bien à vous,

ANDREW G. BLAIR.

Sir CHARLES TUPPER : Mais c'est une très bonne lettre.

M. BERGERON : Oui, et M. McDonald recevait son salaire ; on le faisait monter à Ottawa "en attendant" et on lui promettait que quelque chose arriverait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que vous l'avez vu ici.

M. BERGERON : Oui, qu'y venait-il faire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose qu'il avait des affaires dans le département.

M. BERGERON : L'avez-vous vu employé à quelque ouvrage ?

Le MINITRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il devait avoir quelque emploi.

M. BERGERON : J'ai vu M. McDonald ici souvent et il ne m'a pas paru très empressé à l'ouvrage. Au contraire, il s'attendait tous les jours à être réinstallé dans sa position, ainsi que le lui avaient promis le ministre des Chemins de fer et Canaux, le ministre des Travaux publics et le premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'a pas eu une promesse semblable de ma part.

M. BERGERON : A la mort de M. Pouliot, il y eut une élection dans le comté de Témiscouata, et d'après les renseignements qui m'ont été fournis, le premier ministre a dit aux amis de M. McDonald qu'il serait réinstallé.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai jamais dit rien de la sorte.

M. BERGERON : Eh bien ! je vais lire certaines lettres. Le premier ministre disait à d'autres personnes aussi, que M. McDonald ne serait pas réinstallé. Plusieurs libéraux en vue travaillaient pour M. McDonald, et entre autres, M. Pacaud que je connais personnellement et qui fit tout son possible en faveur de M. McDonald. M. Charles Langelier non seulement avait été son avocat, mais encore travaillait pour lui auprès de ses amis politiques, et tous deux avaient l'assurance la plus formelle possible du premier ministre, que M. McDonald serait réinstallé.

Il y eut une élection dans le comté de Nicolet, et je n'ai jamais vu un parti faire tout ce qui était en son pouvoir pour remporter

une élection partielle comme les honorables membres de l'autre côté de la Chambre l'ont fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce là chose inaccoutumée ?

M. BERGERON : Dans les élections partielles, les deux partis expliquaient leur cause aussi éloquemment que possible aux électeurs assemblés ; mais je n'ai jamais vu un parti travailler à une élection comme les libéraux le font maintenant et employer des moyens comme ceux qui seront révélés, il n'y a pas de doute, avant la fin de cette session. En dépit des promesses faites par le très honorable ministre et par le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre des Travaux publics, soit verbalement, soit par écrit, de réinstaller M. McDonald, durant l'élection de Nicolet, MM. Leduc et Bernier—je suppose qu'il s'agit ici de l'honorable député de Saint-Hyacinthe—ont insisté auprès du premier ministre pour lui faire nommer M. Ouellet, dont le nom doit être revenu très souvent et toujours d'une manière défavorable devant le ministre des Chemins de fer et Canaux, alors qu'il était surintendant.

Le PREMIER MINISTRE : M. Leduc ne m'a jamais parlé de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dites-vous que M. Ouellette n'a pas été nommé avant l'élection ? Cela n'a rien eu à faire avec l'élection de Nicolet.

M. BERGERON : Au contraire, cela a eu beaucoup à faire avec l'élection de Nicolet. Quand M. Ouellette a été nommé, il descendit à Québec, et durant quinze jours, il allait de bar en bar à la Pointe-Lévis, accompagné des hommes de l'Intercolonial et il n'était pas en état de faire un bon travail. Même les amis politiques du premier ministre disaient qu'un homme comme celui-là ne pouvait occuper la position qu'avait remplie un homme de la valeur de M. McDonald, qui avait accompli si bien les devoirs de sa charge à la satisfaction même de ses ennemis.

Sur ces entrefaites, eut lieu l'élection de Nicolet, et mon très honorable ami, de passage à Montréal, a dit à deux messieurs, avec lesquels il était à causer après le lunch, qu'en arrivant à Ottawa, il verrait à ce que M. McDonald fût réinstallé. Il se rendit à Arthabaskaville où quelques messieurs vinrent le voir au sujet de cette affaire.

Je puis dire qu'on accusait alors M. Ouellette d'avoir parcouru la ligne dans son wagon particulier et comme il était arrêté à une station, de ne pas avoir permis au train régulier de passer en avant, parce que cela aurait retardé sa promenade. On ajoutait qu'il y avait d'autre chose que du ginger ale dans son wagon et que durant le temps qu'il était sous l'influence du ginger ale, un accident se produisit sur l'Intercolonial, causant la mort d'une personne, et une perte de $20,000.

Maintenant, le très honorable ministre a promis à ces deux messieurs, à Montréal, que M. McDonald serait réinstallé.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai jamais fait cette promesse.

M. BERGERON : Comment pourrait-on se vanter d'avoir un Canadien-français comme premier ministre, si M. Ouellette était démis et remplacé par M. McDonald.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'est-ce que cela a à faire avec l'élection de Nicolet ?

M. BERGERON : J'établis ma thèse. J'ai dit, il y a un instant, que ce fut durant l'élection de Nicolet que ces messieurs virent mon très honorable ami, et ils insistèrent si fortement que bien qu'il eût promis un jour ou deux auparavant de réinstaller McDonald, il télégraphia à Ottawa, au département des Chemins de fer et Canaux.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se mêle dans les faits. L'élection de Nicolet a eu lieu dans l'automne de 1897, et l'incident auquel il fait allusion ne s'est produit qu'en juin ou juillet 1898.

M. BERGERON : Mon honorable ami se mêle dans les dates.

M. SCRIVER : Lisez les lettres.

M. BERGERON : Je les lirai quand je le jugerai opportun. Qui fait ce discours ? Si mon honorable ami (M. Scriver) est assoupi, qu'il retourne chez lui, et demain, il pourra lire ce que je dis dans les "Débats." Mon très honorable ami sait qu'il a promis non seulement une fois, mais à vingt reprises différentes à M. McDonald lui-même qu'il serait réinstallé.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai jamais promis cela.

M. BERGERON : Je suis très heureux de voir que l'honorable ministre nie la chose, parce que cela va porter les choses à leur extrême.

Voici ce que je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux : n'est-il pas vrai que MM. Belleau, McDonald et Ouellette recevaient dans le même temps un salaire comme surintendants de l'Intercolonial ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux doit avoir reçu des plaintes dans le temps et il sera assez bon de les produire.

Nous saurons alors s'il est vrai que M. Ouellette, après sa nomination, s'est rendu à la Rivière du Loup et que, durant 15 jours, il a passé son temps dans les bars avec les employés de l'Intercolonial et que, durant ce temps, il y eut un accident sur le chemin de fer causant la mort d'une personne et des pertes au montant de $20,000. On peut certainement s'assurer du fait.

En janvier 1898, mon honorable ami promettait à M. Pacaud que M. McDonald

aurait "pleine satisfaction". Le même jour, deux messieurs, MM. Carroll et Choquette, rencontraient le fils de M. McDonald et lui disaient de demander à ce dernier de se rendre au Château Frontenac dans la soirée. M. McDonald s'y rendit et rencontra ces deux messieurs, qui l'assurèrent qu'aussitôt que le très honorable premier ministre serait de retour à Ottawa, il lui donnerait satisfaction.

Cela se passait en janvier 1898.

J'ai une autre lettre du ministre des Chemins de fer et Canaux en date du 3 novembre 1897 et adressée à M. Langelier. C'était après l'enquête, je suppose. Voici cette lettre :

CHER M. LANGELIER,—Je reconnais parfaitement avec vous que l'affaire McDonald est pendante depuis assez longtemps—en vérité, beaucoup plus longtemps que je ne l'aurais désiré. J'avais l'intention d'en arriver à une conclusion d'une manière ou d'une autre sans plus de délai—mais tant que je n'aurai pas eu le temps de considérer la question, je ne puis vous fournir aucune information quant à la décision à laquelle nous en arriverons, mais vous pouvez dire à M. McDonald que cette incertitude va bientôt cesser.

Bien à vous,
ANDREW G. BLAIR.

Mon très honorable ami dont la mémoire fait défaut, je le crains, s'intéressait grandement à cette affaire, et le 27 avril 1898, il faisait adresser par son secrétaire particulier, à M. McDonald, la lettre suivante qui est en fraçais mais que je traduis en anglais :

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du premier ministre de vous informer qu'il sera heureux de vous accorder une entrevue, lundi prochain, dans le courant de l'avant-midi.

Votre très dévoué,
(Signé) RODOLPHE BOUDREAU,
Secrétaire particulier.

M. A. R. McDonald.

M. BRITTON : Est-ce là la promesse de le réinstaller ?

M. BERGERON : Nous ne devrions pas nous attendre à une question semblable de la part d'un homme comme mon honorable ami, qui espère devenir juge. Mais c'est là la lettre du secrétaire particulier du premier ministre demandant à M. McDonald de venir à Ottawa, vu que le premier ministre serait heureux de le voir le lundi matin.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a destitué M. McDonald le 13 décembre 1898, par la lettre suivante :

MONSIEUR,—Je dois, en vertu d'instructions reçues, vous donner avis que votre terme de service comme surintendant de district du chemin de fer Intercolonial, cessera le 31 courant, date jusqu'à laquelle vous retirerez votre salaire par l'entremise du bureau principal du chemin de fer à Moncton, N.-B.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
L. K. JONES,
Secrétaire.

Je n'ai aucun doute que les notes que j'ai doivent venir de M. McDonald, car elles m'ont été remises par mon honorable ami, le député de Montmorency (M. Casgrain).

J'y trouve que lorsque M. McDonald a rencontré le premier ministre, à Ottawa, ce dernier lui a dit que jamais le gouvernement n'avait eu l'intention de le destituer et qu'après la session, il arrangerait les choses.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas là le souvenir que j'ai de cette entrevue.

M. BERGERON : Plus que cela, alors que l'Intercolonial était entre les mains de Ouellette, lui, Ouellette, s'est tenu ivre durant plusieurs jours et n'a repris connaissance qu'à San Francisco.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que l'honorable député lit, est-ce un extrait d'une lettre ?

M. BERGERON : J'ai des liasses de lettres ici. Actuellement, je ne parle que d'après les notes que m'a laissées M. Casgrain.

En juillet, le ministre des Travaux publics a dit à M. McDonald que le gouvernement le réinstallerait et, en même temps, il lui conseillait de vendre ses propriétés à Montréal et de se rendre à la Rivière du Loup s'y préparer à l'ouvrage. Voici cette lettre que le ministre des Travaux publics écrivait à M. McDonald le 23 juin 1898 :

Cher M. McDonald.—Avant de lire votre lettre du 21 courant, j'avais écrit au ministre des Chemins de fer et Canaux, M. Fielding——

M. Fielding agissait alors, je suppose, comme ministre des Chemins de fer et Canaux.

——et j'avais aussi vu M. Schreiber. Je verrai le premier ministre cette après-midi et je serai en état de vous donner une réponse plus directe, dans quelques jours, à Québec.

Bien à vous,
J. ISRAEL TARTE.

Le mot "Que" est rayé dans la lettre. A cette époque, le ministre des Travaux publics avait assuré à M. McDonald que, sans aucun doute il serait réinstallé, et je crois que le ministre des Travaux publics a toujours été un ami de M. McDonald et qu'il a fait tout son possible pour empêcher sa destitution et obtenir qu'il fût réinstallé.

J'ai dit, il y a un instant, que dans un restaurant, à Montréal, le très honorable ministre avait rencontré deux de ses amis auxquels il déclarait qu'il ne quitterait pas Ottawa avant de réinstaller Mac et qu'il avait autorisé M. Tarte à le déclarer. Cela était dit à M. Dansereau et à M. David, au restaurant Duperrouzel à peu près vers cette date, l'an dernier. J'ai donné les noms à mon honorable ami afin qu'il puisse rafraîchir sa mémoire plus facilement, et je prends la parole de ces deux messieurs. Le dimanche suivant, Ouellette se rendit à Arthabaskaville et promit par écrit au premier ministre de ne plus boire, et c'est alors que le premier ministre l'a assuré qu'il ne serait pas démis. Après cela, Ouellette se rendit à la Rivière du Loup et tomba dans une ivresse

terrible qui dura plusieurs jours. Il parcourut tous les hôtels, puis se rendit à Montréal dans un wagon-lit et probablement eut la fantaisie de se rendre à San Francisco, mais je ne sais pas si le fait est exact. Enfin il fut destitué et remplacé par M. Dubé.

Alors qu'il était parfaitement décidé, je suppose, que M. McDonald ne serait pas réinstallé, le ministre des Travaux publics écrivait, le 12 juillet 1898, la lettre suivante à M. Dansereau :

Ottawa, 12 juillet 1898.

Mon cher Dansereau,—A mon retour à Ottawa, j'ai trouvé que des influences les plus puissantes avaient travaillé en faveur de Ouellette. En effet, M. Schreiber me dit que le département avait reçu ordre de le garder. Je ne sais où trouver McDonald et comme vous savez probablement où il se trouve, je vous charge de lui annoncer la nouvelle. C'est contre toutes mes habitudes de tromper les gens en leur donnant des espérances qui ne peuvent se réaliser. Il avait été virtuellement décidé l'autre jour de réinstaller McDonald, mais on en est arrivé à une autre décision, et je veux que McDonald connaisse la chose le plus tôt possible.

Bien à vous,

J. ISRAEL TARTE.

Tout cela fut fait à cause de M. Pouliot qui avait demandé l'enquête contre M. McDonald.

J'ai dit que M. Gauvreau, le représentant actuel du comté de Témiscouata, en faisant de la propagande en sa faveur, avait déclaré à ses amis qu'il n'y aurait pas de destitutions politiques dans le comté autant qu'il s'y trouvait concerné. Cela se passait probablement après qu'il fut connu que McDonald était irrévocablement destitué. M. Gauvreau, député de Témiscouata, dit à M. McDonald qu'il a toujours été de son côté :

Stanfold, 24 novembre 1898.

M. A. R. McDonald, Montréal.

Cher monsieur,—Vous êtes au courant des accusations portées contre moi quant à l'attitude que j'ai prise envers vous, accusations que m'a récemment dévoilées votre ami, M. Pacaud. Il doit vous avoir fait connaître ce que je lui ai affirmé dans son bureau. J'ai depuis rencontré sir Wilfrid qui m'a autorisé à donner le démenti le plus positif à tous ces mensonges ; il a même promis d'en parler à M. Pacaud. J'ignore s'il l'a fait, toutefois je n'ai pas honte de ce que j'ai fait, et si j'ai de quelque manière soutenu votre cause, j'en ai accepté toute la responsabilité. Je considère d'une lâcheté suprême le fait de ceux qui veulent me rendre responsable de leurs turpitudes.

Je ressens vivement tout ce que vous avez fait pour moi, et ce sentiment seul aurait suffi pour m'empêcher de vous nuire en aucune façon. Je n'ai rien à me reprocher contre vous soit en paroles soit en actions, et si le gouvernement avait désiré vous employer, je n'aurais pas été contre cela, lui laissant pleine liberté d'en agir ainsi.

Espérant que ces quelques lignes suffiront à dissiper tous vos doutes, je demeure, cher monsieur,

Votre très dévoué,

CHS. A. GAUVREAU, M.P.

De fait, il est admis non seulement que l'on a payé à M. McDonald son salaire, mais encore ses dépenses de voyage, quand il était ici. Il a reçu $71.25 pour défrayer ses dépenses de voyage et payer sa pension. J'ai ici les pièces justificatives. Il y a aussi une lettre de M. Pottinger demandant à M. McDonald certaines pièces justificatives qui, je suppose, ont été envoyées puisque le montant en a été payé. Il y a encore une autre lettre de M. Pottinger relativement à un item de $60 pour pension.

Telle est la cause, et elle servira à mon honorable ami à trouver dans son département tous les documents nécessaires pour établir la sienne, ou pour l'expliquer si elle n'a pas été bien présentée devant la comité.

M. BOURASSA : Mais où sont les promesses ?

M. BERGERON : Il est évident d'après ce que je viens de lire et d'après les faits, qu'on a laissé entendre à M. McDonald qu'il serait réinstallé. Rien n'a été prouvé contre lui. J'ai des lettres ici qui démontrent qu'on a toujours donné à M. Langelier l'espérance que la question serait réglée. Si les honorables membres de l'autre côté de la Chambre voulaient dire les choses ouvertement, ils admettraient qu'ils avaient l'intention de remplacer M. McDonald. Durant toute une année, il a reçu son salaire. Voici la lettre dans laquelle le ministre des Travaux publics dit : " Il avait été virtuellement décidé l'autre jour, de réinstaller M. McDonald."

Eh bien ! voilà en vérité un drôle de gouvernement.

Mais le ministre des Travaux publics ajoute : "Comme on en a décidé autrement, je désire avertir M. McDonald aussitôt que possible." Cela semble être l'œuvre d'un ami ; c'est dire en effet : Je l'ai entretenu dans l'espérance qu'il sera réinstallé, mais le contraire a été décidé et je veux qu'il connaisse la chose le plus tôt possible, afin qu'il puisse essayer d'autres moyens. Si le collègue du ministre des Travaux publics soutient le contraire, nous avons assurément un gouvernement des plus extraordinaires.

J'ai expliqué la cause autant que les notes que j'ai ici le permettaient. C'est un cas des plus extraordinaires. M. McDonald accomplissait son travail à la satisfaction de ses supérieurs et du département. La seule chose contre lui, ainsi que l'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, était qu'il était un partisan actif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était là une des accusations.

M. BERGERON : C'est la seule accusation qui justifiât l'enquête, et l'on n'a pas essayé de prouver autre chose contre lui et le gouvernement n'osera pas dire qu'il y eût d'autre chose contre lui. Il n'était pas—j'étais pour employer une expression non parlementaire, mais je ne le ferai pas—il n'était pas assez brave pour porter d'autres accusations contre lui. M. McDonald est

sorti de l'enquête complètement justifié, si bien que ses avocats ont reçu du gouvernement le paiement de leurs honoraires et que son salaire de toute une année lui a été payé à lui-même. Dans le même temps, un nommé Belleau recevait un salaire, ainsi qu'on le verra quand les documents seront produits. M. Ouellette était alors employé lui aussi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ne faisaient pas le même ouvrage.

M. BERGERON : M. Ouellette devait faire le travail de M. McDonald, et M. McDonald était surintendant de cette division.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Belleau a cessé ses fonctions aussitôt que M. Ouellette a été nommé.

M. BERGERON : Mais M. McDonald a reçu son salaire de toute l'année ; M. Belleau a été payé pour tout le temps qu'il a été employé, ainsi que M. Ouellette. Il y a donc eu au moins deux salaires payés en 1898. Et l'on a tenu M. McDonald en suspens, de cette façon, jusqu'au mois de décembre. On a employé contre lui des influences politiques, mais ces influences n'ont pu empêcher un grand nombre de libéraux de Québec, M. Pacaud, le bras droit de mon très honorable ami à Québec, M. Langelier et, je crois, quelques-uns des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre se sont déclarés pour M. McDonald et le supportent encore. Le gouvernement actuel a commis bien des fautes dans les destitutions qu'il a faites, quelques-unes dans mon comté, mais je ne sais rien de plus injuste que ce qui se produit dans le cas actuel. Voici un fonctionnaire public qui a été au service du gouvernement durant près de 25 ans, un homme honnête, un homme contre lequel personne n'a un mot à dire. Le gouvernement ne le destitue pas sur le champ, mais il joue avec lui. Le gouvernement a traité d'une manière brutale nombre d'employés, mais c'est ici le cas le plus odieux de tous. C'est ce que nous appelons en français "tuer à petit feu", c'est-à-dire prendre son sang goutte par goutte.

J'espère que l'honorable ministre (M. Blair) produira les documents demandés avant que les crédits destinés à l'Intercolonial soient adoptés.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable monsieur a bien voulu mêler mon nom à cette affaire. Il a commencé par déclarer à grands sons de trompette qu'il serait capable de montrer des lettres venant de moi et dans lesquelles j'aurais promis à M. McDonald et à ses amis qu'il serait réinstallé. Je n'ai pas hésité à lui dire qu'il n'avait aucune telle promesse de ma part. Sur une interpellation que je lui faisais, il a réaffirmé sa déclaration. Il a alors produit une lettre de mon secrétaire à M. McDonald, à l'effet que j'accorderais une entrevue à ce dernier, un certain jour. Je suis certain que mon secrétaire n'a pas écrit cette lettre sans avoir des raisons d'en agir ainsi. Si mon secrétaire a écrit à M. McDonald que je lui accorderais une entrevue, un certain jour, cela devrait être parce que quelqu'un, soit M. McDonald, soit ses amis, demandaient telle entrevue. Si M. McDonald demandait une entrevue pour attirer man attention sur quelque chose d'intérêt public, il était de mon devoir de lui accorder cette entrevue, et il n'y a pas de doute qu'il n'ait écrit demandant à me voir.

Je me rappelle cette entrevue aussi distinctement que si elle avait eu lieu hier. Mais je ne commettrai pas l'indiscrétion de répéter ce qui s'est passé à cette entrevue privée.

L'honorable monsieur (M. Bergeron) a voulu se servir au cours du débat de certaines déclarations qui, prétend-il, auraient été faites dans un restaurant. Je dois le dire, je ne charge pas ma mémoire de telles choses. Je transige mes affaires dans mon bureau.

M. BERGERON : Mais l'honorable ministre nie-t-il le fait ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le nie ni ne l'affirme. Je ne transige pas les affaires publiques dans un restaurant ; quand je vais au restaurant, c'est généralement pour autre chose. Je suis prêt à répondre sur tout ce que je puis dire ou écrire dans mon bureau, mais je refuse d'être tenu responsable de ce qu'on peut avoir compris que j'ai dit au cours d'une conversation fortuite. Il est simplement puéril de me demander si j'ai eu une certaine conversation dans un restaurant. Je refuse de répondre à cela.

Mais l'honorable monsieur a parlé de l'élection de Nicolet et de M. Ouellette. Le cours de la lune a autant de rapport avec cette question qu'en a l'élection de Nicolet. Cette élection eut lieu au mois de décembre 1897. Ouellette a été nommé surintendant de la division de l'Intercolonial, de Sainte-Flavie à Lévis, puis de la division de Lévis à Montréal, si je me rappelle bien, durant l'hiver de 1897-98.

Il est vrai qu'en 1898, un incident regrettable s'est produit. Je l'ai fait venir à mon bureau et je n'ai pas besoin de raconter ce qui s'y est passé, mais depuis, il a été renvoyé du service.

M. BERGERON : C'est ce qu'on appelle sortir par la tangente. Cela peut ne pas être exact, au sujet de l'élection de Nicolet. Mon honorable ami se rappelle-t-il qu'une délégation est allée le rencontrer à Arthabaskaville pour lui demander de réinstaller M. Ouellette, après qu'il eut été suspendu pour conduite inconvenante ?

Le PREMIER MINISTRE : Tout cela est erroné. Voici ce qui a eu lieu ; j'étais à Arthabaskaville et ayant appris quelque chose sur le compte de Ouellette, j'ai écrit

pour avoir des renseignements. Une plainte avait été faite contre lui, et je lui ai écrit de venir me voir. Je n'ai pas besoin de rapporter ce qui s'est passé, mais j'ai demandé au département de le continuer dans sa position.

Quel rapport cela avait-il avec l'élection de Nicolet ? Depuis il a été destitué. Je passe maintenant à l'affaire McDonald, qui est complètement étrangère à celle de Ouellette. C'est vers la fin de 1896 que des plaintes ont été faites contre McDonald. Il était surintendant de l'Intercolonial, sur la section entre Sainte-Flavie et Lévis, depuis une vingtaine d'années. Les accusations étaient portées par M. Pouliot, qui représentait alors le comté de Témiscouata. Il est malheureusement décédé depuis, mais mon honorable ami sait que s'il y a jamais eu un citoyen respectable, c'était bien lui. Nous avons cru bon de confronter M. McDonald avec ceux qui l'accusaient, pour que les accusations fussent prouvées ou réfutées. La conduite de l'enquête a été confiée à M. Bédard, un avocat distingué de Québec, un homme impartial et désireux de rendre justice à tous. Après l'enquête un rapport fut fait. J'ai examiné tout le dossier et j'en suis venu à la conclusion que les accusations avaient été en grande partie, prouvées. On lui reprochait surtout son ingérence active dans la politique et sa mauvaise conduite.

Je suis prêt à absoudre M. McDonald sur le premier chef d'accusation ; il n'était pas absolument innocent, mais j'en suis venu à la conclusion que s'il avait enfreint son devoir, il l'avait fait sur l'ordre de ses supérieurs, et je n'ai pas voulu l'en tenir responsable. Quant à l'accusation d'inconduite dans l'accomplissement de ses devoirs, je dois admettre que les faits relevés contre lui n'étaient pas d'une nature très graves.

M. BERGERON : Quels étaient-ils ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne me rappelle pas dans le moment. J'ai oublié les détails, mais c'est l'impression qui m'est restée. Il y a dix-huit mois que j'ai lu ces témoignages ; mais la lecture de l'enquête et du rapport de M. Bédard m'a laissé sous l'impression qu'il n'y avait rien de bien grave contre M. McDonald. Mais une chose a été prouvée à ma satisfaction, c'est que son utilité comme surintendant de cette division avait cessé, et qu'il ne pouvait pas continuer à occuper cette position.

Je puis ajouter que j'avais songé depuis quelque temps à recommander au ministre des Chemins de fer et Canaux de lui donner un autre emploi. Contre lui, personnellement, je n'ai rien à dire, mais son utilité comme surintendant de cette division avait cessé. Il était de notoriété publique, et il a été prouvé à l'enquête que M. McDonald avait pris une part active à toutes les élections municipales qui avaient eu lieu dans sa division. Je ne l'appellerai pas un partisan agressif, mais il consacrait une grande partie de son temps aux élections municipales, prenant parti pour l'un ou l'autre candidat, faisant de la propagande, aidant aux bureaux de votation, assistant aux séances de comité, etc. Il en était résulté qu'une partie de la population qu'il était chargé de servir avait perdu confiance en lui. Il y avait encore plus ; il était de notoriété publique que depuis nombre d'années, M. McDonald se livrait à des spéculations comme lanceur, constructeur et courtier de chemins de fer. Il était engagé dans des procès dont la Chambre a sans doute entendu parler.

M. BERGERON : Il n'a pas spéculé ainsi que dans la province de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien à répondre à cette interruption. J'ignore ce que l'honorable député veut dire par cette menace voilée, mais elle ne m'affecte en aucune façon.

M. BERGERON : Non, elle ne vous affecte pas personnellement.

Le PREMIER MINISTRE : J'explique au comité pourquoi nous en sommes venus à la conclusion que son utilité avait cessé. On comprendra facilement qu'on ne peut pas permettre à un employé de l'Intercolonial de se mêler activement d'élections municipales, comme meneur, et de se rendre ainsi désagréable à une partie de la population.

Prenons, par exemple, la petite ville de la Rivière-du-Loup, où il demeurait, avec une population de 2,000 à 3,000 âmes, et peut-être 300 ou 400 électeurs. On sait avec quel acharnement les luttes municipales se font dans ces petites localités. M. McDonald prenait fait et cause pour l'un ou l'autre parti. Tous les jours, il avait occasion de rencontrer dans son bureau, dans l'accomplissement de ses fonctions officielles, des gens dont il s'était fait des ennemis mortels, par sa conduite dans les affaires municipales.

Je n'ai pas hésité à en conclure qu'il ne pouvait pas conserver cette position, et j'ai communiqué cette opinion à mon collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux. Sans rapporter de conversations privées, je puis dire que c'est l'attitude que j'ai prise et conservée. En même temps, je reconnaissais que M. McDonald avait plutôt péché par indiscrétion qu'autrement, sans oublier qu'il était chaleureusement recommandé par quelques-uns de mes amis politiques. Il y a parmi la députation des amis de M. McDonald qui auraient été heureux de le voir continuer dans le service, et qui auraient été bien contents si le ministre des Chemins de fer et Canaux avait pu lui trouver un autre emploi. Moi-même, je serais très satisfait si le ministre des Chemins de fer et Canaux pouvait utiliser ses services ailleurs.

Je regrette d'avoir à parler de cette affaire, et j'aurais préféré n'en rien dire, mais puisque l'honorable député a jugé à propos de la soulever, il doit en subir les conséquen-

ces. Si nous avons erré, c'est en étant trop cléments envers M. McDonald. Nous lui avons payé ses appointements quand nous n'aurions peut-être pas dû le faire. C'est une inexactitude de dire que nous avons payé les appointements de M. McDonald et ceux de M. Ouellette, en même temps. Je ne crois pas que les comptes fassent voir cela.

Si nous avons été si peu sévères envers M. McDonald, c'est que nous ne voulions pas lui donner occasion de se plaindre d'avoir été traité injustement. Nous avons voulu lui rendre toute la justice possible, croyant qu'il avait été plus imprudent que coupable. Aujourd'hui, nous payons pour les complaisances que nous avons eues pour ceux dont nous avons eu à nous occuper. Nous serions à l'abri des critiques si nous avions été sévères pour M. McDonald. L'honorable député se plaint de ce que nous lui avons manifesté trop de complaisance. Cette leçon pourra nous servir à l'avenir. Je laisse la question au jugement des deux partis de la Chambre.

M. BERGERON: J'ai souvent entendu l'honorable premier ministre défendre une mauvaise cause, et il s'en tire généralement assez bien. Mais la tâche qu'il vient de s'imposer est trop forte pour lui. Je ne lui ai jamais entendu prononcer un plaidoyer aussi faible. Il a commencé par dire qu'il ne voulait pas répéter des conversations privées. Il ne dit rien de celle qu'il a eue dans le restaurant Duperrouzel avec MM. Dansereau et David, deux citoyens respectables et amis du premier ministre. Il aurait mieux fait de nous dire si ce qu'ils ont rapporté est vrai ou faux. Il n'a dit ni oui, ni non. Il se retranche derrière sa dignité en disant: Je ne répète pas les conversations privées.

Il ne s'agissait pas d'une affaire privée; M. McDonald est un homme public, jusqu'à un certain point, et quand ses deux compagnons lui ont demandé ce qu'il ferait, il a répondu que si M. McDonald n'était pas réinstallé, on lui donnerait un autre emploi. L'honorable premier ministre vient maintenant de confirmer cette promesse qu'il avait faite de lui donner autre chose.

Il a passé rapidement sur l'entrevue qu'il a eue dans son bureau; il dit simplement: Si mon secrétaire a répondu, il a fait la réponse qu'il fait à tous ceux qui demandent à me voir. Le fait est que l'honorable ministre des Travaux publics lui avait souvent parlé de M. McDonald, qui a passé quelque temps ici, et que l'honorable ministre connaissait personnellement. Il a voulu le voir, car il comprenait qu'il lui était dû quelque chose et que sa position était anormale. Lui qui est juste, quelquefois, sentait qu'il devait des explications à M. McDonald, et il donna instruction à son secrétaire de lui écrire la lettre suivante:

OTTAWA, 27 avril 1896.

CHER MONSIEUR.—J'ai reçu instruction du premier ministre de vous informer qu'il se fera un plaisir de vous accorder une entrevue, lundi prochain, dans le cours de l'avant-midi.

Votre tout dévoué,

Sir WILFRID LAURIER.

RODOLPHE BOUDREAU,

M. A. R. MCDONALD. *S. P.*

L'honorable premier ministre dit qu'il ne veut pas rapporter les conversations privées, mais je suis dans l'obligation de dire ce qui s'est passé. M. McDonald vint ici et se rendit au bureau du premier ministre qui lui dit: "Mon cher McDonald, comme le disait feu sir John McDonald à M. Letellier de Saint-Just, votre utilité a cessé." "Sir Wilfrid, m'avez-vous fait venir uniquement pour me dire cela? Vous auriez pu me laisser chez moi et m'écrire un mot." Le premier ministre reprit: "McDonald, je ne veux pas être dur; nous ferons quelque chose pour vous, et j'espère que vous resterez à l'emploi du gouvernement dans une meilleure position que celle que vous aviez". Il m'a dit ce qu'il espérait avoir, mais j'ai oublié quelle était cette position. L'honorable premier ministre se le rappelle peut-être, et dans tous les cas, le ministre des Travaux publics s'en souvient. Or si le premier ministre se rappelle la conversation qu'il a eue dans son bureau et celle qu'il a eue dans la restaurant Duperrouzel, il doit se rappeler aussi la promesse qu'il a faite à McDonald de le réinstaller ou de lui donner une meilleure position. Il a ordonné une enquête dans le cas de Ouellette qu'il a fait venir à Arthabaskaville, et après l'enquête, il donna ordre au ministre des Chemins de fer et Canaux de le garder. Tout cela est consigné dans les "Débats". Toute la cause est donc prouvée, à l'exception de l'incident de Nicolet qui n'est pas important.

Mon honorable ami cherche à excuser sa conduite en disant qu'il y a eu ingérence irrégulière dans la politique, mais puisqu'il garde dans le service public un homme comme Preston, il ne peut guère se montrer susceptible sous ce rapport, dans un temps où nous entendons reprocher à des employés du gouvernement les crimes politiques les plus odieux. Si ces employés étaient conservateurs ils auraient été chassés. Dans mon comté, on en a chassé de leurs demeures construites sur la propriété du gouvernement, parce qu'ils avaient été nommés à ma demande et que l'on supposait qu'ils voteraient pour moi si on les laissait là. Mais les gens nommés par le gouvernement libéral et payés à même les deniers publics ne sont pas inquiétés.

L'honorable premier ministre reproche à McDonald de s'être mêlé des élections municipales; l'ancien gouvernement permettait cela à ses fonctionnaires? Veut-on en faire des esclaves? M. McDonald possède environ vingt-cinq maisons à la Rivière du Loup, et il a de grands intérêts dans les affaires municipales, mais le premier ministre déclare qu'un homme qui est conservateur et fonctionnaire public ne peut pas s'occuper des affaires publiques.

Cette proposition est absurde et ne devrait pas recevoir l'approbation de la Chambre.

Il attache peu d'importance aux accusations d'ingérence indue dans la politique portées contre M. McDonald. Ses torts sous ce rapport doivent, en effet, être bien minimes, puisque toute l'enquête est en sa faveur. Le commissaire était M. Bédard, un ami intime du premier ministre et un libéral ardent de Québec. M. Langelier, un autre libéral, le défendait, avec M. Dionne, et le rapport de M. Bédard dit qu'il n'y a rien contre lui. Il n'est pas juste de la part du premier ministre de dire que M. McDonald était aussi accusé d'autre chose que de s'être mêlé de politique. Il aura à répondre de ces paroles, sinon à M. McDonald, du moins à d'autres. Il était tellement convaincu de son innocence, que pendant un an il a cherché à lui faire donner une meilleure position. Il avait promis cela à MM. Dansereau, David, McDonald, Pacaud et autres amis politiques.

Il avait l'intention de le faire, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux, sans doute, ne l'a pas voulu, et maintenant il insinue qu'il y avait autre chose contre M. McDonald. Quand je lui demande quelles sont ces autres accusations, il répond qu'il ne s'en souvient pas. Quand un homme a été vingt ans au service du gouvernement et qu'il est destitué sans raison, la chose est assez importante pour qu'on se rappelle quelles étaient les accusations portées contre lui et qui ont été prouvées à l'enquête.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député m'avait laissé savoir qu'il désirait le dossier, je l'aurais produit.

M. BERGERON : Je crois qu'il a été promis depuis longtemps à l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas.

M. BERGERON : Alors, je le demande à présent. Je demande au ministre de produire le rapport de M. Bédard et les accusations, afin que la Chambre en prenne connaissance, puisque le premier ministre déclare qu'il ne les a pas vus.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas dit que je ne les ai pas vus.

M. BERGERON : Alors, quelles sont les autres accusations contre M. McDonald, à part l'ingérence dans la politique ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député verra ce qu'il y a dans le dossier quand il sera produit.

M. BERGERON : Très bien ; et nous aurons alors occasion de revenir sur cette question ; si ce n'est pas durant la présente session, ce sera pour la prochaine. Pour faire voir que M. McDonald accordait des faveurs impartialement aux deux partis politiques, je vois ici qu'un monsieur Talbot—je suppose qu'il s'agit de l'honorable député de Bellechasse—lui a télégraphié un jour qu'il allait à Saint-Michel avec quelques amis, et lui a demandé que le train qui passait par la Chaudière passât par l'embranchement de Saint-Charles, ou quelque chose comme cela ; et cette faveur lui a été accordée. Mon honorable ami n'est pas un ami politique de M. McDonald, que je sache.

M. TALBOT : Ce que l'honorable député dit en ce moment est tout à fait erroné. Il n'y a pas un mot de vrai dans cette histoire.

M. BERGERON : La note ne dit pas qu'il s'agissait de M. Talbot, M.P. ; ça doit être un autre Talbot.

M. TALBOT : Il n'y a pas un mot de vrai dans tout cela. Si l'honorable député veut me le permettre, je vais dire ce qui s'est passé. Ma femme était malade à la ville, c'était en hiver, et j'ai télégraphié à M. McDonald pour lui demander de faire arrêter le train express à Saint-Michel, la gare où je demeure. Il a refusé, et je savais parfaitement qu'à la demande de ses amis conservateurs, il avait fait arrêter le train à n'importe quelle gare où ils désiraient descendre. Il a refusé de faire arrêter le train à Saint-Michel, bien que j'aie mentionné dans le télégramme que ma femme fût malade.

M. BERGERON : Alors, il s'agit d'un autre Talbot, dans la note que j'ai ici. Je comprends que cet item ne sera pas voté tant que nous n'aurons pas tous les papiers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je consens à le laisser en suspens et je produirai tous les papiers.

Canal Soulanges, construction.... $1,610,000

M. BERGERON : Quand ce canal sera-t-il ouvert à la navigation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut toujours parler avec une certaine réserve quand il s'agit de nommer la date à laquelle sera terminé un travail donné à l'entreprise. J'hésite d'autant plus, que j'ai déjà laissé entendre à la Chambre que je croyais que ces travaux seraient terminés un peu plus tôt. Cependant, je suis assuré de la manière la plus formelle par les entrepreneurs, qu'ils seront en état de laisser pénétrer l'eau dans le canal, durant la première semaine de septembre.

M. BERGERON : Ne s'est-il pas produit des éboulements à cet endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en a eu trois ou quatre, mais tout sera réparé pour la date que je viens de mentionner.

M. MONTAGUE : Quels sont les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur les sections 1 et 2, Ryan et McDonnell ; la section trois est presque terminée ; les sections 4, 5, 6 et 7 sont construites par M. Onderdonk ; la section 8, par M. Charles Raynor ; la section 9, Macdonnell ; la section 10, Rogers et Taylor, presque terminée ; la section 11 est presque terminée ; sur la section 12, l'entrepreneur actuel est M. J. Hogan ; section 13, MM. Manning et McDonald. C'est tout.

M. BERGERON : Les écluses sont-elles terminées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que oui.

M. BERGERON : Je crois que vous en avez cinq au lieu de quatre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous en avons trois avec une chute de 23 pieds 6 pouces, une avec une chute de 17 pieds 6 pouces et une écluse de prise d'eau, cinq en tout. En plus de cela, il y a une porte auxiliaire.

M. BERGERON : Qu'appelez-vous une écluse de prise d'eau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a pas de chute ; c'est simplement comme protection.

M. BERGERON : A Valleyfield, la première écluse, qui est une écluse de prise d'eau, est comme les autres. L'honorable ministre sait-il où en est la cause de M. Stewart ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est devant les tribunaux.

M. BERGERON : L'affaire de la carrière est-elle encore pendante devant les tribunaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Canal du Sault Sainte-Marie, construction..... $18,000

M. MONTAGUE : Pourquoi cet argent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour draguer le canal et niveler le terrain.

M. MONTAGUE : Qu'a-t-on payé pour faire enlever la pile ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'estimation était de $5,000.

M. MONTAGUE : Vous avez demandé un crédit de $75,000, l'an dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était pour le nouveau pont. Tout le travail coûtera probablement la somme qui a été estimée.

M. MONTAGUE : La Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique paiera-t-elle une partie des dépenses ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas que je sache.

M. MONTAGUE : Lui a-t-on demandé de le faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu quelque correspondance échangée à ce sujet, mais il n'en est rien résulté. Il nous fallait faire l'ouvrage, pour avoir l'usage du canal.

M. BERGERON : Je suis heureux que le gouvernement l'ait fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai visité les lieux, il y a un an, et cette pile faisait un très mauvais effet.

M. MONTAGUE : Qui a fait le travail ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La construction du pont était confiée à la " Dominion Bridge Co."

Agrandissement du canal Lachine.. $113,400

M. BERGERON : Je croyais que ces travaux avaient été terminés il y a vingt ans sous l'administration Mackenzie. Quels sont les travaux que l'on est en frais de faire actuellement à cet endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous sommes en frais de draguer sur une étendue de quinze pieds entre les écluses 2 et 3, et nous estimons que ces travaux vont coûter $18,200 ; nous avons l'intention de construire une écluse à l'entrée inférieure afin d'en remplacer deux autres, ce qui coûtera $15,000 ; élargir le vieux quai à Lachine, $30,000 ; construire deux murs inclinés, $21,000 ; et pour compléter l'entreprise de MacNamee et Mann, $18,000.

M. BERGERON : Il n'y a qu'une bien faible partie de cette somme qui soit destinée à agrandir le canal lui-même.

M. TAYLOR : Si j'ai bien compris, il me semble que l'honorable ministre a déclaré lors de la dernière session, et a promis au peuple de ce pays que l'approfondissement des canaux serait terminé pour l'ouverture de la navigation en 1899. Je voudrais savoir de l'honorable ministre quand il espère pouvoir remplir la promesse qu'il a faite. Il y a déjà plusieurs mois que la navigation est ouverte, et je n'ai pas encore entendu dire que les travaux à faire sur le canal fussent terminés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas encore bien longtemps que la navigation est ouverte. Confiant dans les promesses des fonctionnaires de mon département, et dans les promesses faites par les entrepreneurs, j'avais de bonnes raisons de croire que nous pourrions laisser pénétrer l'eau dans les

canaux et permettre aux vaisseaux d'y passer dès l'ouverture de la navigation ; mais nous ne nous attendions pas à ce que les travaux fussent complètement terminés à cette époque. Je ne veux pas prétendre que nous allons entièrement terminer les travaux, mais nous allons pouvoir permettre aux navires tirant quatorze pieds d'eau d'y passer.

M. TAYLOR : Quand ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère maintenant que cela aura lieu dans la première semaine de septembre. Il faut toujours compter avec l'imprévu dans des travaux comme ceux-là, et il a été impossible de terminer tous ces travaux pour le premier de mai.

M. BERGERON : Je conseille à l'honorable ministre de ne pas chanter victoire trop vite ; quand bien même les travaux sur le canal de Soulanges seraient terminés, les navires tirant plus de neuf pieds d'eau seraient encore dans l'impossibilité d'y passer, parce que l'approfondissement des lacs à quatorze pieds n'est pas encore terminé. Le lac Saint-Louis n'est pas encore approfondi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais cru comprendre que les travaux étaient plus avancés que cela, et que près de 300 pieds de chenal sur le lac Saint-Louis étaient creusés à une profondeur de quinze ou seize pieds. Nous avions l'espoir que ce chenal serait suffisamment creusé pour le trafic d'automne, mais les 300 pieds que je viens d'indiquer seront certainement prêts en septembre.

M. BERGERON : Je suis surpris d'apprendre qu'il existe un chenal de 14 pieds sur le lac Saint-Louis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et même plus que cela.

M. BERGERON : Comment se fait-il que les navires se servent encore de l'ancien chenal au lieu de passer par le nouveau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore annoncé que ce chenal était prêt pour la navigation, et les patrons de navires ne veulent pas courir de risque. Ils ne se serviront pas du nouveau chenal tant qu'ils n'auront pas reçu l'assurance qu'il est terminé.

M. BERGERON : A-t-on creusé à l'entrée du canal de Soulanges ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a l'intention de creuser à cet endroit à une profondeur de 20 pieds et cela sur une distance de 13,000 pieds, depuis la tête du canal en montant. Aucun dragage ne sera fait à l'extrémité inférieure.

M. BERGERON : C'est justement de cette dernière partie du canal que je parle. Vous ne pouvez passer à cet endroit avec un yacht à vapeur tirant trois pieds d'eau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Monroe a récemment inspecté le canal à cet endroit et il a fait rapport qu'aucun dragage n'y était requis.

Chenal du lac Saint-Louis, redressement et approfondissement... $ 65,000

M. BERGERON : Quand ces travaux seront-ils terminés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils sont presque terminés maintenant.

M. MONTAGUE : Quels sont les entrepreneurs de ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces travaux sont faits par la " Weddell Dredging Company."

Canal de Cornwall, agrandissement. $150,000

M. BERGERON : Tous les dommages causés par les éboulements qui ont eu lieu à cet endroit ont-ils été payés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais entendu parler que des éboulements avaient eu lieu sur le canal de Cornwall.

M. BERGERON : Quelques navires ont frappé une levée et causé quelques dommages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il arrive souvent que des navires brisent des portes d'écluses ou les levées des canaux.

M. BERGERON : Je veux parler d'une levée située entre deux écluses. Cet accident se serait produit durant trois étés de suite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela doit avoir eu lieu avant que je prisse la direction du ministère. Nous avons eu trois ou quatre de ces accidents sur le canal Welland, mais nous n'en avons pas eu sur le canal Cornwall.

Canal du rapide Plat, agrandissement ..... $ 83,250

M. BERGERON : Je vois que l'honorable ministre demande aussi une autre somme de $35,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ce crédit doit être voté de nouveau.

M. BERGERON : Quels sont les travaux qui ont été faits, et quand espère-t-on les terminer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Des travaux considérables ont été faits à cet endroit. Les entrepreneurs sont MM. Poupore et Fraser pour la section n° 1, et la Compagnie de dragage de Welland pour la section n° 2. Les travaux sont terminés et nous n'attendons plus maintenant que la préparation des dernières estimations.

Canal des Galops, agrandissement..	$688,400
Chenal du Nord—redressement et approfondissement	55,000
Rapides des Galops, enlèvement d'obstacles....	50,000

M. MONTAGUE : Je voudrais demander à l'honorable ministre de laisser ces items de côté pour le moment, parce que certains députés veulent prendre la parole à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela fera tout aussi bien l'affaire de l'honorable député si nous laissions le premier item de côté si nous adoptions les deux autres. Toute la discussion à ce sujet pourra se faire aussi facilement sur le premier item.

Mr. MONTAGUE : C'est très bien.

Canal de la Trent, construction....	$845,000

M. HUGHES : Je ne voudrais pas faire perdre inutilement le temps de la Chambre, mais l'honorable ministre sera-t-il assez bon de me dire quels sont les travaux que l'on se propose de faire cette année ? A-t-on l'intention de construire la partie du canal qui se trouve située entre le lac Simcoe et le lac Balsam ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous allons essayer.

M. HUGHES : L'entreprise va-t-elle être accordée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'espère. La question est à l'étude.

M. PETTET : Combien devra coûter ce canal une fois terminé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il dire combien il en coûtera pour terminer ce canal jusqu'à la baie de Quinté ? Pour le terminer jusque là, il faudrait une somme d'argent assez ronde. Nous n'avons pas l'intention de pousser les travaux plus loin que Peterborough cette année. Le crédit que nous demandons suffira pour terminer les travaux commencés et il nous restera une somme de $300,000, ou peut-être $350,000, pour commencer de nouveaux travaux. Le gouvernement a l'intention d'accorder des entreprises pour une partie des travaux à faire entre le lac Simcoe et le lac Balsam, et peut-être pour une partie des travaux à faire dans la partie inférieure, mais cela n'est pas encore tout à fait décidé.

M. PETTET : Les ingénieurs de l'honorable ministre sont-ils allés visiter le canal ? Je ne veux pas m'opposer à l'adoption de ce crédit, mais nous savons tous que lorsque le parti libéral était dans l'opposition, il a condamné la construction de ce canal, et bien que le comté de Prince-Edward doive retirer autant de bénéfice de sa construction que n'importe quel autre comté, je dois dire que la population toute entière de ce comté est opposée à sa construction ; pour ma part je ne connais rien de l'affaire. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si ce canal sera de quelque utilité pour le pays une fois construit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regretterais d'être obligé de dire que ce canal ne sera d'aucune utilité au pays. Ce n'est pas nous qui avons commencé cette entreprise, nous en avons simplement hérité de nos prédécesseurs. Je crois que l'on pourrait nous faire des reproches si nous laissions le canal à moitié terminé et rendu à mi-chemin entre le lac Simcoe et le lac Balsam. J'ai cru qu'il était de notre devoir de compléter au moins une partie de ces travaux. Nous n'avions pas d'autre alternative.

M. PETTET : Quelle est la profondeur de l'eau dans le canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y aura pas plus de six pieds d'eau sur les buscs.

M. HUGHES : Je crois que l'honorable député (M. Pettet) qui a l'honneur de représenter le comté de Prince-Edward, et qui a l'ingénuité de venir ici dire qu'il ne connaît rien de l'affaire—et il est censé être un des hommes les plus intelligents de son comté—ferait bien de se rendre à la bibliothèque et de lire les comptes rendus des discussions qui ont eu lieu à ce sujet et qui sont rapportés dans les "Débats" ou de se procurer du département des Chemins de fer et Canaux le rapport de la commission qui a été chargée de faire une enquête à ce sujet. S'il voulait commencer à se renseigner avant de faire perdre le temps de la Chambre, je suis convaincu qu'il aurait une opinion différente de l'intérêt de ce canal.

M. BENNETT : J'ai cru comprendre que l'honorable ministre avait dit qu'il s'attendait à pouvoir accorder l'entreprise pour la construction de la section située entre le lac Balsam et le lac Simcoe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour la nouvelle partie. C'est pour cela que je demande un crédit. L'honorable député (M. Bennett) comprend la situation, et il n'ignore pas que des entreprises sont actuellement accordées pour la construction d'une partie considérable de ce canal située entre ces deux lacs.

M. BENNETT : L'honorable ministre espère-t-il pouvoir accorder ces entreprises cet automne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore encore ce que je ferai à ce sujet ; mais je suis bien décidé de faire commencer les travaux aussitôt que possible. Je crois que la section située entre les deux lacs doit être terminée. Voilà ce que je pense de l'affaire. Je n'ai pas l'intention de dire si l'on aurait dû commencer à cet endroit plutôt qu'ailleurs, mais je prends l'ouvrage là où je l'ai trouvé. Lors-

que j'ai pris la direction des affaires, les travaux étaient commencés à cet endroit, et je crois que nous allons être obligés de terminer la section entre Simcoe et Balsam.

M. BENNETT : Je crois que toute personne, soit dans cette Chambre ou ailleurs, qui a pris la peine de se renseigner sur ces travaux, au lieu de se contenter de le condamner sans raison, approuvera la conduite de l'honorable ministre qui veut faire construire cette partie du canal qui se trouve située entre le lac Simcoe et le lac Balsam. Quand l'honorable ministre espère-t-il pouvoir terminer les travaux que l'on est à faire à l'écluse à Peterborough ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les travaux à faire à cette écluse ne sont pas mentionnés dans le contrat, mais il est bien probable que ces travaux ne seront pas terminés avant la prochaine saison. Il s'agit là d'une entreprise assez considérable, et de quelque chose de nouveau. Je crois qu'une fois terminé, ce sera là un ouvrage remarquable. Il n'y a rien de semblable sur le continent, et je crois que l'entreprise est entre bonnes mains. J'espère que le tout sera terminé pour l'ouverture de la prochaine saison.

M. GIBSON : Combien estime-t-on que coûtera ce canal une fois terminé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire à l'honorable député, qu'à la fin d'avril 1899, le gouvernement avait dépensé pour ce canal la somme de $2,500,000.

M. GIBSON : A-t-on commencé à s'en servir pour les fins de la navigation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas pour la peine d'en parler. Tant que les écluses ne seront pas terminées à la partie inférieure, il ne sera pas possible de l'utiliser autrement que pour les besoins du commerce local.

M. GIBSON : Ce canal est construit dans le but de remporter des comtés, et non dans le but de servir au transport du trafic des comtés. Je me souviens parfaitement d'une députation considérable qui était venue à Ottawa, alors que sir John Thompson était premier ministre, et afin de l'encourager à faire voter l'argent nécessaire pour construire et terminer les travaux de ce canal. Les délégués promirent au gouvernement de lui accorder leur appui moral, et je me souviens que sir John Thompson leur a dit qu'il avait besoin de quelque chose de plus que leur appui moral. Je crois que ces travaux ont toujours été faits dans le but de remporter les élections dans les comtés traversés par ce canal.

M. BENNETT : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Gibson) rende justice à ce projet. Pratiquement parlant, cette entreprise n'est pas du tout un canal, parce que l'on rencontre sur son parcours des milles et des milles de lacs, dont quelques-uns varient entre dix et vingt-cinq milles de longueur ou de largeur, et qui tous forment pour ainsi dire partie de ce canal. Il est vrai, comme l'a fait remarquer l'honorable ministre que jusqu'ici ce canal a coûté très cher, si cher qu'il serait temps qu'une telle dépense cesserait. Mais j'ai toujours compris que cet ouvrage avait été commencé, non pas tant comme une entreprise locale, que comme un chaînon de la grande voie qui doit relier le lac Ontario à la baie Georgienne. Une fois ce canal terminé, et lorsqu'il y aura six pieds d'eau de profondeur sur les buscs, et que l'on utilisera les grandes nappes d'eau qui se trouvent sur son parcours, nous aurons alors une grande route par eau qui pourra rivaliser avec le canal Erié.

M. PETTET : Quand ce canal a-t-il été commencé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il a été commencé avant la Confédération. Des sommes d'argent considérables doivent avoir été dépensées pour la construction de ce canal avant 1867.

M. BENNETT : Ce canal a été commencé par le gouvernement impérial en 1837.

M. GIBSON : Je crois qu'il n'y aurait pas de mal à réduire ce crédit de moitié. Si un canal commencé avant la Confédération n'est pas encore terminé, il est évident que le pays n'en a guère besoin. Ce n'est encore qu'un fossé aux meilleurs endroits. Je n'ai rien à dire de l'ouvrage fait jusqu'ici, car il il a été bien fait, mais je doute de l'utilité de ce canal. C'est une des choses les plus ridicules qui aient jamais été faites par un gouvernement. Mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) a parlé il y a quelques instants du canal du Sault. Je me souviens parfaitement du temps où il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, et c'est aussi à cette époque que j'ai dénoncé ce projet comme étant une monstruosité. Cette pile qui a été placée dans le canal a été construite sur les instances du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a réussi par ce moyen à s'exempter de construire un pont.

M. HUGHES : J'en appelle au règlement. L'honorable député fait allusion à une discussion antérieure. L'item dont il vient de parler a déjà été adopté par la Chambre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il est vrai que j'ai déclaré que cet item était adopté, mais nous avons l'habitude, lorsqu'un député demande la parole immédiatement après et désire continuer la discussion, de le laisser faire.

M. GIBSON : Je vous remercie, M. l'Orateur, de la décision que vous venez de rendre, parce que cette affaire est loin de plaire à l'honorable député, ayant été commise par un gouvernement conservateur.

Je leur ai fait moi-même remarquer combien il était absurde de placer cette pile dans le canal du Sault Sainte-Marie, et l'honorable député de Beauharnois doit se souvenir de ce que j'ai dit à ce sujet. J'ai dit dans ce temps que cette pile était une monstruosité au point de vue de l'art, et qu'elle était construite uniquement pour sauver au chemin de fer Canadien du Pacifique l'ennui de construire un pont. Mais je constate avec plaisir que le ministre des Chemins de fer et Canaux actuel a eu le bon esprit de faire disparaître cet objet désagréable du canal du Sault Sainte-Marie, qui avait cependant coûté si cher au gouvernement conservateur.

M. BERGERON : J'ai aussi parlé dans le même sens.

M. GIBSON : L'honorable député est allé se rendre compte de la chose par lui-même, et une fois de retour, il m'a avoué franchement que s'il eût vu cet objet auparavant il m'aurait aidé à combattre ce projet. Relativement au canal qui fait l'objet de la présente discussion, et que l'honorable député de Victoria (M. Hughes) semble avoir pris sous sa protection, nous savons tous que sans la construction de ce canal, l'honorable député n'occuperait plus un siège dans cette Chambre. Voilà la raison de son zèle. Le canal a été construit uniquement pour lui permettre de se faire élire dans son comté. Des sommes d'argent considérables ont été dépensées pour terminer ce canal, et je déclare de mon siège dans cette Chambre qu'il s'agit là d'une dépense d'argent inutile. Les revenus de ce canal ne seront jamais suffisants pour payer l'intérêt des sommes qu'a coûté sa construction. Tout ce dont vous avez besoin, c'est de faire continuer ces travaux publics dans votre comté durant les élections, afin de pouvoir exercer une certaine juridiction sur les électeurs comme vous avez toujours fait dans le passé.

M. HUGHES : J'en appelle de nouveau au règlement, et j'insiste pour obtenir une décision. L'honorable député de Lincoln est en frais de m'attribuer des motifs malhonnêtes. Il a déclaré que mon seul désir était de faire continuer les travaux sur ce canal pour servir des fins politiques.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne crois pas que ce soit attribuer un motif malhonnête à un honorable député que de lui dire qu'il a favorisé une entreprise publique afin de se faire élire.

M. MONTAGUE : Je n'ai pas l'intention de vouloir me mêler des affaires des honorables députés, mais je crois que nous avons le droit de demander à ce que des décisions sérieuses soient rendues, et je prétends, M. l'Orateur, qu'une décision comme celle que vous venez de rendre ne mérite pas de figurer dans les "Débats."

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne crois pas qu'il soit contraire au règlement de dire à un honorable député qu'il favorise un projet ou une idée politique afin de pouvoir être élu. Je ne crois pas que l'on puisse trouver dans une telle remarque une imputation malveillante.

M. MONTAGUE : C'est bien là la décision que vous rendez, M. l'Orateur ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Oui ; certainement.

M. GIBSON : Je constate avec plaisir, M. l'Orateur, que je me suis servi d'un langage parlementaire. Nous savons tous dans quel but ce canal a été construit. Ce canal est à l'état de projet depuis quatre-vingt ans, mais ce n'est que sous l'administration conservatrice que l'on s'est mis à l'œuvre sérieusement. L'idée de vouloir faire encourir au pays l'énorme dépense de $845,000 pour la continuation et l'achèvement d'un ouvrage qui n'est d'aucune utilité pratique pour le Canada, ne rencontre guère l'approbation de cette Chambre, et vu le fait que cet ouvrage est resté stationnaire durant quatre-vingts ans, je ne crois pas que le peuple soit d'opinion que le gouvernement continue ces travaux.

Il est bien certain que cette entreprise n'aurait jamais dû être commencée, mais le gouvernement est tenu de continuer quelques-uns des actes de folie de ses prédécesseurs, et nous nous trouvons sans doute en présence d'un cas de cette nature. Nous avons une foule d'exemples qui nous font croire que les autres canaux n'ont été construits et les travaux continués que lorsque nous étions à la veille des élections générales. Nous savons parfaitement que si ceux qui ont précédé le gouvernement actuel à la tête des affaires du pays, avaient déployé l'habileté, l'énergie et la perspicacité dont a fait peuve le ministre des Chemins de fer et Canaux actuel depuis qu'il est à la tête de son ministère, tout le système des canaux du Canada aurait pu être terminé il y a dix ans.

Le canal Welland a été commencé en 1870 ou 1871, et il n'a atteint le lac Erié que lorsque le gouvernement Mackenzie est arrivé au pouvoir. Avant cette date, le canal avait été construit comme devant contenir 12 pieds d'eau. Il fallut construire l'écluse No. 25, et M. Mackenzie, prévoyant quels seraient les besoins futurs de la navigation intérieure, termina l'écluse No. 25, sous sa propre direction en qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, jusqu'à une profondeur de 14 pieds. Le canal resta dans cet état jusqu'aux élections générales suivantes, alors que le cabinet de l'époque jugea à propos d'augmenter la profondeur du canal jusqu'à 14 pieds. C'est de cette manière que tout notre système de canaux a été dirigé et amélioré durant les vingt dernières années.

Le gouvernement qui a été si longtemps au pouvoir et dont nous avons si souvent entendu vanter les qualités par les honorables membres de la gauche, s'est toujours

contenté de commencer les travaux quand arrivaient les élections générales et d'accorder dans ce temps-là une foule d'entreprises. L'honorable ministre serait, à mon avis, tout à fait justifiable de réduire ce crédit de moitié. Il existe des choses plus importantes que celles-là concernant la navigation intérieure. Je constate avec plaisir qu'il a placé un certain montant dans les crédits pour le port de Colborne. Mais cette énorme somme d'argent était indiquée comme devant être appliquée à Port Colborne, au lieu du canal de la Vallée de la Trent, cela rapporterait des bénéfices beaucoup plus considérables au peuple du Canada que l'argent qui va être gaspillé pour la construction de ce dernier canal.

M. BERGERON : L'honorable député a-t-il l'intention de soumettre une motion à ce sujet ?

M. GIBSON : Je ferais la chose avec plaisir si j'en avais le pouvoir.

M. BERGERON : L'honorable député possède ce pouvoir.

M. GIBSON : Si l'honorable ministre voulait accepter mon avis à ce sujet, il discontinuerait entièrement les travaux. Je crois que le gouvernement commet une erreur en voulant essayer de compléter le canal de la Vallée de la Trent.

M. HUGHES : Je n'ai jamais entendu dire que la richesse pût donner à un ignorant le privilège d'être insolent et arrogant sans être soumis à la censure comme la chose vient d'avoir lieu pour l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Gibson). Cet honorable député a déclaré ce soir dans cette Chambre que j'avais été élu grâce aux travaux faits sur le canal de la vallée de la Trent. Personne à ma connaissance n'a jamais déclaré que cet honorable député possédait une certaine habileté. Il a sans doute beaucoup d'audace, mais il manque de discernement, il n'en a jamais eu et ne pourra jamais en acquérir. S'il possédait quelques connaissances, il aurait pu se rendre compte par lui-même que les travaux qui concernent cette partie du canal de la Trent qui se trouve dans mon comté, n'ont été commencés que deux ans après mon élection comme membre de cette Chambre, et ce n'est qu'après avoir fait comprendre au gouvernement tout le bénéfice que ce canal rapporterait à la localité qu'il devait traverser, que ce dernier s'est occupé de la chose et a fait voter les crédits nécessaires à sa construction.

J'ai ouvertement refusé de me prononcer en faveur du canal ou contre cette entreprise, tant que la commission chargée de faire une enquête à ce sujet n'aurait pas transmis son rapport et déclaré qu'il y avait une quantité d'eau suffisante. Un certain nombre de grognons—l'honorable député ne faisait pas partie de la Chambre à cette époque, et je suis convaincu qu'il ne siégera pas dans le prochain parlement—un certain nombre de membres du parlement de cette époque s'opposèrent à cette proposition, sous prétexte que l'approvisionnement d'eau n'était pas suffisant. Voilà le seul argument que j'ai jamais entendu formuler contre la construction du canal par un homme intelligent, et il a été complètement réfuté par les rapports des ingénieurs qui à l'origine étaient opposés au projet, mais qui, après avoir sérieusement étudié la question, déclarèrent dans leur rapport qu'il y avait un approvisionnement d'eau plus que suffisant pour les besoins du canal.

Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre à discuter le mérite de cette question. Tous ceux qui possèdent quelques connaissances, et dont l'intelligence n'est pas des plus bornées, comprennent que cette entreprise est nécessaire dans les intérêts du Canada. Il s'agit là d'un travail qui a été discuté à fond dans cette Chambre et dans le pays. Je dois dire à l'honorable député (M. Gibson) que j'ai toujours déclaré à mes électeurs que je ne serais pas en faveur de la construction du canal, si le rapport des ingénieurs indiquait que l'approvisionnement d'eau était insuffisant, mais que dans le cas contraire, j'appuierais ce projet de toutes mes forces.

Je n'ai pas besoin de grosses entreprises ; je n'ai pas besoin d'être un monopoleur vaniteux pour être élu membre de ce parlement. Je possède la confiance des électeurs de mon comté, et si l'honorable député (M. Gibson) ou quelques-uns de ses pareils, veulent y venir —et j'ai eu le plaisir à la dernière élection de me débarasser d'un certain nombre de personnages qui lui ressemblent—ils s'apercevront que je n'ai pas besoin de l'aide d'entreprises publiques pour m'y faire élire.

M. GIBSON : S'il y a un honorable membre de cette Chambre qui mérite de recevoir une leçon, c'est bien l'honorable préopinant. Il est trop bien connu pour se permettre d'accuser les autres d'arrogance ou d'impudence ; nul n'est plus surabondamment pourvu sous ce rapport que l'honorable député (M. Hughes). Il a tort de m'accuser de manquer d'intelligence, car mes électeurs sont de meilleurs juges que lui sous ce rapport, et il ne peut guère se vanter d'avoir de cette marchandise à revendre. Cependant, l'honorable député possède une certaine dose d'habileté, mais il a certainement commis une erreur en disant qu'il s'était bien gardé de se prononcer sur la question de l'utilité du canal. Il voulait constater de quel côté l'opinion publique allait se prononcer, et lorsqu'il s'aperçut que ce projet de canal était populaire dans son comté, il l'a appuyé.

Aujourd'hui, il se permet de me reprendre parce que j'ai le courage de déclarer qu'à mon avis cette entreprise n'aurait jamais dû être commencée. Nous avons maintenant la certitude que c'est l'honorable député (M. Hughes) qui a le premier commencé à parler

de cette entreprise, du moins c'est lui qui nous avertit de la chose, de sorte que maintenant lorsque quelqu'un voudra critiquer la construction du canal de la Trent, les honorables députés devront se souvenir que ce n'est pas l'ancienne administration conservatrice qui est à blâmer dans cette affaire, mais bien l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), qui est responsable de tout ce qui a été fait à ce sujet. Cela démontre de quelle influence il jouissait auprès du cabinet de cette époque, puisque ce dernier était disposé à dépenser $6,000,000 et peut-être $10,000,000 afin d'assurer son élection comme membre de cette Chambre.

Permettez-moi maintenant de rectifier une des prétentions de l'honorable député lorsqu'il dit faire partie de cette Chambre depuis plus longtemps que moi. J'ai été élu en 1891, et lui n'a été élu que lors d'une élection partielle en 1892, et je me souviens aussi bien que lui de tout ce qui s'est passé à cette époque. Je me souviens de la nombreuse délégation qui est venue à Ottawa de son comté et de cette partie du pays pour demander au gouvernement de construire le canal de la vallée de la Trent. Mais cette démarche de la part de ses électeurs était inutile, car c'est paraît-il à l'honorable député que revient tout le mérite de cette entreprise, qui restera comme un monument impérissable de l'influence dont jouissait l'honorable député (M. Hughes) qui a pu réussir à amener le gouvernement conservateur à dépenser $6,000,000 pour le faire élire en qualité de membre de cette Chambre.

M. POWELL : L'honorable député (M. Gibson) a ouvert un vaste champ à la discussion, et puisque nous étions en frais d'adopter une partie considérable des item du budget supplémentaire, il aurait pu se dispenser de soulever cette discussion inopportune. Bien que l'honorable député ait déclaré qu'il possède une excellente mémoire, je vais citer le dernier rapport du ministère des Canaux pour prouver à l'honorable député (M. Gibson) qu'il ignore la question dont il a parlé. Il a accusé l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) d'avoir réussi à se faire élire grâce aux travaux faits sur le canal de la Vallée de la Trent, mais l'honorable député va sans doute être surpris d'apprendre, lorsque je lui aurai indiqué les faits, qu'avant de formuler des accusations de cette nature, il ferait mieux de se renseigner et de ne pas trop compter sur sa mémoire qui lui fait souvent défaut.

L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) a été élu en 1892, et depuis la Confédération jusqu'à cette date, le gouvernement fédéral avait dépensé environ $700,000 sur le canal de la Vallée de la Trent. Depuis 1892 les conservateurs ont dépensé pour cette entreprise les sommes suivantes : en 1892, $4,457 ; en 1893, $5,900 ; en 1894, $3,400; en 1895, $53.000. L'honorable député (M. Gibson) est donc tenu de demander pardon à la Chambre pour avoir dénaturé les chiffres comme il l'a fait. En 1896, c'est-à-dire la première année du régime libéral, il a été dépensé $392,000 pour ce canal, ou un montant près de six fois plus considérable que celui qui avait été dépensé par les conservateurs, après que l'honorable député (M. Hughes) eut fait partie de la députation.

M. GIBSON : C'est bien là ce que j'ai dit. Les conservateurs ont cherché des détours.

M. POWELL : Ce n'est pas le parti conservateur qui s'est rendu coupable de cet acte.

M. GIBSON : Oui, c'est ce qu'il a fait.

M. POWELL : La preuve que ce sont les libéraux qui ont agi de cette manière, c'est qu'en 1897 ils ont dépensé $496,000 pour ce canal, en 1898, $351,000 et ils se proposent de dépenser $800,000 l'année prochaine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je crois devoir déclarer en toute justice que les contrats en vertu desquels cette dépense a augmenté dans des proportions aussi considérables, ont été accordés quelques mois avant le changement du gouvernement.

M. GIBSON : Ecoutez ! écoutez !

M. POWELL : Parlons maintenant du canal Welland. S'il y a une chose que l'honorable député (M. Gibson) devrait connaître c'est bien celle-là, car ce canal est situé à deux pas de chez lui dans son propre comté. Lorsque le gouvernement conservateur a fait les élections générales de 1882, il a été dépensé cette année là pour le canal Welland, une somme de $600,000 moins considérable que le crédit accordé l'année précédente ; de $650,000 moins considérable que le crédit voté deux ans auparavant ; et de $1,-500,000 moins considérable que le crédit demandé en 1878, lorsque les libéraux en appelèrent au peuple.

Les élections de 1887 eurent lieu dans le mois de février, et les estimations de cette année ne furent pas adoptées par la Chambre avant le mois d'avril. En 1886, le montant demandé avant les élections était de $250,000 moins considérable que le crédit de l'année précédente ; de $220,000 moindre que le crédit accordé deux ans auparavant ; de $344,000 moindre que le crédit accordé trois ans auparavant, et de $400,000 moindre que le crédit accordé quatre ans auparavant. Les autres élections générales eurent lieu en 1891, et cette année là les crédits destinés au canal Welland s'élevèrent à la faible somme de $36,371. Malgré ces chiffres irréfutables, l'honorable député (M. Gibson) a l'audace d'accuser le parti conservateur de s'être servi principalement du canal Welland, pour y dépenser des sommes d'argent considérables à la veille des élections générales.

M. GIBSON : Est-il à la connaissance de l'honorable député que durant toutes les années qu'il vient de mentionner, on n'a cessé

de travailler à la construction ou à l'agrandissement du canal Welland ?

M. POWELL : Je crois qu'il est facile de conclure de ce que j'ai dit que je devais savoir la chose. Le fait de la part de l'honorable député de me poser cette question, lorsque je viens d'énumérer quelles sont les dépenses qui ont été faites à ce sujet, ne fait guère honneur au jugement de mon honorable ami. Prenons maintenant le canal et l'écluse de Sainte-Anne. En 1882, on y a dépensé $193,154, l'année suivante $21,000 de moins ; la troisième année, $31,000 de moins. Lors des élections de 1891, aucun crédit n'a été voté à cette fin.

Voyons ce qui a eu lieu pour le canal de Grenville. En 1882, il a été dépensé pour ce canal $433,000 ; l'année suivante, le même montant ; deux ans après on a dépensé $400,000 et en 1886, qui est l'année qui a précédé immédiatement les élections générales, cette dépense a été de $104.000. ou $53,000 de moins que l'année précédente. Si je passe ensuite à l'écluse et au barrage de la Culbute, je constate que l'on a dépensé à cet endroit en 1882 la somme de $29,000, soit environ $25,000 de plus que l'année précédente. En 1886 on y avait dépensé $26,000. En 1882 on n'a dépensé sur le canal Murray qu'une somme de $7,000 ; en 1886 on y avait dépensé $179,000, ce qui n'était que $30,000 de plus que l'année précédente ou l'année qui suivit. Je pourrais épuiser toute la liste des crédits de cette nature pour démontrer que l'honorable député n'avait pas raison de parler comme il l'a fait.

Si, par exemple, nous prenons le canal du Sault Sainte-Marie, nous voyons qu'en 1891 on y a dépensé $325,000 ; l'année suivante cette somme a été encore plus considérable ; en 1895 elle fut de $446,000 ou à peu près $900,000 de moins que les années précédentes. Lorsque l'honorable député veut gourmander le parti conservateur et prétendre qu'il n'y a que dans son parti que l'on rencontre des hommes sages et connaissant ces questions, il devrait se renseigner de manière à pouvoir démontrer à la Chambre qu'il sait un peu à quoi s'en tenir relativement à cette question qu'il a bien voulu se permettre de discuter.

M. GIBSON : J'espère que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) qui se considère comme étant un des hommes les plus sages de cette Chambre, prendra ma déclaration lorsque je lui dirai que j'avais une entreprise pour l'agrandissement de la section "J" du canal Welland quand eurent lieu les élections générales.

M. RICHARDSON : Cette discussion qui vient d'avoir lieu relativement au canal de la Vallée de la Trent me rappelle un incident qui a eu lieu dans cette Chambre il y a quelques années, lors de la discussion au sujet du canal de Tay. Sir Richard Cartwright, en critiquant le crédit accordé à ce sujet, fit remarquer qu'il croyait que ce canal de Tay était destiné à faire remporter l'élection dans le comté de Lanark. Sir John Macdonald, qui était alors premier ministre, lui répondit "Eh bien ! M. l'Orateur, si cela n'a pas pour effet de faire remporter le comté de Lanark, la Chambre admettra avec moi, que cela va au moins faire une brèche considérable dans le trésor public." Il est facile pour le comité d'appliquer cette remarque au cas actuel.

Ce canal de la Vallée de la Trent est commencé pour ainsi dire depuis la Confédération, et chaque année nous y avons dépensé des centaines de mille dollars. D'après la prétention de l'honorable député de Lincoln (M. Gibson), le parti libéral était opposé à la construction de ce canal et aux dépenses que cela devait entraîner. Il m'a fait tout particulièrement plaisir d'entendre l'honorable député dénoncer toute l'affaire, et dire que le temps était arrivé de cesser de dépenser de l'argent pour ce canal. Ce qu'il a fait là indique chez lui une dose de courage qui excite mon admiration. C'est pour cette raison que je ne puis approuver les remarques faites par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) de ce qu'a dit l'honorable député de Lincoln.

Maintenant, je ne suis pas ingénieur, et je ne suis pas en état de critiquer cette entreprise du canal de la Vallée de la Trent avec une connaissance aussi parfaite de la question que je le voudrais, mais je dois déclarer que j'ai toujours considéré ce canal comme étant tout simplement un moyen employé pour assurer le succès des élections. Je puis me tromper. Si le gouvernement est en état de déclarer qu'il s'agit là d'une excellente entreprise, qui soit dans les intérêts du pays, je suis prêt à lui accorder mon appui. Mais il est bon que ce comité se rappelle que nous avons déjà dépensé près de $83,000,000 pour la construction de notre système de canaux ; et malgré cela, il n'en est pas moins vrai qu'au moins les quatre cinquièmes des produits du Nord-Ouest ne passent pas par les canaux canadiens, mais bien par la voie des canaux américains.

S'il en est ainsi, n'est-il pas du devoir de cette Chambre de s'assurer de la valeur de nos canaux et de prendre la résolution de ne plus dépenser un seul dollar pour améliorer ces derniers, tant que nous ne serons pas assurés s'ils doivent rapporter quelques profits au pays ? Mon honorable ami qui représente le comté de Prince-Edward (M. Pettet), qui doit être considérablement intéressé dans cette entreprise, me dit que, quant à ce qui concerne son comté, ce canal n'est d'aucune valeur, et il croit que ses électeurs sont aussi de cette opinion et qu'ils sont opposés à cette nouvelle dépense.

S'il s'agit tout simplement ici d'un canal construit pour servir des fins politiques, et que l'on y a fait des travaux de temps à autre depuis la Confédération simplement pour remporter des élections, le comité n'est-il pas d'avis que le temps serait arrivé de

mettre une fin à un semblable état de choses ? Encore une fois, je ne suis pas prêt à dire si ce canal doit être ou non de quelque utilité pour le pays. Je suis bien disposé à accepter sur ce point l'opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il déclare que ce canal est absolument nécessaire et destiné à être de quelque valeur pour le pays ; mais dans le cas contraire, je suis bien décidé à voter contre toute dépense additionnelle à ce sujet.

M. BERGERON : Parlez-nous des rapides de Saint-André.

M. RICHARDSON : Je suis d'avis que l'amélioration des rapides de Saint-André sera de quelque valeur pour une partie importante de la province du Manitoba.

M. McHUGH : Je ne me lève pas avec l'intention de continuer cette discussion. Je ne crois pas que le débat qui vient d'avoir lieu ait été de nature à faire comprendre à la Chambre quels sont les bénéfices considérables que le pays peut retirer de ce projet. Il aurait été préférable que la discussion se fît sur les avantages que peut offrir ce canal et les objections auxquelles il donne naissance. Pour ma part, je demeure près du canal, j'ai été à même de m'en former une idée exacte, et je crois que cette entreprise sera d'un grand avantage pour le pays. Une fois construit, ce sera l'une des plus grandes voies de transport de ce pays. Tout l'argent que l'on a dépensé jusqu'ici dans cette entreprise a été bien dépensé.

La partie du canal qui est actuellement ouverte à la navigation, a contribué dans une large mesure au développement de cette partie du pays qu'il traverse, en fournissant à ceux qui habitent cette région le moyen de transporter les produits de la terre et le bois sur le marché à bien meilleur marché qu'ils ne pourraient le faire autrement. Pour dire la vérité, sans ce canal, ils auraient toujours été dans l'impossibilité de transporter leurs produits sur le marché. Puisque l'on a dépensé tant d'argent jusqu'ici dans cette entreprise, il est maintenant du devoir du gouvernement de continuer les travaux et de les terminer aussi promptement que possible. Je sais que dans le passé, cette entreprise a été quelque peu compromise par ceux qui ont voulu s'en servir pour des fins politiques, mais je suis convaincu que les hommes qui sont aujourd'hui à la tête des affaires du pays ne l'emploieront pas à cette fin.

C'est pour cette raison que j'espère que les hommes des deux partis qui sont intéressés dans cette entreprise vont réunir leurs forces et mettre de côté les différends politiques, pour travailler dans les meilleurs intérêts du pays, et voir à ce que les travaux de ce canal soient terminés aussi promptement que le permettront les ressources de ce pays. Voilà la politique qui recevra mon appui. Tout l'argent qui a été dépensé jusqu'ici pour ce canal, l'a été sagement, parce qu'il a fourni au peuple des moyens de transporter leurs produits. Je n'aime pas à voir les honorables membres de cette Chambre se quereller relativement à cette question, et au lieu de diviser ce crédit en deux parties et de n'en dépenser que la moitié, le gouvernement devrait dépenser la moitié de ce crédit sur la section du lac Balsam et l'autre moitié à l'embouchure de ce même lac. C'est alors que vous commenceriez à constater l'avantage qu'offre le canal de la Vallée de la Trent comme route directe. J'espère donc que le ministre des Chemins de fer et Canaux va voir à ce que cette entreprise soit terminée aussi promptement que possible.

M. BENNETT : Du moment que certains députés de la droite semblent bien décidés d'empêcher l'adoption de ce crédit, je vais demander à certains membres de l'opposition, qui n'ont pas pris une décision à l'avance sur cette question, de ne pas accepter de déclarations qui ne peuvent être prouvées. Une couple de députés ont décrit ce canal comme étant une espèce de fossé. nous ne pouvons être tenus responsables de l'ignorance dont peuvent faire preuve certains membres de cette Chambre relativement à la géographie du pays. Ils semblent ignorer qu'il existe une vaste nappe d'eau connue sous le nom de lac Simcoe, situé dans le comté de Simcoe, et dont l'étendue est de près de vingt milles——

M. RICHARDSON : Est-ce de l'eau salée ou de l'eau douce ?

M. BENNETT : Pour plaire à l'honorable député, je lui dirai que c'est la douceur même.

M. RICHARDSON : Vous demeurez sans doute à cet endroit.

M. BENNETT : Une fois ce grand lac traversé, lorsque l'honorable ministre aura terminé la voie de communication projetée, il existera un canal continu d'environ neuf milles de long qui communiquera avec le lac Balsam. Ce canal de la Vallée de la Trent est composé d'une suite de lacs très étendus, et une fois terminé, il y aura là un canal ayant au moins six pieds d'eau aux endroits les moins profonds, ce qui sera suffisant pour permettre la navigation avec des bateaux plats construits pour transporter de 15,000 à 20,000 boisseaux de grain ; nous aurons donc là, par conséquent, une grande voie pour transporter le grain, qui sera appelée à jouer un rôle considérable dans la question des moyens de transport.

M. RICHARDSON : La Chambre doit se féliciter de posséder parmi ses membres un honorable député qui connaît tout. Je n'ai pas discuté la géographie du pays, mais j'ai simplement voulu obtenir de l'honorable ministre l'assurance que ce projet aurait quelque valeur au point de vue commercial, et dans ce cas, je serais disposé à accepter sa déclaration. La Chambre a le droit de

savoir exactement ce que devra coûter cette entreprise. J'ai cru comprendre que nous avions déjà dépensé plus de $2,000,000 pour ce canal, et nous serons peut-être obligés de dépenser encore $5,000,0000 ou $10,000.-000 de plus pour le terminer. C'est à ce point de vue que j'ai parlé. Je veux savoir exactement ce que devra coûter cette entreprise.

M. McHUGH : Je puis ajouter que les vaisseaux qui voyagent sur le lac Skugog se servent de ce canal presque chaque jour. De grands steamers pouvant transporter 500 passagers voyagent chaque jour sur ce lac.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux donner au comité, aussi brièvement que possible, un résumé de l'opinion que je me suis formée relativement à cette entreprise lorsque je suis allé visiter cette partie du pays. Il y a environ deux ans que je suis allé visiter ces travaux et que j'ai suivi la route où doit passer le canal. Je dois avouer que j'avais tant entendu parler en mal de cette entreprise, que j'étais un peu prévenu. Après avoir visité la région que traverse le canal et les différentes villes situées sur son parcours, ma première impression s'est quelque peu modifiée, et j'en suis arrivé à la conclusion suivante : Si l'ouvrage n'avait pas été commencé, et qu'il n'y eût rien de fait il est bien probable que je n'aurais pas pu recommander fortement au parlement d'approuver cette entreprise, mais après avoir vu les travaux qui ont été faits jusqu'ici, je crois que nous sommes justifiables de compléter au moins la partie supérieure du canal et ce qui doit relier le lac Balsam au lac Simcoe.

Il ne peut y avoir de doute que le canal traverse une magnifique région, où l'agriculture est florissante et où il se fait d'assez bonnes affaires. Comme l'ont fait remarquer certains députés, ces différents canaux servent à relier entre eux une chaîne de lacs magnifiques, parsemés d'îlots charmants, en un mot cette partie du pays joint l'utile à l'agréable. Je suis obligé de déclarer que je ne crois pas que ce canal soit jamais appelé à transporter un trafic considérable. Je ne crois pas qu'il offre les avantages que certains députés ont bien voulu lui attribuer, quelques-uns ayant même prétendu qu'il servirait à transporter jusqu'à l'océan une bonne partie du commerce de l'ouest.

Cependant, je suis bien convaincu qu'il sera d'une grande utilité au point de vue local, car il offrira à la population de cette région un moyen facile et économique de transporter ses produits. Je suis aussi d'avis que sa construction aurait pour effet d'amener les compagnies de chemins de fer à réduire leurs taux de transport et à les amener à réclamer un prix raisonnable. On estime à $900,000 la somme d'argent qu'il faudra dépenser pour terminer l'ouvrage que nous avons déjà commencé entre le lac Balsam et le lac Simcoe.

M. RICHARDSON : Cela comprend-il le montant indiqué dans les estimations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item de $845,000 comprend $300,000 des $900,000 qui seront requis pour compléter les travaux.

M. RICHARDSON : Quel montant a été dépensé jusqu'ici ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le montant total dépensé jusqu'ici est de deux millions et demi. Le 13 de février 1895, une entreprise a été accordée pour la section n° 1 de la division de Simcoe et du lac Balsam. Le 27 août 1895, des entreprises furent accordées pour la construction d'une section de la division de Peterborough-Lakefield, et le 17 de mai 1896, une entreprise a été accordée pour la section n° 2 de cette même division. Ces travaux sont actuellement en voie de construction d'après ces contrats. Comme je viens de le dire, il faudra probablement un demi-million à part ce crédit pour terminer ce qu'il reste à construire de ce canal entre le lac Simcoe et le lac Balsam.

Je suis fortement d'avis que nous ne pourrions pas laisser ce travail incomplet. Un gouvernement ne peut entreprendre un ouvrage de cette nature et le laisser à moitié fait entre ces deux lacs. La chose ne nous ferait pas honneur. Même si vous doutiez beaucoup de l'utilité du travail, votre devoir est de terminer ce que vous avez commencé. Je n'hésite pas à dire que nous sommes justifiables de demander le crédit que nous avons inscrit au budget afin de travailler à compléter immédiatement le creusement à partir du point où il en est rendu jusqu'au lac.

M. BERTRAM : On a beaucoup parlé de la géographie de la région que traverse le canal de la Vallée de la Trent, mais il me semble que ceux qui se sont engagés dans cette voie ne connaissent pas bien le terrain. J'ai demeuré dans ce district plusieurs années avant d'aller m'établir à Toronto. Pas une partie de la province d'Ontario qui me soit plus familière. Je me rappelle parfaitement, traversant ces lacs sur un navire qui portait le chef de l'opposition, avoir entendu prononcer des discours sur les avantages du canal de la Vallée de la Trent. Lorsque cela se passait, aucune dépense considérable n'avait encore eu lieu pour créer cette voie de communication. Alors comme aujourd'hui, j'étais d'avis que c'était une grande erreur de commencer ce canal et d'imposer au pays d'énormes dépenses. La chambre de commerce de Toronto partage aussi cette manière de voir.

Mais, d'un autre côté, j'approuve ce qu'a dit l'honorable ministre. Il ne s'agit pas de savoir s'il est opportun d'entreprendre ou non un travail de ce genre. L'entreprise est en marche et nous avons déjà dépensé beaucoup d'argent. Je ne dirai pas quelle ad-

ministration en est responsable. L'ancien gouvernement a pris l'initiative, dans tous les cas ; et je crois que le gouvernement actuel avait une très grave question à résoudre. Il n'y a pas de doute que ce canal procurera de grands avantages à la région qu'il traversera. Quant à savoir s'il servira à amener le grain du Nord-Ouest à Montréal, c'est là une autre question.

Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour construire ce canal, et quoique je sois d'avis que l'on a commis une erreur, et que nous aurions mieux fait d'employer les deniers publics à d'autres usages, je crois qu'il ne serait ni sage ni prudent de la part du gouvernement de dire : "Nous allons tout abandonner et perdre l'argent que nous avons placé dans cette entreprise."

Essayons de quelque manière à faire fructifier l'argent que nous avons ainsi placé, et tâchons de tirer le meilleur parti possible de l'entreprise. Je soutiens que le gouvernement n'a pas d'autre chose à faire que de continuer l'ouvrage commencé par son prédécesseur. J'avoue que la somme est considérable, mais tout bien pesé, je crois que la politique que le gouvernement a adoptée en décidant de continuer la construction du canal de la Trent, est la meilleure, dans les circonstances.

La somme considérable que nous avons dépensée serait entièrement perdue, si nous renoncions à cette entreprise maintenant, tandis que nous pourrions donner à l'ouvrage une certaine valeur si nous pouvions continuer et compléter l'entreprise. Comme je l'ai dit, il y a quelques instants, nous ne discutons pas s'il était sage d'entreprendre, en premier lieu, la construction de ce canal. Prenant tout en considération, j'entretiens sur la matière des sentiments très prononcés, mais je crois que le gouvernement fait probablement pour le mieux dans les circonstances.

M. HENDERSON : Je crois que l'honorable préopinant (M. Bertram) est plus désireux de blâmer l'ancien gouvernement que de favoriser les meilleurs intérêts du pays. Il nous dit que la Chambre de commerce de Toronto a déclaré qu'elle était opposée à ce projet. Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux comprend quels sont les motifs qui inspirent la chambre de commerce de Toronto, car ce projet n'amènerait pas d'eau à son moulin. Règle générale, Toronto est très égoïste, et si un projet ne fait pas tomber quelque chose dans le gousset de ses habitants, vous pouvez être certain que Toronto fera de l'opposition.

L'honorable député a dit que le gouvernement avait pris l'initiative de la construction de ce canal. Il peut très bien connaître la géographie de ce pays, mais je lui dirai qu'il n'est pas très familier avec l'histoire de cette région. On a commencé à améliorer la Trent, pour la rendre navigable, en 1837, bien avant que l'ancien gouvernement prit les rênes du pouvoir, et même bien avant la naissance de plusieurs des membres de l'ancienne administration. Ainsi, je crois qu'il est injuste, de la part de l'honorable député, d'accuser l'ancien gouvernement, si une erreur a été commise il y a plus de 60 années lorsqu'on a commencé à améliorer la Trent afin de la rendre navigable.

Je dois certainement dire que je crois à la nécessité de continuer cette entreprise. Je prends volontiers la responsabilité de dire que le gouvernement adopte une sage politique dans les circonstances. L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) affirme que l'entreprise ne sera jamais rémunératrice. Personne n'espère que les travaux publics vont donner au gouvernement un revenu qui l'indemnisera des frais de construction. Mais le public en bénéficie, le transport se fait à meilleur marché, et d'une manière ou d'une autre, le peuple y trouve son compte.

M. BERTRAM : Je crois que l'observation de l'honorable préopinant au sujet de la ville de Toronto est injustifiable, et je ne vois pas pour quelle raison il a tenu un pareil langage. Il a laissé entendre que Toronto ne prend aucun intérêt dans les projets qui ne doivent pas la favoriser directement. Il ne nous a donné aucune preuve à l'appui de son assertion. J'avais toujours cru que tous les travaux publics dont bénéficient Ontario ou le Canada profitent à Toronto,

Je représente un des districts électoraux de cette ville, et je ne m'oppose pas à l'achèvement de cette entreprise. J'appuie le gouvernement. L'honorable député (M. Henderson) a dit ensuite que je ne connaissais pas l'histoire du pays, parce que je n'ai pas remonté aux commencements de cette entreprise. Je n'avais pas besoin non plus de le faire. J'ai simplement dit que le travail n'avait été commencé pour de bon que lorsque l'ancienne administration avait imposé cette dépense au pays.

M. RICHARDSON : Quoique mon honorable ami, le député de Toronto, soit un excellent homme d'affaires, je suis bien loin de partager son opinion. Il nous dit avec une parfaite franchise qu'il a visité ce district et qu'il s'est convaincu que ce canal n'aurait jamais aucune valeur comme entreprise nationale ; je ne me rappelle pas exactement ses paroles, mais il nous a dit quelque chose en ce sens. Nous avons déjà dépensé $2,500,000 pour cette entreprise, et le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour lequel nous avons tous le plus grand respect, nous dit qu'en sus de ce crédit, il y en aura un autre de $600,000, pour compléter une des sections de ce canal.

Prenons la déclarations du ministre des Chemins de fer et Canaux, et disons que le canal coûtera $1,500,000 ou probablement $2,000,000. Si nous consultons notre expérience, il est probable que l'entreprise coûtera au pays $4,000,000 à $5,000,000. L'honorable député de Toronto nous dit aujourd'hui que vu que l'ancien gouvernement a commis une erreur, l'administration actuelle

doit persister dans la même voie et continuer à jeter de l'argent à l'eau.

Le parti libéral a toujours vigoureusement combattu ce projet, et allons-nous maintenant dépenser une somme dont nous ne connaissons pas le chiffre dans une entreprise sans valeur au point de vue national? Pas un homme d'affaires dans la Chambre qui ne dirait qu'une pareille ligne de conduite est absurde. Si nous avons déjà gaspillé $2,500,000, est-ce une raison de dépenser davantage?

Voyez, par exemple, le canal de la Tay. On nous disait qu'il coûterait $50,000 à $100,000, et nous avons dépensé, avant de terminer cette entreprise, $400,000 à $500,000. Et je ne crois pas me tromper en disant qu'une année les recettes n'ont pas dépassé $3. Allons-nous suivre la même politique au sujet de cette entreprise? Je suis convaincu,—et je pense que la chose a été surabondamment prouvée,—que nous ne devrions pas dépenser cet argent pour cette entreprise.

L'honorable ministre lui-même admet que s'il était laissé à lui-même et si on lui demandait son avis, il répondrait qu'on n'aurait jamais dû se lancer dans une pareille entreprise. Il nous dit bien que c'est une belle région, qu'il y a des îles dans les lacs, et que le paysage est charmant, mais il avoue que cette entreprise n'aura jamais une valeur durable au point de vue national. Le canal pourra bien avoir un petit trafic local, mais je crains bien que l'objet principal de l'entreprise n'ait été un trafic électoral.

Je ne crois pas que les cultivateurs et la grande masse des contribuables du pays désirent se charger d'une dette de $5,000,000 à $10,000,000, pour compléter ces travaux. Le temps est arrivé où il faut cesser de dépenser de l'argent dans de pareilles entreprises. Je serais très heureux de voir le gouvernement renoncer à ce crédit, afin de pouvoir se renseigner pendant l'année et présenter au parlement, s'il a l'intention de compléter les travaux, un état qui convaincra le comité,—car je suis certain que celui-ci a besoin de preuves—que cette dépense est justifiée par les circonstances.

M. ROGERS: J'ai écouté attentivement la discussion de cette question, car tout ce qui concerne ce célèbre canal m'intéresse toujours. Lorsque les patrons de l'industrie ont commencé leur agitation, il était évident pour tout le monde que la construction de ce canal de la Vallée de la Trent était une des plus belles entreprises qu'il fût possible de rêver.

Non seulement les comtés de l'ouest de la province, mais les comtés mêmes qui devaient retirer un bénéfice direct de l'entreprise ont condamné ce projet et ont dit que c'était de la blague de jeter plus d'argent dans ce canal. Nous savons parfaitement pourquoi quelques députés encouragent ce projet; ils sentent que cela leur procurera des votes. Voilà la considération qui a inspiré quelques membres de cette Chambre, et je regrette d'avoir à dire que ce sentiment ne leur fait pas honneur.

Comme l'a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, on a déjà dépensé une certaine somme, et il lui semble nécessaire de compléter les travaux. Si le gouvernement nous assurait qu'il a l'intention d'abandonner cette entreprise, nous nous consolerions de l'argent que nous avons perdu. J'espère que c'est là sa pensée, quoiqu'il ne se soucie pas de l'exprimer. Je crois que le temps de ces canaux minuscules ou de ces fossés est passé.

Lorsque ce projet a été discuté dans la province, un citoyen de Kingston a dit, en traitant la matière, que ce canal ne serait jamais d'un avantage pratique pour le pays; et qu'en augmentant la profondeur de la voie d'eau naturelle de 3½ à 7 pieds, on inonderait des milliers d'acres de terre. Je crois que les dommages résultant de l'inondation seraient tellement grands qu'il en coûterait moins cher de construire un chemin de fer à travers cette région. Le canal Rideau est construit depuis 50 ans et nous n'avons pas encore fini de payer des dommages causés aux terres. Chaque année nous votons des crédits à cette fin. Le canal de la Vallée de la Trent n'est encore qu'à l'enfance, et la génération qui nous suivra paiera encore des dommages occasionnés par sa construction.

L'honorable député de Simcoe, en parlant du canal Welland, a dit que le temps des canaux minuscules était passé. Je croyais qu'il m'aurait plus parlé en faveur de ces petits fossés après avoir prononcé une semblable parole. Il est vrai que le temps de ces petits cours d'eau artificiels est passé. On pourrait construire et exploiter un chemin de fer à moins de frais.

M. BERGERON: Est-ce que l'honorable député (M. Rogers) est en faveur de ce crédit?

M. ROGERS: Je vais vous donner mes vues sur la matière, et vous pouvez faire ce qu'il vous plaira, et moi de même, je crois, après la discussion qui a eu lieu, que le gouvernement saura qu'il ne peut, à l'avenir, proposer des dépenses de cette nature sans rencontrer de l'opposition et que la discussion sera encore plus sérieuse une autre année.

M. HUGHES: Je me rappelle, il y a un an ou deux, lorsqu'une députation nombreuse et influente de tous les districts situés entre Frontenac et la baie Georgienne, et lorsque ce bataillon où se confondaient la beauté et le talent s'est rangé devant cet édifice pour être photographié, je me rappelle, dis-je, que la figure de l'honorable préopinant était un des plus grands attraits du tableau. Je suis chagrin de constater ce soir autant de désertions dans les rangs de l'honorable ministre des Chemins de fer et

Canaux. Je ne puis comprendre pourquoi les suivants de mon honorable ami (M. Blair) ont changé de front et combattent aujourd'hui le projet de ce canal. Je n'en dirai pas davantage, en réponse à ces messieurs qui ont parlé, car tout enfant d'école sait que l'entreprise serait très avantageuse au pays.

M. ROGERS : Je me contenterai de dire au sujet de cette députation, que M. Young, le rédacteur du "Courier," de Trenton, m'a demandé de venir ici afin d'entendre les raisons des promoteurs de l'entreprise. Je suis venu et je ne le regrette pas, car j'accueille avec plaisir tous les renseignements que l'on peut me donner sur la matière. J'irais même aux caucus conservateurs si je croyais pouvoir y apprendre quelque chose, mais je sais qu'il n'y a rien à apprendre dans une pareille compagnie. J'accompagnai la députation, mais j'ai estimé que ses raisons étaient tellement faibles, que je n'ai pas cru que le ministre aurait confiance en son projet.

Nouveau chaland pour les réparations aux écluses de Saint-Ours.... .. ..$	1,600

M. BERGERON : Nous voulons obtenir des renseignements au sujet de ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Votons l'item et je fournirai les renseignements demain.

M. BERGERON : Oh ! non. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) fait certaines dépenses à Sorel, pour construire des chalands et nous voulons avoir des détails. Je consentirai à l'adoption de ce crédit, si mon honorable ami veut consentir à nous fournir des explications demain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien.

Canal de la Trent—Pont de Rosedale, 2 piles en béton. .. ..$	600

M. HUGHES : Le gouvernement a élargi le pont tournant à cet endroit, ce qui a forcé le canton à augmenter la hauteur des piles et à élever la superstructure. Je soutiens que le canton a droit d'être remboursé du coût de ces améliorations. J'espère que l'honorable ministre consacrera son attention à la matière. Je ne m'oppose pas à ce qu'on vote $10,000 pour reconstruire le pont sur le lac Chemong, mais je demande que cette dépense soit un précédent à suivre au sujet d'autres travaux de même nature. Je regrette de voir que le budget ne contient aucun crédit pour la construction d'un pont tournant dans le canton d'Emily, sur la rivière Pigeon. Ce gouvernement a la haute main sur le lac Pigeon dont dépend la rivière Pigeon, et on ne peut facilement répondre que cela n'est pas du ressort du gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne doit pas en conclure qu'il n'y aura aucun crédit à cette fin.

M. HUGHES : J'ai déjà demandé la chose à l'honorable ministre, et il m'a répondu qu'il n'en ferait rien, parce que le gouvernement n'avait pas juridiction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était autrefois.

M. HUGHES : J'ai cru que le ministre était alors mal renseigné et je savais qu'il changerait d'avis.

Autre chose maintenant. La digue de Bobcaygeon a inondé l'embouchure de la crique McLaren, ce qui a forcé les gens à tracer le chemin principal à deux milles plus loin. J'ai toujours soutenu que le gouvernement était responsable de la chose et qu'il devrait indemniser les gens du coût du nouveau chemin. Il ne faudrait que $1,500 pour cela. Il faudrait moins de $1,000, pour construire le pont d'Emily et j'espère que l'honorable ministre consacrera son attention à la matière.

M. MONTAGUE : L'item restera en suspens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Votons-le.

M. MONTAGUE : Pourvu qu'on nous fournisse l'occasion de discuter librement la question à une autre séance.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

M. MONTAGUE : Qu'étudierons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le budget et peut-être un bill relatif à l'hygiène publique et aux travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1.40 a.m. (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 13 juillet 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

GARDIEN DU PHARE DE L'ILE ENTRANCE.

M. McINNES (par M. Maxwell) :

1. Durant combien de temps M. Robert Gray a-t-il été gardien de phare à l'île Entrance ?
2. Quand a-t-il démissionné ?
3. Pendant qu'il était au service du gouvernement, contribuait-il au fonds de retraite ?
4. Quel montant aurait-il droit de recevoir s'il avait été mis à la retraite ?

5. A-t-il demandé d'être mis à la retraite ?
6. Dans l'affirmative, a-t-il présenté au soutien de sa demande, un certificat des docteurs Davis et Walkem, de Nanaïmo, établissant qu'il avait été blessé en accomplissant ses devoirs et qu'il lui était impossible de travailler ?
7. Sa demande a-t-elle été accordée ? Sinon, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vingt ans. 2. Le 26 avril 1897. Démission le 1er juillet 1897. 3. Oui. 4. $1.60. 5. Oui. 6. Oui ; il a produit des certificats de ces messieurs, mais ils n'étaient pas tout à fait satisfaisants. 7. Non. Le professeur Prince a fait rapport que le 7 juillet 1897 il a constaté que M. Gray vivait sur l'île Gabriola et qu'il lui a paru assez actif et en bonne santé. C'est sept jours après la date du rapport portant que M. Gray était dangereusement malade à l'hôpital de Nanaïmo.

REGLEMENTS CONCERNANT LA DISTRIBUTION DE MEDAILLES.

M. KLOEPFER :

1. Les règlements concernant la distribution des médailles pour longs services ont-ils été promulgués ?
2. Quels sont ces règlements ?
3. Un officier qui fait un service de plus de 35 ans et qui vient d'être placé sur la liste des retraités, aura-t-il droit à une médaille.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Aucun règlement canadien n'a encore été promulgué, mais la "Gazette", de Londres, en date du 2 juin dernier publie une proclamation royale, accordant aux volontaires et miliciens des colonies des médailles pour longs services. Quant à la troisième question, je puis seulement dire qu'un officier qui a servi continuellement durant 35 ans et est placé sur la liste des retraités, aurait droit à la médaille pour longs services.

LIVRES DE SCRUTIN ET LISTES EMPLOYES LORS DU VOTE PLEBISCITAIRE.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier de la Chambre a déposé sur le bureau un rapport partiel fait par le greffier de la Couronne en chancellerie, sur un ordre de la Chambre en date du 10 mai, demandant copies des livres de scrutin et listes des votants employés pour prendre le vote plébiscitaire dans les comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska.

ADMINISTRATION DU YUKON—TRAITEMENT ET NOMINATION DE M. F. C. WADE.

Sir CHARLES TUPPER : Puisque nous en sommes au chapitre des réponses aux interpellations, on me permettra peut-être de rappeler au ministre de l'Intérieur qu'il a été assez bon de promettre qu'il me dirait aujourd'hui quel traitement a été payé à M. Wade, avocat de la Couronne. Je crois que c'est le titre qu'il lui a donné. Je prierais aussi l'honorable ministre de me dire si ce monsieur a été nommé en vertu d'un arrêté du conseil.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Vu la question posée hier par l'honorable chef de l'opposition, j'ai demandé à mon collègue, le ministre de la Justice, de me fournir un mémoire des faits relatifs à cette matière.

Il devait me l'envoyer aujourd'hui, mais je ne l'ai pas encore reçu. Il est probable que je le recevrai dans le cours de l'après-midi ou de la soirée, et je le communiquerai à la Chambre. Quant à la dernière partie de la question de l'honorable député, je puis dire que M. Wade a été nommé par arrêté du conseil. Je me le rappelle parfaitement.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais demander au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) si, comme je suis presque enclin à le supposer, il a renoncé à l'idée de proposer la résolution relative au Sénat durant la session actuelle. J'ai peine à croire que le très honorable ministre aurait retardé jusqu'au 120ème jour de la session, et ce qui plus est, d'une session d'été, pour présenter une résolution aussi importante que celle-là. J'espère qu'il sera en mesure de me répondre que cette question sera renvoyée à une autre session.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non. Je regrette de dire que je ne puis accéder au désir que vient d'exprimer mon honorable ami. Mon honorable ami sait quelle sera la teneur de la résolution que nous avons l'intention de soumettre à la Chambre. Si nous ne l'avons pas présentée plus tôt, c'est que cela n'aurait servi à rien. Nous n'avons pas eu l'occasion de le faire parce que tout le temps de la Chambre a été employé jusqu'à présent, et mon honorable ami le sait comme moi. Ce n'est pas l'intention du gouvernement de renoncer à cette résolution.

Sir CHARLES TUPPER : Je puis demander à mon honorable ami quand nous pouvons espérer voir cette résolution soumise à la Chambre. Je n'en ai pas la moindre idée, et je crois que mon honorable ami conviendra avec moi qu'à cette phase de la session, la Chambre a le droit de s'attendre à ce qu'on lui soumette, sans plus de délai, le texte même de la résolution.

Le PREMIER MINISTRE : La demande de mon honorable ami est certainement très raisonnable et je dois lui demander pardon. Je croyais que mon honorable ami savait quelle sera la teneur de la résolution, à en juger par la longueur des remarques qu'il a faites au sujet de cette idée et par la ma-

nière dont il l'a discutée dans une occasion précédente. Si l'honorable député dit qu'il l'a discutée sans savoir ce que c'était, il me faudra accepter sa déclaration. Il est probable que la semaine prochaine, je serai en mesure de lui faire connaître les termes de cette résolution.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne discutais pas la mesure projetée. Je discutais ce que je croyais être les propositions embryonnaires et mal digérées faites par le très honorable premier ministre dans un banquet à Montréal.

ACTE CONCERNANT LES ELECTIONS FEDERALES.

M. INGRAM: Le très honorable premier ministre voudra-t-il répondre à la question que je lui ai posée hier, relativement à mon projet de loi pour amender l'acte concernant les élections fédérales?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je regrette de dire qu'il m'est impossible de donner aujourd'hui une réponse à l'honorable député, et je ne crois pas pouvoir le faire avant lundi prochain.

SUBSIDES—VENTE DE BOISSONS DANS LES CANTINES MILITAIRES.

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

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden): Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire traiter une question dont parle le "Citizen" de ce matin. Dans le compte rendu des délibérations de l'Alliance de l'Ontario, laquelle s'est réunie récemment à Toronto, je trouve ce qui suit au sujet de mon ministère et de moi-même:

A la séance du soir, on a adopté des résolutions contre les cantines militaires.

Et plus loin:

Au cours d'un long débat sur la cantine militaire, le major Campbell, d'Orillia, a énergiquement pris à partie le ministre de la Milice, le docteur Borden, concluant qu'il était temps que le ministre fût congédié. Il a raconté comment le ministre a donné aux divers camps des permis pour la violation de l'ordre prohibant la vente des liqueurs dans les cantines et comment lorsqu'on a attiré son attention sur les résultats, il a, par un "misérable subterfuge", essayé de faire croire qu'il ignorait cette infraction, et promis de faire appliquer strictement le règlement. Le major Campbell a soutenu que le ministre n'avait pas rempli cette promesse.

Or, M. l'Orateur, il n'est que juste pour moi-même et pour les fonctionnaires de mon ministère que je fasse un exposé sommaire des faits. Lorsque je suis entré en fonctions, j'ai constaté qu'il existait un règlement, passé en décembre 1893, défendant la vente des boissons enivrantes dans les cantines militaires aux camps d'instruction. Ce règlement se lit comme suit:

43. Rien dans les Queen's Regulations et les Ordres de l'Armée, en tant qu'ils s'appliquent à l'établissement de cantines, ne doit être interprété comme permettant la vente, dans les limites des camps durant les exercices annuels de la milice du Canada, des boissons spiritueuses ou de malt (y compris le vin) d'aucune espèce; la vente de ces boissons dans ces limites étant strictement prohibée.

49. Les officiers commandant les camps d'instruction seront tenus responsables de l'exécution de l'ordre ci-dessus, et ils seront, ainsi que les officiers commandant des bataillons de milice active dans les districts où la loi l'ordonne ainsi, passibles d'être poursuivis pour toute vente de boisson qui se fera dans les tentes ou autres lieux soumis à leur surveillance, en sus de toute autre punition qui pourra leur être infligée pour infraction à la discipline militaire.

Mon attention a été attirée sur le fait que ce règlement n'était pas mis en vigueur. Sachant que, dans ma province, ce règlement avait été strictement appliqué, j'ai été étonné, mais j'ai cru devoir, dès le 18 octobre dernier, appeler l'attention de l'officier général commandant sur cette inégalité alléguée dans l'application de cet ordre entre les camps de l'Ontario et de Québec et les camps de la Nouvelle-Ecosse. Le mémoire suivant a été envoyé à l'officier commandant, par l'entremise du sous-chef du ministère:

OTTAWA, 18 octobre 1898.

Mémoire pour le sous-ministre,

Le ministre ayant reçu de diverses sources des représentations à l'effet que l'Ordre Général 73, du 1er décembre 1893, prohibant la vente des liqueurs enivrantes dans les camps d'instruction n'est pas mis en vigueur, le ministre ordonne que l'attention de l'officier général commandant soit appelée sur cette question, et que des mesures soient prises pour que cet ordre soit strictement mis en vigueur à l'avenir.

(Signé) E. F. JARVIS,
Pour le secrétaire particulier.

Soumis à l'officier général commandant pour qu'il agisse en conséquence.

(Signé) C. EUG. PANET,
Col., S.M.M. et D.

Lorsqu'on était à organiser les camps, cette année, j'ai de nouveau cru qu'il était de mon devoir d'attirer l'attention spéciale du général sur cette question, et le 25 avril dernier, je lui ai écrit la lettre suivante:

OTTAWA, 25 avril 1899.

MON CHER GÉNÉRAL,—Mon attention a été attirée par des membres du clergé de plusieurs dénominations, et récemment par le rév. G. E. Lloyd, rédacteur de l'*Evangilical Churchman* de Toronto, sur la question des cantines dans nos camps d'instruction. Il y a quelques années, on a promulgué un ordre défendant la vente des liqueurs dans les cantines. Dans ma propre province, cet ordre a été observé avec soin, mais on m'informe qu'il ne l'a pas été dans d'autres provinces. Vu le fort courant d'opinion en faveur de la tempérance en ce pays, et l'agitation qui se fait constamment, et aussi dans l'intérêt des soldats eux-mêmes et du ministère, j'espère que vous vous efforcerez de mettre cet ordre strictement en vigueur dans les camps qui vont s'établir prochainement.

A vous, bien sincèrement.

(Signé) F. W. BORDEN.

Au major général HUTTON, Ottawa.

En réponse à cette lettre, j'ai reçu la lettre suivante du général :

OTTAWA, 26 avril 1899.

MON CHER DOCTEUR BORDEN,—Vous pouvez être assuré que tous les règlements existants seront strictement mis en vigueur dans nos camps.

Le règlement en ce qui concerne la vente des boissons enivrantes dans les limites de nos camps est explicitement et clairement exposé dans nos règlements et ordres adoptés récemment par arrêté du conseil.

Je n'ai nul désir de recommander maintenant un changement aux règlements existants qui ont été approuvés relativement à la vente des boissons dans les camps.

A vous bien sincèrement,
(Signé) EDW. T. H. HUTTON, *M.G.*

L'hon. F. W. BORDEN,
Ministre de la Milice et de la Défense,
Ottawa.

Après la fermeture du camp de London, j'ai reçu une lettre d'une représentante de l'Union de Tempérance des Femmes Chrétiennes de London. C'est une très longue lettre et j'en épargnerai la lecture à la Chambre. Cette lettre alléguait que l'ivrognerie avait existé dans le camp plus qu'elle n'avait jamais existé dans aucun camp du Canada, mais l'auteur s'abstenait avec soin de donner des noms de personnes et de citer des autorités, se bornant à dire que c'était le bruit courant. J'ai immédiatement envoyé cette lettre au général, et j'ai reçu de lui la réponse suivante :

CAMP DE LAPRAIRIE, 25 juin 1898.

CHER DOCTEUR BORDEN,—En réponse à votre lettre du 21, contenant une lettre de Mme May R. Thornley, datée du 19, je ne puis que dire ceci :

Je serais très obligé à la dame en question si elle pouvait me donner, directement ou indirectement, par votre entremise, la confirmation de sa déclaration à l'effet qu'il s'est vendu de la boisson au camp de London, ou qu'il existait dans le camp une cantine pour la vente des liqueurs.

Je commandais personnellement la première division campée à London et, comme vous le savez, et comme c'est mon habitude, j'étais souvent dans les lignes. S'il s'était produit des irrégularités comme celles décrites par Mme Thornley, mon attention aurait été attirée là-dessus. Mme Thornley se trompe du tout au tout lorsqu'elle affirme qu'il y a eu consommation illégale de boisson et débauche dans le camp. Je contredis formellement cette déclaration, et pendant toute la durée de mon commandement à cet endroit, je n'ai jamais vu un homme ivre, et je n'ai jamais vu un camp de jeunes gens et de soldats inexpérimentés conduits avec plus de régularité et plus de discipline dans les circonstances.

S'il s'est produit quelques irrégularités la nuit de l'arrivée au camp, cela était dû au fait que les hommes avaient acheté de la boisson à la ville ou en avaient apporté avec eux.

Les seules cantines qui existaient dans le camp étaient des cantines où la vente des boissons n'était pas permise, et les ordres et règlements à ce sujet, ainsi que mes propres ordres ont été suivis, autant que je sache et d'après ce que m'en ont dit mes commandants de brigade.

Je serais bien aise que vous envoyiez ce qui précède à Mme Thornley sous quelque forme que vous puissiez juger à propos d'adopter.

M. WALLACE : Qui a écrit cette lettre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le général Hutton.

Sir CHARLES TUPPER : Je croyais que l'honorable ministre avait dit qu'elle était de l'officier commandant la 1re division ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le général Hutton commandait lui-même la 1re division et la lettre n'en est que plus forte.

Sir CHARLES TUPPER : En effet.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dois dire qu'en recevant cette lettre, j'en ai envoyé une copie à la dame qui avait porté plainte et que je lui ai demandé ou de retirer l'accusation ou de déclarer quelle preuve elle avait. Je n'ai jusqu'à présent reçu aucune réponse à ma lettre.

M. WALLACE : Quelle est la date de la dernière lettre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La dernière lettre est datée du 23 juin, immédiatement après les camps. Maintenant, M. l'Orateur, je veux démontrer une chose au sujet de cet incident. Il semble y avoir chez le peuple une fausse interprétation du mot "cantine", et un grand nombre de lettres que j'ai reçues à ce sujet étaient apparemment dues à ce fait.

Une cantine militaire est une boutique où l'on vend tout ce dont un soldat peut avoir besoin, et en Angleterre, cela comprend la vente de la bière et peut être des liqueurs plus fortes. Au Canada, on a maintenu la cantine, et il faut qu'elle soit maintenue parce qu'il faut que le soldat ait l'occasion d'acheter les choses dont il a besoin ; mais la vente des liqueurs enivrantes a été prohibée dans nos cantines. Il y a encore des cantines, mais en vertu du règlement on ne peut y vendre de liqueurs d'aucune sorte.

Je crois qu'il y a eu fausse interprétation due au fait qu'on ne connaissait pas la signification du mot cantine tel qu'appliqué aux affaires militaires ; et du fait qu'il existe des cantines, ainsi nommées, ou des boutiques, où l'on vend des articles ne comprenant pas les liqueurs enivrantes, l'impression s'est répandue dans le public que la vente des liqueurs enivrantes est encore permise. Encore un mot au sujet de l'accusation portée à cette réunion de l'Alliance d'Ontario par le major Campbell. Tout ce que je puis dire, c'est que si les paroles que j'ai lues sont un rapport exact de ce que ce monsieur a dit, il serait impossible à aucun homme de condenser dans un aussi court espace un plus grand nombre d'inexactitudes ou une attaque calomniatrice plus injuste, envers moi et les gentlemen qui administrent le ministère de la Milice.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je veux faire quelques remarques, mais avant de les faire, je voudrais demander à mon honorable ami, le ministre de la Milice

et de la Défense, s'il sait ce que le major Campbell veut dire lorsqu'il affirme que, par un misérable subterfuge, les règlements prohibant l'usage des boissons dans les cantines ont été éludés.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'en ai pas la moindre idée.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis très heureux que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense ait jugé qu'il se devait à lui-même de régler cette question sans délai. Il n'aurait pu se répandre dans tout le Canada un bruit plus désastreux pour toute l'organisation de la milice que celui qui pouvait laisser les gens sous l'impression que, nonobstant les règlements rigides dont la mise en vigueur a été continuée par le gouvernement pour prohiber la vente des boissons dans les cantines, l'effet de ces règlements eût pu être éludé en quelque manière que ce fût. Rien n'eût pu créer une impression plus défavorable envers cette importante organisation que si l'on eût pu croire que la réunion dans les camps militaires de grandes agglomérations de jeunes gens a pour résultat la débauche et la consommation des liqueurs enivrantes.

Un gouvernement ne saurait attacher trop d'importance à la question, ni prendre des moyens trop sévères pour empêcher que ces grandes réunions de jeunes gens ne donnent lieu à des abus de la part de membres individuels de l'effectif à qui l'on permettrait d'apporter subrepticement dans les camps, même de petites quantités de liqueurs et d'éluder ainsi le règlement. Je suis très heureux que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense ait cru de son devoir de soumettre sans délai à la Chambre, comme il l'a fait, la preuve que le gouvernement et lui-même, en sa qualité de ministre de la Milice et de la Défense, sont résolus à faire tout en leur pouvoir pour prévenir tout ce qui pourrait ressembler à de l'intempérance dans ces importantes réunions de la jeunesse du pays.

M. HUGHES : Cette question ayant été soulevée et la déclaration faite étant assez générale pour s'appliquer à tous les camps, je dois dire, en ce qui concerne le camp de Niagara, dont j'ai eu l'honneur de suivre les exercices, que je corrobore de tout cœur la déclaration faite par l'honorable ministre de la Milice et de la Défense. Les règlements ordinaires étaient en vigueur ; il y avait des cantines pour la vente des articles dont les soldats ont besoin ; mais je n'ai pas eu connaissance que l'on ait vendu, soit directement, soit indirectement, des liqueurs enivrantes sur le terrain, et il n'y a eu que très peu de cas d'ivresse dans le camp. Je ne crois pas qu'il soit possible de réunir une nombreuse organisation d'hommes et avoir moins de cas d'ivresse qu'il n'y en a eu dans ce camp.

M. PETTET : D'après mon expérience comme paie-maître du 2ème bataillon, au camp, je puis dire que je n'ai jamais vu un officier ni un soldat sous l'influence de la boisson. S'il y avait de la boisson sur le terrain, on n'en a pas abusé.

EXPLICATION PERSONNELLE

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : M. l'Orateur, mon attention a été attirée sur une question que je considère comme étant d'une importance suffisante pour me justifier si je prends quelques instants pour faire à la Chambre quelques remarques à ce sujet. Le "Montreal Star", d'hier soir, contenait un article au sujet d'un débat qui a eu lieu hier relativement à la propriété du Long Quai et ce matin le "Citizen", d'Ottawa, contenait un article de même nature.

Ces deux déclarations sont identiques sous plusieurs rapports. Ils sont identiques en ce qui concerne la particularité essentielle dont je vais parler ; et le fait que ces deux déclarations ont paru dans des journaux différents, simultanément et dans les colonnes de la rédaction, me donne le droit de soupçonner qu'elles sont le produit, ou d'un bureau organisé pour dénaturer les faits, ou d'une conspiration ayant pour but de tromper le public sur les faits qui ont été exposés au parlement hier. L'article du "Star", de Montréal contient la déclaration que je vais lire :

Un autre exemple de la complaisance du gouvernement dont il a été question hier soir, est l'achat de la propriétée du Long Quai à Saint-Jean. Les propriétaires ne demandaient que $100,000, mais le gouvernement ne pouvait pas se laisser surpasser en générosité, et une estimation (quelle belle chose qu'une estimation) ayant démontré que la propriété valait $118,000, le gouvernement a aboulé les autres $18,000.

Ce matin, le "Citizen," d'Ottawa, contient la déclaration suivante :

Un fait intéressant a été exhumé par le docteur Montague, M.P., au sujet de l'achat, par le gouvernement de la propriétée du Long Quai à Halifax. Les propriétaires du quai l'ont offert au gouvernement pour $100,000, mais le gouvernement a insisté pour leur payer $118,000, parce que les experts l'avaient estimée à ce prix.

Je n'ai pas besoin de dire à un membre de de cette Chambre, quel qu'il soit, qui a assisté à ce débat, qu'il serait impossible de dénaturer les faits d'une façon plus perverse, plus gratuite et plus injustifiable. Nulle personne assise dans les galeries—et je présume que ceci a pris naissance dans la tribune des journalistes—ne pourrait, de bonne foi, se tromper à ce point en ce qui concerne ces faits. Le fait est que $100,000 est le montant payé par le gouvernement, et le seul montant que le gouvernement se soit engagé à payer ; et nul membre du gouvernement n'a donné à entendre aux propriétaires qu'ils recevraient plus de $100,000. Je dis que cela justifie le soupçon qu'il y a parti pris de la part des jour-

naux publiés dans l'intérêt des honorables membres de la gauche, de dénaturer et de déprécier les actes et la conduite du gouvernement. A mon avis, on est bien convaincu que si les faits sont bien connus à ce sujet, ils créeront une impression favorable, et en conséquence, on croit qu'il est nécessaire de tromper le public en dénaturant les faits.

M. MONTAGUE: L'honorable ministre procède par insinuations——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Pas en ce qui concerne l'honorable député.

M. MONTAGUE:—à l'effet que quelqu'un a demandé à ces journaux de faire cette déclaration.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oh non; je n'ai pas dit cela.

M. MONTAGUE: En tant qu'il s'agit de n'importe quel honorable membre de la gauche, l'attaque de l'honorable ministre est tout à fait gratuite. L'opération était assez mauvaise sous son véritable aspect et elle n'avait pas besoin d'être dénaturée, comme il n'y a aucun doute que les journaux l'ont dénaturée. Elle est déjà assez mauvaise sans donner les autres $18,000, mais nous ne sommes pas certains que l'honorable ministre ne finira pas par payer les $18,000. En tant que j'y suis concerné, je n'ai pas vu l'item et je n'en savais rien.

Le PREMIER MINISTRE: L'honorable député ferait mieux d'attendre l'enquête dont il nous a menacés avant que de faire d'autres commentaires. Il a dit hier qu'il tirerait l'affaire au clair. Nous sommes tout prêts pour l'enquête. Il n'a maintenant aucune raison de dire que le gouvernement n'a pas agi comme il le devait en cette affaire.

M. MONTAGUE: L'item est encore en discussion et j'ai parfaitement le droit de le discuter.

Le PREMIER MINISTRE: Plus il sera discuté, mieux ce sera.

TROUPES CANADIENNES POUR LE TRANSVAAL.

M. HUGHES: Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un entrefilet paru dans le "Citizen," de ce matin, déclarant que la colonie du Queensland a offert à la métropole 250 hommes en cas de guerre au Transvaal.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: L'honorable député a déjà parlé sur la proposition que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. HUGHES: Je croyais que j'avais parlé sur la lecture de l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Je comprends que la Chambre ne s'y oppose pas et l'honorable député peut continuer.

M. HUGHES: La colonie du Queensland a offert 250 hommes pour faire le service au Transvaal s'il y a lieu. Je saisis cette occasion pour insister de nouveau auprès du gouvernement canadien, sur la nécessité où nous nous trouvons de faire quelque chose en ce sens et de jouer notre rôle de doyenne des colonies britanniques. Je suis certain du fait qu'il n'y aurait aucune difficulté à enrôler non seulement 250 hommes, mais des milliers d'hommes au Canada, si cela était nécessaire pour aider la métropole dans une guerre contre le Transvaal où, plus qu'en aucune autre partie du monde, il devient nécessaire de défendre l'honneur du vieux drapeau.

Je suis convaincu qu'une brigade de 5,000 hommes pourrait être enrôlée à très bref délai, et je connais des centaines d'officiers qui seraient très heureux de prendre part au commandement d'une semblable expédition. Dans le Chambre des communes, il y a un bon nombre de députés qui ne demanderaient pas mieux que d'offrir leurs services à la métropole. J'ai déjà offert de lever un corps de troupes, et je n'hésite pas à renouveler cette offre de lever un corps pour servir dans toute expédition de ce genre.

Le PREMIER MINISTRE: J'espère de tout mon cœur qu'aucune occasion ne se présentera pour que le Queensland ou toute autre partie de l'Empire britannique envoient des troupes à la métropole pour faire face aux difficultés dans l'Afrique Sud. Je crois qu'en cette Chambre, nous sommes tous d'opinion que les troubles qui menacent d'éclater dans cette région seront apaisés avant que l'on tire l'épée. Nous sympathisons tous avec cette partie de nos co-sujets qui habitent l'Afrique et il y a tout lieu d'espérer que, puisque ce pays est suzerain de Sa Majesté, il doit voir à ce que la même mesure de justice soit donnée à toutes les classes. Et si les principes prévalent, comme je l'espère, nous pouvons penser, désirer et espérer que les troupes du Queensland n'auront pas l'occasion de quitter leur pays, et que celles du Canada n'auront pas l'occasion de suivre l'exemple qu'on voulait leur donner.

Sir CHARLES TUPPER: Je partage l'opinion de mon très honorable ami lorsqu'il dit que chaque personne au Canada désire très sincèrement qu'il n'y ait pas de nécessité que le Queensland ou toute autre partie des possessions de Sa Majesté viennent en aide à son gouvernement relativement à la difficulté qui menace actuellement l'Afrique Sud, mais je dirai à mon très honorable ami que si ces difficultés sont évitées, cela sera dû en grande partie, nous avons tout lieu de le croire, à l'appui déclaré que la presse de la Grande-Bretagne a donné au gouvernement de Sa Majesté en montrant sa ferme résolution de maintenir les droits de la suprématie britannique dans l'Afrique Sud. et que rien ne contribuera plus à faire éviter

complètement tout ce qui pourrait ressembler à la guerre entre les Boers et la Grande-Bretagne, que la certitude de leur part que non seulement la grand cœur de l'Empire, les îles Britanniques, sont unies dans la résolution de maintenir l'autorité britannique et de ne pas perdre un seul iota des droits que la Grande-Bretagne possède comme pouvoir suzerain au sujet de ce pays, que l'impression que l'acte du Queensland aura créé à l'effet que l'Angleterre n'aura pas à compter seulement sur les Iles Britanniques, mais que les parties de l'Empire qui se trouvent en dehors de ces îles, seraient prêtes en cas de nécessité, à prêter main forte à la métropole.

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

(En comité.)

Ministère des Postes..... ... $ 203,055

M. MONTAGUE: Puis-je demander au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il peut nous donner l'explication relative aux soumissions offertes pour les travaux à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je suis à recueillir les renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Mon collègue a dû s'absenter, et nous allons examiner les estimations du ministère des Postes jusqu'à son retour.

M. HAGGART : Quelle est la raison de l'augmentation de $5,000 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Les diverses augmentations sont exposées à la page 18, et ce composent comme suit : Il y a quatre augmentations de $50 chacune pour les commis-chefs, et huit augmentations de $50 pour les commis de première classe. M. Bennett a été transféré au bureau de l'inspecteur, service de l'intérieur, à $1,600. Dans la deuxième classe, il y a cinq augmentations et une vacance devra être remplie. Cela fait une augmentation de $1,250. Dans la troisième classe, il y a quarante augmentations, et il y a plusieurs permutations du service extérieur au service intérieur. Six emballeurs ont été recommandés pour l'augmentation, ce qui fait $320. M. Birtch a été transféré du bureau de poste d'Ottawa à $510, et M. Jeffrey, la même chose. $480, de cela il faut déduire un commis, M. Watson, qui est mort, et un autre, M. Taylor, a été transféré au bureau de poste d'Ottawa, formant une déduction de $840. Ceci fait une augmentation nette de $320. Ces item réunis font un changement de $5,180.

M. DAVIN : Est-ce que toutes ces augmentations sont en vertu du statut ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous n'avons pas reconnu les augmentations statutaires dans le sens d'augmentations qui se font automatiquement en vertu du statut. Mais ce sont des augmentations qui appartiennent à la classe prévue par l'acte du service civil. Elles sont toutes légales en vertu des dispositions de l'acte.

M. DAVIN : Quelle est la moyenne du salaire des facteurs en Canada ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Davin) trouvera tout cela dans la liste de l'acte du service civil, page 197. Le salaire maximum est de $600.

M. BERGERON : Si je comprends bien, il y a une branche du ministère qui a beaucoup augmenté depuis quelques années, le bureau de papeterie ou de distribution. L'honorable ministre voudra-t-il nous donner quelques renseignements à ce sujet ? Combien y a-t-il de fonctionnaires, et quels sont leurs appointements ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Est-ce que cela ferait l'affaire de l'honorable député (M. Bergeron) d'attendre jusqu'à ce que nous en arrivions à l'item 39, auquel ceci appartient plutôt ?

M. BERGERON : C'est bien. J'espère que mon honorable ami pourra nous donner quelques renseignements lorsque nous en arriverons à cet item.

M. HUGHES : Je présume qu'il convient, à propos du présent item, d'examiner la question dont j'ai parlé au ministre l'an dernier. Il se rappellera que je lui ai parlé des courriers de la malle qui sont employés temporairement, mais que le ministère pourrait vouloir employer d'une façon permanente. Si je comprends bien, un commis temporaire peut avoir fait partie du personnel pendant cinq ou même dix ans, et être devenu un employé très compétent, et cependant, en vertu de la loi, s'il devient employé permanent, il faut qu'il fasse six mois d'apprentissage à un salaire de $300 par année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que la loi est telle que le dit l'honorable député (M. Hughes). Il a probablement dans l'esprit le cas d'un courrier dans son propre comté ?

M. HUGHES : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le statut ne pourvoit qu'à un nombre fixe d'emplois permanents. Lorsque l'un de ces emplois devient vacant, le gouvernement peut le remplir, soit au moyen de l'avancement des employés temporaires ou par une nomination provenant d'autre source. Celui qui est ainsi nommé à un emploi permanent est appelé stagiaire. La loi ne reconnaît pas l'état du courrier temporaire, de sorte que, lorsqu'il est nommé à un emploi permanent, il ne peut l'être qu'en qualité de stagiaire.

M. PRIOR : Il y a un ou deux points sur lesquels je veux appeler l'attention au sujet des commis temporaires en général, non seulement les courriers temporaires. On donne des congés aux commis permanents, mais on n'en donne pas aux commis temporaires. De fait, lorsque ces commis permanents sont absents, les commis temporaires sont obligés de faire leur travail sans rémunération supplémentaire. Quelques-uns de ces employés temporaires sont des hommes qui sont au service depuis des années et des années, parce qu'il n'y a pas d'emplois permanents à leur donner. Si le commis temporaire est malade, lors même qu'il produit un certificat de médecin pour démontrer qu'il ne simule pas la maladie, le gouvernement ne le paye pas pour le temps qu'il a été absent. Tout cela peut être d'accord avec l'acte du service civil, de fait, je crois qu'il en est ainsi, mais il me semble que s'il en est ainsi, l'acte devrait être amendé. L'honorable ministre sait que mon collègue (M. Earle) et moi nous lui avons parlé de cela dans son bureau. Il a été assez bon pour nous donner à ce sujet tous les renseignements qu'il a pu nous donner.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette question pourrait être plus convenablement discutée au sujet de l'item du service extérieur. Naturellement, je n'ai pas d'objection à ce qu'il soit discuté maintenant, mais si l'on désire conserver de l'ordre dans la discussion, cela devrait être discuté lors de l'examen d'un autre item.

M. PRIOR : Dans ce cas, j'en reparlerai plus tard.

M. INGRAM : Je suppose que les contrats pour le transport des malles ne peuvent guère être discutés au sujet du présent item.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne désire empêcher personne de discuter quoi que ce soit, mais si l'on veut conserver de l'ordre dans la discussion, je puis dire que le présent item a rapport au personnel d'ici, à Ottawa. Il est probable que les contrats pour le transport des malles pourront être convenablement discutés au sujet de l'item 269.

M. INGRAM : En attendant, je prierais l'honorable ministre de se rafraîchir la mémoire au sujet de certains contrats pour le transport des malles entre Aylmer et Saint-Thomas.

M. PRIOR : En examinant ce crédit 21, il me semble qu'il se rapporte à ce que je veux discuter, vu qu'il couvre tout le service.

M. BERGERON : Non, ceci n'est que pour le gouvernement civil.

M. PRIOR : S'il n'y a pas d'objection, j'aimerais mieux finir ce que j'ai à dire ; quelques mots suffiront. En ce qui concerne les facteurs, lorsque ces hommes entrent au service, on leur donne à entendre, soit par écrit, soit autrement, j'ignore comment, qu'ils auront l'augmentation statutaire. Mais il n'en a pas été ainsi depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir. Jusqu'en 1896, ils avaient cette augmentation, puis on m'informe qu'elle a été suspendue pour 1896 et 1897. Or, le directeur général des Postes ne croit-il pas que ce serait une chose honorable et juste pour le gouvernement de payer à ces hommes l'augmentation statutaire qu'on leur a enlevée ? J'apprends que l'on a recommencé à la payer, de sorte qu'il ne peut y avoir de bonne raison pour qu'elle ait été suspendue. Quelques-uns de ces hommes se sont endettés dans l'espoir qu'ils auraient un salaire plus élevé et ils ont fait des dépenses dont il leur a été impossible de se relever depuis. C'est ce qui est arrivé à Victoria, C.A., et je crois que le gouvernement devrait payer à ces hommes l'augmentation statutaire qui leur a été retranchée durant ces années.

La même remarque s'applique aux facteurs comme aux commis temporaires. Lorsqu'ils tombent malades leur paye est arrêtée : on ne leur accorde pas de congé non plus, si je suis bien informé. Puis, le personnel n'est pas suffisant pour qu'un surnuméraire puisse prendre la place d'un homme malade ou absent pour quelque autre cause. En conséquence, il faut que les hommes fassent un travail supplémentaire en pareil cas sans recevoir de rémunération supplémentaire. J'espère que l'honorable député examinera la question et qu'il arrangera cela. Je sais qu'il fera ce qu'il considérera comme juste et j'espère qu'il acceptera mon idée comme étant équitable.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Relativement au premier point soulevé par mon honorable ami, les commis temporaires, en général, soit dans le service intérieur, ne reçoivent pas de paye lorsqu'ils sont absents. Telle est la loi, si je suis bien informé. Ce n'est pas une innovation ; c'est la loi telle que nous la trouvons et elle n'a pas subi de modification. Le parlement peut changer la loi s'il le juge à propos, et mon honorable ami peut proposer quelque chose dans ce sens. Pour le moment, je ne puis qu'appliquer la loi telle que je la trouve.

En ce qui concerne les salaires des facteurs, je suis moi-même d'avis que tout homme dont le salaire maximum n'excède pas $600 pourrait être équitablement considéré comme ayant droit à une augmentation, à moins qu'il n'y ait des raisons qui s'y opposent. En ce qui concerne cette classe d'employés dans le ministère, j'ai procédé d'après ce principe et j'ai recommandé pour l'augmentation tout homme qui n'est pas au maximum du salaire de $600, remettant ainsi à l'employé le soin de démontrer pourquoi il doit recevoir l'augmentation.

Quant au passé, il n'y a pas de crédit dans les estimations pour payer des arrérages. Il n'y a rien dans la loi, d'après l'avis qu'on nous a donné à ce sujet, qui donne au per-

sonnel le droit à une augmentation, par conséquent, il suffit pour le moment de s'occuper de ce qui est recommandé. Quant à la prétention que le personnel est insuffisant dans certains endroits, je ne crois pas que l'on puisse établir ce fait. Je crois que la plainte générale chez les contribuables est à l'effet contraire. Il peut arriver parfois qu'un personnel soit temporairement diminué par une cause inattendue, mais cela n'est pas la condition permanente des affaires, à mon avis, dans le ministère des Postes du Canada.

M. PRIOR : L'honorable ministre dit que je puis proposer un amendement à l'acte au sujet de la paye. Je crois que tout ce qui se rapporte à l'augmentation des appointements doit émaner du gouvernement. Un simple député n'a pas le pouvoir de faire cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne peut proposer un acte, mais l'honorable député pourrait très bien demander au parlement d'exprimer une opinion et le gouvernement serait forcé d'agir conformément à cette opinion.

M. INGRAM : La question des commis temporaires revient à chaque session. Tout en étant convaincu que l'honorable ministre désire faire ce qui est juste envers les commis temporaires, il me semble que quelques-unes des objections maintenant soulevées par l'honorable ministre contre l'idée de les traiter plus généreusement, ne sauraient être passées sous silence. Prenez par exemple le cas d'un homme nommé il y a quatre ou cinq ans, et qui est resté commis temporaire. Il est injuste envers cet homme qui remplit encore son devoir chaque jour tout comme un commis régulier, que sa paye soit arrêtée s'il est obligé de perdre une journée.

Voilà l'objection que j'ai à ce que les commis temporaires soient traités de la façon dont ils le sont. Je connais des cas où des commis temporaires sont devenus des employés permanents, tandis que d'autres, qui avaient été employés avant eux, restent encore commis temporaires. Je crois que cela est injuste, et j'espère que l'honorable ministre verra à remédier à cette injustice.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : Je crois que la question dont parle l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) est bien digne de la considération du gouvernement. Un commis temporaire se trouve placé dans une position très désavantageuse. Il peut remplir ses devoirs, et nous supposerons qu'il les remplit tout aussi bien que le commis permanent. Mais il est moins rémunéré et il ne peut compter sur aucune allocation de mise à la retraite. Il n'a pas cette permanence qui est assurée aux autres employés. Puis il est continuellement dans une position désavantageuse en ce qui concerne la façon dont il est traité par le gouvernement.

Un commis temporaire n'a pas de vacances, ainsi qu'il a été dit et il est très rare qu'il soit promu. S'il est pris de maladie, son salaire est retenu, tandis que, dans le cas de l'employé permanent, celui-ci a un congé d'absence et il continue à toucher son salaire. Or, pourquoi y aurait-il cette disparité entre le traitement de ces deux classes d'employés ? L'employé permanent a un fonds de retraite ; le gouvernement prend de lui un soin paternel, et après qu'il a quitté le service, il est encore payé pour les services qu'il a rendus. Je crois que le gouvernement pourrait, en justice, reconsidérer le cas de ces employés temporaires. Maintenant, en ce qui concerne l'autre point soulevé par l'honorable député de Victoria (M. Prior) quant aux facteurs, le ministre a répondu qu'en général, les employés du service civil du Canada ne sont pas surmenés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas parlé de la question du travail. Mon honorable ami de Victoria se plaignait de ce que quelques-uns des membres du personnel n'ont pas de congés, parce que le personnel n'est pas assez nombreux. J'ai dit qu'il pouvait arriver que le personnel se trouvât réduit, mais que ce n'était pas la condition normale du service.

M. WALLACE : C'est en substance ce que j'ai dit, et je ne me querellerai pas avec l'honorable ministre à ce sujet. J'admets sa déclaration d'une façon générale. Naturellement, nous savons qu'il y a des cas exceptionnels, mais en général, je crois que le directeur général des Postes a raison. Mais, quoi qu'il en soit, je crois qu'il devrait avoir soin de ne pas exposer une classe d'employés à subir une injustice. Prenez le cas des facteurs dans les villes. Je crois qu'un fonctionnaire du gouvernement est un bien meilleur homme, qu'il sert le gouvernement bien mieux, et satisfait sa propre conscience en faisant une bonne journée de travail, et je ne me plaindrai pas si l'honorable directeur général des Postes ou tout autre honorable ministre impose une bonne journée de travail à n'importe quel fonctionnaire. Je crois qu'il est tout à fait juste qu'il exige cela, et je crois que le fait de donner une bonne journée de travail à un employé fait de celui-ci un meilleur homme. La conscience du devoir accompli le porte à continuer à faire son devoir et justifie l'avancement et l'augmentation d'appointements que le ministre pourra lui donner en temps et lieu. Dans les villes, les facteurs commencent à $30 par mois. Pour les hommes chargés de fonctions responsables, nécessitant beaucoup de fatigue physique et beaucoup d'intelligence, si le travail est bien fait, je crois que $30 par mois est une rémunération bien minime. On leur dit : Le prix est très bas, mais il vous faut acquérir la connaissance du service, faire votre apprentissage, après quoi le gouvernement vous donnera une

augmentation de $30 par année. Il vous faut passer votre examen et démontrer votre aptitude par l'expérience en faisant le travail. Il y a trois ans que le directeur général des Postes est entré en fonctions. Est-ce que je me trompe en disant que les facteurs n'ont reçu aucune partie de leur augmentation statutaire ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas qu'il se soit écoulé une seule année sans que quelques-uns d'entre eux aient reçu des augmentations.

M. DAVIN : Les reçoivent-ils comme un droit, s'ils font leur travail convenablement?

M. WALLACE : C'est là une réponse très vague.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas donner une réponse vague.

M. WALLACE : Je le présume. Ce que je veux savoir, c'est combien il y de facteurs à Toronto. Il doit y en avoir entre cent et deux cents.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Environ cent en service actif.

M. WALLACE : Combien de facteurs à Toronto ont reçu l'augmentation statutaire chaque année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il nous faudra avoir les estimations de l'année dernière pour examiner cela.

M. WALLACE : On me dit qu'il n'y en a pas dix, ni même cinq sur cent qui reçoivent l'augmentation statutaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'an dernier, chaque facteur dont le salaire était de moins de $540 a reçu une augmentation de $30. C'est cela, autant que je m'en souviens.

M. WALLACE : C'est-à-dire en trois ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'ils l'ont reçue la première année. Je crois que, dans les estimations que nous avons adoptées en août ou septembre 1896, on a pourvu aux augmentations d'après l'ancien système. *Je crois* que toutes ces estimations ont été accordées. Nous avons adopté les estimations que nous avons trouvées préparées pour nous.

M. WALLACE : Il n'y avait pas d'estimations, si je comprends bien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oh oui ; elles ont été déposées sur le bureau de la Chambre au printemps de 1896, et on avait commencé à les examiner, et elles contenaient toutes les augmentations auxquelles, dans l'opinion du gouvernement, ces employés avaient droit. Je crois que nous avons conservé ce crédit.

M. WALLACE : Je m'en rapporte à ma mémoire, à mes souvenirs, et les souvenirs du ministre ne semblent pas beaucoup plus forts que les miens. Il dit que son impression est telle et telle ; mais l'honorable ministre devrait nous donner quelque chose de plus certain que des impressions. Je sais que les facteurs ont adressé une requête à l'honorable directeur général des Postes lui demandant de faire en sorte qu'ils puissent toucher leur augmentation statutaire qui leur a été retenue. Je crois que, dans le cas des facteurs, la plainte est plus forte que les plaintes venues de presque tous les ministères que je pourrais nommer. Ils commencent à un petit salaire, ils ont des devoirs ardus à remplir et ils font une rude journée de travail. Le ministre dit qu'ils doivent faire une bonne journée de travail, et en cela, je m'accorde parfaitement avec lui. Je crois que tout fonctionnaire au service du gouvernement devrait avoir une bonne journée de travail à faire, et que l'on devrait congédier tous les fonctionnaires inutiles dans chaque ministère, s'il y en a.

Ces hommes font un travail ardu ; ils font un travail intelligent et je crois qu'ils le font bien. Bien que je ne sois pas beaucoup en contact avec eux, j'apprends qu'ils font leur travail d'une façon satisfaisante et avec courtoisie. Bien qu'ils commencent à un salaire modique, le gouvernement a retenu leur augmentation statutaire depuis quelque temps et je demanderai à l'honorable ministre de faire une déclaration à la Chambre exposant quelles sont les allocations statutaires qui auraient pu être données et qui ne l'ont pas été par le gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne porte pas un exposé budgétaire dans ma mémoire.

M. WALLACE : Je ne demande pas cela à la mémoire de l'honorable ministre. J'ai supposé qu'il en avait tenu compte par écrit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne l'ai pas ici, ni dans ma mémoire, ni par écrit. J'ai un dossier pour ces estimations, mais je ne puis dire quelles sont les augmentations qui ont été données à A, B, et C, durant chaque année écoulée. C'est là une question à être considérée chaque année. Il est possible qu'il puisse s'en trouver qui n'ont pas reçu d'augmentation par le passé.

M. DAVIN : Combien y a-t-il de facteurs à Montréal et à Toronto recevant un salaire de moins de $35 par mois ?

M. WALACE : Alors que l'honorable ministre obtient ce renseignement, je puis lui signaler une requête des facteurs adressée au directeur général des Postes, laquelle, je le crains, contredit la déclaration ou l'impresssion de l'honorable ministre.

Voici ce que dit cette requête :

En entrant dans les administrations publiques, nous fûmes informés que les augmentations statutaires concernant nos salaires se feraient chaque année.

Voilà un exposé exact du cas, il n'y a pas de doute. La coutume invariable a été que l'augmentation statutaire de $30 serait accordée chaque année, et cette coutume était conforme à la loi. On peut dire que la loi est facultative, et non impérative à cet égard ; mais la coutume suivie et l'application de la loi ont rendu l'augmentation universelle, et ces fonctionnaires pouvaient justement s'attendre à voir la chose se continuer.

La requête déclare ensuite :

L'augmentation statutaire a été régulièrement accordée jusqu'en 1896, époque à laquelle elle a cessé de l'être sans qu'aucun avis en eût été donné.

Cette déclaration des facteurs ne s'accorde pas avec celle que l'honorable directeur général des Postes a faite au comité il y a quelques instants. L'augmentation a cessé d'être accordée en 1896. L'honorable directeur général des Postes nous dit qu'elle a continué de l'être cette année-là tout comme auparavant. Nous devons supposer absolument exacte cette assertion adressée au directeur général des Postes lui-même par les intéressés. C'est incontestable, l'honorable ministre était dans l'erreur lorsqu'il a déclaré à la Chambre avoir continué en 1896 l'état de choses existant antérieurement. Il a dit que c'était son impression, mais je lui ai déclaré que nous voulions un exposé, non pas d'impressions, mais des faits réels du cas.

A l'appui de leur demande, les facteurs allèguent :

"Nous sommes pour la plupart mariés et nous avons des familles à soutenir——

Eh bien ! c'est notre propre cas.

——et la discontinuation de l'augmentation annuelle à laquelle nous fûmes induits à nous attendre lorsque nous sommes entrés dans l'administration, nous a causé beaucoup de désagréments.

Voilà qui est parfaitement vrai. Alors qu'à la campagne on vit à meilleur marché qu'à la ville, le facteur est essentiellement un habitant des grandes villes, et la perte des $30 d'augmentation annuelle doit être cruellement ressentie par un homme ne recevant qu'un salaire de $30 par mois dans une ville. Je suis moi-même convaincu que les salaires payés aux facteurs étaient réduits à la plus simple expression lorsque le ministre a fait cesser cette augmentation, et lorsqu'on nous déclare que les revenus du gouvernement augmentent et que le pays prospère, le gouvernement n'est pas excusable d'économiser de cette façon mesquine. Le gouvernement a évidemment des millions à dépenser de divers côtés, et c'était opérer une économie déplacée que de retrancher leur augmentation statutaire à ces facteurs, qui méritaient de recevoir un meilleur traitement de la part du gouvernement.

Voici l'allégation suivante de leur requête :

Que le coût de la vie est très considérable dans les grandes villes, et aurions-nous reçu l'augmentation espérée, qu'il nous aurait fallu encore exercer l'économie la plus rigoureuse. Que des hommes recevant ainsi un salaire insuffisant sont forcés, contre leur gré, de contracter des dettes qui placent les fonctionnaires publics dans une position désavantageuse à l'égard du monde des affaires. Que les facteurs ayant droit à leur augmentation annuelle soient placés sur le même pied qu'ils l'auraient été, si cette augmentation n'avait pas été discontinuée, et que la dite augmentation leur soit payée depuis l'époque où elle a cessé, afin de leur permettre d'acquitter les dettes qu'il leur a fallu faire.

Tout en croyant que chacun doive vivre selon ses moyens, s'il possède la santé et s'il n'est pas affligé de ces malheurs qui frappent le grand et le petit également, je dois dire néanmoins que lorsque des hommes reçoivent des salaires aussi peu élevés, et qu'ils sont forcés de vivre suivant toute la mesure même de leur salaire, ils se trouvent placés dans une position fort peu enviable si on leur retranche soudainement l'augmentation à laquelle ils s'attendaient, et qu'ainsi, ces facteurs peuvent à bon droit demander le remboursement de ce qu'on leur a retenu.

La seule justification du refus d'une augmentation est de deux choses l'une : Ou le fonctionnaire reçoit un salaire déjà suffisant —chose qui arrive assez souvent dans les administrations publiques—ou les temps ne sont pas prospères, et comme chaque citoyen est obligé de rogner ses dépenses et d'économiser, on doit demander aux fonctionnaires de pratiquer la même économie. Or, ni l'une ni l'autre de ces deux raisons ne s'applique au cas des facteurs. Il est universellement admis que les facteurs du Canada ne reçoivent pas un salaire trop élevé, et il est également vrai qu'en ces temps prospères, on ne devrait pas leur demander de pratiquer une économie à laquelle ne sont pas soumises les autres classes de la société.

Une ère de prospérité a indubitablement existé depuis trois ans. Les revenus du gouvernement ont généralement augmenté, et ceux de la poste ont été si abondants, que le directeur général des Postes s'est cru justifiable de réduire le port des lettres de 3 cents à 2 cents. Si le public croyait que cette réduction a été obtenue au prix de la privation des facteurs de leur salaire légitime, je ne crois pas que, dans de semblables conditions, il fût disposé à accepter l'avantage.

Cette allégation de la requête des facteurs concluant à ce que l'augmentation leur soit accordée depuis l'époque où on l'a retenue, devrait être accueillie favorablement par le directeur général des Postes. Il a fait une erreur lorsqu'il a cessé d'accorder l'augmentation annuelle à ces fonctionnaires qui la méritaient : et si le gouvernement devait pratiquer l'économie, ces fonctionnaires, à mon avis, étaient les derniers auxquels le gouvernement devait toucher. Un facteur recevant un salaire annuel de $360 lors de son entrée dans l'administration, il y a trois ans, aurait droit, en vertu de l'ancienne règle, de recevoir $390

en 1897, $420 en 1898, $450 en 1899. Mais en vertu de la décision du directeur général des Postes, il a été privé de $30 la première année, de $60 la deuxième année, et de $90 la troisième année. Lors même que le directeur général des Postes accorderait les $30 d'augmentation cette année, les facteurs seraient privés à l'avenir du paiement de $90 par année, auquel ils ont justement droit en vertu du contrat qu'ils ont passé avec le gouvernement.

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Je répète que le directeur général des Postes a privé chacun des facteurs d'une somme de $90 par année à laquelle il a justement droit en vertu de la loi. Assurément, le directeur général des Postes se prélassant dans le luxe, lui à qui l'on paie $7,000 par année, plus ses dépenses ordinaires, n'est pas pour dire que 19 facteurs recevant $360 annuellement pour leurs services ne sont pas plus rémunérés, eux tous, que ne l'est le directeur général des Postes seul. Ces facteurs sont des hommes intelligents, ce sont de bons citoyens, ils ont subi leurs examens de compétence, ils remplissent bien leurs devoirs, et cependant, leur salaire est rogné, et le directeur général des Postes ignore les conditions dans lesquelles ils sont entrés dans l'administration. C'est là les traiter fort injustement. J'ignore si cet exposé touchera ou non le cœur du directeur général des Postes, mais je sais qu'il n'est que le récit modeste et modéré des faits véritables du cas.

Ces messieurs de la droite ont essayé de faire preuve de beaucoup d'économie au département des Postes, mais le fait est qu'ils ont administré ce département d'une façon extravagante. Sans augmenter les dépenses, ils ont ignoré les besoins légitimes et raisonnables de l'administration publique de ce département ; et en essayant d'économiser, dans ce cas-ci, ils ont commis une injustice envers une classe méritante de fonctionnaires. Le directeur général des Postes reconnaît lui-même ce fait en accordant l'augmentation statutaire relativement à l'exercice finissant le 30 juin prochain. Dois-je comprendre que c'est là ce que le ministre va faire ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les estimations pourvoient à des augmentations concernant tous les membres du personnel de mon département, dont le salaire est au-dessous de $600.

M. WALLACE : Aux augmentations statutaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A une augmentation, vous pouvez l'appeler comme vous voudrez.

M. WALLACE : Nous ne discuterons pas ce point.

Par ce fait-là même, l'honorable ministre reconnaît qu'il a agi erronément par le passé. D'après quel principe d'équité ou de justice le ministre peut-il accorder cette année une augmentation, qu'il peut déclarer n'être pas statutaire ni impérative, mais facultative, pour ne pas le faire les autres années ? Par ce fait-là, il reconnaît qu'il a fait tort à ces gens par le passé. S'ils avaient obtenu l'augmentation l'an dernier, ils auraient $60 cette année, et ils auraient cela pour toujours. Vous retranchez $90 de leur salaire quant aux trois années, de sorte que ce n'est pas $90 quant à une année seulement, mais $90 pour chaque année relativement à laquelle vous frustrez ces fonctionnaires, dont les devoirs entraînent de graves responsabilités, comme celles concernant les lettres chargées.

Bien qu'il soit arrivé des cas où quelques-uns d'entre eux se sont écartés du droit chemin, comme on en voit qui s'égarent dans toutes les carrières de la vie, les facteurs, comme classe, ont rempli leurs fonctions avec fidélité et honnêteté, ainsi qu'avec courtoisie et en se montrant attentifs aux besoins du public. Cette perte de $90 éprouvée par chacun d'eux équivaut à la perte d'un quart de son salaire. Comment le directeur général des Postes et les autres ministres aimeraient-ils se voir retrancher un quart de leur salaire ? Ils n'accepteraient pas la chose de bonne grâce. Je voudrais voir diminuer leur traitement dans une certaine mesure, si ce n'est dans le cas du premier ministre du pays, dont le traitement, pour plusieurs raisons, devrait être maintenu à un chiffre assez élevé. Le traitement des autres ministres pourrait fort bien être diminué de 25 pour 100, comme l'a été celui des facteurs, et alors ces ministres pourraient avec meilleure grâce qu'ils ne le peuvent maintenant demander au pays de rogner les salaires d'une classe aussi méritante que celle des facteurs.

M. BORDEN (Halifax) : Ai-je raison de comprendre que les facteurs de tout le Canada reçoivent l'augmentation cette année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le budget pourvoit à l'augmentation de tout facteur dont le salaire est au-dessous de $600.

M. BORDEN (Halifax) : A combien de facteurs de Halifax cette augmentation s'appliquerait-elle ? Il appert que les augmentations ont été en tout de $210 l'an dernier, c'est-à-dire que sept seulement en auraient bénéficié.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense que ce sera probablement là le nombre de tous les membres du personnel qui n'ont pas atteint le maximum.

M. BORDEN (Halifax) : Les salaires de 21 facteurs s'élèvent, cette année, à $12,050. J'approuve entièrement les remarques de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) concernant ces fonctionnaires. Je sais qu'ils constituent dans la ville de Halifax une classe d'hommes travaillant dur et

ferme et fort méritante, et qu'ils ont fortement ressenti la privation de l'augmentation qu'on les avait portés à espérer et qu'ils avaient certainement droit de recevoir, d'après une juste interprétation du contrat en vertu duquel ils sont entrés dans l'administration. Ce sont des hommes qui ont abandonné leurs autres occupations et qui, s'ils quittaient leur position actuelle, ne pourraient pas très bien trouver les moyens de gagner leur vie. Il se peut qu'ils n'aient pas légalement le droit d'exiger l'augmentation du gouvernement, mais d'après tous les principes d'équité, il me semble qu'ils avaient droit de la recevoir. Je suis très heureux de voir l'honorable ministre trouver moyen de leur accorder cette augmentation cette année. Seulement, je regrette beaucoup, de leur part, qu'ils ne l'aient pas reçue durant les deux ou trois dernières années. Je serais bien aise que l'honorable ministre, avant l'adoption des estimations, me fournît plus de renseignements précis au sujet de la matière que je ne comprends pas maintenant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député consulte la page 84 *du budget, il verra qu'il y a 21 facteurs*, à Halifax, y compris un employé temporaire, *et qu'il y a une augmentation* de $210. Cette somme pourvoit à l'augmentation de *sept fonctionnaires*, l'un étant temporaire. S'il prend communication de la liste des administrations publics, l'honorable *député constatera qu'il y a à Halifax six facteurs* dont le salaire est de moins de $600, et que le salaire des autres dépasse ce *chiffre*.

M. DAVIN : Vous verrez que quant à Winnipeg, il y a une diminution de $60. J'approuve entièrement l'attitude adoptée par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), c'est-à-dire que si nous devons réduire les salaires, nous devrions nous attaquer aux gros salaires, et non pas aux petits : car dans un cas nous retrancherions le luxe seulement, tandis que dans l'autre nous ôtons le nécessaire. Un certain esprit s'est manifesté hier en cette Chambre lorsque l'honorable député de Gaspé a déclaré que puisque nous avions un surplus nous devrions nommer trois juges supplémentaires au traitement de $5,000 par année. Naturellement, je ne puis maintenant discuter cette question, mais je dirai que tout en n'acceptant pas l'augmentation lorsqu'il s'agit d'augmenter inutilement la dépense exagérée d'une magistrature déjà trop nombreuse, je l'approuverais lorsqu'il s'agit d'élever le salaire de pauvres hommes.

Je puis dire que ce n'est pas envers ces gens-là seulement que le directeur général des Postes s'est montré dur maître, il a abaissé sa main oppressive sur les pauvres employés du département des Postes partout à travers le Canada : mais je ne vois pas qu'il ait touché à ceux qui reçoivent de gros salaires. Des directeurs des postes de l'Ontario et des provinces maritimes, en réalité de partout, m'ont déclaré que leur salaire était tellement restreint par suite de retranchements çà et là, que leur position ne valait guère la peine d'être conservée. Il n'y a pas d'économie plus déplacée que celle qui produit l'injustice à l'égard du travail méritant. Puisque le directeur général des Postes a accepté l'idée d'accorder à ces facteurs l'augmentation à laquelle ils ont droit cette année, j'aimerais beaucoup le voir se laisser gouverner par le même juste sentiment au sujet des autres fonctionnaires mal rémunérés au département.

J'ignore quels sont les motifs de l'honorable ministre, je ne puis pénétrer les secrets de son âme, je ne puis dire pourquoi il trouve qu'il doive cette année accorder l'augmentation à laquelle ces gens avaient autant droit l'an dernier que cette année, mais il vaut mieux que justice soit faite dans tous les cas, lors même que le motif qui y pousse est quelque peu obscur. Si les protestations que les membres de la gauche ont fait entendre dans le cours des sessions dernières ont causé son changement de dispositions et ont provoqué cette justice tardive de sa part, car tout ce qu'il fait maintenant est ce qu'il aurait dû faire les années précédentes, il doit être loué de son repentir, lors même qu'il n'adoucit pas les peines résultant du sacrifice qu'il a imposé à ces hommes méritants, dans toutes les grandes villes du Canada, par sa détermination d'acquérir à leurs dépens une fausse réputation d'économie. Toutefois, je ne crois pas que ces hommes, parce que mon honorable ami a été contraint d'adopter son attitude actuelle, trouvent que c'est à lui que doit aller leur gratitude. La seule attitude qu'il puisse tenir en leur présence maintenant n'est pas celle du bienfaiteur, mais celle du pénitent repentant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En réponse à la première question, consistant à savoir s'il y a eu diminution du salaire des facteurs de Winnipeg, je constate qu'il y en a 11 dont le salaire respectif est augmenté de $30.

M. DAVIN : Consultez la page 85 du budget.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un facteur recevant un salaire de $390 a démissionné. Déduisez $330 de $390, et vous aurez $60.

Quant aux salaires des directeurs des postes, je dirai à mon honorable ami que je n'ai encore jamais eu absolument rien à faire avec la réduction du salaire d'un seul directeur des postes du Canada. Leur rémunération est déterminée par des règles fixes. Je n'ai pas touché aux salaires de ces fonctionnaires, ni les ai-je diminués. Les autres classes de directeurs des postes sont rémunérées d'après un principe différent, c'est-à-dire, suivant les revenus de leur bureau. L'échelle actuelle de leur rémunéra-

tion a toujours existé au Canada, je crois, depuis qu'on y a établi un bureau de poste, même antérieurement à la confédération. Je ne suis pas intervenu pour diminuer le salaire d'un seul directeur des postes, et ainsi mon honorable ami est dans l'erreur, lorsqu'il attribue à une décision ou à un ordre émanant de moi la fixation du montant de leur salaire, quel qu'il puisse être.

Avant de reprendre mon siège, je dois dire que je fais erreur quant à un cas. Je me rappelle maintenant avoir diminué le salaire d'un directeur des postes touchant $2,000 par année. C'était là un cas spécial. Il peut s'être trouvé d'autres cas isolés, et ainsi je restreins d'autant ce que j'ai dit à cet égard.

M. ROGERS : On a dit bien des choses en cette Chambre au sujet du principe des augmentations statutaires. Je n'ai jamais pu voir une seule bonne raison qui les justifiât. Il me semble que ce système s'éloigne du principe que le gouvernement devrait conduire sa besogne suivant les méthodes de toute autre institution, soit commerciale, soit manufacturière, soit agricole. Dans tous ces genres d'affaires, les employés sont traités suivant leur mérite respectif : Ceux qui en sont dignes voient augmenter leur salaire et améliorer leur position. En temps d'élection, tous ceux qui adressent la parole au public dans les assemblées ou ailleurs sont fort favorables à cette idée, savoir : que le gouvernement devrait administrer sa besogne d'après des méthodes d'affaires. C'est là le cas surtout lorsque l'auditoire est composé de cultivateurs, alors qu'on déclare au peuple que le gouvernement devrait conduire ses affaires suivant les méthodes de surveillance et d'économie adoptées par le cultivateur dans l'administration de sa ferme.

Depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ai observé que la besogne du gouvernement n'est pas toujours administrée d'après ces méthodes. Il est vrai que le salaire des facteurs est petit comparativement aux autres, mais il est également vrai que nul n'est obligé d'accepter la position de facteur, ni de la garder s'il trouve qu'elle ne lui rapporte pas suffisamment. Nous savons tous que lorsqu'une de leurs positions devient vacante, une grande pression s'exerce de la part de nombreux postulants pour l'obtenir. Si la besogne du gouvernement était conduite d'après le principe de l'offre et de la demande, à l'instar d'autres genres d'affaires, il ne serait certainement pas nécessaire de verser tant de larmes sur le fait que les facteurs louent leurs services à raison de salaires s'élevant de $300 à $400 par année, et même jusqu'à $600. Il y a quantité de jeunes gens dans le pays, comme des fils de cultivateurs—je regrette qu'il en soit ainsi,—qui seraient heureux de quitter leurs fermes pour accepter des positions dans les villes moyennant ce salaire.

Nous savons fort bien que la grande population agricole, qui doit solder tous ces comptes, ne peut avoir le moyen de payer à l'ouvrier des champs qu'elle emploie les gages accordés aux membres des administrations publiques. Naturellement, je sais qu'on me répondra, conformément au sentiment qui a coutume d'exister, que le métier de cultivateur n'exige pas d'intelligence. Mon honorable ami le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), a parlé des privations et des misères endurées par les facteurs, il a parlé des intempéries qu'il leur fallait braver pour remplir leurs fonctions. Je me demande s'il a considéré les privations, les misères et les intempéries que la grande masse des cultivateurs doit subir à raison d'un salaire beaucoup moindre. Des arguments comme ceux de l'honorable député auraient bien peu de poids en temps d'élection, en présence d'un auditoire de cultivateurs, en en faisant usage pour critiquer le gouvernement de ce qu'il tente d'opérer des économies ; et ces messieurs ne se soucieraient pas de s'entendre répéter la veille même de l'élection, alors qu'ils s'adressent à un auditoire de cultivateurs, qu'ils ont parlé contre l'économie, et en faveur du paiement de meilleurs salaires que ceux que la classe agricole peut avoir les moyens de payer à raison de services exigeant autant de travail, de sacrifice et d'intelligence.

Cette sorte d'argument peut avoir un bon effet à la ville où beaucoup de gens prétendent seulement que plus le fonctionnaire public sera rémunéré, plus il aura d'argent à dépenser. L'habitant de la ville n'a pas besoin de se soucier beaucoup qu'on pratique l'économie en ces matières, car il sait d'où vient l'argent, c'est-à-dire, qu'il sait que tout cela est payé par le cultivateur.

J'admettrai qu'il y a inégalité entre la salaire payé aux facteurs et celui accordé à certains autres fonctionnaires. Je crois qu'on pourrait opérer des retranchements plutôt au sujet de ceux qui reçoivent de gros salaires que des facteurs.

Quant à l'intelligence et à l'habileté requises pour examiner la besogne des facteurs, j'aimerais que l'honorable député les comparât à l'intelligence et à l'habileté que doit posséder le serviteur employé sur une ferme. Je n'aimerais pas à dire que ces messieurs qui traitent de ces choses parlent de ce qu'ils ne connaissent pas, mais il me semble qu'ils sont à peu près dans ce cas. S'ils avaient l'expérience que j'ai acquise depuis 20 ans à titre d'agriculteur, en faisant ma part pour établir ce pays et le maintenir là où il l'est, ils changeraient de ton, j'en suis convaincu. Leurs argumentations, je le répète, auraient peu de poids aux yeux d'un auditoire de cultivateurs ; et même dans les villes, ces arguments auraient moins de poids qu'autrefois, je pense, car les gens des villes ont plus de sens qu'ils n'avaient coutume d'en avoir.

Cependant, je trouve que les directeurs des postes de la campagne sont les plus mal rémunérés de tous les fonctionnaires publics. Il est véritablement honteux qu'un homme reçoive seulement $10 ou $12 par année pour

tenir un bureau de poste de campagne. On m'écrit souvent pour me demander s'il n'y a pas de possibilité d'obtenir une augmentation de salaire.

M. BERGERON : Le principe des patrons est là.

M. ROGERS : Oui, et il est parfait. Comme disent les gens, ça ne paie pas le balayage. Je voudrais voir quelques-uns de ces messieurs qui le prennent sur un ton dédaigneux avec ceux qui valent mieux qu'eux, essayer la chose quelque temps.

Je sais qu'on répondra que ces salaires sont payés d'après un certain principe. Mais on ne devrait pas s'attacher à appliquer d'une façon aussi précise ce principe lorsqu'il s'agit de cas comme ceux-là. La poste est la seule chose que ce gouvernement accorde à ces gens-là. Le seul luxe qu'ils obtiennent est de pouvoir recevoir leur courrier à quelque endroit assez convenable, et les gens des villes ne devraient pas insister pour qu'on rémunérât si misérablement celui qui ouvre ses portes pour accommoder ses voisins et le public. Dans mon comté, nous ne pouvons guère dans certains cas avoir de gens pour tenir les bureaux de poste, et il est de fait que les voisins souscrivent de $15 à $20 par année pour persuader à quelqu'un de le faire. Si le directeur général des Postes pouvait trouver moyen de rémunérer un peu plus les directeurs des postes de la campagne, en raison de l'ennui et de l'inconvénient de tenir ces petits bureaux de poste, je crois qu'il ferait là acte de justice et que le public en général en bénéficierait. Je suis convaincu que personne ne s'y opposerait.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : C'est avec plaisir que j'ai écouté les remarques de l'honorable député (M. Rogers) qui vient de s'asseoir. Si je comprends bien la chose, les émoluments des maîtres de poste de la campagne sont calculés d'après une échelle de 40 pour 100 des recettes de leurs bureaux. Je ne désire pas critiquer la règle établie : Il est bon d'avoir une règle et de la suivre. Mais il arrive de ces circonstances dans lesquelles il vous faut vous départir de cette règle ou sacrifier les intérêts publics. L'observation faite par mon honorable ami me rappelle à l'esprit un état de choses qui existe dans ma circonscription électorale, et qui est assez analogue à celui qu'il a mentionné. Je veux parler du bureau de poste à Hamilton, lot 18, au sujet duquel il y a eu quelque correspondance avec le directeur général des Postes. Les recettes du bureau en question ne justifient, je crois, qu'une dépense de $4 par trimestre, ou $16 par année. Or, il n'est pas possible de décider qui que ce soit à remplir, pour cette somme, les fonctions de directeur de la poste. Les résidents de l'endroit ont offert d'agrandir le bureau de poste et d'y consacrer une somme d'environ $10 ; ils ont offert en sus d'acheter à ce bureau tous leurs timbres-poste dans le but d'en grossir les recettes.

M. WALLACE : En justice pour le bureau de poste dont ils se servent, c'est ce qu'ils devraient faire.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Ils ne sont pas obligés d'en agir ainsi ; ils vont fréquemment à la ville et y achètent leurs timbres-poste. Cependant, je dis qu'ils s'engagent à acheter ces derniers à leur propre bureau de poste, mais ils ne peuvent induire personne à se charger de ce bureau. Il en résulte que, actuellement, ils sont privés d'un bureau de poste. Sans doute, la règle établie par le département est sage, mais je crois qu'il devrait y avoir quelques exceptions permettant de pourvoir à un cas spécial de cette nature. Ordinairement, l'on trouve, à la campagne, des personnes bien disposées à se charger d'un bureau de poste; de fait, il y a même compétition à cet égard; mais, ici, personne n'en veut. Dans de telles circonstances, je crois que l'on devrait se départir quelque peu de la règle générale dans le but de faire face aux exigences d'un cas particulier.

Maintenant, je désire demander au directeur général des Postes quelle est la règle relative à l'extension du service quant aux bureaux de poste de la campagne, là où le courrier ne se rend que deux fois par semaine, par exemple. Je veux parler d'un bureau de poste dans ma circonscription électorale, Sea-Cow-Head, où les habitants sont très intelligents et font beaucoup d'affaires. Cependant, ils ne reçoivent la malle que deux fois par semaine. Alors, quelle règle le gouvernement suit-il quand il s'agit d'accorder trois malles par semaine au lieu de deux ? Il arrive souvent des circonstances où l'on devrait augmenter le nombre des malles.

Pendant que j'ai la parole, je désire faire allusion à une remarque faite par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), relativement aux juges au Canada. En parlant d'eux, il s'est servi d'expressions dont, à mon avis, un membre de cette Chambre n'aurait pas dû se servir. Il leur a appliqué l'épithète de juges "prétentieux". On se sert quelquefois de cette expression à l'égard de certains aristocrates pour indiquer combien ils sont gonflés de leur richesse rapide et mal acquise, et combien leurs manières et leurs mœurs sont choquantes. Mais cette expression est tout à fait déplacée quand on s'en sert à l'égard de nos juges. Ils ne sont ni riches ni gonflés, et leurs manières et leurs mœurs ne sont pas choquantes. Ils gagnent honnêtement jusqu'au dernier dollar de leur traitement. Ils sont un honneur pour le Canada. L'honorable député devrait retirer une telle expression, et faire excuse en raison de l'insulte dirigée contre nos magistrats.

M. DAVIN : Je suis heureux d'avoir le puissant appui de l'honorable député de

Frontenac (M. Rogers) dans l'attitude que j'ai prise sur la question des salaires des directeurs de la poste en général dans le pays, et je suis content également d'entendre les remarques de l'honorable député de Prince, I. P.-E. (M. Bell), sur ce sujet. Il est bien évident que l'on croit généralement que les directeurs de la poste de la campagne ne sont pas traités justement par le département. Je désire ne citer qu'un exemple.

Sur la ligne entre Régina et Prince-Albert, il y a un petit bureau de poste établi récemment, et appelé Condie. J'ai eu l'honneur d'attirer l'attention du département sur la nécessité d'établir ce bureau, et je remercie le directeur général des Postes d'y avoir pourvu. Il y avait absolue nécessité et l'on a nommé un directuer de la poste. Celui-ci a offert de transporter les malles entre la gare et le bureau à raison de $50 par année pour quatre voyages par semaine, été et hiver. La distance n'est pas considérable, mais il faut faire quatre voyages par semaine, et se tenir sur les lieux pour guetter le passage de la malle. Or, $50 est une somme très modique.

Quand je me suis rendu au département et que j'ai mentionné au sous-directeur général des Postes les fortes raisons qu'il y avait d'établir ce bureau, ce que j'ai dit a paru le convaincre que j'avais pleinement raison. On avait envoyé une requête dans le même but avant que je quittasse Régina pour la session. Mais lorsque, au commencement de celle-ci, je suis allé m'enquérir des causes pour lesquelles on n'avait pas fait les arrangements voulus pour le transport de la malle, l'on m'a dit que le département ne pouvait se décider à payer $50 pour transporter les malles entre la gare et le bureau de poste, une distance probablement de quelque deux cents verges, ce qui, toutefois, nécessitait 208 déplacements dans le cours d'une année.

Quant à ce que mon honorable ami a dit à propos des juges, il est bien évident qu'il a mal compris mes remarques. Je ne les ai aucunement comparés à une aristocratie "prétentieuse". Mais je n'ai pas l'intention de discuter ce point maintenant. Je pourrai le faire lorsque les estimations budgétaires de l'honorable ministre de la Justice seront soumises. Je puis affirmer à mon honorable ami qu'il a tout à fait mal compris mes remarques, s'il a cru qu'elles comportaient le moindre manque de respect de ma part envers les juges canadiens. Je ne le cède ni à lui, ni à personne, en fait d'estime pour le caractère et la science de nos magistrats.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En réponse à l'honorable député, au sujet de la règle qui régit l'établissement de bureaux de poste, ou l'extension du service, je dirai que cette règle est déterminée uniquement par l'intérêt public. Si les habitants sont peu nombreux et le revenu faible, nous ne pouvons pourvoir à un service bien développé. Il faut tenir compte dans une certaine mesure du revenu du bureau : car c'est là la base sur laquelle nous nous appuyons, en plus forte partie, pour accroître le service. Dans les grandes villes, vous avez un service plus amplement organisé, parce que les besoins publics l'exigent.

Quant aux salaires des directeurs de la poste, nous nous sommes occupés de cette question dans la Chambre, il y a quelque temps. Beaucoup de personnes se chargent de remplir les fonctions de directeurs de la poste dans le seul but d'obliger leurs voisins, et aucunement à cause du revenu, et il en est ainsi pour un très grand nombre de bureaux établis ça et là, je ne dirai pas avec trop de libéralité, mais enfin dans le but d'accommoder les districts ruraux. Augmenter les émoluments de tous ces directeurs de la poste en Canada, ne fût-ce que de $50 chacun, ferait encourir probablement une dépense d'un demi-million de dollars.

M. WALLACE : Combien y a-t-il de bureaux de poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il y en a 10,000 ou plus.

M. WALLACE : Est-ce qu'il n'y en a pas au plus 7,000 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il y en a près de 10,000.

M. INGRAM : La coutume ordinaire de cette Chambre, quand il s'agit de critiquer les dépenses des divers départements, est de trouver à redire contre l'extravagance des ministres, mais, aujourd'hui, nous voyons qu'au lieu de blâmer l'extravagance du directeur général des Postes, l'on se plaint qu'il vise trop à l'économie dans son département. Je ne doute pas qu'il ne se sente hautement honoré lorsqu'il voit celui qui s'est constitué le chef de l'organisation des Patrons se plaindre de l'économie pratiquée par l'honorable ministre dans son département. En prenant la parole, je n'ai pas l'intention de discuter cette question, mais je désire poser à l'honorable directeur général des Postes trois questions qui affectent son département. D'abord, je voudrais savoir comment fonctionne le système spécial de livraison des lettres. Ensuite, j'aimerais avoir de lui certains renseignements touchant le système des bons de poste. Je désire attirer son attention sur ce que je crois être une erreur dans ce système, lequel a été établi dans le but d'envoyer de très minimes sommes en aucune partie du pays. Pous envoyer $5, vous payez 2 cents, alors que si vous envoyez 25 cents; il vous faut payer les mêmes frais.

Je crois que l'on devrait changer le système de manière à ce que les frais à payer pour la transmission de telles sommes soient basés d'après une échelle proportionnelle. Je pense que ce serait là une méthode plus raisonnable. Je crois qu'il y a eu un changement dans le système actuel, dans le cas de perte, les personnes qui envoient par la

poste des lettres chargées contenant de l'argent ont beaucoup de difficulté à se faire rembourser l'argent par elles mis à la poste dans une lettre chargée. Je crois que le département effectue un changement par lequel, advenant la perte d'une lettre chargée, l'on rembourse l'argent qui y était contenu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. Ingram) a posé, à l'égard du système de livraison spéciale, une question qui est quelque peu vague. S'il désire savoir si le public profite de l'occasion de se servir des avantages qui en découlent, je puis dire que je crois qu'il en est ainsi. Je crois que, à Toronto, l'on s'en sert beaucoup, et que, alors qu'une seule personne a suffi tout d'abord pour livrer toutes ces lettres spéciales, il y en a deux maintenant, et qu'avant longtemps, il en faudra trois. Je pense que, à Toronto, le nombre de ces lettres destinées à la livraison spéciale est d'environ 600 par mois.

Quant au tarif relatif aux bons de poste, il nous faut un minimum. Je crois que le taux minimum est de 1 cent.

M. INGRAM : Je pensais que c'était 2 cents.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, je pense que c'est 1 cent. Je ne crois pas que nous puissions avoir un taux moindre. Le taux le plus élevé est de 3 cents pour $5. Je crois qu'il est de 1 cent jusqu'à $2 ou $3, et de 3 cents pour la différence jusqu'à $5. C'est justement le principe que l'honorable député suggère. Il n'y a guère moyen de subdiviser davantage, car nous n'avons pas de centimes dans ce pays.

Quant à la question relative au changement supposé dans le système des lettres chargées, je présume que l'honorable député fait allusion au projet de loi maintenant soumis à la Chambre. J'ai expliqué à la Chambre le but de ce projet en le présentant. Bien entendu, la loi n'est pas encore en vigueur, bien qu'elle ait reçu l'approbation du Sénat tout comme celle de cette Chambre.

M. BEATTIE : Je désire poser une question à l'honorable directeur général des Postes. Les facteurs le London n'ont pas reçu d'augmentation statutaire de leur salaire durant les trois dernières années, bien qu'ils considèrent y avoir un juste droit. Je désirerais savoir si le gouvernement a l'intention de leur payer ces arrérages d'augmentation statutaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement n'a pas l'intention de payer autre chose que ce qui est inscrit dans les estimations budgétaires. Le gouvernement considère que la loi relative aux augmentations statutaires ne constitue pas une obligation absolue.

M. McMILLAN : M. le Président, je ne peux laisser passer cet item sans dire un mot ou deux à ce sujet. L'on a beaucoup parlé des faibles émoluments que les facteurs reçoivent généralement dans ce pays. J'ai examiné la question, et je constate que, à Winnipeg, les facteurs reçoivent $530 par année, et à Toronto, $546 par année. Ces chiffres sont tirés des estimations budgétaires qu'on nous a soumises aujourd'hui. Les habitants d'une ville n'ont pas au sujet de la rémunération du travail les mêmes vues que nous, les cultivateurs. Depuis un certain nombre d'années, les gages payés aux travailleurs sur les fermes ont été vraiment modiques. Le rapport du bureau des industries de l'Ontario, année 1897, est le dernier qui soit publié, mais j'ai le projet de rapport de l'année 1898, qui porte les gages de ces travailleurs à $244 pour l'année, sans la pension. En 1897, la moyenne des gages à la campagne a été de $236, sans la pension, et en 1896, de $243. La moyenne de 1888 à 1897 a été de $251. Je crois que ces chiffres sont exacts. Je connais ce dont je parle quand je parle des travailleurs sur les fermes. C'est une très faible rémunération, et je regrette d'avoir à dire que la condition des cultivateurs de l'Ontario n'a pas été telle qu'ils aient pu payer de gages plus élevés.

Le salaire que reçoivent les facteurs dans les villes est plus que le double de ce que reçoivent les travailleurs de fermes partout dans le pays. Pour remplir ses fonctions, le facteur n'a pas besoin de beaucoup d'instruction. Il doit être capable de lire les adresses sur les journaux et les lettres, et je suppose qu'ils doivent être respectables, ayant de bonnes manières, et se tenir bien mis. Mais je dirai que si leur emploi pouvait être accordé au concours, pour un facteur que vous nommez, vous en auriez dix prêts à prendre l'emploi.

Nous devons voir à ce que les personnes employées par le gouvernement soient convenablement rémunérées de leur service, mais, dans le cas actuel, l'emploi est constant, et bien que les facteurs soient obligés de sortir au dehors par quelque température que ce soit, ils ne sont pas exposés aux intempéries de la saison d'hiver à la campagne, où les tempêtes de neige sont plus désastreuses que dans les villes. Il y a une classe de bureaux de poste dans la campagne où la rémunération est très minime, tels que les bureaux de poste où il y a peu d'affaires, ou seulement un petit magasin. Dans les villes, la livraison des lettres se fait gratuitement aux frais de tout le pays, et lorsqu'un cultivateur donne accès au public dans sa propre maison pour accomoder les gens de l'endroit en fait de malles, il devrait recevoir une meilleure compensation. Ainsi qu'on a su le dire, souvent il y a concurrence pour obtenir le bureau de poste dans les petites villes et villages, parce que les gens ont l'idée que cela aide accidentellement à leur commerce, mais cela ne s'applique pas aux petits bureaux de poste dans les districts ruraux.

Quant aux facteurs, si l'on prend en considération les services qu'ils rendent et les

capacités que l'on exige d'eux, je crois qu'ils sont suffisamment payés.

M. OSLER : Personnellement, je présente mes félicitations au directeur général des Postes à propos de la réduction qu'il a effectué dans le tarif postal. Je désire lui donner tout le crédit qu'il mérite d'en retirer. Je crois que la diminution de revenu actuelle qui en résulte sera bientôt compensée par suite de l'augmentation des affaires postales, mais j'espère que l'économie qu'il veut pratiquer ne se fera pas au détriment des officiers du département. Les facteurs des villes sont placés dans une situation tout à fait différente de celle des officiers qui demeurent à la campagne. Ils paient des loyers plus élevés, leurs dépenses pour la vie de chaque jour sont plus fortes et le gouvernement doit en conséquence leur tenir compte de leurs besoins spéciaux. J'admets que la rémunération accordée aux directeurs de la poste de la campagne est tout à fait insuffisante, car je ne pense pas qu'il soit judicieux d'envoyer des lettres importantes à un bureau dont le contrôleur ne reçoit que $10 ou $12 par année. Je ne suis pas d'avis que l'on paie ces officiers plus que de raison, mais pour moi je n'ai aucune objection à les voir mieux payés.

Si les facteurs en entrant dans le service s'attendaient à recevoir cette augmentation annuelle, ou s'il y avait une certitude morale qu'ils la recevraient, alors le gouvernement devrait la leur payer.

Je remarque, en parcourant la liste des salaires, que les facteurs à Toronto ont de moindres salaires que ceux de presque chacune des autres cités. Pour ceux qui sont attachés au bureau de poste de Toronto, les salaires sont en moyenne de $546 par année ; à Ottawa, de $600 ; à London, de $550 ; à Hamilton, de $550. La différence est bien minime ; toutefois, les facteurs à Toronto ont droit à la plus haute paie qui soit accordée à un facteur, surtout si l'on tient compte du fait qu'il n'y a que quatre employés temporaires à ce bureau.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'attache un haut prix à ce que l'honorable député (M. Osler) a dit à propos des changements que j'ai pu faire dans le département, et je suis heureux qu'ils aient mérité son approbation. Quoi que ce soit qui ait eu lieu dans le passé, ces estimations budgétaires à tout événement pourvoient l'augmentation des salaires des facteurs et, sous ce rapport, nous aurons l'approbation de l'honorable député.

Je peux dire d'une manière générale que j'ai pensé à faire adopter un plan qui constituerait en quelque sorte un encouragement, même après qu'ils auraient atteint leur maximum de salaire, aux facteurs qui auront accompli fidèlement leur devoir. Si l'on peut réaliser le projet que j'ai en vue, il apportera probablement une ample compensation à tout désappointement temporaire que ces officiers ont pu éprouver. Je puis dire que ce projet n'est pas encore suffisamment élaboré pour le soumettre à mes collègues dans le gouvernement ou au parlement, mais je suis à l'étudier.

Quant à ces directeurs de la poste qui reçoivent $10 par année, l'on trouvera que la quantité des affaires auxquelles ils ont à voir est tout au plus nominale, et que ces bureaux sont établis sur des parcours où les courriers laissent un sac pour la commodité de quelques voisins, le revenu ne dépassant peut-être pas $10 par année, ce qui peut représenter environ une lettre par jour. On ne peut en aucune manière leur donner le nom de bureaux de poste réguliers.

M. MARTIN : Dans combien de villes du Canada y a-t-il livraison gratuite des lettres par des facteurs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Halifax, Saint-Jean, N. B., Québec, Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, Hamilton, London, Brantford, Winnipeg, Vancouver, Victoria.

M. MARTIN : Quelle est la moindre des cités dans laquelle il y a livraison gratuite ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A Fredericton, la capitale du Nouveau-Brunswick, il y a en quelque sorte une livraison, mais on peut dire qu'elle est unique en son genre. Il s'y trouve un facteur en fonction depuis avant la Confédération et qui a quelques privilèges et revenants-bons particuliers. La population est d'environ 8,000. On ne peut dire toutefois que c'est là une cité jouissant des avantages d'une livraison gratuite à domicile. Brantford vient ensuite comme la cité ayant la plus faible population et tombant sous l'opération de cette livraison gratuite. Elle compte 18,000 âmes.

M. MARTIN : Il y a quelques années, il a été question d'accorder ce privilège à Charlottetown, la capitale de l'Ile du Prince-Edouard et qui a une population probablement de 16,000, le double de la population de Frédéricton. Il n'y a pas dans la Confédération du Canada une seule province qui n'ait au moins une cité jouissant de cet avantage. Charlottetown croissant rapidement, et le directeur général des Postes s'étant montré ami du progrès sur d'autres points, il devrait trouver le moyen d'accorder à la capitale de cette province la livraison gratuite des lettres à domicile.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'étudierai la question.

M. MARTIN : La population a atteint la limite de celle d'autres villes auxquelles le privilège a été accordé.

M. SEMPLE : Je pense qu'il n'y a pas de département sous la juridiction du gouvernement auquel on ait donné plus d'attention

qu'au département des Postes, et je crois que ce fait est reconnu partout dans la province d'Ontario. Je connais quelques personnes qui transportent les malles moyennant une trop faible rémunération, parce que les entreprises sont adjugées au concours. Quiconque est le plus bas soumissionnaire et fournit le cautionnement nécessaire obtient l'entreprise, qu'il soit conservateur ou libéral.

Il fait plaisir de voir les honorables députés de la gauche se plaindre sous certains rapports et demandant que l'on augmente la dépense. Je crois que la population d'Ontario apprécie l'économie pratiquée par le directeur général des Postes ; cependant je pense qu'il pourrait fort bien examiner le cas de quelques-uns de ces petits bureaux de poste de l'Ontario dont les directeurs ne reçoivent que de $10 à $15 par année, et voir s'il ne peut leur accorder quelque chose de plus. Plusieurs des salaires payés dans les villes sont trop élevés et pourraient être diminués et quelques-uns de ces directeurs de la poste de la campagne qui ne reçoivent qu'une très maigre pitance devraient recevoir plus.

M. WALLACE : Je n'ai pas très bien compris la réponse donnée par le directeur général des Postes à l'honorable député de London (M. Beattie). Est-ce qu'il a définitivement décidé de ne pas payer aux facteurs les arrérages d'augmentations statutaires ? Quelle est la réponse du ministre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce que j'ai dit à l'honorable député de London, c'est que le cahier des estimations budgétaires contenait tout ce que le gouvernement avait décidé de recommander à la Chambre. J'ai dit de plus que le gouvernement n'admettait pas que les dispositions de la loi relatives aux augmentations de salaire imposassent à la Couronne une obligation absolue.

M. WALLACE : Je suppose que tout verbiage à part, cela veut dire que le ministre n'accordera pas aux facteurs ces arrérages de paie. Je le regrette, car je crois qu'ils l'ont honnêtement gagnée. Le ministre n'a pas diminué les dépenses de son département, mais il les a augmentées. S'il désirait pratiquer l'économie, il aurait pu l'appliquer sur d'autres points. Peut-il nous dire approximativement le montant des dépenses de son département pour l'exercice qui vient de se terminer ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les comptes n'ont pas encore été préparés ; mais je pense que les dépenses n'ont pas dépassé la limite des crédits votés.

M. WALLACE : Puisque les revenus du département des Postes augmentent, il n'est que juste que l'on accorde une compensation aux employés, surtout ceux auxquels j'ai fait allusion. Mais, si je comprends bien ses paroles, le ministre a décidé de n'admettre aucune obligation légale et de ne pas accorder d'autres augmentations. Je crois qu'il devrait exercer son économie de quelque autre manière. Par exemple, dans ses contrats avec les compagnies de chemins de fer pour le transport des malles, je comprends que le gouvernement paie à peu près le même montant qu'il payait alors que les chemins de fer commençaient à se développer au Canada. Est-ce exact ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La rémunération payée aux chemins de fer n'est pas uniforme. Pour quelques-uns, la paie est basée sur le nombre de milles parcourus par les convois par année ; pour d'autres, elle est calculée d'après le nombre de milles de la voie, la rémunération dépendant, je suppose, de la nature du service accompli. Bien que le taux de la paie par mille parcouru par les convois puisse être le même que celui d'il y a plusieurs années passées, cependant, la quantité de matières postales transportées est dans un grand nombre de cas plus grande que ce qu'elle était il y a plusieurs années passées.

M. WALLACE : Dans plusieurs cas, je n'ai pas de doute qu'il en est ainsi, mais comme le nombre des trains transportant les malles est beaucoup plus considérable, je suppose que l'augmentation ne sera pas très importante sous ce rapport. Les sommes payées aux compagnies de chemin de fer sont tellement élevées qu'il est temps, je crois, que le directeur général des Postes, étudiant les moyens de rogner les dépenses de son département, consacre quelque attention à cette matière. J'aimerais savoir s'il a particulièrement étudié la question, et s'il a l'intention de réduire les sommes que paie ainsi le département, ou de faire de nouveaux arrangements avec les compagnies de chemins de fer qui transportent les malles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas avoir modifié en aucune façon les contrats signés par mes prédécesseurs ou réduit les sommes que ceux-ci s'étaient engagés à payer pour le transport des malles. Je présume que mon honorable ami approuverait difficilement une modification aux contrats qu'a passés le gouvernement dont il était l'un des membres.

M. WALLACE : Pourquoi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Parce que le gouvernement dont mon honorable ami était l'un des membres a, sans doute, pensé qu'il avait fait pour le mieux sous ce rapport.

M. WALLACE : Assurément, vous n'allez pas vous croiser les bras ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas encore exprimé de doute sur le bon jugement de mon honorable ami ou de ses collègues au sujet des sommes que les chemins de fer exigent pour

transporter les malles. On pourrait peut-être reviser ces tarifs ; mais pour le crédit de l'ancien gouvernement, je présume qu'ils sont raisonnables. Cependant, si l'honorable député veut m'indiquer les contrats qui doivent être modifiés, je serai extrêmement heureux d'étudier la matière.

M. WALLACE : Je demanderai à l'honorable ministre de démissionner et de me faire nommer directeur général des Postes, avec un traitement de $7,000 par année, sans aucune responsabilité politique, et je pourrai lui fournir certains renseignements. J'admire le sang-froid remarquable avec lequel, l'honorable ministre suppose que tout est pour le mieux, parce que ces contrats ont été signés par l'ancien gouvernement, lorsque réellement il n'en est rien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. WALLACE : Non. Le gouvernement actuel, selon mon honorable ami, a toléré l'ancien état de choses.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces contrats nous ont été transmis pas succession.

M. WALLACE : L'honorable ministre n'a pas tout à fait raison, lorsqu'il dit qu'il n'a fait que continuer l'œuvre de ses prédécesseurs. Il n'est certainement pas pour nous demander de faire l'ouvrage de son département. Il nous demande froidement quelles économies il pourrait faire dans son département, et nous promet qu'il suivra notre programme.

Nous voulons avoir de plus amples renseignements sur les sommes énormes que nous payons aux chemins de fer pour le transport des malles. On croit de plus en plus que ces sommes sont exagérées. Lorsque ces chemins de fer ont été mis en exploitation et que tout était dans un état primitif, ces chiffres pouvaient être raisonnables, car nous faisions alors une expérience. Mais après plusieurs années, il me semble que le directeur général des Postes, avec tout son courage, a eu peur de déplaire aux chemins de fer, bien qu'il n'hésite pas à susciter des misères aux petits entrepreneurs du transport des malles qui gagnent de $50 à $300 par année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami nous confie ses secrets. Il était évidemment dans les coulisses.

M. WALLACE : Je ne comprends pas et je demanderais à l'honorable ministre de nous expliquer sa pensée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si ces contrats étaient mauvais et onéreux pourquoi ne les avez-vous pas modifiés ?

M. WALLACE : Je ne dis pas qu'ils étaient mauvais, mais que le ministre, tout en ayant le courage d'attaquer courageusement les facteurs et les petits entrepreneurs du transport des malles qui rendent des services deux fois plus grands que la valeur qu'ils reçoivent, et qui sont moins payés par le gouvernement que s'ils travaillaient pour un particulier—je ne parle pas de gros entrepreneurs qui sont assez et quelquefois trop payés—mais le ministre a peur de toucher aux compagnies de chemin de fer qui retirent des millions de dollars de l'Etat pour le transport des malles.

Je demanderai au directeur général des Postes de mettre cette question à l'étude s'il en a le courage. Ce n'est pas une réponse satisfaisante que de dire qu'il ne fait que se conformer aux conditions des contrats signés avant son entrée en fonctions. Nous voulons qu'il nous dise qu'il est content de cet état de choses, ou qu'il va faire une enquête afin de remédier au mal. Nous voulons savoir s'il va reviser les prix qu'exigent ces compagnies, ou nous dire ce que les autres pays paient pour des services similaires.

M. HAGGART : Permettez-moi d'ajouter quelques mots aux observations de mon honorable ami. Si je me rappelle bien, il n'y a pas plus d'un an ou deux que le directeur général des Postes parlait dans le même sens que l'honorable député d'York (M. Foster) et appelait de tous ses vœux la nomination d'une commission chargée de reviser les tarifs des chemins de fer. Je savais qu'il s'engageait, dans le temps, dans un chemin dangereux, je ne crois pas qu'il ait jamais demandé depuis une commission, car il savait que le rapport de celle-ci serait tel qu'il n'oserait jamais se présenter ici et en demander l'adoption.

Le gouvernement a confié au directeur général des Postes le soin de fixer la rémunération des compagnies de chemin de fer. C'est ce que nous avons fait, lorsque nous étions au pouvoir, et, en justice pour le département, je dois dire que, selon moi, les compagnies ne reçoivent pas plus qu'elles n'ont droit. Je crois que si l'honorable ministre faisait nommer une commission chargée d'étudier cette question, il se trouverait en fin de compte, dans une bien vilaine impasse. Je ne vois, dans le budget, aucun crédit destiné à payer les frais de cette commission, et je suis heureux de voir le directeur général des Postes exercer le pouvoir que la loi lui donne de fixer des prix qu'il estime raisonnables.

Je puis assurer à mon honorable ami que si nous adoptions le plan des Etats-Unis, nous paierions beaucoup plus cher aux compagnies de chemin de fer pour le transport des malles.

Pendant que j'en suis sur ce sujet, je demanderai à mon honorable ami si, dans tous ses projets d'améliorations, il a jamais étudié la question de la livraison personnelle des lettres, ainsi que la chose se pratique en Angleterre ; j'ai parfaitement étudié ce

système lorsque j'administrais le département des Postes, et j'en suis venu à la conclusion que vous pourriez ainsi vous débarrasser d'une foule d'entreprises relatives au transport des malles dans les régions bien organisées de notre pays. Au lieu de signer plusieurs contrats pour le transport des malles, vous pourriez adopter ce système qui serait aussi et peut-être plus économique que le système actuel. L'honorable directeur général des Postes pourrait en tenter l'expérience dans certaines parties du pays où on pourrait le faire, sans inconvénients, notamment dans la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard. Je crois qu'en opérant un changement et en faisant disparaître les petits bureaux de poste existant d'un bout à l'autre du pays, et en renonçant à ces nombreuses entreprises de transport des malles, il pourrait adopter un système de livraison semblable à celui qui est en vigueur dans la Grande-Bretagne, et cela serait à aussi bon marché et beaucoup plus efficace que le système actuel.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis trouver rien à redire aux observations de l'honorable préopinant,—bien au contraire. La question de la livraison des lettres à la campagne engage maintenant l'attention du peuple américain.

Reste à savoir si l'on réussira à la résoudre heureusement. La différence est grande, sous ce rapport, entre un pays petit et dont la population est dense comme l'Angleterre, et un pays d'une superficie immense, et ne contenant que quelques millions d'habitants comme le Canada.

Au sujet des sommes à payer aux chemins de fer, le budget ne contient aucun crédit destiné à solder les frais d'une commission.

M. HAGGART : Il y avait un semblable crédit dans notre temps. Nous supposions que la commission avait siégé et donné à mon honorable ami les renseignements qu'elle avait recueillis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pendant les vacances, j'ai reçu certaines communications très importantes sur la matière. Je n'ai pas recommandé la nomination d'une commission.

M. WALLACE : Quel était le crédit voté ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : $5,000. C'est une économie dont le pays doit nous savoir gré.

M. HENDERSON : Quels résultats a donnés le système des bons de poste ? Emploie-t-on généralement ces bons ou en fait-on un aussi grand usage que le directeur général des Postes l'espérait ? Je croyais, d'après mes renseignements, que ce système avait été loin de plaire au public autant qu'on s'y attendait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous avons émis deux catégories de bons postaux en août dernier, il y a actuellement 17 catégories différentes, je crois. L'émission de ces bons a duré plusieurs mois, et les derniers n'ont été prêts que vers le mois de décembre dernier. L'usage de ces bons se propage graduellement, avec de légères fluctuations peut-être, et je crois actuellement que le public en emploie 60,000 à 70,000 par mois. Ce système semble répondre à un besoin public.

M. WALLACE : Le directeur général des Postes vient d'admettre ce que nous avions peut-être oublié, dans le tourbillon des affaires, à savoir qu'il y a trois ans la Chambre a voté un crédit pour payer les frais d'une commission chargée de faire une enquête sur le coût du transport des malles par chemin de fer. Mon honorable ami, en entrant en fonctions, a pensé que cette matière exigeait quelque attention. Il nous dit aujourd'hui qu'il a épargné $5,000 et qu'il a effectué une autre économie dans son département.

Il a suffisamment étudié la matière pour se croire justifiable de demander un crédit destiné à payer les frais d'une commission d'enquête ; mais il nous apprend que quelque personne sage lui aurait dit : "Ne faites pas cela," et qu'il a suivi ce conseil. Le directeur général des Postes ne pouvait-il pas nous mettre un peu plus dans la confidence et nous dire pourquoi son ami lui a conseillé de ne pas dépenser ces $5,000, et de ne pas faire une enquête qu'il estimait nécessaire, au premier âge de sa vie officielle, et pourquoi il ne dit pas au parlement ce que les autres pays paient aux chemins de fer pour des services semblables ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je croyais que l'honorable député (M. Wallace), avec son flair habituel, ne m'aurait pas posé cette question, après la réponse qu'il a reçue d'un de ses collègues.

M. WALLACE : L'honorable député (M. Haggart) n'a aucune responsabilité ministérielle.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a été directeur général des Postes.

M. WALLACE : Il y a plusieurs années. Mais je veux que le ministre qui a actuellement la responsabilité du service postal, nous dise sa pensée. L'honorable député de Lanark n'est pas responsable de ce crédit de $5,000, et ne peut nous dire pourquoi l'on n'a pas jugé opportun de faire cette enquête sur une matière où il s'agit de millions de dollars payés aux chemins de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai déjà répondu à l'honorable député.

M. WALLACE : Non. Ce n'est pas une réponse.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A quoi voulez-vous que je réponde ?

M. WALLACE : Je veux savoir pourquoi le directeur général des Postes, après avoir demandé un crédit de $5,000, n'a pas commencé cette enquête. Il n'aurait pas demandé au parlement de voter $5,000, s'il ne s'était pas enquis de l'emploi de ces énormes sommes que l'on paie aux chemins de fer depuis des années.

L'honorable ministre a-t-il fait une enquête sur la matière ? Il ne peut prétendre qu'il n'a pas eu le temps, car il y a trois ans qu'il est en fonctions. S'il a fait une enquête, nous voulons savoir s'il est prêt à venir dire ici : J'ai demandé un crédit destiné à payer les dépenses d'une commission chargée d'étudier cette question, et j'ai l'intention de donner au parlement le résultat de cette enquête. Il ne nous a pas dit cela ? Il n'a pas fait cela ? A-t-il fait l'enquête lui-même, et épargné ainsi $5.000 ? Car il nous a dit avoir économisé $5,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, j'ai dit que je n'avais pas dépensé cette somme.

M. WALLACE : La différence n'est pas grande, dans tous les cas. Mais il n'y a pas d'épargne à moins que le travail ne soit fait à moins de frais ou sans frais. Il nous dit que le crédit n'a pas été dépensé. Ce n'est pas là un renseignement ; car nous savons que cet argent est encore dans le coffre de l'Etat. Mais nous voulons savoir pourquoi le crédit n'a pas été dépensé, lorsque mon honorable ami l'avait demandé pour cette fin. Le directeur général des Postes a éveillé notre curiosité, et après nous avoir dit : Nous avons payé ces sommes aux chemins de fer——

M. McGREGOR : Vous êtes tout embrouillé.

M. WALLACE : Pas que je sache. Si l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) n'est pas embrouillé, je ne sais qui l'est, à moins que ce ne soit notre directeur général des Postes qui nous demande $5,000 et qui nous dit que l'argent n'a pas été dépensé ; et lorsque nous lui en demandons la raison, il nous dit que l'honorable député de Lanark-sud a déjà répondu. Mais on n'échappera pas ainsi. Nous voulons que le ministre responsable de l'administration des Postes nous dise lui-même quelle en est la raison.

M. LANDERKIN : N'avez-vous aucune confiance dans l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) ?

M. WALLACE : Je ne crois pas que ce soit là la question. Il s'agit de savoir si nous avons assez de confiance dans le directeur général des Postes, mais celui-ci ne nous donne pas l'occasion de voir si nous devons avoir confiance en lui ou non. Il a demandé au parlement $5,000 pour une certaine fin et aujourd'hui il nous dit qu'il ne les a pas dépensés. Mais lorsque nous voulons en savoir la raison, il ne nous répond pas. Cela peut être satisfaisant pour l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin), mais cela ne me suffit pas.

Le peuple aussi voudra savoir pourquoi mon honorable ami (M. Mulock) n'a pas dépensé cet argent, quelle lumière nouvelle a subitement illuminé son front et l'a convaincu de ne pas faire cette enquête qui devait lui apprendre comment économiser des centaines de mille dollars par année, car je prends pour admis que les sommes que l'on paie aux chemins de fer, pour ce service, sont trop élevées. Et j'en arrive à cette conclusion, parce que le directeur général des Postes, après avoir étudié la matière, a jugé qu'il fallait une enquête plus complète afin de réviser ces marchés et passer de nouveaux contrats, après l'inauguration du nouveau régime.

Quoi qu'il soit généralement bien disposé à parler librement de son département, il ne nous a pas fourni ces renseignements. Je crois que nous pouvons raisonnablement demander au directeur général des Postes de nouvelles et plus satisfaisantes explications.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Département des Postes—
Dépenses éventuelles..... .... $49.435

M. BERGERON : J'ai voulu dire quelques mots au sujet du bureau des impressions et de la papeterie du département des Postes, mais comme l'a dit avec raison l'honorable ministre (M. Mulock) c'est en étudiant cet item que je puis soulever cette question. On a parlé, cette après-midi, des économies de l'honorable directeur, général des Postes ; je crois même que quelques amis qui siègent derrière l'honorable ministre lui ont dit qu'il était trop économe..

Il n'est peut-être pas au courant de cette division de son département, laquelle est certainement trop dispendieuse. Je ne le blâme pas personnellement, car je crois que nos amis ont leur part de responsabilité en cette matière. Les débuts de cette petite division du département des Postes ont été très modestes,—$2,000 environ par année,—mais aujourd'hui les dépenses d'impressions et de papeterie s'élèvent à $20,000. Je suis convaincu qu'un commis, avec un traitement annuel de $1,800 et un aide recevant $400 ou $500 par année, suffiraient amplement à l'administration de cette division du département des Postes. L'on me dit—et c'est sur ce point que je désire tout particulièrement appeler l'attention—qu'il y a six ou sept commis employés dans cette division.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le surintendant de cette division est M. Sydney Smith. Il était à son bureau à

six heures, et je lui ai demandé de revenir ici à huit heures. Je ne le vois pas à la tribune réservée au public, et si l'honorable député (M. Bergeron) veut entrer dans les détails, je le prierai d'attendre l'arrivée de M. Smith.

M. BERGERON : Je pourrais convenir avec l'honorable ministre qu'il renverra cet item à plus tard, si M. Smith n'arrive pas à temps.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Très bien. Nous pourrions peut-être adopter le crédit et discuter cette question sous un autre item.

M. BERGERON : Je n'ai pas d'objection, si mon honorable ami veut bien me fournir de nouveau l'occasion de discuter la matière. Le directeur général des Postes sera heureux de savoir à quoi s'en tenir sur cette question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Aussitôt que M. Smith sera arrivé, je fournirai à l'honorable député les renseignements qu'il désire.

District provisoire du Yukon—
Service postal..... $103,000

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais donner quelques explications sur cet item. Nous avons déjà étudié la matière en comité, en discutant le budget supplémentaire de l'exercice expiré le 30 juin. Le comité se rappellera peut-être que nous avons réduit l'item. Une partie de ce crédit est destinée à payer le transport des malles par la police à cheval, pendant l'hiver, et il y a aussi dans le crédit général concernant la police à cheval, certaine somme affectée à cette fin. Comme il est impossible de séparer ces deux services, nous avons cru bon de continuer à laisser transporter les malles par la police à cheval, et de distribuer les dépenses entre les deux départements.

Je désire donc réduire cet item de $64,130, parce que la police à cheval aura charge du service postal, et qu'a l'expiration de l'année, nous pourrons constater quelles sommes seront imputables sur le compte du département des Postes. Il n'y a aucune nécessité de voter le crédit deux fois, parce que l'item concernant la police à cheval comprendra le service entre Dawson et Bennett, et si la chose est nécessaire, nous ajouterons une note portant que lorsque nous aborderons le crédit affecté à la police à cheval, et à l'expiration de l'exercice, nous imputerons sur cet item la somme qui devra être inscrite au compte du département des Postes.

M. BERGERON : Je suppose que le ministre ne peut dire quelle proportion sera imputable sur le compte de son département.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Personne ne peut le dire maintenant ; il faudra que cette proportion soit déterminée par les fonctionnaires du département. La police à cheval n'est pas sous mes ordres, mais elle fait le service postal lorsqu'elle en est requise. Je propose de réduire cet item de $64,130, ce qui laissera une balance de $38,870.

M. WALLACE : Sur quelle base vous appuyez-vous pour arriver à ce chiffre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Naturellement, c'est un service qui est encore à l'enfance, et tout en donnant les chiffres des dépenses que nous prévoyons, il peut survenir des dépenses imprévues pour lesquelles nous demanderons un crédit supplémentaire dans le budget de l'an prochain.

Mon honorable ami (M. Fielding) me fait observer que nous avons déjà réduit cet item de 10 pour 100, mais je donne le crédit en entier, sans m'occuper de cette réduction. Le montant total dont mon département a besoin est $38,870, lequel se décompose comme suit : Traitement du directeur de la poste à Dawson, $3,200 ; commis à Dawson, $7,200 ; pension environ $9,000, et traitement de M. James, $2,000.

M. WALLACE : Quel est ce M. James ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est un commis de première classe, préposé au transport de la malle sur chemins de fer. Je l'ai transféré à Skaguay pour qu'il se charge de ce service. Son traitement y compris ses frais de voyage, dans le service postal, sur les chemins de fer, serait d'environ $1,500 par année, mais vu qu'il allait à Skaguay, j'ai élevé son traitement à $2,000 par année, et sa pension en sus. J'ai expliqué tout cela lorsque nous avons discuté le budget supplémentaire.

Mais j'ai besoin de l'autorisation du parlement, parce qu'aux termes de l'Acte du Service Civil, je ne pouvais pas payer plus que les appointements statutaires. J'ai cru qu'il n'était pas raisonnable de transférer M. James dans le service postal du Yukon, sans lui donner quelque chose de plus que son traitement régulier. M. James a prouvé qu'il était un excellent fonctionnaire. D'après les estimations, le traitement de M. James est de $2,000 et sa pension de $720.

Nous donnons au directeur de la poste à Bennett, M. Kane, $1,750, ce qui comprend sa pension ; estimant qu'en lui allouant $720 pour sa pension, son traitement sera de $1,000 environ. Nous estimons que le service postal entre Bennett et Dawson, Bennett et Atlin, et Bennett et Skaguay, coûtera $10,000, et $5,000 pour dépenses accessoires.. La somme portée au contrat fait avec M. Irvine ou avec la Compagnie de navigation canadienne du Pacifique, dont il est le gérant, est de $250 aller et retour entre Dawson et Bennett, et de $50 entre Atlin et Bennett, et si la saison de la navigation est aussi longue qu'à l'ordinaire, il faudra dépenser $10,000 aux termes de ce contrat.

M. BERGERON : Mon intention n'est pas de recommander une augmentation de dépense, mais on me dit que la vie coûte très cher à Dawson, et dans cette partie du pays, et si les fonctionnaires reçoivent de si faibles appointements, ils ne pourront rien économiser. Cela les expose à la tentation de faire de l'argent par d'autres moyens, chose que le gouvernement, j'en suis sûr, ne tolèrerait pas. Ne vaudrait-il pas mieux payer ces employés un peu plus cher ? L'honorable ministre dit que le directeur du bureau de poste, à Dawson, reçoit $3,200 par année. A quoi, selon lui, équivaudrait ce traitement ici ? On prétend que la population de Dawson est d'environ 40,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La population n'est pas aussi forte que cela.

M. BERGERON : Elle peut atteindre ce chiffre prochainement, car elle est susceptible d'augmenter rapidement. Le directeur d'un bureau de poste dans une ville de 40,000 âmes, dans les anciennes provinces, recevrait autant que cela. Je n'ai que l'intérêt du pays en vue, quand je dis que les fonctionnaires devraient être mieux payés ; cela leur ôterait de l'idée toute tentative de chercher à faire de l'argent autrement. Je n'ai aucune objection à laisser la chose entre les mains du directeur général des Postes.

M. WALLACE : Je me vois dans l'obligation de combattre la proposition émise par l'honorable député de Beauharnois et d'approuver la ligne de conduite suivie par le directeur général des Postes. Quand un salaire a été une fois fixé à un certain chiffre, il est bien difficile, sinon impossible, de le réduire quand la vie est devenue moins chère ; mais en donnant un salaire fixe, et en accordant une certaine allocation, quand la vie devient moins chère on peut réduire l'allocation sans toucher au salaire. Je considère que le directeur général des Postes a agi sagement. J'aimerais à avoir d'autres détails sur le coût du transport des malles et sur ce que le ministre se propose de faire. Je crois qu'il a dit que jusqu'à l'ouverture de la navigation, il utiliserait la police à cheval, et qu'ensuite, il donnerait ce service à l'entreprise. Est-ce bien cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. WALLACE : Je n'approuve pas cette idée d'employer la police à cheval pour le transport des malles. Cela a pu être utile au commencement, mais on ne devrait pas en faire une institution permanente. Si cela devait être, le ministre devrait nous donner un état du coût probable de ce service. Il n'est pas juste de mettre toutes ces dépenses sur le compte de la police, et de faire une répartition, l'année suivante. Nous devrions savoir, au moins, approximativement qu'est-ce que ce transport coûte, afin de donner à chaque département les dépenses qui lui reviennent légitimement. Ce n'est pas ce que le ministre se propose de faire. Il demande un crédit fixe de $38,870 ; il donne $3,200 au directeur et $60 par mois à dix commis, soit encore $7,200, et enfin une allocation pour l'entretien de ces employés et du directeur, aussi, je suppose.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; l'entretien du directeur est compris dans les $3,200.

M. WALLACE : Alors cette somme de $9,000 pour l'entretien me paraît exorbitan- say we are doing t on too prodigal a scale, te—environ $3 par jour. Je me rappelle qu'il y a quelques années, quand les moyens de communication avec le Yukon n'étaient pas aussi faciles qu'aujourd'hui, le gérant d'une compagnie de transport me disait qu'il était prêt à fournir tout ce qu'il fallait pour l'entretien à raison de $1 par jour par homme.

L'honorable député de Victoria (M. Earle), me dit que le chemin de fer se rend maintenant jusqu'aux sources du Yukon et qu'il n'y a plus de difficultés à se procurer des provisions et autres marchandises et $900 par année pour la pension, me paraît un prix très élevé. M. James reçoit $960 et $540 qu'il recevrait comme commis ici de première classe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'alloue $75 par mois pour l'entretien de ces fonctionnaires à Dawson. Je ne crois pas qu'ils puissent avoir une pension respectable à moins.

M. WALLACE : Où M. Cane a-t-il été envoyé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au Lac Bennett. Il a eu, autrefois, le grand honneur de résider à Newmarket, dans Yord-nord.

M. WALLACE : Newmarket n'est pas dans York-nord, mais dans Ontario-ouest.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il sera bientôt dans York-nord.

M. WALLACE : Je vois que l'honorable ministre prend ses mesures pour cela. Les dépenses du département des Postes pour ce service durant le dernier exercice, ont été de $103,000. C'est une dépense considérable pour un service bien imparfait ; et bien que le gouvernement n'ait rien fait pour améliorer le service, il ne se propose pas de réduire les dépenses, puisqu'il demande encore ce même crédit de $103,000 pour l'exercice courant. Ce n'est pas le rôle de la police à cheval de transporter les malles. Ses fonctions sont de maintenir l'ordre et de faire observer la loi. Si sa présence n'est pas nécessaire pour cela, qu'on l'envoie là où sa présence est requise, ou qu'on la congédie. Je crois que le directeur général des Postes s'est trompé en ne prenant pas les moyens de nous donner un service efficace. Il persiste dans son erreur en

continuant à se servir des hommes de la police à cheval comme de facteurs. Combien de courriers, aller et retour, aurons-nous avec Dawson, cette année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député se trompe s'il croit que l'emploi de la police pour le transport des malles doit être une affaire permanente. Un service postal en hiver occasionne beaucoup de dépenses en équippements, vivres, chiens, huttes, provisions, etc.

M. WALLACE : Les chiens ne coûtent pas cher.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ceux qui sont aptes à ce service coûtent cher, et je crois qu'il serait imprudent d'enlever entièrement ce service à la police pour le confier à un entrepreneur. C'est la politique du département de confier ce service à l'entreprise privée, aussitôt que la chose pourra se faire sans nuire à son efficacité, et j'ai fait mettre dans les journaux une demande de soumissions pour le transport des malles ; elles seront reçues jusqu'au 24 juillet ; nous saurons alors s'il y a des particuliers disposés à se charger de ce service, et en état de donner des garanties suffisantes.

Au lieu de me dispenser, tout d'un coup, des services de la police, je préfère confier ce travail graduellement à des particuliers, afin d'être certain que le service sera bien fait. Durant l'hiver prochain, notre intention est de donner un service hebdomadaire, un par la police à cheval tous les quinze jours et un par un entrepreneur, tous les quinze jours aussi.

Si, après un an d'expérience, nous constatons que les entrepreneurs sont en état de nous donner un bon service, nous pourrons alors nous passer de la police et donner tout l'ouvrage à l'entreprise.

Actuellement, il est impossible de dire quel résultat nous obtiendrons des entrepreneurs. Ils peuvent être incapables de remplir leur contrat, même en donnant des garanties. Nous avons maintenant une organisation établie et je ne veux pas risquer tout le service postal sur une seule chance ; je préfère me dispenser graduellement des services de la police, au fur et à mesure que nous trouverons des particuliers en état de donner satisfaction.

Le service d'été commence et finit avec la saison de navigation, et ce service a été accordé au capitaine Irving, de Victoria. Parlant de mémoire, je puis dire que le contrat est fait pour $250 pour le voyage, aller et retour, entre Bennett et Dawson, et $50, pour le voyage, aller et retour, entre Atlin et Bennett. Nous calculons qu'un service hebdomadaire nous coûtera $300 par semaine. Les malles partiront de chaque extrémité, toutes les semaines. J'aimerais aussi à donner un service hebdomadaire en hiver, mais il y a là une question d'argent. J'espère que l'hiver prochain, nous pourrons remplacer une partie des chiens par des chevaux. Quand la glace est bien prise sur le lac Bennett, les chevaux peuvent faire le trajet entre Bennett et le lac Laberge—la distance est de 130 milles. Ils ne peuvent pas commencer à voyager sur la glace aussi à bonne heure que les chiens, mais ce n'est qu'une différence de quelques jours. L'emploi de chevaux diminuera les dépenses et augmentera l'efficacité du service, car les chevaux porteront de plus lourdes charges et feront le trajet plus rapidement. On peut atteler deux chevaux en tandem. Si nous réussissons durant l'été à établir un bon sentier, nous pourrons étendre considérablement le service des chevaux en contournant les endroits où les rapides interrompent le service d'hiver.

M. WALLACE : Je ne puis que blâmer un service aussi rudimentaire, après une expérience de trois ans, pendant lesquels tout le monde comprenait la nécessité d'un service postal efficace. Et même aujourd'hui le ministre nous dit qu'il ne veut pas donner le transport des malles à l'entreprise, parce que les entrepreneurs ne rempliront peut-être pas leurs obligations. Cet état de choses est loin d'être satisfaisant. Entre Atlin et Dawson, en passant par Bennett, le service coûtera $300 par semaine. S'il durait toute l'année, il coûterait $15,600. Mais il nous demande six ou sept fois cette somme. L'an dernier, nous lui avons voté six ou sept fois cette somme pour un service qui devait être hebdomadaire, mais qui ne l'a pas été. Il était peut-être hebdomadaire, en ce sens, que les malles étaient expédiées toutes les semaines, mais elles n'étaient pas distribuées, ce qui est pourtant l'affaire la plus importante pour le pays et pour le gouvernement.

Nous sommes actuellement à établir un mode de gouvernement et à installer un personnel de fonctionnaires dans ce territoire, et les ministres se plaignent de ce que ce travail est difficile, parce que le pays est éloigné et d'un accès difficile. Mais ils doublent la distance en ne nous donnant pas un service convenable.

La première chose que le gouvernement avait à faire, était d'établir un bon service postal afin d'avoir la haute main sur ses employés, sur le commissaire, la police à cheval et tout le monde. Il ne l'a pas fait. Je suppose que le directeur général des Postes était occupé à autre chose, et il a négligé cette partie du service. Des sommes considérables lui ont été votées l'an dernier, et il en demande à peu près autant cette année. Pour le moment, il ne demande que $38,800, mais il nous avertit que cette question de la police à cheval devra être réglée plus tard. Il aurait dû, au moins, nous donner une estimation du coût probable, afin de nous permettre de faire des comparaisons entre les dépenses des différents exercices, ce qui est impossible, avec une dépense de $60,000 à $100,000 non réglée.

Le directeur général des Postes ne s'est pas acquitté de la partie la plus importante

de ses fonctions, à la satisfaction du pays. Il a dépensé l'argent—$103,000, apparemment— et il se propose d'en dépenser autant cette année, mais il ne nous a pas donné un service efficace, avec ce district. Il est vrai que maintenant que d'autres ont pris des arrangements, maintenant qu'il y a un chemin de fer allant du Pacifique à la tête du Yukon, maintenant qu'il existe une chaîne ininterrompue de communications, et que des bateaux innombrables sillonnent les rivières, il va probablement faire mieux. Vu l'importance de ce service, et les sommes considérables qui ont été votées, j'espère qu'il adoptera un système par lequel les malles seront transportées par tous les navires qui font ce trajet et qu'on donnera à cette population toutes les facilités possibles, même s'il est nécessaire d'augmenter le port des lettres pour ce pays. Il faut à tout prix qu'il nous donne un service rapide car les affaires dans ce territoire prennent des proportions colossales. Le ministère des Postes n'a pas été à la hauteur des circonstances, et je crois que même à l'heure qu'il est, il ne réalise pas la grandeur de sa responsabilité dans cette affaire.

M. DAVIN : Le directeur général des Postes ne nous a pas donné les raisons de la défectuosité du service postal dans le Yukon. Il n'ignore certainement pas que les gens se sont plaints de tous côtés, que les journaux ont été inondés de récriminations, que les lettres étaient retardées pendant des mois et des mois. Un de mes collègues m'a fait voir une lettre qui avait pris un temps incalculable pour venir du Yukon. Le public est convaincu comme moi, que si le transport des malles avait été accordé à une compagnie privée, à une des compagnies qui font des affaires considérables dans ce district, et disposent de grandes ressources, nous aurions un bien meilleur service aujourd'hui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Je ne le crois pas.

M. DAVIN : Je serais très heureux d'entendre le ministre expliquer au parlement et au pays, les raisons du service postal défectueux que nous avons avec le Yukon. Il est sans doute en état de nous donner des explications satisfaisantes, mais il ne l'a pas encore fait. Il me semble que c'est maintenant le temps de le faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'avais à choisir entre un entrepreneur privé et la police à cheval. J'ai préféré la police. Si elle n'est pas en état de faire le service, je doute qu'il y ait une institution dans le monde qui en soit capable. Elle s'en est déjà acquittée aussi bien qu'il est humainement possible de le faire. Mon intention est de continuer à utiliser les services de la police jusqu'à ce que j'aie la preuve que d'autres sont capables de nous donner un service efficace. Mon honorable ami (M. Davin) aura occasion de juger qui de nous deux a raison, car durant la présente session, je me propose de mettre à l'œuvre la police à cheval et des entrepreneurs privés. Il peut arriver qu'avec les facilités nouvelles qui existent, comme, par exemple, la construction d'un chemin de fer jusqu'à Bennett, le système de donner le transport à l'entreprise, réussisse. Mais je suis convaincu que la police à cheval nous a donné le meilleur service qu'il était possible d'avoir, vu qu'elle possédait toutes les facilités et toutes les ressources qu'il était possible de se procurer à cette époque.

Postes—
Service de la malle $2,207,000

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sur cet item, l'honorable député peut discuter le sujet qu'il a mentionné il y a un instant.

M. BERGERON : Je désirerais des explications sur l'item 39, à la page 20 : Impressions et papeterie, $21,000. L'an dernier, ce crédit était de $18,500. Pourquoi cette augmentation ? Pour ma part, je trouve que ce département coûte trop cher. Il augmente d'année en année, et il a maintenant atteint des proportions démesurées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le département des Postes est un département qui prend constamment plus de développement, et il est impossible d'augmenter le service postal, sans que les dépenses occasionnées par les impressions et la papeterie s'en ressentent. Chaque fois qu'on ouvre un nouveau bureau de poste, il faut de nouvelles formules, de nouveaux livres, etc. Chaque fois qu'il y a un changement dans un bureau, il faut changer les formules ; et chaque fois qu'il y a une amélioration, comme lorsque nous avons établi le système des traites postales, cela entraîne de nouvelles impressions, de nouveaux livres, de nouvelles formules. Ce sont les explications que me donnent M. Smith, qui a la surveillance des magasins postaux. L'an dernier, le budget principal affectait $18,500 aux impressions et à la papeterie, et le budget supplémentaire, une autre somme de $3,808, faisant un total, pour l'exercice 1898-99 de $22,308.33. Les dépenses de cette exercice ont été de $22,292.02, laissant une balance de $16.31. Pour l'exercice en cours, nous demandons $21,000, contre une dépense réelle de 22,292, l'an dernier. Si ce crédit est trouvé suffisant, nous aurons dépensé sous ce chef, $1,292.03 de moins. Mais si le crédit ne suffit pas, s'il y a une légère augmentation de dépenses pour les impressions et la papeterie, cela sera dû uniquement au développement normal du département des Postes.

Cette branche du service est sous la direction d'un employé qui n'a pas de supérieur dans tout le ministère, sous le rapport des aptitudes et du dévouement. M. Sydney Smith remplit ces fonctions depuis nombre d'années, il est le fils d'un ancien directeur

général des Postes et il a joui, à juste titre, de la confiance de tous les ministres qui se sont succédé au ministère des Postes.

M. BERGERON : Depuis combien de temps remplit-il ses fonctions actuelles ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vingt-cinq ans. Je l'ai toujours trouvé prêt à me seconder, dans mes efforts pour améliorer le service ; sans chercher à faire des économies de bouts de chandelles, il sait tenir compte des intérêts des contribuables et de l'efficacité du service. Je suis convaincu que cette branche ne peut pas être administrée plus efficacement.

M. BERGERON : Je ne critique pas l'administration de mon honorable ami, car il y a longtemps que ces dépenses se font. C'est une de ces questions qu'il est bon de discuter pour notre information réciproque. A l'arrivée de M. Smith, combien y avait-il d'employés dans ce service ? Je voudrais savoir comment il se fait que nous soyons arrivés à ce chiffre de dépenses.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut parler des employés dans le département des magasins, je puis lui dire qu'il y a eu une réduction considérable dans le personnel. Dans ces magasins, comme on les appelle, se trouve tout ce qu'il faut pour distribuer aux directeurs des bureaux de poste, dans tout le pays, tels que sacs de malle, cadenas, outillage de bureau, sceaux, etc., etc, Il y a des employés qui reçoivent les requisitions, font les paquets et les expédient par la malle. Le personnel occupé à ce travail est beaucoup moins nombreux que lors de mon arrivée au ministère, et tous les employés sont fort occupés.

M. BERGERON : Combien y en a-t-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils étaient plus de 45 à mon arrivée et ils sont 38 actuellement. Les salaires s'élèvent à environ $5,000 de moins.

M. BERGERON : Et quand M. Smith a pris la direction de ce département, combien y en avait-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A une certaine époque la distribution pour Ontario et Québec se faisait d'Ottawa. Mais pour les provinces maritimes, les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, elle se faisait dans ces provinces respectives ; il y avait un personnel à chaque endroit, pour y voir. Tout le service est maintenant centralisé à Ottawa et le personnel est tout réuni ici, au lieu d'être disséminé dans tout le pays. Cela était avant la Confédération. Depuis que tout le travail se fait ici, le personnel qui était d'une demi-douzaine a été porté à 45 il y a quelques années, et aujourd'hui il n'est que de 38.

M. BERGERON : Si j'ai bien compris, quand l'honorable ministre est entré en fonctions, il y avait 45 employés dans ce département ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ce que l'on me dit.

M. BERGERON : Et il y en a 38 aujourd'hui ; sept de moins, ce qui fait une économie de $5,000 par année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A peu près.

M. BERGERON : Cependant on nous demande un crédit plus élevé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je dois expliquer à mon honorable ami que je ne considère pas que ce crédit soit demandé comme il devrait l'être ; dans le service général, il y a une catégorie de dépenses appelée " aide aux écritures et autres."

M. BERGERON : Je parle du deuxième item : impressions et papeterie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, dans cet item, il n'y a rien pour les salaires.

M. BERGERON : Cela n'est pas pour les formules et les impressions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, les formules et les impressions que nous nous procurons du secrétaire d'Etat.

M. BERGERON : Les aides aux écritures et autres sont-ils compris dans cet item ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; cela est réparti dans tout le département. C'est un item supplémentaire.

M. INGRAM : Je voudrais savoir du ministre si le nombre des aides aux écritures et autres, a été augmenté depuis quelques années.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le nombre de ces employés varie. Il peut y avoir diminution dans une branche du service et augmentation dans une autre.

M. INGRAM : Généralement parlant, est-ce que leur nombre a été augmenté ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Généralement parlant, depuis que je suis à la tête de ce ministère, leur nombre a été réduit de six ou sept.

M. INGRAM : Je vois que sous le rapport des impressions et de la papeterie, l'honorable ministre dit qu'il y a une augmentation ; il dit aussi que le nombre des employés du ministère a été réduit. Je désire appeler son attention sur le fait que depuis quelques années les devoirs des fonctionnaires des différents bureaux de poste du pays ont augmenté par suite des formules additionnelles qui ont été émises par le ministère et qui obligent les directeurs de la poste des diffé-

rents bureaux d'augmenter l'ouvrage de leurs commis.

Je ne crois pas que le ministère ait augmenté le nombre de ses employés dans les bureaux de poste suffisamment pour la quantité d'ouvrage additionnel qu'on leur impose. Ainsi le bureau de poste de Saint-Thomas n'a jamais eu un nombre suffisant d'employés, et il est à ma connaissance qu'il y a un an l'un des commis de ce bureau a démissionné. Durant la dernière session, j'ai fait remarquer la chose au directeur général des Postes et je lui ai demandé de vouloir bien s'occuper de la chose et voir s'il était vrai que le nombre des employés de ce bureau n'était pas suffisant. Le personnel tel qu'il existe actuellement est obligé de s'imposer un surcroît d'ouvrage. Ses employés sont souvent obligés de demeurer au bureau, longtemps après l'heure règlementaire, pour acomplir les devoirs qu'on leur impose. Ils commencent à travailler à six heures le matin et dans certains cas sont obligés de travailler le dimanche pour ne pas laisser l'ouvrage en arrière. J'espère que le directeur général des Postes va s'occuper de la chose.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Ingram) a en effet appelé mon attention sur cette question à la dernière session et je me suis occupé de la chose. J'ai envoyé un fonctionnaire à Saint-Thomas et ce dernier ne m'a pas fait rapport que le nombre des employés n'était pas suffisant, mais il a fait rapport qu'il existait un défaut dans l'administration du bureau, et je crois qu'il y a remédié au moins en partie. Il n'y avait qu'un seul guichet et qu'une seule personne pour répondre au public à ce guichet. Le résultat de cela c'est que le bureau de poste était toujours encombré. Comme il n'y avait qu'un seul guichet, les autres commis qui dans le moment pouvaient n'avoir rien à faire, étaient incapables de répondre au public et ce dernier était forcé d'attendre. M. Bennett recommanda de faire percer un autre guichet ce qui permit à deux employés de pouvoir répondre au public en même temps. Ce nouvel arrangement aurait eu pour effet d'après lui de régler la difficulté. Mais, mon honorable ami doit savoir mieux que moi à quoi s'en tenir sur ce sujet.

M. INGRAM : Il y a toujours eu deux guichets au bureau de poste depuis que ce dernier est construit, mais la difficulté c'est que vers l'heure du midi, lorsque les principaux convois apportant les malles arrivent à la ville, et à quatre heures de l'après-midi lorsque les enfants sortent des écoles et entrent tout naturellement au bureau de poste, il est impossible pour les commis qui sont obligés d'échanger, de préparer et de distribuer les matières postales de pouvoir en même temps répondre aux deux guichets. Le public se plaint que le jeune homme qui a démissionné n'ait pas été remplacé. Je suis convaincu que si le directeur général des Postes veut se donner la peine de se renseigner soigneusement sur les faits et prendre connaissance du rapoprt, il va s'apercevoir que ce que je viens de dire est vrai. Je ne crois pas que l'on ait eu à se plaindre de l'administration du bureau de poste, toute la difficulté réside dans le fait que les commis de ce bureau ne sont pas assez nombreux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est l'administration qui faisait défaut.

M. INGRAM : Je crois que ce que je viens de dire est confirmé par le rapport de M. Bennett.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai autant intérêt que l'honorable député à voir à ce que le bureau soit suffisamment administré. Si l'honorable député veut bien venir à mon département, je me ferai un plaisir de lui communiquer le rapport de M. Bennett. Si, d'après ce qu'il connaît personnellement, il conteste l'exactitude de ce rapport, je prendrai en sérieuse considération les remarques qu'il pourra me faire. Je suis sous l'impression que M. Bennett déclare dans son rapport que les changements qu'il a suggérés donnent pleine et entière satisfaction.

M. INGRAM : Je me ferai un plaisir d'aller prendre connaissance par moi-même de ce rapport.

M. BERGERON : Je suppose que ce serait le bon moment de demander à l'honorable ministre s'il y a eu quelque chose de fait relativement à la nomination d'un directeur de la poste à Montréal.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'a encore rien été fait à ce sujet. J'ai constaté que le bureau de poste à Montréal était administré d'après un système quelque peu démodé, et j'ai cru qu'avant de nommer un nouveau directeur de la poste, il était nécessaire de réorganiser l'administration et de la mettre sur un pied plus moderne afin de permettre à celui qui sera nommé d'administrer ce bureau avec avantage. J'ai placé temporairement à la tête de ce bureau de poste deux des fonctionnaires les plus expérimentés de mon ministère, M. Bennett et M. Armstrong. Ces officiers n'ont pas été nommés par moi, mais je ne crois pas qu'il y en ait de supérieurs dans le service ; ils ont fait des changements considérables ainsi que des améliorations, et je crois qu'ils ont placé le bureau sur un pied d'efficacité remarquable. Ils s'occupent de la chose tranquillement, et n'ont pas toujours que cela à faire. Durant un certain temps, ils se sont consacrés entièrement à cette réorganisation, mais l'un d'eux a été depuis peu envoyé ailleurs et l'autre continue d'y demeurer. Maintenant, ils vont y aller chacun leur semaine. De cette manière, le bureau se trouve convenablement

administré. J'espère que vers le milieu de l'été tout y sera en ordre parfait.

M. BERGERON : Et alors le directeur de la poste sera nommé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ferai cette nomination aussitôt que les affaires du bureau seront en bon ordre. Je veux qu'il soit tel que celui qui en prendra la direction ne puisse avoir aucune excuse pour sa mauvaise administration. Le bureau de poste de Montréal est probablement le plus important de tous les bureaux du Canada. Il est non seulement important pour Montréal, mais pour le pays tout entier, que le service des postes soit à la hauteur de tous les besoins, et c'est là ce à quoi je veux arriver.

M. BERGERON : Une certaine difficulté a été soulevée l'été ou l'automne dernier, relativement aux facteurs qui voyageaient sur les tramways et qui ont été plus tard privés de ce privilège. Ils ont envoyé une requête au directeur général des Postes. Quel en a été le résultat ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La compagnie des tramways avait conclu un contrat pour un certain nombre d'années pour le transport des facteurs.

M. BERGERON : Combien recevait-elle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'elle recevait $2,400. Elle demanda que ce montant fût porté à environ $10,000—$800 par mois, je crois. On a cru qu'il n'était pas dans l'intérêt public de permettre aux facteurs de voyager trop librement sur les tramways, cela pouvant avoir pour effet de leur faire négliger leurs devoirs. A part cela, il était impossible d'accepter la demande de la compagnie des tramways, mais un arrangement satisfaisant a été conclu avec cette dernière, en vertu duquel la compagnie émet un billet de transport spécial pour les facteurs, et nous payons pour les services rendus. Le bureau de poste achète une quantité considérable de ces billets de facteurs à un prix très réduit, parce que ces derniers ne font que de courts voyages. Je crois que tout est réglé à la satisfaction générale maintenant.

M. WALLACE : Combien coûte le transport de ces facteurs en vertu de cet arrangement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il coûte un peu moins que le montant payé en vertu du contrat. La différence n'est pas considérable.

M. BERGERON : Comment payez-vous le transport des facteurs à Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous avons un contrat et nous payons une somme déterminée.

M. BERGERON : Payez-vous la même somme qu'à Montréal ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que nous payons un peu plus cher qu'à Montréal.

M. BERGERON : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur une lettre que j'ai reçue de la part d'un citoyen de Sainte-Victoire, dans le comté de Richelieu. Ils avaient l'habitude d'avoir, dans cette paroisse, un service des malles trois fois par semaine, et une requête fût présentée à M. Bruneau, le député du comté, pour obtenir un service quotidien. Il est probable que M. Bruneau a dû soumettre cette demande au ministre, parce que, si je suis bien informé, l'inspecteur des postes s'est rendu à cet endroit dans le mois de décembre dernier et des soumissions furent demandées pour le transport des malles quotidiennement entre Sainte-Victoire et Sorel, lequel service devait commencer le premier avril 1899. Les soumissions furent ouvertes le dix de février, mais lorsqu'arriva le premier d'avril, cette paroisse n'eut pas son service de malle quotidien.

M. Bruneau, s'attendant probablement à ce que la chose eût lieu, autorisa le directeur de la poste, M. Paulhus, a transporter la malle chaque jour à partir du premier d'avril, mais il n'existait pas de contrat. Les choses marchèrent ainsi du 1er d'avril au 27 du même mois ; or, cet homme m'écrivait le 29 de mai que l'on avait remis en vigueur l'ancien service de trois fois par semaine. Il paraîtrait que le bureau de poste de cet endroit est bien mal tenu, et que le départ et l'arrivée des malles sont loin de se faire régulièrement, en un mot le service est bien mauvais. L'auteur de cette lettre, que vous allez sans doute considérer comme étant un homme qui se mêle activement de politique, me dit que si M. Paulhus n'était pas un libéral, il ne resterait pas longtemps directeur de la poste, car il ne donne pas satisfaction. Mon correspondent voudrait savoir pour quelles raisons l'on traite ainsi la paroisse de Sainte-Victoire. Si l'honorable directeur général des Postes voulait me donner quelques explications à ce sujet, que je pourrais communiquer à mon correspondent, je lui en serais bien reconnaissant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'on ne peut s'attendre à ce que je puisse être en état de donner tous les détails concernant huit milles contrats de malle, mais je vais m'occuper de la chose. Le village de Sainte-Victoire est, je crois, situé à sept milles de Sorel.

M. BERGERON : A peu près cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Auparavant, le service se faisait trois fois par semaine de Sorel, qui est le seul bureau de poste en communication avec Sainte-Victoire, et l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) me demanda en plusieurs circonstances d'y établir un service de malle quotidien, et il insistait surtout sur

le fait qu'aucune ligne télégraphique ne se rendait à Sainte-Victoire, et que ce village était sans communication par chemin de fer. Autant que je puis me le rappeler, le revenu de ce bureau de poste est d'environ $150 par année. J'ai répondu à M. Bruneau que j'allais m'informer de ce que coûterait ce service quotidien, et c'est pour cette raison que j'ai demandé des soumissions, mais le prix que l'on a demandé était plus élevé que le revenu du bureau de poste, et il n'aurait rien resté pour payer le directeur de la poste et les autres dépenses. En présence de ces faits, je n'ai pas accordé l'entreprise, et les choses en sont restées là.

M. BERGERON : J'enverrai un exemplaire des "Débats" à mon corespondent, et il pourra prendre connaissance de la réponse.

M. INGRAM : L'honorable directeur général des Postes pourrait-il me dire si une entreprise a été accordée pour le transport des malles en voiture d'Aylmer à Saint-Thomas, et si l'ancien contrat conclu a été annulé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'hiver dernier, quelqu'un m'a fait remarquer que le public serait bien mieux servi si les malles entre Saint-Thomas et Aylmer étaient expédiées par voiture, et c'est pour cela que j'ai fait demander des soumissions pour ce service. Les soumissions furent reçues, et avant que le contrat fût accordé on constata qu'une des soumissions était plus basse que toutes les autres, mais qu'elle avait été reçue trop tard. J'ai refusé tout naturellement de la reconnaître, cependant je n'ai pas cru devoir accorder le contrat à un soumissionnaire plus élevé, et j'ai tranché la difficulté en décidant de demander de nouvelles soumissions. Je ne me souviens pas si la date fixée pour la réception de ces soumissions est passée, ou si le contrat a été accordé.

M. INGRAM : Ceux qui transportaient les malles entre la gare et le bureau de poste ont été avertis par le ministère que leur contrat devrait prendre fin le 1er mai, mais plus tard ils reçurent ordre de continuer. J'ai cru comprendre que la soumission de M. Winder avait été acceptée, ainsi que les sûretés qu'il voulait donner, et que plus tard le directeur de la poste à Aylmer avait été averti par téléphone de renvoyer tous ces documents. C'est M. Winder qui a le contrat entre la gare d'Aylmer et le bureau de poste. C'est un homme capable de faire honneur à ses engagements, et je suis informé que sa soumission est bien plus basse que les autres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voulez-vous parler des soumissions qui ont été demandées une deuxième fois ?

M. INGRAM : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas entendu parler de la chose.

M. INGRAM : Quelqu'un m'écrit que la soumission de M. Winder était de $199, et que la soumission la plus basse après lui était de $250, et que l'autre plus haute était de $299.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le contrat sera accordé au plus bas soumissionnaire quel qu'il soit, s'il n'y a rien à lui reprocher.

M. INGRAM : M. Winder a actuellement un contrat avec le gouvernement, et il me paraît être un excellent citoyen.

M. GANONG : L'honorable directeur général des Postes pourrait-il me donner quelques renseignements relativement au service des malles au Grand-Manan, question sur laquelle j'ai appelé son attention vendredi dernier ? Il est possible que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui est ici, connaisse la chose. J'ai rencontré ce soir, dans la rue, une perosnne qui arrivait de cet endroit, et elle s'est plainte à moi qu'aucun arrangement n'avait encore été conclu pour le transport des malles à cet endroit. Cette île est située à six ou sept milles de la terre ferme, elle a une population d'environ 3,000 âmes, et comme il s'y fait un commerce considérable, il est de la plus grande importance que l'on s'occupe de ce service. Il est dans l'intérêt de la population de cette île qu'un arrangement soit conclu sans délai.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce service est sous la juridiction du ministère du Commerce. Je crois que le subside accordé pour l'entretien de ce steamer figurait dans les crédits destinés à subvenir aux frais de transport des malles, et lorsque le steamer a été retiré du service il a été vendu. Mais j'ai cru comprendre que le ministre du Commerce avait conclu un arrangement quelconque à ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je crois que nous allons renouveler le contrat qui a existé jusqu'ici. Les personnes qui sont entrées en négociations avec le ministère demandaient malheureusement une somme tellement considérable pour les services qu'elles avaient l'intention de rendre, que cette seule dépense aurait épuisé le crédit à ma disposition dans l'espace d'environ deux mois et demi. Il fut donc impossible d'accepter cette proposition, car elle aurait eu pour effet de priver la population de l'île de tout service des malles, pour le reste de l'année. J'ai cru comprendre que l'on était actuellement en frais de conclure des arrangements par télégraphe.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne sais pas si la question dont je veux parler a quelque rapport avec l'item que nous discutons, mais le comité me permettra peut-être de demander au gouvernement ce qu'il a l'intention de faire relativement à un service qui a droit de s'attendre à beaucoup de la part

du Canada, tant à cause de son utilité que de l'importance qu'il peut avoir pour le chemin de fer Intercolonial. Je veux parler de la ligne de steamers entre Terre-Neuve et le Cap-Breton. Ce service est admirablement fait, et cette ligne a maintenu un service hebdomadaire entre l'île de Terre-Neuve et Sydney-nord sans interruption durant toute l'année à l'exception d'une semaine.

L'année dernière il a rencontré beaucoup de glace, et le service n'a pas été aussi régulier. Le steamer "Bruce" qui vient d'être placé sur cette ligne, fournit un moyen de communication entre le Canada et l'île, beaucoup plus rapide que tout ce que nous avons eu jusqu'ici. Si le gouvernement a étudié la chose, je ne puis croire qu'il hésitera un seul instant à faire comprendre à MM. Reid combien il apprécie le courage qu'ils ont eu d'établir une ligne faisant un aussi bon service que celui-là, une ligne qui fournit un nombre si considérable de voyageurs et une si grande quantité de trafic destinés à toutes les parties du pays, à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je puis dire à l'honorable chef de la gauche que des négociations sont actuellement pendentes entre le gouvernement et M. Reid à ce sujet ; mais elles ne sont pas encore assez avancées pour les communiquer à la Chambre.

M. BERGERON : Serait-ce le bon temps pour demander à mon honorable ami des renseignements au sujet du contrat concernant le service des malles océaniques dont il a été question récemment dans les journaux du pays ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : A mon avis, nous ferions mieux d'attendre les item.

M. WALLACE: J'ai fait quelques remarques cette après-midi, relativement à la question du service des malles, et j'ai l'intention de traiter de nouveau cette question. J'ai dit que le directeur général des Postes était bien décidé à réduire les montants payés à ceux qui ont des contrats pour le transport des malles dans le pays, mais que les montants payés aux chemins de fer forment un montant beaucoup plus considérable. L'honorable directeur général des Postes a admis que lorsqu'il avait pris la direction de ce ministère, il a demandé au parlement de voter la somme de $5,000 pour faire une enquête sur la question des montants payés aux compagnies de chemin de fer pour les services qu'elles rendent ; mais un ange a dû lui souffler à l'oreille qu'il faisait mieux de ne pas en agir ainsi, et il nous dit de l'air le plus innocent qu'il n'a pas dépensé ce montant, et que par conséquent il a économisé autant pour le pays.

Je voudrais savoir maintenant quel est celui qui a soufflé cette réflexion à l'oreille de l'honorable ministre ? Quel est ce grand bienfaiteur qui lui a dit qu'il faisait mieux de ne pas faire d'enquête à ce sujet ? Sont-ce les compagnies de chemin de fer qui ne tenaient pas à ce qu'une enquête eût lieu à ce sujet, parce que, comme l'a dit l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), si une enquête avait lieu elle aurait pour effet de leur faire accorder un montant plus considérable pour leurs services ? S'il en est ainsi, les compagnies de chemins de fer ne font pas preuve de beaucoup d'intelligence ; mais ce n'est pas ordinairement ainsi que les choses se passent. Ces compagnies ignorent qu'elles ne reçoivent pas la moitié ou les trois quarts de ce à quoi elles ont droit pour les services qu'elles rendent ; elles ignorent qu'elles ont droit de recevoir plus ; et le directeur général des Postes en gardant le secret et en ne dépensant pas ce crédit de $5,000, a réussi à laisser ces compagnies de chemins de fer dans l'ignorance relativement au montant additionnel auquel elles auraient droit si une enquête avait lieu.

Je présume que les compagnies de chemin de fer demanderaient elles-mêmes à continuer cette enquête si leur cause était aussi bonne qu'ont bien voulu le laisser entendre le directeur général des Postes actuel et un ancien directeur général des Postes. Ces compagnies transportent les malles sur leurs convois réguliers. Il est bien connu qu'elles ne transportent ces malles pour le gouvernement que lorsque la chose leur convient. Ce service forme partie de leurs convois réguliers pour le transport des voyageurs ; et le gouvernement paie le fonctionnaire qui se trouve sur le convoi et fait l'ouvrage. Toute l'obligation de la compagnie consiste à accorder l'espace requis dans un wagon. A mon avis, le meilleur moyen de régler cette question serait de faire comme les compagnies d'express.

Les compagnies de chemins de fer sont des voituriers ordinaires. Elles sont tenues de transporter les malles de Sa Majesté. Elles sont obligées de transporter les marchandises de toute personne qui s'adresse à elles et leru paie un taux raisonnable pour leurs services. Nous avons quelques milliers d'hommes qui, chaque jour, sont occupés au transport des malles, des gares de chemins de fer et des villes et centres d'affaires dans tout le pays. Vous seriez portés à croire que ces hommes devraient recevoir un salaire beaucoup plus considérable que les compagnies de chemins de fer, qui se contentent de donner un certain espace dans une voiture pour le transport des lettres et des journaux ; mais lorsque nous venons à étudier la chose de plus près, nous voyons que pour le transport ordinaire des malles à part le transport par chemins de fer, c'est-à-dire que pour le transport des malles au moyen de chevaux, de voitures ou à pied, dans tout le pays, le gouvernement paie $754,000, ou en ajoutant le coût du transport aux différentes gares, $765,000.

Puisque les compagnies de chemins de fer reçoivent $1,352,000, il me semble que le paiement fait aux chemins de fer est tout à fait disproportionné au montant payé à ceux qui transportent ordinairement les

malles. D'un côté, nous avons donc une somme de $754,000, et de l'autre, une somme de $1,352,000, accordée sans soumission, et sans la moindre enquête, bien que le directeur général des Postes ait demandé et reçu du parlement un crédit de $5,000 pour faire une enquête qui n'a jamais eu lieu. Si vous prenez en considération les montants payés à chaque compagnie de chemins de fer en particulier, vous allez constater que des sommes d'argent considérables ont été payées pour le transport de ces malles à des endroits où la compagnie de chemin de fer fait circuler ses convois, non pas tant pour satisfaire les besoins du ministère des Postes, mais bien pour satisfaire ses propres besoins, comme nous en avons eu la preuve en plusieurs circonstances, lorsque les conflits ont éclaté entre le chemin de fer Canada Atlantique et le chemin de fer Canadien du Pacifique dans le district de Parry-Sound, à la jonction Scotia, où les malles ont été retardées vingt-trois heures ou vingt-trois heures et demie chaque jour.

Le public a eu beaucoup à souffrir de cet état de choses, et il était évident que le ministère des Postes ne possédait pas l'énergie suffisante pour faire valoir cette autorité que lui accorde les lois du pays, afin de faire cesser un pareil état de choses. Nous payons à ces compagnies de chemins de fer des sommes énormes. Prenons comme exemple de cela le district de Kingston, qui donne une bonne moyenne, parce qu'il s'y trouve de longues étendues de territoire où les établissements sont clair-semés et d'autres parties où la population est plus dense. Dans ce district, le ministère paie un montant de $37,300 pour le transport ordinaire des malles par voiture ou autrement, et $68,000 par année pour le transport des malles par chemins de fer. Le chemin de fer de Kingston et Pembroke reçoit $7,200 par année, celui de la Baie de Quinté, $7,125 par année, et la balance est accordée à d'autres chemins de fer, le tout représentant pour ce district l'énorme somme de $68,000.

Le directeur général des Postes manque à son devoir, lorsqu'il permet la continuation d'un tel état de choses sans faire une enquête et sans comparer cette dépense avec ce que paient les autres pays pour des services de même nature. Il n'a pas essayé de faire la moindre déclaration à la Chambre pour indiquer si nous payons trop ou pas assez. Il ne nous a pas dit quelle comparaison l'on peut établir entre l'échelle des prix payés au Canada et l'échelle des prix payés dans les autres pays pour des services de même nature. On nous laisse dans l'obscurité la plus profonde relativement à cette dépense de $1,352,000.

Quand on lui demande d'expliquer la raison de cette dépense, ce qu'elle nous rapporte et sur quelle base elle est faite, il est obligé de confesser qu'en réalité il n'en connaît rien. J'aimerais que l'honorable ministre mît la Chambre dans ses secrets et nous dît pourquoi il n'a pas dépensé ces $5,000 à faire une enquête.

Il n'est pas du tout probable que nous payons trop peu à ces compagnies, car s'il en était autrement, nous entendrions ces compagnies crier pour avoir plus d'argent ; elles ne sont pas reconnues, en effet, pour être timides et manquer d'assurance quand il s'agit de réclamer ce à quoi elles prétendent avoir droit.

L'honorable ministre manquera à son devoir vis-à-vis cette Chambre s'il ne nous dit pas ce soir sur quelle base, ou pour quelle raison il paie à ces compagnies de chemins de fer un million et un tiers de dollars pour transporter la malle, quand il donne à peine la moitié de ce montant aux entrepreneurs privés qui, jour par jour, nuit par nuit, transportent la malle par les chemins publics par tout le pays et la distribuent aux cités et aux villes, aux districts, aux hameaux et aux villages, rendant ainsi service à toute la population.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Naturellement, je réponds à l'honorable député puisqu'il désire une réponse ; je ne puis cependant que répéter ce que j'ai déjà dit. Le gouvernement dont mon honorable ami faisait partie, alors qu'il était au pouvoir, a suivi l'exemple de ses devanciers et a laissé les affaires dans l'état où je les ai trouvées——

M. WALLACE : Etat satisfaisant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas si mon opinion, favorable ou défavorable, pourrait résoudre cette question. Mais j'ai trouvé les affaires dans l'état créé et continué durant de longues années par les gouvernements précédents. J'attache tant de valeur au précédent créé par ceux qui avaient eu une plus grande expérience que moi, que j'ai continué le système que m'avaient tracé mon honorable ami et les officiers du département et leurs prédécesseurs ; je ne doute pas que l'honorable député ne m'approuve pour le respect que j'ai eu pour le legs que m'a laissé l'administration dont il était l'un des membres.

Quant au coût du transport de la malle dans les autres pays, je prendrai comme terme de comparaison les Etats-Unis dont le système se rapproche le plus du nôtre. Or, les Etats-Unis, pour un service semblable au nôtre, paient beaucoup plus cher que nous.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc sont les principaux chemins de fer qui transportent les malles canadiennes et ils se plaignent continuellement qu'ils ne sont pas assez rémunérés. De la même manière, le Michigan Central qui transporte la malle entre Fort Erie et la rivière Détroit, se plaint et demande constamment une augmentation de prix. Mon honorable ami comprendra donc que ces

compagnies de chemins de fer si innocentes, si maltraitées ne se contentent pas de leurs privilèges, mais demandent constamment une augmentation de rémunération. Je n'ai pas accédé à leur demande ; mais afin de faire cesser l'anxiété de mon honorable ami, je vais lui dire que je n'ai pas abandonné mon projet de tenir une enquête à la demande des compagnies de chemins de fer. Je croyais qu'il aurait compris, d'après ce que j'ai dit à la séance de cette après-midi, que les représentations qui m'ont été faites et auxquelles je faisais alors allusion, ne venaient pas des compagnies de chemins de fer, mais plutôt d'un membre de cette Chambre, qui a une grande expérience du département des Postes, ayant été l'un de mes prédécesseurs, et qui a été l'un des collègues de l'honorable député. Comme il a exprimé les mêmes vues ici, je crois qu'il n'est pas nécessaire de le nommer. Mon honorable ami peut donc voir qui, dans l'intérêt public, m'a conseillé de ne pas procéder par commission d'enquête——

M. CARGILL : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) vient d'attirer l'attention du directeur général des Postes sur une question des plus importantes. C'est toute une révélation pour moi, du moins, d'apprendre que le gouvernement paie aux compagnies de chemin de fer de ce pays, pour le transport de la malle, le double de ce qu'il paie pour le reste du service de la malle dans tout le Canada. C'est une question qui mérite la sérieuse considération du gouvernement.

Ainsi que l'a dit l'honorable député d'York-ouest, les chemins de fer ne fournissent qu'un wagon pour le transport de la malle—

M. WALLACE : Le quart d'un wagon.

M. CARGILL : Ils ne fournissent que l'espace et le gouvernement paie des employés pour prendre soin de la malle et la distribuer. La seule dépense qu'encourent les chemins de fer n'est donc que celle de la vapeur suffisante pour transporter la malle d'un endroit à l'autre.

Des plaintes sérieuses s'élèvent de toutes parts au sujet de la très faible rémunération que reçoivent ceux qui transportent la malle. Les entreprises sont données sur soumissions publiques. Nombre de personnes désireuses de trouver un emploi, soumissionnent et dans nombre de cas, elles transportent la malle pour un prix qui est loin de correspondre à l'ouvrage qu'elles font. Sans doute, ce sont elles qui sont en faute ; mais je crois qu'il serait plus dans l'intérêt du pays si ces pauvres gens qui transportent la malle recevaient une rémunération proportionnée aux services qu'ils rendent, et si les compagnies de chemin de fer transportaient la malle à des prix de beaucoup moins élevés que ceux qu'elles ont maintenant.

Dans le cas des entrepreneurs privés, le gouvernement dicte ses conditions ; il leur faut quitter un certain point, à une certaine heure, et livrer la malle, le long de la route, à certaines heures durant la journée. Il leur faut se conformer à ses conditions, autrement ils perdent leur contrat. Mais apparemment, le département n'exerce aucune juridiction sur les chemins de fer quant à ce qui regarde le transport de la malle. Les compagnies n'ajouteront pas un autre wagon pour accommoder le département des Postes ; elles ne donneront aucun service supplémentaire, sans exiger une rémunération supplémentaire. Elles transporteront la malle, mais seulement sur les trains ordinaires et pas sur d'autres.

Il me semble qu'étant si bien payées, elles devraient faire le service suivant les besoins des différentes parties du pays. Dans la localité que j'habite, nous avons eu durant quelque temps, un très bon service de malle. Mais la compagnie en est venue à la conclusion qu'il n'y avait pas assez de commerce pour lui permettre de continuer à faire circuler deux trains par jour. Comme conséquence, on retrancha un train et nous dûmes nous contenter d'un seul service de malle par jour. Naturellement, nous avons protesté et nous avons fait connaître nos griefs au département des Postes ; mais nous n'avons pu obtenir justice.

Je crois que le directeur général des Postes administre son département aussi bien qu'il le peut et avec le désir de faire ce qu'il croit être le plus avantageux au pays. Je suis convaincu que s'il considère attentivement la question que l'honorable député d'York-ouest vient d'exposer d'une manière si intelligente devant lui, il en arrivera à la conclusion que les compagnies de chemins de fer reçoivent une rémunération beaucoup plus libérale que celle accordée aux facteurs et à ceux qui transportent la malle, comparaison tenue des services rendus.

M. POWELL : Je voudrais demander au directeur général des Postes quel est le prix ordinairement payé aux compagnies de chemins de fer, par mille, pour le transport de la malle.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La plus basse rémunération est 2 cents par mille, je crois. En 1864, une commission fut nommée et elle adopta comme échelle de rémunération 4 cents pour ce qu'on appelle service des wagons à bagage ; les préposés au bagage, employés par les compagnies reçoivent et distribuent les sacs ; 8 cents par mille pour un wagon-poste, c'est-à-dire que la compagnie fournit un wagon ou une partie de wagon et transporte la malle et les commis de la malle. Il y a aussi un autre système de rémunération. Sur la ligne principale de l'Intercolonial, nous payons tant par année et par mille. Je désire dire que ceci ne se rapporte en rien à la question posée par mon honorable ami—en parlant de M. James, lors de la discussion d'un item précédent, j'ai dit qu'il était commis de malle de première classe. J'ai fait erreur : il était commis de seconde classe.

M. POWELL : Quel est le prix payé sur l'Intercolonial ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Environ $130 par mille, par année, je crois. Sur les lignes principales du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique le même système est suivi. Je m'efforce pour les endroits où le service est seulement limité de payer suivant la base de mille de train ou des wagons à bagages. Mais quand il y a un grand nombre de services entre deux points, par exemple comme entre Hamilton et Toronto, Toronto et Ottawa, Toronto et Montréal, où les services sont fréquents, l'autre système est adopté. Je n'ai jamais moi-même changé un service pour établir celui de tant par mille, mais mes prédécesseurs ont changé un grand nombre de services ordinaires de tant par mille de train en services de tant par mille de chemin de fer. J'ai eu l'occasion d'établir des services de malle sur certaines lignes depuis mon entrée en office, et je crois que dans tous les cas nous avons payé suivant l'échelle adoptée en 1864, excepté dans certains cas où j'ai pu obtenir un service de 2 cents par mille.

M. POWELL : Nous payons beaucoup moins cher qu'aux Etats-Unis, n'est-ce pas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les directeurs de chemins de fer le disent. Ils se plaignent que je les traite durement et injustement.

M. POWELL : Quelque soit ce que peuvent penser les directeurs de chemins de fer, le peuple des Etats-Unis pense que les compagnies le traitent durement. Je voudrais aussi demander au directeur général des Postes quel est le montant que nous payons dans le cas de trains spéciaux pour le service. Le cas s'est présenté quelquefois sur l'Intercolonial.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'échelle est d'un dollar par mille de train. Mon honorable ami fait allusion aux Etats-Unis. Je puis dire qu'il y a un an, cette question est venue devant le Congrès qui a nommé un comité spécial pour étudier tout la question de la base de rémunération des compagnies de chemins de fer, pour le transport de la malle des Etats-Unis. Ce comité s'est réuni à Chicago en juin et juillet derniers, mais je crois qu'il n'a pas fait beaucoup d'ouvrage pratique.

M. POWELL : Payez-vous plus d'un dollar par mille pour les trains spéciaux dans tout le Canada ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que nous ne payons pas plus qu'un dollar.

M. McLENNAN (Glengarry) : Quel est le coût total par année du transport de la malle par les chemins de fer ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : D'après le rapport du directeur général des Postes, le coût total est de $1.350,000 en chiffres ronds——

M. TAYLOR : Je voudrais soulever une question, ce que je demanderai la permission de faire à l'occasion de cet item, vu que je voudrais prendre le train. Je veux demander au ministre de faire un acte de justice envers l'un de mes électeurs que, j'en suis sûr, après avoir parcouru le rapport qui a été soumis, il reconnaîtra avoir traité durement. Je veux parler de M. J. R. Leake, directeur de la poste à Morton. Ce monsieur avait été directeur de la poste depuis près de 23 ans, et il a été destitué en 1899 sur une accusation d'immixtion dans la politique. J'ai proposé que rapport fut produit et c'est ce rapport que j'ai entre les mains.

La première lettre que contient ce rapport est en date du 23 novembre 1897, et elle est adressée de Westport. Les élections ont eu lieu en juin 1896. Cette lettre est adressée à l'honorable M. Mulock, directeur général des Postes. Elle est écrite par M. W. H. Fredenburgh qui était candidat libéral à cette élection. Elle se lit comme suit :

J'ai reçu et noté votre lettre du 10 du courant, *re* certaines plaintes portées contre le directeur de la poste Leake,de Morton. En réponse, je dois vous dire que j'ai été très croyablement informé que M. Leake a pris à l'élection de juin 1896, une part politique si agressive que, d'après la politique énoncée à la Chambre des Communes à la première session, elle serait plus que suffisante pour amener la démission de M. Leake. On m'a informé que, plusieurs jours avant l'élection, il tenait au bureau de poste un document par lequel les électeurs qui le signaient, s'engageaient à appuyer George Taylor, le candidat conservateur à l'élection alors pendante. On dit aussi qu'il s'est promené dans la rue, ce document à la main, et qu'il a usé de toute son influence pour faire signer et s'engager tous ceux qu'il pouvait avoir, en faveur de M. Taylor. Il a assisté aux conventions conservatrices, en d'autres façons, il a pris une part des plus actives dans l'intérêt de M. Taylor et contre moi. Si jamais quelqu'un mérite d'être destitué pour ingérence politique, c'est bien M. Leake.

Je suis, honorable ministre,
Votre tout dévoué,
W. H. FREDENBURGH.

La lettre suivante est datée du 1er décembre 1897 ; elle est adressée à M. Leake et signée par M. W. D. LeSueur, secrétaire. En voici le contenu :

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous envoyer par la présente un extrait d'une communication que nous avons reçue à ce département et qui vous accuse d'immixtion dans les élections fédérales de l'an dernier. Le directeur général serait heureux de recevoir toute réponse que vous pourriez désirer faire relativement aux accusations en question, et je dois vous demander que cette réponse soit sous la forme d'une déclaration statutaire.

M. Leake répondit par la déclaration demandée dont le dernier article se lit comme suit :

Je n'ai pas permis de discussion politique autour de mon magasin depuis des années. Le jour de la dite élection, un agent est venu me trouver dans mon

magasin et m'a dit qu'une certaine personne sur la propriété de laquelle j'avais une hypothèque voterait pour M. Taylor si je le lui demandais. J'ai répondu : "Non," énergiquement. Je suis resté à mon bureau toute la journée, et je ne m'en suis absenté que durant 15 minutes pour aller voter.

Et je fais cette déclaration solennelle, etc.

(Signé) J. R. LEAKE.

Déclaré devant moi à Morton, comté de Leeds, ce 6e jour de décembre A.D. 1897.

(Signé) J. C. JUDD,
Commissaire pour Leeds et Grenville.

La lettre suivante est de M. Sliter ; elle contient deux déclarations accusant M. Leake, le directeur de la poste, d'ingérence agressive. Ces déclarations sont longues et je ne les lirai pas parce que cela n'est pas nécessaire. L'une est de M. Sly et l'autre de M. Robert Wood. On n'y a prêté aucune attention.

L'affaire apparemment en resta là jusqu'au 12 mars 1898, quand le document qui suit fut présenté au département par M. Fredenburgh, le candidat défait, et il démontre que la hache s'est abattue sur M. Leake par l'influence du comité exécutif du parti de la Réforme de ce township. Voici ce qui a été envoyé à M. Fredenburgh, le candidat défait :

Nous, soussignés, formant le comité exécutif du township de Crosby-sud, recommandons par les présentes la nomination de A. E. Sliter comme directeur de la poste à Morton et demandons que vous insistiez auprès du directeur général des Postes pour que cette nomination se fasse le plus tôt possible.

(Signé) CHARLES E. JOHNSON,
HENRY HALLIDAY,
C. B. HALLIDAY,
A. D. DELONG,
R. G. MURPHY,
L. W. BROWN,
H. S. DAVISON,
D. A. COON.

Voici une lettre datée de Morton, 2 janvier 1899, et adressée au directeur général des Postes :

HON. MONSIEUR,—Je désire attirer votre attention sur la requête et les documents devant vous depuis longtemps concernant le renvoi d'office de notre directeur de la poste. L'administration de notre bureau de poste ici est simplement insupportable et c'est trop demander au public que de laisser se continuer cet état de choses. S'il ne peut être destitué d'après les documents qui sont devant vous, veuillez s'il vous plaît nous accorder une enquête.

Je suis, honorable ministre,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. JUDD.

C'est alors que M. Hawkin, inspecteur des bureaux de poste d'Ottawa, fut envoyé non pas pour tenir une enquête, mais pour chercher un peu partout et voir d'abord M. Fredenburgh et les personnes qui avaient envoyé des plaintes. Il fit des enquêtes privées et envoya un rapport qui amena la destitution de M. Leake et la nomination de M. Sliter.

M. Leake m'écrivit cette lettre en date du 26 avril 1899 :

M. TAYLOR.

MORTON, 26 avril 1899.

GEORGE TAYLOR, Ecr., M.P.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de ma destitution comme directeur de la poste de Morton, je désire vous dire qu'à l'automne dernier, j'ai reçu une lettre de M. Mulock contenant les accusations portée contre moi d'être partisan dans les questions politiques. En réponse j'ai fait une déclaration statutaire que j'ai envoyée au directeur général des Postes. Elle doit se trouver dans son bureau.

Un jour, entre le 10 et le 15 mars dernier, j'ai remarqué un remue-ménage autour de la résidence de M. Sliter, un étranger était là et je supposai que c'était l'électricien de Rathbun qui changeait le bureau du téléphone de chez M. Sly qui partait pour habiter chez Taylor le lendemain. Peu après un monsieur entrait dans le magasin et se présentait lui-même comme étant un M. Hawkin, inspecteur des bureaux de poste d'Ottawa, et me disait qu'il était venu remplir une mission pénible. Il me montra une liste des accusations portées contre moi en ma qualité de directeur de la poste, c'est-à-dire ingérence dans la politique, etc. Je n'avais jamais eu une liste ici et je n'avais jamais demandé aux électeurs de la signer pour M. Taylor et contre M. Fredenburgh. On a laissé un papier ici mais il ne se rapportait qu'à la convention conservatrice, avant que M. Fredenburgh ou que M. Taylor fût dans la lutte. Après la convention conservatrice, je l'enlevai du comptoir et je le donnai à M. Taylor à la première occasion que j'eus de le rencontrer. Je n'ai pas parlé politique, je n'ai pas permis de discussion politique dans mon bureau depuis quelques années. Le jour de l'élection, 1896, j'ai été dans mon magasin et au bureau de poste toute la journée, excepté durant une demi heure pendant laquelle j'ai été voter. Un agent est venu dans l'après-midi et m'a demandé d'influencer un électeur, un homme largement endetté envers moi —un libéral—pour le faire voter pour M. Taylor. J'ai répondu énergiquement : "Non, que chacun vote librement pour celui qu'il a choisi".

Libéraux comme conservateurs, tout le monde ici, à l'exception de deux personnes, dit : Décidément nous voulons garder M. Leake, et je suis surpris que M. Mulock se laisse aveugler par ce nombre et cette qualité.

Respectueusement,

J. B. LEAKE.

P.S.—Si M. Hawkin a tenu une enquête ici, je n'en ai pas été averti ; on ne m'a pas demandé d'y assister. M. Mulock est mal renseigné quand il dit que j'ai été averti. Il n'y a pas eu certainement d'enquête publique. Je ne désirerais rien tant que d'en avoir une. Je serais là.

Voici les faits de la cause. M. Leake est un des hommes les plus respectables du comté, marchand depuis plusieurs années et directeur de la poste depuis 27 ans. Sur l'avis de l'exécutif de l'Association de réforme de ce township il a été, en mars ou avril 1899, destitué pour ingérence politique, deux ou trois ans après les élections et sans une enquête suffisante. M. Hawkin se rendit à Morton ; il a vu MM. Sly, Sliter qui a été nommé, Fredenburgh et quelques autres, et c'est sur les renseignements fournis par ces messieurs qu'il a fait son rapport. Cet ancien fonctionnaire a été destitué de cette façon et je prétends qu'il doit être réinstallé ou qu'on fasse une enquête publique où il pourra avoir l'occasion de présenter sa défense. Il ne connaissait rien de la chose, jusqu'au moment où il reçut un avis lui annonçant qu'il était destitué, si ce n'est que

M. Hawkin était entré dans son magasin et avait eu une conversation avec lui. Il n'était présent à aucune enquête.

Je crois qu'on a commis une grande injustice à son égard et je m'adresse à l'honorable directeur général des Postes pour qu'il ordonne une enquête publique. Je suis convaincu que la déclaratoin de M. Leake est vraie et qu'elle sera prouvée dans tous ses détails. Je sais personnellement que c'était un fonctionnaire fidèle et qu'il n'a pris d'autre part à l'élection que d'aller de lui-même voter.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis heureux que l'honorable député ait attiré mon attention sur cette question, parce que j'aimerais à le détromper et à faire disparaître toute impression erronée qui pourrait exister. J'ai une copie du rapport devant moi, et comme c'est peut-être la dernière fois que cette question est soulevée, je dois dire ce que ce rapport contient. Je puis dire que depuis longtemps des plaintes avaient été portées contre M. Leake. Mon honorable ami (M. Taylor) dit qu'on l'accusait d'ingérence politique. Je n'ai pas, au moins récemment, lu la correspondance sur ce point, mais je n'ai pas agi d'après ces plaintes. Cependant, ce printemps, des plaintes furent faites contre le directeur de la poste au sujet de l'administration du bureau et ces plaintes furent renvoyées à l'inspecteur pour qu'il fît rapport. L'inspecteur trouve que ces plaintes sont fondées. Comment a-t-il procédé à son enquête, je l'ignore. C'est un fonctionnaire ancien et de grande expérience, et je crois qu'il est capable de faire une enquête juste. Il a trouvé fondées les accusations suivantes.

M. WALLACE : L'honorable directeur général des Postes voudra-t-il, avant de faire son rapport des accusations prouvées, nous faire connaître la nature de l'enquête faite par l'inspecteur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais rien au sujet de l'enquête.

M. WALLACE : L'inspecteur ne le dit-il pas dans son rapport ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Si l'honorable ministre veut me permettre de lire le rapport, il verra ce que l'inspecteur dit. Je ne veux pas citer de mémoire, parce que je ne sais pas si je ne pourrais pas me tromper. Je ne connais rien quant à la manière dont l'enquête s'est tenue.

M. WALLACE : Je demande cela à l'honorable ministre parce que je croyais qu'avant de faire connaître le résultat de l'enquête, il ferait connaître la manière dont s'est tenue l'enquête.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'en fera rien. Voici tout ce qu'il fera connaître. Quand une plainte est faite au sujet de l'administration d'un bureau de poste, si elle m'est soumise et si je la considère comme pouvant donner lieu à une enquête j'y attache un mémoire renvoyant cette plainte à l'inspecteur qui devra faire rapport. Cette plainte est soumise à ce fonctionnaire et je n'en entends plus parler que lorsque l'inspecteur fait son rapport. Il est de son devoir de faire une enquête convenable. Je n'interviens en aucune façon. Ces fonctionnaires sont constamment occupés à faire des enquêtes sous la direction de leurs supérieurs, par tout le Canada. Quelques personnes m'écrivent directement, d'autres s'adressent aux fonctionnaires supérieurs du département, et tout ce qui touche à la conduite d'un de ces fonctionnaires, si le fait est suffisamment sérieux, fait le sujet d'une enquête.

M. WALLACE : Je ne mentionne la chose qu'en vue du fait que l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a déclaré au directeur général des Postes qu'il n'y avait pas eu d'enquête dans le cas actuel, que le directeur de la poste n'avait pas été averti et ne savait pas qu'une enquête était tenue sur sa conduite. Je voudrais voir éclaircir ce point.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis difficilement croire que M. Hawkin en viendrait à une conclusion sur une enquête faite ex parte. C'est un fonctionnaire d'expérience, un homme droit et juste, et je suis persuadé qu'il n'a jamais fait de rapport sans donner au directeur de la poste accusé la facilité de se défendre.

M. WALLACE : J'ai rapporté ce qu'a déclaré l'honorable député de Leeds.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis convaincu qu'il ne l'a jamais fait. Il serait impossible de faire une chose semblable. Voici les accusations qu'il mentionne comme prouvées. Cependant, je crois, en justice, que je ne dois pas faire insérer ces choses-là dans les " Débats ". Je discuterai cela avec l'honorable député de Leeds, qui en ce moment n'est pas à son siège.

M. WALLACE : L'honorable directeur général des Postes a cru qu'il valait mieux différer la déclaration, et je n'ai pas lieu de m'y opposer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On peut la faire une autre fois.

M. WALLACE : L'assertion de l'honorable député de Leeds est grave.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Discutez-la ou retirez-la.

M. WALLACE : Je ne me propose pas de la discuter. L'assertion de l'honorable député de Leeds est grave, mais comme l'honorable directeur général des Postes préfère différer la chose à une autre occasion, c'est ce que je veux bien.

Avant que ce sujet ait été soulevé, j'allais faire allusion à l'autre item antérieur,

car cet item, je crois, demande à être examiné davantage. Nous payons $145,000 à l'Intercolonial pour le transport des malles. Prenez ce chemin pour modèle : c'est un chemin de l'Etat. On ne fait pas un mille sur ce chemin, je suppose, pour accommoder le département des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certains trains spéciaux y circulent relativement aux malles océaniques.

M. WALLACE : Il est à présumer qu'il y aura quelques item de cette nature. Je n'en vois pas de mentionné dans la liste des paiements faits, mais il se peut qu'il y en ait. Relativement à la ligne principale et aux embranchements, les paiements exécutés en raison de $130 par mille annuellement se sont élevés à $87,750. Soit : de Moncton à Saint-Jean, 89 milles, $11,500 ; de Dalhousie à la Jonction Dalhousie, 7 milles, $910 ; de Truro à Pictou et Mulgrave, 137 milles, $17,800 ; de la Jonction d'Oxford à la Pointe Brown, 5 milles, $8,700 ; de Sydney à la Pointe Tupper, $11,800 ; coût du passage du Détroit de Canso, $1,800 ; de la Jonction de Sainte-Rosalie à Nicolet, depuis le 20 février, $1,084 ; de Sainte-Rosalie à la Chaudière, $872 ; malles anglaises, $111.

Par conséquent, nous payons environ $500 par jour à l'Intercolonial, en comptant 313 jours de l'année.

Vous payez à la Compagnie du Grand Tronc, en considération du transport des malles exécuté sur son chemin, la somme totale de $373,248, ce qui équivaut à $1,190 par jour ; et au chemin de fer Canadien du Pacifique, $614,000 par année, soit $1,960 par jour ouvrable, c'est-à-dire près de $2,000 par jour.

Les services rendus sont sans doute considérables, mais ce sont là d'énormes sommes ; et l'on ne peut pas dire que les compagnies de chemin de fer doivent en conséquence de ses services s'assujétir à des dépenses supplémentaires en dehors du fait de fournir un compartiment dans un wagon ou tout un wagon, s'il est nécessaire, au commis préposé au transport des malles par chemin de fer.

Maintenant, prenez l'Ile du Prince-Edouard, où l'on peut faire une estimation exacte de la besogne, et vous verrez que, tout en payant $16,000 pour le transport ordinaire par diligence des malles dans toute l'île, nous payons $18,900 pour le service au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Vous payez cela nonobstant le fait que l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Martin) se plaint continuellement à cette Chambre de ce que le chemin de fer ne fait pas le service dans la plus grande partie de l'île, et que le besoin d'embranchements se fait sentir dans toute celle-ci. Il faut supposer alors que le transport par diligence du courrier à l'Ile du Prince-Edouard est très considérable.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) trouve que les chemins de fer sont très modérément rémunérés à raison de ce service.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parlez-vous des chemins de fer généralement ou de l'Intercolonial ?

M. WALLACE : Je critique les montants payés aux chemins de fer généralement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez dit que j'avais prétendu que les chemins de fer en général n'étaient pas assez rémunérés. Je me plains seulement de ce que l'Intercolonial ne l'est pas assez.

M. WALLACE : Je demande pardon au ministre des Chemins de fer si je lui ai attribué cette remarque. Il est trop prudent, lui, pour faire une pareille déclaration, et c'est le directeur général des Postes qui l'a faite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que le directeur général des Postes a dit, c'est que les chemins de fer prétendaient n'être pas assez rémunérés.

M. WALLACE : Le directeur général des Postes est allé plus loin. A moins d'approuver cette prétention des compagnies de chemin de fer, l'honorable ministre ne serait pas justifiable de payer cette énorme somme à ceux-ci. Il doit ou approuver ou désapprouver leur prétention ; et quand il en arrive à ce point, il nous déclare qu'un de ses prédécesseurs, pour le jugement de qui il éprouve le plus grand respect, leur a payé le même montant. Il possède des instincts si conservateurs, qu'il lui répugne de changer tout règlement établi par un des conservateurs qui ont occupé sa charge avant lui. Voilà une curieuse doctrine de la part d'un libéral qui a dénoncé le gouvernement conservateur pour cause d'excès, de dépenses déréglées, d'insouciance au sujet de la bonne conservation des deniers publics ; de la part d'un homme qui a même dénoncé ce gouvernement conservateur parce que, affirmait-il, il était sous la domination des compagnies de chemin de fer. C'est une curieuse doctrine de la part d'un gouvernement dont les membres déclaraient qu'à leur avènement au pouvoir, ils révolutionneraient toutes ces choses.

Nous savons que le directeur général des Postes actuel prétend avoir fait partout des améliorations et des retranchements, mais lorsqu'il en arrive à la dépense la plus importante de tout son département, il n'a pas le courage de l'attaquer.

Nous ne sommes pas satisfaits de la conduite du directeur général des Postes en cette matière. Nous n'acceptons pas son raisonnement où il invoque pour se justifier le fait que l'administration conservatrice a laissé continuer l'état de choses actuel, prétendant que cela nous empêche de pouvoir nous plaindre ou de pouvoir critiquer. En

admettant même que les conservateurs aient manqué de fermeté ou se soient montrés indifférents, ou que nous n'ayons pas compris pleinement l'énormité de cette dépense, est-ce là une raison suffisante pour que le directeur général des Postes laisse cet état de choses continuer à jamais ? Je ne le crois pas.

Chaque membre de tout gouvernement doit être toujours prêt à justifier son administration des affaires publiques, ainsi que les dépenses qu'il demande au parti d'autoriser et au peuple de payer. Dans ce cas-ci, le directeur général des Postes ne traite pas la Chambre avec la franchise à laquelle nous avons droit de nous attendre de sa part. Il ne nous a donné aucune raison le justifiant de demander cette énorme somme de $1,350,000 pour les compagnies de chemin de fer. Il avait commencé par se mettre à examiner cela, mais il nous déclare que l'ancien directeur général des Postes lui aurait dit de ne toucher à rien, et qu'il a suivi cet avis en ne faisant pas d'enquête. Voilà un aveu que je ne m'attendais pas à voir le directeur général des Postes faire à cette Chambre. Lorsqu'il s'est mis à examiner la raison pour laquelle on votait $1,350,000 aux compagnies de chemin de fer pour ce service, il aurait dû continuer jusqu'au bout pour constater la valeur des services rendus. Il nous dit que les compagnies de chemin de fer ne sont pas satisfaites, et que le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et le "Michigan Central" réclament de plus forts montants en raison de ce service ; et voici que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous apprend que l'Intercolonial n'est pas satisfait des $500 par jour que le département des Postes lui paie en raison du même service. Cependant, l'Intercolonial ne fait pas un sou de dépense, que je sache, au delà de ce qui consiste à fournir dans un wagon la place nécessaire pour permettre aux fonctionnaires de la poste de remplir leurs fonctions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me suis brouillé avec le directeur général des Postes à cause de son traitement à notre égard.

M. WALLACE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend que le directeur général des Postes ne l'a pas rémunéré suffisamment du service qu'il accomplit, et qu'il s'est brouillé avec lui pour ce motif. Je ne crois pas la querelle de nature aussi grave que le ministre des Chemins de fer et Canaux voudrait nous le faire entendre. Ils peuvent aisément se réconcilier. Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux a cette garantie, savoir : que le directeur général des Postes ne peut diminuer le montant payé à l'Intercolonial sans faire la même chose quant aux autres chemins de fer, ce qui l'assujettirait à de sérieux ennuis.

Quoi qu'il en soit, il est du devoir du ministre de nous déclarer qu'avant de payer encore ces montants, il s'enquerra pour dire au parlement pourquoi il a payé ces centaines de mille dollars au Grand Tronc, au chemin de fer Canadien du Pacifique et à l'Intercolonial, en raison de services accomplis très aisément et à fort bon marché par ces chemins de fer, services qui, lorsqu'on les compare à ceux rendus par d'autres personnes au bénéfice du département des Postes, paraissent très coûteux.

Postes—Dépenses diverses...$ 190,953

M. WALLACE : Avant l'adoption de cet item, j'ai un mot à dire sur un sujet relativement auquel j'ai correspondu avec le département des Postes, et aussi, directement, avec le directeur général des Postes.

Un manufacturier de la ville de Québec, M. Mark Frankenberg, du "Globe Rubber Works", possède une magnifique fabrique, la seule peut-être au Canada, où l'on manufacture à la fois des articles et des vêtements en caoutchouc. Il a acquis une grande réputation à Manchester, en Angleterre, où il a conduit une besogne considérable ; et il y a quelques années, alors que j'avais l'honneur d'être contrôleur des Douanes, il a décidé d'établir une industrie au Canada. Il vint en ce pays fonder une manufacture dans la ville de Québec, plaçant un fort capital dans les édifices, les machines et le matériel nécessaire à l'exécution d'une grande entreprise manufacturière ; et comme il était fort énergique et industrieux, en même temps que capable et expérimenté, il a établi une industrie considérable. Voyant le gouvernement importer une très grande quantité d'articles en caoutchouc destinés au département des Postes, il demanda au département que l'avantage lui fût accordé de fournir ces articles. Il obtint des réponses très peu satisfaisantes du département. Lorsque j'ai été à Québec, l'automne dernier, j'ai rencontré M. Frankenberg, et j'ai vu l'étendue et l'importance de son établissement, renfermant beaucoup d'ouvriers habiles. Tout ce qu'il voulait, c'était d'avoir l'occasion de soumissionner au sujet des articles en caoutchouc dont le département des Postes a besoin, mais on a refusé de lui fournir cette occasion. Le département dit : "Oh ! nous achetons ces articles en Angleterre ou ailleurs." Je prétends que c'est là traiter nos manufacturiers canadiens d'une façon fort injuste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Depuis quand est-il là ?

M. WALLACE : Il est arrivé là avant que j'aie cessé d'être contrôleur des Douanes, c'est-à-dire dans la dernière partie de l'année 1895. Ça lui a pris un an avant d'être en état de marcher convenablement, mais son établissement, j'en suis certain, a été trois années entières en bon état de fonctionnement. Il vend ses marchandises par tout le Canada, et il fait de grandes affaires. C'est un manufacturier habile et compétent, et tout ce qu'il veut, c'est d'avoir l'avantage comme d'autres de pouvoir four-

nir ces articles. S'il les offre au même prix que le gouvernement paie au manufacturier anglais, français ou allemand, le gouvernement devrait alors les acheter du manufacturier canadien. Voilà tout ce que demande M. Frankenberg, mais ce privilège lui a été refusé.

J'ai écrit au département, ainsi qu'au directeur général des Postes, pour leur demander pourquoi on n'accordait pas de privilège à M. Frankenberg, et la chose reste toujours absolument dans le même état. M. Frankenberg a amené avec lui beaucoup d'ouvriers habiles d'Angleterre. la besogne étant nouvelle et de nature spéciale, et il a initié au métier nombre de Canadiens qui, dit-il, en acquièrent très rapidement la connaissance. Je signale maintenant le sujet au directeur général des Postes.

Chemin de fer de l'Ile du P. E. — Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes.....$	10,000
Matériel roulant	8,000

M. MARTIN : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit de l'an dernier a été de $15,000, dont la somme de $13,923 a été dépensée, et il faudra un autre montant de $10,000 pour compléter le crédit.

M. MARTIN : Y a-t-il d'autres travaux à exécuter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y en a pas de compris dans ce crédit. D'autres travaux auraient besoin d'être insérés dans le budget supplémentaire. Ce crédit-ci a pour fin de compléter ce qui a déjà été commencé. Il s'agit de redresser la ligne à un point où elle forme une courbe très gravement accentuée, ce qui aura l'effet, sur 5,100 pieds de route, d'en épargner 3,281.

M. MARTIN : Malgré l'exécution de cette forte dépense, la courbe qu'on se propose de faire ne vaudra pas beaucoup mieux que celle qui existait auparavant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis surpris d'apprendre cela.

M. MARTIN : La courbure avant qu'on eût commencé les travaux de redressement était de neuf degrés et trente minutes, et depuis que le redressement a été opéré, cette courbure est de neuf degrés et neuf minutes. On est arrivé seulement à obtenir une différence de vingt et une minutes dans le redressement du chemin par cette dépense qui, je crois, a été faite en raison de travaux exécutés à la journée et non pas donnés à l'entreprise. Je comprends également que la rampe est beaucoup plus rapide aujourd'hui qu'elle ne l'était avant le commencement des travaux. Je voudrais savoir à combien l'on estimait d'abord le redressement de cette courbe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je répondrai d'abord à la remarque faite en premier lieu par l'honorable député (M. Martin) concernant la courbe. L'honorable député a oublié le fait qu'il ne s'agissait pas seulement de faire disparaître une courbe, mais que sur une distance de 5,100 pieds, il n'y avait pas moins de trois courbes, dont chacune était de 9.30 degrés du centre à la circonférence. Il était absolument impossible de faire tout à fait disparaître les courbes, mais deux sur trois, je puis dire, ont été effacées. Il en reste une, mais elle a été réduite à neuf degrés, de 9.30 degrés qu'elle était auparavant. Sur 5,100 pieds de route, on en a épargné 3,281. Tel est l'état de choses, d'après ce dont m'informent les fonctionnaires du département.

M. MARTIN : Si j'ai bien compris la réponse faite par le ministre à l'une de mes questions posées à une date moins avancée de la session, il a dit que la courbe est maintenant de 9.9 degrés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il doit y avoir eu erreur d'impression.

M. MARTIN : Le ministre n'a pas fourni l'estimation du coût de redressement de cette courbe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, j'ai omis cela. Je ne suis pas en état de fournir cette estimation, mais on m'informe que les travaux ont coûté $25,000 jusqu'à présent.

M. POWELL : De combien la rapidité de la rampe a-t-elle été augmentée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De huit pieds. Elle était déjà de 58 pieds.

M. MARTIN : On a pu dépenser cet argent dans un fort bon but, mais je ne crois pas que les résultats obtenus correspondent à la somme dépensée. On doit se rappeler que ce chemin a originairement coûté seulement de $14,000 à $15,000 le mille. Pour en abréger la longueur de 3,281 pieds seulement, ça coûte $25,000. On pourrait dépenser cet argent sur ce chemin de beaucoup d'autres manières qui produiraient de meilleurs résultats que les travaux de redressement exécutés au sujet de ces courbes. Je crois que la moitié de ce chemin est composée de courbes. Entre Charlottetown et Summerside, il n'y a que 49 milles de chemin droit, il y en a 24.40 décrivant des courbes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'équivaudrait pas à la moitié. le chemin ayant une longueur totale de plus de 200 milles.

M. MARTIN : Je parle de la ligne s'étendant de Summerside à Charlottetown. Quant à tout le chemin, la ligne droite en forme 132.51 milles, et les courbes en comprennent 65.99 milles, soit exactement presque le tiers.

Je pense que nul n'a demandé le redressement de ces courbes. De fait, quant à exécuter ces travaux dans ce sens, d'autres courbes pires que celles dont on s'est occupé les réclamaient. Je ne veux pas imputer de mauvais motifs, mais ces travaux ont été exécutés dans la division de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), et je crains qu'on ne les ait entrepris et qu'on en ait dépensé l'argent s'y rapportant en grande partie dans l'intérêt de ses amis politiques. Je trouve la dépense tout à fait disproportionnée eu égard aux résultats.

M. MACDONALD, (King, I. P.-E.) : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, la longueur du chemin a été abrégée de 3,281 pieds, et la rapidité de la rampe en a été augmentée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Environ $25,000 ont été consacrés à ces travaux, et il en faut encore $10,000. Pour diminuer la longueur du chemin de 3,281 pieds, nous dépenserons $35,000, et sur un chemin dont la construction et l'établissement, d'une extrémité à l'autre, coûte environ de $14,000 à $15,000 le mille. Voilà qui est absolument ridicule.

Je crois devoir, à mon point de vue, tenter de donner au ministre un petit avis amical, savoir : de donner les travaux à l'entreprise lorsqu'il s'agira de dresser les autres courbes. S'il suit cet avis, je garantie qu'il fera faire les travaux pour un tiers du montant qu'ils lui coûtent dans ce cas-ci.

Je dois dire que je crains beaucoup que ces travaux ne soient exécutés à des fins spéciales. C'est l'avis des gens qui comprennent ces choses-là. Cette dépense de $35,000 a été disséminée sur deux ou trois années. L'existence des travaux a été entretenue pour donner de l'emploi aux amis politiques. C'est là l'impression générale, et je suis convaincu que cette impression a beaucoup de fondement.

Lorsque ces travaux ont été commencés, on s'attendait à ce que de $8,000 à $10,000 seraient tout ce qu'il faudrait. Nous ne pouvions obtenir de renseignements satisfaisants à l'époque. Mais les travaux se continuent d'année en année, et le montant dépensé augmente sans cesse. On nous demande maintenant de voter $10,000 pour maintenir une autre année l'existence des dits travaux. Je pense qu'il est temps qu'on mette un terme à la chose ; et si le gouvernement examine l'intérêt public dans le cas de travaux futurs, il demandera des soumissions et il les fera exécuter à l'entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette de n'avoir pas prévu qu'on nous demanderait de répéter les arguments que nous avons déjà exposés en cette Chambre en plus d'une occasion, je pense, car j'aurais suggéré à mon honorable collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) de rester à son siège pour entendre ce que ses collègues de l'île allaient dire à ce sujet.

Je n'avais aucune connaissance personnelle de la nécessité ou de l'importance de ces travaux avant que la matière m'eût été signalée par le ministre de la Marine et des Pêcheries et que les fonctionnaires du département se fussent enquis là-dessus. L'ingénieur fut envoyé là dans le but de faire l'examen du chemin et d'exprimer son avis quant à la sagesse ou à la nécessité de faire exécuter les travaux. Je supposais qu'il n'y avait pas de divergence d'opinion parmi les représentants de l'Ile du Prince-Edouard relativement à l'importance de ces travaux Tous ceux qui ont voyagé sur le chemin de fer de cette province doivent avoir remarqué l'état un peu dangereux ou peu satisfaisant de ses courbes. En effet, les courbes dont on a proposé le redressement sont particulièrement accentuées et, devrais-je croire, plus qu'ordinairement dangereuses. Un petit tronçon de chemin, d'une longueur de moins d'un mille, possédant trois courbes de la nature que j'ai mentionnée, semblerait indiquer que quelque amélioration était nécessaire.

Ce fut, comme je l'ai déclaré, sur les représentations faites concernant la nécessité d'exécuter ces travaux, que le crédit a d'abord été demandé, et je n'ai pas mémoire qu'on l'ait alors vigoureusement combattu. Lorsque le sujet a été soumis à la discussion, je ne me rappelle pas que l'un ou l'autre de ces messieurs de la gauche ait critiqué la manière dont les travaux était exécutés, ni qu'ils se soient plaints qu'ils ne l'étaient pas à l'entreprise ; et j'ai expliqué à la Chambre pourquoi on avait résolu qu'il valait mieux adopter un autre système que celui de demander des soumissions.

C'est pour cela que le surintendant général et l'ingénieur en chef ont exprimé l'avis qu'il serait absolument impossible de demander des soumissions en vue de l'exécution de ces travaux, parce que les soumissionnaires ne pourraient en faire l'estimation, et que dans tous les cas, s'ils le pouvaient, ils tiendraient probablement compte de la perte d'un temps considérable occasionnée par le passage des trains sur la partie du chemin où les travaux devaient se faire.

J'ai expliqué pleinement cela à la Chambre dans une occasion antérieure, et mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est bien au fait de la nature du terrain, a pris part à la discussion. Je ne pense pas qu'il soit vraisemblablement de quelque avantage général de discuter de nouveau ce sujet. La Chambre a été plei-

nement saisie du fait qu'il était jugé à propos d'exécuter les travaux de cette manière. Je regrette que mes honorables amis de la gauche aient si peu apprécié les efforts que j'ai faits pour répondre à ce que je croyais être le désir de la population de l'île qui fait usage du chemin entre ces deux points.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.): Le ministre nous déclare qu'il était impossible de donner ces travaux à l'entreprise. Tous ceux qui connaissent quelque chose en fait de construction de chemins de fer savent que c'est là précisément comme s'il s'agissait de faire un nouveau tronçon de chemin indépendamment de l'ancien tronçon ou à même celui-ci, selon le cas.

Nous ne nous opposons pas à ce qu'on redresse les courbes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Le fait est qu'il y a là quelques courbes même plus considérables que celles dont on opère le redressement, et nous ne serions que trop heureux de les voir toutes redressées. Nous croyons que nous avons droit à cela par suite de la manière dont nous avons été traités par la Confédération du Canada.

D'abord nous avons un chemin qui coûte $16,000 par mille, tandis que l'Intercolonial nous coûte $48,000 par mille, et vous nous faites payer des taux de transport aussi élevés sur la voie de l'Ile du Prince-Edouard que sur un chemin de fer qui a coûté $48,000 par mille. C'est là une chose ridicule, absurde et malhonnête, non seulement de la part du gouvernement actuel, mais de la part des administrations précédentes.

Les habitants de l'Ile du Prince-Edouaid condamnent cette ligne de conduite. Il nous faut payer un tiers de plus pour le transport des voyageurs et des marchandises comparativement aux autres voies ferrées, vu que les courbes augmentent le trajet d'environ un tiers ; et vous exigez que nous payions autant que sur une ligne droite qui coûterait trois fois autant.

Je crois que le gouvernement agirait dans les intérêts du pays s'il voulait réduire considérablement ces tarifs. D'abord, la ligne est courte et les voyageurs et les marchandises ne parcourent qu'une faible distance. Si les tarifs de cette voie ferrée étaient réduits dans une proportion raisonnable en prenant pour base le coût du chemin, je crois que le trafic augmenterait beacoup et que les recettes s'accroîtraient en conséquence.

Comme je l'ai déjà dit, nous ne nous opposons pas à ce qu'on fasse disparaître ces courbes, mais on devrait agir d'une manière pratique. A l'avenir, vous devriez adjuger les travaux après avoir demandé des soumissions, et personne n'aurait raison de se plaindre. Le ministre voudrait-il me dire à quels endroits il a l'intention de redresser la ligne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A trois endroits, North-Weltshire, Royalist et Caldwell.

M. MARTIN : Je crois que le ministre devrait consacrer quelque attention à la question que vient de soulever mon honorable ami, et réduire les tarifs de transport sur l'Ile du Prince-Edouard. Je crois que l'honorable ministre désire faire quelque chose pour la province, et que, bien que par le passé, il n'ait pas fait beaucoup, nous ne pouvons pas le blâmer, car ses intentions étaient probablement excellentes.

La question de l'abaissement des tarifs est digne d'attention. Vous n'êtes pas justifiables d'exiger des prix de transport aussi élevés sur un chemin qui coûte $16,000 par mille que sur l'Intercolonial qui coûte trois fois plus. Si, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, il vous faut parcourir une distance de trois milles pour avancer de deux milles, il est évident que vous ne payez pas au taux de 3 cents le mille, mais au taux de 4½ cents. Pour faire un mille il vous faut parcourir un mille et demi sur ce chemin.

J'ai mentionné ce fait, il y a quelque temps, en traitant un autre sujet, et je crois que la chose mérite l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux. Je suis sincèrement convaincu que s'il réduisait les tarifs proportionnellement au prix que ce chemin de fer a coûté, il aurait des recettes plus considérables qu'aujourd'hui. Les gens qui voyagent sur ce chemin sont mécontents, car ils paient plus cher que sur l'Intercolonial. Si l'on tient compte de ces courbes, ce n'est pas 3 cents le mille, mais c'est 4½ cents, et afin d'égaliser les tarifs entre les deux voies ferrées, il serait nécessaire de réduire de 50 pour 100 le prix du transport sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Alors le public voyageur paierait ce qu'il paie sur l'Intercolonial.

Je constate que les dépenses d'exploitation de l'Intercolonial sont de $2,711 par mille, et que celles du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ne sont que de $1,101.99 par mille. Les frais d'exploitation d'un des chemins sont le double de ceux de l'autre, et si vous ne perdez pas de vue ce que j'ai déjà dit, je crois que la question est claire pour toute personne qui veut se donner la peine de l'examiner.

Si l'honorable ministre veut bien étudier la matière, il verra que ses recettes ne diminueront pas, mais qu'en somme, en réduisant les tarifs, elles augmenteront. Le coût exact du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, y compris le matériel roulant et tout, était de $3,768,107.25, au 30 juin, soit $17,610 par mille. Le coût de l'Intercolonial suivant le dernier rapport du département des Chemins de fer et Canaux, était de $55,668,913.95, soit $46,352 par mille.

A mon avis, il n'est pas raisonnable que les tarifs d'un chemin de fer qui n'a coûté qu'un tiers de l'autre soient plus élevés que ceux de ce dernier chemin. Il n'est pas pratique de tenir cette inégalité dans les tarifs, et pas une compagnie ne songerait à exploiter ce chemin sur cette base ; et je

demanderai au ministre d'étudier cette question. Je suis sûr que si mon honorable ami veut faire cesser les découverts de cette division de l'Intercolonial, il devra réduire ces tarifs, afin que les habitants de l'Ile du Prince-Edouard ne paient pas aussi cher qu'aujourd'hui, à savoir : 4½ cents par mille. mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque l'honorable préopinant (M. Martin) dit que les frais d'exploitation de l'Intercolonial sont de $2,700 par mille, et que ceux du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sont de $1,100 par mille, et déduit de ce fait la conclusion qu'il en a tirée, je crois qu'il perd de vue certaines considérations qui ne sont pas réellement en sa faveur.

Si les frais d'exploitation de l'Intercolonial sont plus élevés c'est que le volume du trafic est beaucoup plus considérable, et non parce que la condition et la construction de cette voie ferrée sont meilleures que celles du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Je dois dire que le point de vue auquel mon honorable ami s'est placé pour demander au département de faire une réduction générale des tarifs de transport et que les arguments qu'il apporte à l'appui de sa demande, sont tout à fait nouveaux pour moi. Ils ne sont pas sans une certaine force et méritent notre attention. J'avoue que c'est un argument assez fort en faveur d'une réduction que de dire que des courbes inutiles rendent le chemin plus long et que, cependant, les tarifs sont les mêmes que ceux qui sont en vigueur sur l'Intercolonial dont la ligne est droite. Si, cédant à la force de ces raisons, je réduisais les tarifs du chemin de fer de l'Ile du Prince Edouard et si les choses ne tournaient pas aussi bien que le prévoit mon honorable ami, l'exploitation de cette voie ferrée se soldant en un découvert plus considérable, je crois que je devrais compter sur l'honorable député pour m'aider à me défendre des vigoureuses critiques que ma ligne de conduite provoquerait.

S'il m'est possible de me rendre aux désirs de l'honorable préopinant (M. Martin), sans nuire à l'intérêt public, je me ferai un plaisir de le faire ; et j'espère que si je tente l'expérience, le résultat réalisera les prédictions de mon honorable ami.

M. MARTIN : Je crois que l'honorable ministre constatera que les habitants de l'Ile du Prince-Edouard sont mécontents parce qu'ils croient que les tarifs de ce chemin de fer sont trop élevés. Mon honorable ami pourrait imiter le directeur général des Postes qui a réduit le port des lettres. Il n'obtiendra peut-être pas la première année les résultats qu'il espère avoir, mais je crois qu'en fin de compte, il constatera que les recettes du chemin, au lieu de diminuer ne feront qu'augmenter.

M. MACDONALD (King, I. P. E.), : Le pays commence à agiter la question d'un tarif de 2 cents par mille sur les chemins de fer en général.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'agitation épargnera l'Intercolonial.

M. MACDONALD : J'espère que non. Je dois abonder dans le sens de l'honorable monsieur ; mais je crois que c'est une excellente occasion de tenter l'expérience et de voir si on peut obtenir d'aussi bons résultats que le prétendent les avocats de cette réforme. Je suis très heureux de voir que l'honorable ministre accueille favorablement les recommandations de l'honorable député de Queen-est (M. Martin) et de moi-même, au sujet d'une proposition qui me paraît très raisonnable.

Je crois réellement, pour les raisons qui viennent d'être données, que l'état de choses qui règne dans l'Ile du Prince-Edouard est loin d'être justifiable. Les dépenses de construction du chemin sont très peu considérables, et les frais d'exploitation, en comparaison de ceux des autres voies ferrées, sont minimes. Je crois que, dans les circonstances, bien que le chemin n'ait coûté qu'un tiers de ce qu'a coûté l'Intercolonial, il ne serait pas prudent de prendre cette base de comparaison pour établir les tarifs. Je suis raisonnable, et je crois qu'il vaut la peine de faire une réduction importante pour voir si cela n'augmenterait pas le volume du trafic. Quant à moi, je suis certain que ce serait le résultat d'une semblable mesure.

Dans mon intérêt personnel, je devrais m'opposer à la chose, car une réduction de tarifs pourrait détourner de l'eau de mon moulin ; mais, dans l'intérêt public, ce serait une bonne réforme, je crois. Si le ministre augmente le découvert, en accordant cet avantage au chemin de l'Ile du Prince-Edouard, quant à moi, je ne me sentirais pas disposé à le blâmer. Je suis sincèrement convaincu que cette expérience n'augmenterait pas le découvert, d'une manière sensible, dans tous les cas.

M. BERGERON : L'honorable ministre a exprimé l'espoir qu'un tarif de transport à 2 cents par mille ne s'appliquerait pas à l'Intercolonial, et, naturellement, je comprends qu'il désire voir prospérer cette voie ferrée. Qu'il me permette de lui demander si l'on n'a pas réduit les tarifs de l'Intercolonial au sujet du transport des voyageurs à partir de Montréal jusqu'aux villes d'eau du bas du fleuve Saint-Laurent. N'est-il pas vrai que les gens peuvent se rendre à ces endroits pour moins d'un cent le mille ?

Est-ce que l'honorable ministre n'a pas reçu récemment une communication à ce sujet des personnes qui font des arrangements entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de navigation, concernant le transport des voyageurs, et n'a-t-il pas refusé d'accéder à la demande qu'on lui faisait ? Si je ne me trompe, il a réduit les tarifs à moins d'un cent le mille, entre

Montréal et les stations d'été du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Mon honorable ami (M. Bergeron) doit avoir été mal renseigné, lorsqu'il dit que j'ai ainsi réduit les tarifs, même dans les circonstances particulières qu'il a mentionnées. L'on ne m'a pas encore dit quel était le tarif applicable aux touristes pour la saison, mais j'ai reçu une plainte,—non pas du public qui voyage sur l'Intercolonial, mais de personnes intéressées dans une ligne rivale de navigation—au sujet des tarifs que les fonctionnaires de l'Intercolonial avaient établis sur certaines parties de ce chemin pour l'avantage des touristes. J'ai écrit au surintendant général pour savoir quels sont ces tarifs. Conformément à la coutume de l'Intercolonial, et de toutes les autres voies ferrées, afin d'encourager le public voyageur et de se protéger contre la concurrence, on peut avoir établi des tarifs spéciaux dans les intérêts du trafic. Je présume que l'on a établi des tarifs spéciaux pour les familles ou pour les personnes qui, au nombre de cinq ou dix, vont ensemble faire un voyage. Si c'est ce que l'on a fait, je pense que cela est conforme à l'usage des chemins de fer ; mais je ne crois pas que les tarifs aient été aussi bas que l'honorable député l'a dit. Quoi qu'il en soit, je me renseignerai sur la matière.

M. BERGERON : Mon honorable ami ne pourrait-il pas obtenir de son ingénieur en chef les derniers tarifs de l'Intercolonial relativement au transport entre Montréal et la Rivière-du-Loup, ou Cacouna ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà écrit pour avoir ces renseignements, et je les communiquerai à l'honorable député aussitôt que je les aurai reçus.

M. BERGERON : L'honorable ministre sait-il si ces billets ainsi vendus peuvent servir à un certain nombre de personnes tout comme les billets de famille, et s'ils se vendent à meilleur marché que sur n'importe quel autre chemin de fer et même que sur les navires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député doit comprendre que je ne parle pas des circonstances particulières qu'il a mentionnées, car je n'ai reçu aucun renseignement sur le sujet. L'usage, je crois, est que des billets d'excursion sont vendus à un groupe composé de dix personnes ou plus. Si dix personnes se réunissent pour faire ensemble un voyage, et achètent ces billets, elles seules peuvent en faire usage et elles ne peuvent se diviser, une partie aujourd'hui, une autre demain et une troisième, après demain. Elles doivent partir ensemble.

M. BERGERON : Et il n'est pas nécessaire qu'elles soient toutes membres de la même famille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parlant d'une manière générale, et sans m'attacher à ce cas particulier, je sais qu'il y a une différence entre les billets de famille et ceux que l'on vend aux personnes qui désirent faire ensemble une excursion. Il y a sur la ligne, certains endroits pour lesquels on vend des billets de famille; les porteurs de ces billets doivent appartenir à la même famille et leurs noms sont inscrits sur ces billets. Entre les mains de toute autre personne, ces billets sont sujets à confiscation.

M. BERGERON : L'honorable ministre ne pourrait-il pas s'assurer si les tarifs concernant le transport des voyageurs sur l'Intercolonial entre Montréal et les villes d'eau du Saint-Laurent ne sont pas moins élevés cette année que jamais auparavant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-chef de mon département dit qu'il ne connaît absolument rien à ce sujet, mais je comprends très bien que les fonctionnaires de l'Intercolonial aient pu établir des tarifs spéciaux pour les touristes voyageant de Montréal aux villes d'eau du Saint-Laurent, afin de faire concurrence aux lignes de navires. Les fonctionnaires ont sans doute pensé que, pour conserver un trafic qui leur appartient légitimement et pour augmenter leurs affaires, ils devaient établir des tarifs spéciaux, dans des circonstances spéciales, applicables pendant un temps déterminé, et arrangés de façon à comprendre en un groupe un certain nombre de personnes. Je comprends parfaitement que ces billets soient vendus à un prix raisonnablement réduit, car, sans cela, je présume que l'Intercolonial n'aurait pu faire concurrence aux compagnies de navigation. L'objet de l'Intercolonial c'est d'avoir, à un prix rémunérateur. le plus gros volume de trafic possible.

M. BERGERON : L'honorable ministre sait que, durant l'été, il existe des conventions spéciales de trafic entre les compagnies de navigation et les chemins de fer qui desservent les mêmes endroits. Je suppose que mon honorable ami (M. Blair) sait mieux que qui que ce soit qu'il a refusé de former une semblable convention. Se rappelle-t-il la chose ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'on n'a jamais appelé mon attention sur la matière.

M. BERGERON : Je puis avoir été mal renseigné, mais j'ai su que le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique avaient fait une convention avec les compagnies de navigation et que mon honorable ami, au nom de l'Intercolonial, avait refusé d'y souscrire. De fait, l'Intercolonial transporte les voyageurs aux villes d'eau du Saint-Laurent à meilleur marché que toute autre compagnie de transport, à savoir : au taux

peu élevé d'un cent le mille. Tant que nous n'aurons pas reçu des renseignements de Moncton, il est inutile de discuter la matière.

M. POWELL : J'aimerais voir l'honorable ministre nous donner exactement la longueur du nouveau chemin construit pour épargner cette distance de 3,000 pieds sur l'Ile du Prince-Edouard, depuis le point où la ligne se bifurque jusqu'au point où le nouveau tronçon rejoint la voie principale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La longueur de l'ancienne voie était de 5,100 pieds, et celle de la nouvelle est de 3.281 pieds de moins.

M. HAGGART : L'honorable ministre peut-il nous dire quelles sont les pentes et les courbes de la nouvelle et de l'ancienne voie ?

Le MINITRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y avait trois courbes sur l'ancienne vole de 9 degrés et 30 secondes, et sur la nouvelle, il n'y a qu'une seule courbe de 9 degrés. La pente est de 8 pieds plus accentuée.

M. POWELL : Le changement est certainement bon ; l'honorable ministre voudrait-il dire combien il a coûté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $24,410 en tout.

M. POWELL : Quelle est la profondeur de la tranchée qui a été faite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me suis rendu sur les lieux et j'ai constaté que la tranchée était profonde, mais je ne puis dire exactement quelle était la profondeur.

M. POWELL : Les déblais et les remblais ont dû être très considérables, car les travaux coûtent environ $70,000 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, très considérable.

M. HAGGART : L'honorable ministre doit s'être trompé l'autre jour lorsqu'il a dit que les courbes de la nouvelle voie étaient beaucoup plus courtes que celles de l'ancienne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député confond les pentes avec les courbes.

M. MARTIN : Il doit y avoir quelque erreur au sujet des courbes. J'ai sous la main le volume IX, n° 8, des documents de la session de 1896, et je constate quelles sont les courbes et les pentes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Je vois, à la page 16 du document n° 66, qu'une seule courbe a 9 degrés et 30 secondes, une autre, 9 degrés, une troisième 8 degrés, une quatrième, 7 degrés ; et que même il y en a une de 10 degrés, mais je crois que cette dernière a été redressée il y a plusieurs années ; et ce ne sont pas là les courbes que l'honorable ministre a mentionnées. La courbe de 9½ degrés a un rayon de 604 pieds et une longueur de 5.14 milles.

Ainsi, je ne comprends pas comment le ministre peut dire qu'il y a trois courbes, lorsque nous avons le rapport qu'a fait son ingénieur après avoir examiné le chemin. J'ai été un peu surpris d'entendre l'honorable ministre dire qu'il y avait trois courbes de 9½ degrés. Suivant la déclaration de l'honorable ministre, laquelle vous trouverez à la page 1854 des "Débats," la courbe était actuellement de 9 degrés et 9 minutes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement, je ne sais pas personnellement ce qui en est, mais j'ai communiqué les renseignements que m'avaient fournis les fonctionnaires de mon département.

M. BERGERON : Cette réponse a été donnée par le département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il doit y avoir une faute de copiste. La ligne sera raccourcie de 328 pieds par le changement, et la longuer du nouveau tracé est de 5,100 pieds. La courbe était d'abord de 9.30 degrés. Il y avait trois longues courbes, et la plus courte, après le redressement, sera de neuf degrés.

M. BELL (Prince-est, I.P.-E.) : J'ai passé plusieurs fois sur ce chemin. Il y a une longue courbe qui est presque en forme de fer à cheval. La grande courbe se compose de petites.

Il ne saurait y avoir de doute sur la nécessité de ces travaux. C'est une question que l'on agite depuis plusieurs années,—de fait, depuis la construction du chemin. Il est certain que le changement, sans beaucoup raccourcir la distance entre Charlottetown et Summerside, sera très avantageux pour le chemin de fer et les localités desservies par ce réseau.

La raison pour laquelle les travaux ont été faits à la journée et non après soumissions et leur adjudication, c'est surtout parce que le gouvernement exploitant lui-même le chemin, paraît faire l'ouvrage plus facilement, et en même temps, ne pas nuire au trafic. L'exploitation de la ligne s'est faite comme à l'ordinaire, pendant les travaux. L'ouvrage a peut-être coûté plus cher qu'on ne le pensait, il en est ainsi pour tous les travaux de ce genre. Quoi qu'il en soit, l'ouvrage a été bien fait et économiquement. La grande plainte des ouvriers, c'est qu'ils n'étaient pas payés assez cher.

Au sujet de la confection générale des travaux, laissez-moi vous dire qu'il y a un grand fossé ou une excavation de 30 pieds environ, qu'il faut remplir, et faire des tranchées de 10 à 15 pieds de profondeur. Quoique les travaux aient été faits à la journée, ils ont été exécutés aussi bien et à aussi bon marché qu'il aurait été possible de les faire à l'entreprise, et d'une manière plus satisfai-

sante pour le public, parce que le trafic n'a pas été interrompu.

J'abonde dans le sens de l'honorable député de King lorsqu'il dit qu'il est à propos d'abaisser les tarifs du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. La population de cette région est assez riche, chaque cultivateur a son cheval et son boghei, les routes sont assez bonnes, et il est très facile d'aller d'un endroit à un autre. Dans ces conditions bien peu de gens se servent du chemin de fer, parce que les tarifs sont très élevés. Mais si le gouvernement réduit le prix du transport, les voyageurs, sur cette ligne, seront beaucoup plus nombreux.

La même difficulté se présente au sujet du transport des marchandises. Vu les tarifs élevés et la facilité avec laquelle les gens peuvent transporter leurs marchandises par voiture le trafic du chemin de fer est très faible. Si le gouvernement veut rendre l'exploitation de cette voie ferrée profitable, il doit réduire les tarifs applicables aux voyageurs et aux marchandises. Les gens qui demeurent aux environs de Summerside ont présenté une pétition pour demander que les tarifs soient abaissés quant aux engrais.

De la baie Bédèque, on transporte une grande quantité de vase de moules à diverses endroits de l'Ile, et il est bien évident que des prix réduits sur cette sorte de fret seraient très avantageux pour le gouvernement et pour la population. Ce serait avantageux pour la population, parce que cela lui permettrait d'engraisser les terres d'une manière plus avantageuse. Ce serait aussi avantageux pour le gouvernement de deux manières. Premièrement, parce que les terres étant mieux engraissées, produiraient de meilleures récoltes qu'il faudrait transporter par les chemins de fer, et secondement, si les cultivateurs obtenaient de meilleures récoltes ,ils achèteraient plus de marchandises imposables, de sorte que des deux manières cela serait avantageux pour le gouvernement. Je partage donc complètement l'opinion de mon honorable ami de King, et j'espère que le gouvernement accordera une favorable considération à la réduction projetée des tarifs de fret et de voyageurs.

M. HAGGART : L'honorable monsieur a-t-il une arrêté du conseil qui lui permette de faire ces travaux à la journée ?

Le MNIISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me me rappelle pas.

M. HAGGART : Je suppose que l'honorable monsieur sait bien qu'il est obligé par la loi de donner les travaux à l'entreprise à moins que, d'après l'interprétation du premier ministre, il donne des raisons et obtienne un arrêté du conseil lui permettant de faire ces travaux à la journée. Voici une dépense de $25,000, et je suppose qu'il a un arrêté du conseil exposant les raisons de faire ces travaux à la journée.

M. BELL (Prince-est, I.P.-E.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute on a suivi la ligne de conduite ordinaire, mais je ne saurais le dire dans le moment.

M. HAGGART : Le ministre a son sous-chef près de lui et assurément il peut lui donner des renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je viens justement de le lui demander, et il ne peut me donner de renseignements positifs.

M. HAGGART : Le ministre ne devrait pas nous demander d'adopter cet item, tant qu'il ne nous donnera pas ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aurai ces renseignements, mais il ne vaut pas la peine de laisser l'item en suspens.

M. BERGERON : Je crois que nous devrions avoir maintenant tous les renseignements que l'honorable monsieur a promis de donner.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme le comité peut se le rappeler, lorsque cet item pour les améliorations de Saint-Jean fut discuté, on l'a laissé de côté afin de me permettre d'obtenir les chiffres réels, et un relevé des soumissions demandées pour l'ouvrage à faire à ce propos. J'ai ce relevé ici devant moi et avec la permission du comité je le lirai. D'abord nous avons eu une soumission pour l'entreprise de l'entrepôt du fret. Voici les noms des soumissionnaires :

George W. Appleby.....	$24,600
Rhodes, Curry et Cie.....	22,795
Daniel W. & Daniel C. Clark...	25,945
J. B. McManus	24,950
G. S. Mayes	39,860

L'entreprise fut accordée à MM. Rhodes, Curry et Cie, d'Amherst, les plus bas soumissionnaires, au chiffre de leur soumission. J'ai également ici un relevé des soumissions reçues pour le quai et le dragage à Saint-Jean. Des soumissions furent demandées par annonces dans les journaux, le 6 octobre 1898, et la date de la réception des soumissions fut fixée au 26 octobre 1898. Le premier soumissionnaire fut John Heney, Ottawa, dont la soumission s'élevait à $298,193. Sa seconde soumission, que j'expliquerai plus tard, en citant quelque correspondance, demandait qu'on lui permît d'ajouter $33,000, formant un total de $332,193. La soumission suivante fut celle de M. G. S. Mayes, la somme étant de $219,990. J'ai omis lorsque je parlais de la soumission de M. Heney, de mentionner une chose : je ferais peut-être mieux d'y revenir. En outre des ouvrages que nous exigions, il y avait certains item qui ne devaient pas être inclus dans la somme ronde du contrat—le pétardement du roc et la pierre à placer dans le caisson. Tous

les soumissionnaires ont donné des prix. En premier lieu en chiffres ronds et en second lieu le prix auquel ils étaient prêts à faire ces ouvrages spéciaux. La soumission suivante fut celle de M. John F. Morrison, pour $335,569. La dernière fut celle de MM. M. K. et N. Connolly, $328,173.

M. BERGERON : Cela fut annoncé dans tout le Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, les annonces furent assez bien distribuées en tous cas. Ces soumissions, vous le remarquerez, furent reçues le 26 octobre 1898, à Moncton. A l'époque où les soumissions arrivèrent à Moncton, M. Pottinger, l'administrateur général, n'était pas là, il était à l'autre bout de la ligne. De sorte qu'il ne reçut les soumissions que deux ou trois jours plus tard. Elles furent reçues à Moncton, naturellement, au temps spécifié dans l'annonce. Les soumissions furent ouvertes par M. Pottinger et moi-même à Montréal le 31 octobre. Il s'était fait envoyer les soumissions de Moncton. Il les reçut à Montréal, et me trouvant là, nous les ouvrîmes ensemble le 31 octobre. Avant l'ouverture des soumissions, certaine correspondance fut échangée avec M. Heney, un des soumissionnaires. Il vint à mon bureau le 27 octobre, ainsi que je le vois par un mémoire que j'ai pris dans le temps.. Il m'a dit qu'il avait envoyé une soumission pour les travaux de Saint-Jean, mais qu'il avait omis de dire qu'il avait calculé ses chiffres avec l'espoir qu'il pourrait obtenir un dragueur aux Etats-Unis, parce qu'il ne pouvait s'en procurer dans les provinces maritimes.

M. BERGERON : Vous parlez de M. Heney ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Il n'y avait pas de dragueur dans les provinces maritimes qui fût convenable pour ces travaux, et il comptait pouvoir en louer un dans un des ports voisins de Portland ou Boston, l'importer en franchise au Canada, le faire travailler le temps voulu, et le réexporter à l'achèvement des travaux. Il me demanda si le gouvernement donnerait ou non la permission d'admettre le dragueur, dans ces circonstances, sans payer de droits. Je répondis que la question de l'admission de dragueurs en franchise pour faire des ouvrages au Canada avait déjà été soumise au gouvernement, et qu'une demande semblable avait été faite dans un ou plusieurs cas, récemment. Le sujet fut soumis au ministre des Douanes qui renvoya la question au conseil de la trésorerie ; ce dernier avait décidé qu'il n'était pas juste envers les propriétaires de dragueurs canadiens de permettre l'admission de dragueurs américains en franchise ; je répondis à M. Heney que je doutais fort que sa demande fût favorablement accueillie. Je laissai entendre à M. Heney qu'il était peu douteux que la demande n'eût un résultat défavorable. Il retourna chez lui et m'adressa une lettre qui fut reçue ce même soir à mon bureau, et qui se lit comme suit :

OTTAWA, 27 octobre 1898.

A l'honorable A. G. BLAIR,
ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Depuis la conversation que j'ai eue avec vous ce matin au sujet de l'importation d'un outillage de dragage, en entrepôt, pour faire du dragage se rattachant aux améliorations projetées dans le port de Saint-Jean, N.-B., j'ai appris que les droits sur le matériel que je me proposais d'importer seront d'environ $33,000 ; je demande donc très respectueusement d'ajouter cette somme à ma soumission ; ou bien, si c'est contraire à la pratique du ministère, je demande la permission de retirer ma soumission et j'espère que vous voudrez bien me remettre mon chèque. J'avais intention de vous remettre cette lettre personnellement, mais à cause de votre absence je n'ai pu le faire ; mais comme les soumissions ne seront pas ouvertes avant votre retour, je me hâte de donner cette explication avant qu'on connaisse la position relative des différents soumissionnaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN HENEY,
Ottawa.

M. BERGERON : La lettre dit que M. Heney l'avait vu durant la journée. La lettre laisserait entendre que l'honorable ministre était absent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est très bien. Il m'avait vu dans la matinée. J'étais parti par le train de l'après-midi et je n'étais pas chez moi lorsqu'il est venu au bureau dans l'après-midi. Il écrivit une lettre et me la laissa. Les premiers mots de sa lettre sont: "Depuis la conversation que j'ai eue avec vous ce matin au sujet de l'importation" il s'assura du montant des droits. Je n'ai pas de doute qu'il est allé au ministère des Douanes, ou ailleurs, et qu'il s'est assuré qu'il lui en coûterait $33,000 pour payer les droits sur le dragueur et il demanda d'ajouter cette somme à sa soumission. Il paraît de plus que M. Heney—je ne sais pas si j'ai une copie de cette lettre—mais je suis en état de dire que M. Heney lorsqu'il m'écrivit—cette lettre a été laissée à mon bureau ici à Ottawa—déposa également à la poste une lettre pour M. Pottinger, et qu'il lui adressa à Moncton et qui arriva à Moncton en temps utile ; M. Pottinger me montra cette lettre lorsque nous examinâmes ces soumissions, et elle était tout à fait dans le même sens, savoir : qu'il demandait la permission d'ajouter $33,000 au prix de sa soumission.

M. HAGGART : L'honorable monsieur nous a donné le montant total de la soumission de M. Mayes, $219,900. La soumission des Connolly était de $328,173 ; celle de John F. Morrison, $335,366. Quel est le montant de la soumission de M. Heney ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $298,193, à laquelle il de-

manda la permission d'ajouter $33,000 ce qui ferait $331,193. La soumission de M. Mayes, vous le remarquerez, était la plus basse, étant de $100 de moins que $220,000. L'entreprise fut adjugée à M. Mayes. Il reçut avis régulier et peu de temps après il m'écrivit une lettre, datée du 9 novembre, après avoir reçu avis que sa soumission était acceptée. Il dit ceci :

MONSIEUR,—Relativement à ma soumission pour les travaux se rattachant aux améliorations de terminus au Long Quai, Saint-Jean, je dois vous dire qu'en faisant l'estimation du coût des travaux, je supposais que le gouvernement permettrait d'amener au Canada un dragueur américain en franchise, comme cela a été fait pour la cité de Saint-Jean pour les améliorations récemment faites sur le côté ouest du port. J'étais d'autant plus convaincu que cela se ferait qu'il n'y a pas dans les provinces maritimes un seul dragueur convenable au creusement en eau profonde. Mon intention était de construire un nouveau dragueur, ce qui cependant aurait pris environ quatre mois, et de me servir d'un dragueur américain dans l'intervalle. Etant maintenant informé que cette concession ne peut être accordée à un particulier, je suis forcé de demander la permission de retirer ma soumission et vous prie de vouloir bien donner instruction de me remettre mon chèque.

M. HAGGART : Quel était le dépôt exigé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jusqu'à $250,000 une somme fixe était demandée, et ensuite 5 pour 100 du prix de la soumission. M. Mayes déposa $14,000 et M. Heney $20,000. Ce sont les deux seuls soumissionnaires importants dont j'ai le montant exact.

M. BERGERON : Dans cette lettre de M. Mayes, dit-il qui l'a informé qu'il ne pouvait pas amener un dragueur américain au Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, M. Mayes est venu ici pour avoir la permission.

M. BERGERON : Par qui a-t-il été informé ? Il dit : " On m'informe."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (lisant.)

" Etant maintenant informé que cette concession ne peut être accordée à un particulier, je suis forcé de demander la permission de retirer ma soumission et vous prie de vouloir bien donner instruction de me remettre mon chèque. Je suis convaincu qu'un examen du devis vous convaincra que même si cette concession espérée m'était accordée, ma soumission serait très basse, et comme je présumais, non sans raison, que la loi me permettrait d'entrer un dragueur américain temporairement, vous verrez, j'en suis convaincu, la justice de cette demande.

C'était une demande de retirer sa soumission et de se faire remettre son chèque.

M. BERGERON : A-t-on fait droit à cette demande ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Je vois que j'ai ici au sujet du dépôt un mémoire que je ferais aussi bien de lire. Avec la soumission de M. Heney, il y avait un chèque accepté, daté, Ottawa, 24 octobre 1898, Banque Nationale, en faveur du ministre pour $20,000. C'était un chèque accepté. Le chèque de G. S. Mayes était daté du 26 octobre 1898, sur la Banque de Montréal, en faveur du ministre, $14,000. Il était accepté. Mais comme il était marqué bon pour deux jours seulement, et certifié par le gérant général, ce fait fit naître quelque doute dans l'esprit de M. Pottinger et le mien, savoir : s'il était convenable de le traiter comme un chèque suffisamment accepté. Pour nous en assurer, avant d'avertir définitivement le soumissionnaire, que le contrat lui avait été accordé, nous nous mîmes en rapport avec la Banque de Montréal. Je croyais avoir ici une copie de la lettre reçue de la banque à ce sujet, mais je n'en suis pas bien sûr. A tout événement, nous reçûmes de la Banque de Montréal, à Saint-Jean, l'assurance que le chèque serait bon, que, bien que limité à deux jours seulement à sa face même, la banque le considérerait comme un chèque accepté pour une période indéfinie. Ayant reçu cette assurance du gérant de la banque, nous crûmes qu'il n'y avait plus aucun doute à avoir quant à la suffisance du dépôt, et c'est à la suite de cela qu'avis fut envoyé à M. Mayes. Il vint nous voir à Ottawa et nous reçûmes de lui la lettre que je viens de lire. M. Mayes fut averti.

M. BERGERON : Quelle a été la réponse du ministère à cette lettre ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La réponse du ministère à la lettre de M. Mayes a été comme suit :

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 novembre 1898.

MONSIEUR.—Relativement à votre lettre du 9 du courant, reçue ce jour là par le ministre, au sujet de votre soumission pour ouvrages se rapportant aux améliorations au Long Quai, Saint-Jean, j'ai reçu instruction de dire que le ministère ne voit pas comment il pourrait se rendre à votre désir d'avoir la permission de retirer votre chèque de dépôt, et d'être relevé de l'obligation de signer le contrat conformément à votre soumission.

Je dois vous dire que vous êtes libre, et vous êtes prié par les présentes, de faire savoir tout de suite si vous avez ou non l'intention, eu égard à la ligne de conduite que le ministère a intention de suivre au sujet de votre chèque de dépôt, de signer un contrat pour l'exécution des ouvrages projetés. Comme on a déjà perdu beaucoup de temps et que la saison est bien avancée, je dois vous prier de nous faire connaître par le retour du courrier votre décision sur cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. K. JONES,
Secrétaire.

M. G. S. Mayes,
Saint-Jean N.-B.

M. BERGERON : Quelle est la date de cette lettre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 23 novembre.

M. BERGERON : Et il avait écrit le 9 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Le 28 novembre M. Mayes m'adressa la lettre qui suit :

St-Jean, N.-B., 28 novembre 1898.

A l'hon. A. G. Blair,
Ministre des chemins de Fer et Canaux,
Ottawa.

Cher Monsieur.—Je vous écris pour vous dire que je m'en tiens aux déclarations contenues dans ma lettre du 9 du courant, et que je refuse de signer un contrat pour les ouvrages se rattachant aux améliorations du Long Quai.

Quant à mon chèque de dépôt, j'espère sincèrement que vous trouverez le moyen de me le renvoyer (comme je le demande dans ma lettre antérieure) ce qui, je crois, n'est que juste et raisonnable dans les circonstances.

Je demeure, monsieur,
bien respectueusement à vous,
G. S. MAYES.

A la suite de ce refus de M. Mayes de signer un contrat, les fonctionnaires du ministère reçurent instructions d'avertir M. Heney qu'il était libre d'accepter le contrat, en considérant sa soumission comme étant de $298,193, et non pas comme une soumission à laquelle on aurait ajouté $33,000. Il existait quelques doutes dans notre esprit quant à savoir si, dans les circonstances, il serait ou non, convenable de permettre à M. Heney de modifier sa soumission. Nous n'avions pas d'idée fixe sur ce sujet, et par conséquent, nous l'avons averti qu'étant le plus bas soumissionnaire suivant, il était libre d'accepter le contrat.

M. BERGERON : Il demandait $70,000 de plus que M. Mayes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il demandait $70,000 de plus que M. Mayes. Le 5 décembre suivant la lettre suivante fut adressée à M. Heney.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa, 5 décembre 1898.

Monsieur,—Relativement à votre lettre du 27 octobre dernier, reçue par le ministre au sujet de votre soumission pour ouvrages se rapportant aux améliorations au Long Quai, Saint-Jean, j'ai reçu instruction de dire que le ministère ne voit pas comment il pourrait se rendre à votre désir d'avoir la permission de retirer votre chèque de dépôt, et d'être relevé de l'obligation de signer le contrat conformément à votre soumission.

Je dois vous dire que vous êtes libre, et vous êtes prié par les présentes, de faire savoir tout de suite si vous avez ou non l'intention, eu égard à la ligne de conduite que le ministère a intention de suivre au sujet de votre chèque de dépôt, de signer un contrat pour l'exécution des ouvrages projetés. Comme on a déjà perdu beaucoup de temps et que la saison est bien avancée, je dois vous prier de nous faire connaître par le retour du courrier votre décision sur cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. K. JONES,
Secrétaire.

M. John Heney, entrepreneur,
Ottawa.

Le 7 décembre, M. Jones reçut de M. Heney, la lettre suivante :

Ottawa, 7 décembre 1898.

M. L. K. Jones, Secrétaire,
Chemins de fer et Canaux.

Cher Monsieur.—Relativement à notre conversation je ne désire envoyer aucune lettre avant d'avoir vu le ministre.

Je suis bien à vous,
JOHN HENEY.

Le 7 décembre, date même de la dernière communication de M. Heney, M. Jones adressa la lettre suivante à M. Heney :

Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa, 7 décembre 1898.

Monsieur.—Votre lettre d'aujourd'hui ne peut être considérée comme une réponse directe à ma lettre du 5 courant. Si vous voulez bien la lire de nouveau, vous remarquerez que la chose vous est cite clairement—que votre demande de remboursement de votre chèque de dépôt ne pouvait pas être accordée—et vous êtes prié de dire si vous êtes prêt à signer un contrat aux conditions de votre soumission.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. K. JONES.
Secrétaire.

M. John Heney, entrepreneur,
Ottawa.

Le même jour, 7 décembre, M. Jones reçut au département la lettre suivante de M. Heney :

Ottawa, 7 décembre 1898.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 5 du courant permettez-moi de dire que ma lettre du 27 octobre, adressée à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, demandait la permission de modifier ma soumission pour les travaux en question, en y ajoutant le montant approximatif des droits à payer sur le matériel de dragage et les accessoires nécessaires pour les travaux de Saint-Jean ; ou bien si cette permission n'était pas conforme aux règles du ministère, de me remettre mon chèque.

Ma soumission a été préparée avec la croyance qu'on m'accorderait le même privilège qu'on avait accordé il y a quelques années, à la cité de Saint-Jean savoir, l'importation du matériel de dragage en entrepôt. Mais immédiatement après que l'honorable ministre eut refusé cette demande, je demandai la permission de modifier ma soumission de la manière mentionnée. Cette demande a été faite immédiatement après que ma soumission eut été envoyée, et longtemps avant que les soumissions eussent été ouvertes et pussent être examinées ; et permettez-moi de vous le dire, le droit de modifier ou de changer une soumission est accordé aux soumissionnaires dans tous les pays jusqu'au moment de l'ouverture de ces soumissions.

Maintenant, étant au cœur de l'hiver, je crois qu'il sera difficile d'amener le matériel de dragage nécessaire des Etats-Unis pour commencer les opérations au printemps ; cependant si l'on accorde pour l'achèvement une extension de temps égale à trois mois, et si ma soumission est modifiée de la manière exposée dans ma lettre du 27 octobre, je suis bien prêt à signer un contrat.

Je suis, monsieur, bien respectueusement à vous,
JOHN HENEY.

M. L. K. Jones, secrétaire,
Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

Cette lettre termina la correspondance entre le ministère et les soumissionnaires.

M. BERGERON : Son dépôt lui a-t-il été remis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas été remis.

M. BERGERON : Et les choses en sont restées là, depuis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le dépôt est resté en la possession du gouvernement. A la suite de cette correspondance, et la question me paraissant d'une importance considérable, je crus convenable d'exposer un état des faits à mes collègues en conseil ; ce que je fis, et il en résulta qu'un arrêté du conseil fut rendu, autorisant la concession du contrat à M. Connolly, pour le montant de sa soumission, $328,173, et pour la portion des travaux en bloc, au prix auquel il avait offert d'exécuter ces travaux, $8 pour le pétardement du roc, et $1 pour le lest de pierres dans les caissons. Le conseil décida, comme je l'ai déjà dit, d'accorder le contrat à M. Connolly. Les circonstances justifiaient le conseil dans son opinion quant à la confiscation de la somme d'argent déposée par M. Mayes, et comme il était évident, sans doute,—je ne dis pas que c'était évident—mais comme il était possible qu'il y ait eu quelque chose qui fusse de nature à porter M. Mayes, après qu'on eût reçu les soumissions et qu'il se fut mis au courant des choses, pour en venir à une entente avec l'un ou l'autre des soumissionnaires, nous avons cru qu'il était de notre devoir de confisquer la somme d'argent qui avait été déposée. Quant à M. Heney, il a paru au gouvernement qu'il pouvait exister une entente aussi, avec M. Heney et le soumissionnaire qui le suivait par le chiffre de la soumission, et dans ce cas, il y aurait eu lieu de confisquer aussi l'argent déposé par M. Heney. Grâce à ces deux dépôts, dont le total est de $34,000, il y aurait diminution dans cette proportion, dans le coût de l'ouvrage, en supposant le cas où l'entreprise étant accordée à M. Connolly, ils consentiraient à la mener à bonne fin. En sus de la réduction du coût des travaux qui serait la conséquence de la confiscation de ces deux sommes déposées, il y avait aussi la différence en faveur desConnolly, en ce qui concerne le remplissage en pierres, soit $1.40 de la verge cube, cette différence étant celle qu'il y a entre leur soumission et celle de M. Mayes, et 30 cents la verge pour le remplissage des caissons. En ajoutant la différence qu'il y a entre cette somme qu'il nous faudrait payer aux Connolly d'après leur soumission pour ces travaux spéciaux au chiffre de la somme de ces dépôts, cela ferait de $45,000 à $50,000. Je ne dirai pas qu'il y ait plus de $45,000, mais environ cette somme, d'épargne, ou plutôt davantage envers le gouvernement, comparativement à la soumission des Connolly.

M. HAGGART : Pourriez-vous obtenir du ministre suppléant un état de la quantité de pierre et du nombre de verges de remplissage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y avait 5,200 verges de roc à miner, le prix des Connolly était de $8 la verge, et celui de Mayes, $9.40. 5,200 verges à $1.40 la verge, de différence, soit $7,280. Il y a d'après les calculs de l'ingénieur, 15,000 verges de remplissage en pierre, qui, avec une différence de 30 cents la verge donnent $4,500, ce qui ferait une différence de $11,780 en faveur des Connolly pour ces item spéciaux de l'entreprise. Si l'on ajoute à ces sommes les dépôts confisqués, soit $34,000, il y aurait $45,780 à déduire de la soumission des Connolly, et ce qui resterait, constituerait le coût payable par le gouvernement.

M. POWELL : Je présume que votre annonce, demandant des soumissions, stipulait que le gouvernement ne serait tenu d'accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. POWELL : Dans ce cas, les honorables ministres croient-ils que la loi les autoriserait à confisquer le chèque de Heney ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue que je ne veux faire aucune déclaration au comité à ce sujet, qui puisse nuire à la Couronne.

M. POWELL : L'expression de votre opinion ne pourrait pas vous nuire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne m'est pas nécessaire de donner mon opinion. On peut juger d'après le fait que cette ligne de conduite a été suivie par le gouvernement, ce qu'il a cru être ses droits légaux en cette affaire, et je ne crois pas qu'au cas où j'aurais des doutes à cet égard, je serais autorisé à les exprimer.

M. BERGERON : Je suppose qu'aucune démarche légale n'a encore été faite par M. Heney ni par M. Mayes pour obtenir le remboursement de leurs dépôts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. M. Mayes a été averti très formellement que son dépôt serait confisqué. M. Heney est entré en correspondance avec nous, et l'affaire en est restée au même point jusqu'à présent.

M. BERGERON : Rien n'a été fait depuis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien n'a été fait depuis.

M. BERGERON : Je suis d'avis que le ministre n'entendra plus parler d'eux ; autrement, il aurait déjà entendu parler d'eux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère qu'il en sera ainsi.

Je désire faire remarquer au comité, à ce sujet, que bien que je ne puisse pas dire que cela ait influencé le jugement du gouvernement, et que cela ne l'ait pas porté à se décider en cette affaire, j'avais moi-même, ainsi que le gérant général du chemin de fer Intercolonial, des doutes sérieux, quant à la possibilité pour M. Mayes, s'il avait accepté l'entreprise, de la mener à bonne fin. Le dragage, du moins, était un genre de travaux dont il n'avait pas l'expérience, et qu'il n'avait pas fait auparavant, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir. A en juger par la lettre que nous avons reçue de M. McKenzie, la somme de la soumission a été de beaucoup moindre que celle qui serait requise pour l'achèvement des travaux. Afin d'en venir à la certitude à cet égard, M. Pottinger a adressé, lorsqu'il était ici, à Ottawa, et je crois, lorsque l'on était à discuter cette affaire, cela avant le 12 novembre, à son ingénieur en chef, M. McKenzie, une lettre confidentielle à l'effet que les soumissions avaient été décachetées, que celle de M. Mayes était la plus basse, à $220,000, et lui demandant s'il croyait que les travaux pourraient être faits à ce prix. M. McKenzie lui a répondu, le 12 novembre, dans les termes suivants :

M. D. POTTINGER,
Gérant général.

CHER MONSIEUR.—En réponse à votre lettre datée du 1er du courant, et que j'ai reçue le 7 du courant——

Ainsi, il faut que M. Pottinger ait écrit de Montréal immédiatement après la lecture des soumissions. Les soumissions ont été décachetées par M. Pottinger et par moi-même à l'hôtel Windsor, à Montréal, le 31 octobre, de sorte que M. Pottinger a dû écrire le jour suivant. J'ai appris que M. Mackenzie était absent quand cette lettre est arrivée à Moncton et voici la lettre qu'il a écrite, en date du 12 novembre :

En réponse à votre lettre datée du 1er du courant et que j'ai reçue le 7 du courant je dois dire que d'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir à présent, il ne me semble pas que la partie de l'entreprise de Saint-Jean ayant trait à la somme brute puisse être faite ou complétée d'une façon satisfaisante, d'après le sens véritable et le but des plans et devis, pour une somme aussi minime que $220,000.

M. BERGERON : Le gouvernement a-t-il fait une estimation ? S'il en est ainsi, quelle était la somme ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme était de $322,050.

M. BERGERON : Par qui les plans et devis ont-ils été préparés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par M. Mackenzie.

M. HAGGART : Quel est le coût du dragage et le coût du bois pour le coffrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le dragage a été évalué à 45 cents la verge cube.

M. HAGGART : C'est là le prix le plus extraordinaire dont j'ai encore entendu parler. Si le ministre prend des renseignements il constatera que le dragage est fait à New-York pour 7 à 8 cents la verge cube et qu'on l'a fait sur le canal de Manchester pour moins de 3 cents la verge cube.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne connaît réellement pas les conditions dans lesquelles on doit faire ce dragage.

M. HAGGART : Il faut qu'elles soient extraordinaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député parle un peu trop vite. On ne peut faire du dragage dans le port de Saint-Jean dans des conditions qui aient des avantages comparables à ceux qu'on obtient dans un endroit favorable comme à New-York. L'ingénieur qui a fourni ces chiffres les a fournis, en ce qui concerne spécialement cet item, comme j'ai l'honneur de le savoir moi-même, de concert avec l'ingénieur de la ville de Saint-Jean, M. Hurd Peters, qui a acquis, dans le cours d'un ou deux ans avant cela, des renseignements concluants par rapport au coût du dragage dans le port. Il est très difficile de faire du dragage dans ce port, non seulement à cause de la force des marées, mais aussi à cause de la profondeur extraordinaire et de la faculté de disposer des matériaux. M. Hurd Peters était du même avis que M. Mackenzie—c'est de lui que M. Mackenzie a obtenu le taux de 45 cents—et M. Peters parlait d'après son expérience personnelle. Il avait la direction des travaux faits par le conseil de la ville de Saint-Jean. Il en avait la surveillance et il en payait les frais. Ainsi mon honorable ami ne devrait pas juger aussi vite, à l'encontre de l'opinion d'hommes qui sont à même d'obtenir tous les renseignements et dont la réputation est en jeu.

M. BERGERON : Je désire rappeler à mon honorable ami que dans la construction du bassin de radoub Princesse Louise, où la marée se fait sentir, le prix payé pour le dragage a été de 39 cents, et cela a eu pour effet d'envoyer l'un des Connolly en prison, et de faire un bruit retentissant par tout le pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personne ne sera envoyé en prison parce que le gouvernement ou le conseil de ville paieront 45 cents la verge pour le dragage dans le port de Saint-Jean. Je sais quelque chose des difficultés du dragage à cet endroit, car j'ai agi comme conseiller dans une poursuite ayant trait à des travaux de ce genre. Il est très difficile de disposer des déblais. Il faut les jeter en dehors du port, et l'on ne peut y traîner les chalands qu'à certaines heures ; et tandis que l'on attend avec ces chalands contenant les déblais, les dragueurs eux-mêmes restent inactifs.

M. BERGERON : Quand je suis allé là il y a quelque temps, j'ai vu jeter des déblais sur le côté ouest du port, près de l'élévateur du chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'on m'a dit que ces déblais venaient du port.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut traîner les barges de un mille et demi à deux milles en dehors du port pour y jeter les déblais. Nous étions portés à croire, d'après l'opinion de M. Mackenzie—opinion très bien motivée—qu'il serait très difficile de dire si l'on pourrait compléter les travaux à ce prix, c'est-à-dire le prix proposé par M. Mayes ; mais ce n'était pas là la raison principale. Nous en sommes venus à une décision pour d'autres raisons, et après que la question eût été soumise au conseil dans tous ses détails.

M. HAGGART : Ce que je comprends c'est qu'on est à construire un quai avec caissons, et je désirerais connaître la quantité du bois, les dimensions et tous les détails qui s'y rattachent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur a évalué les caissons et la pierre à 138,950 verges cubes, à $1.50, soit $208,425.

M. HAGGART : Nous savons déjà cela. Ce que nous voulons connaître, c'est le prix payé aux soumissionnaires heureux pour les travaux en bois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En ce qui concerne le bois utilisé pour la jetée, tout cela est inclus dans la somme totale de $328,000.

M. HAGGART : L'honorable ministre ne doit pas dire cela. Il y a un état des prix de chaque article séparé pour lequel vous payez chaque mois. Quelles sont les quantités dont on a donné la valeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous fais part des item tels que je les ai alors reçus de l'ingénieur. Le caisson est inclus dans les $208,425. J'en ai reçu une estimation générale. L'ingénieur ne m'envoie pas lorsque je lui demande quel sera le coût probable d'une entreprise, un état contenant les détails élaborés. Il me dit d'une façon générale ce que coûtera le travail et prenant ensemble tous les item, la construction et le coût du terrain, il a estimé le coût du tout à $559,769.

M. HAGGART : L'honorable ministre a en main une estimation détaillée ou des soumissions de la part de chacune des compagnies qui ont demandé d'entreprendre ces travaux. Tout est donné en détail, et chaque détail est estimé. Chaque soumission alloue une somme spéciale pour les travaux en bois, pour le dragage, pour les poutres, pour l'excavation dans le roc, pour le remplissage avec des pierres. Je veux connaître le prix par pied de longueur, et la quantité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a en vue la construction des canaux. Sans doute, lorsqu'on demande des soumissions pour la construction de canaux, on prépare un état détaillé, et l'on calcule les quantités qu'on fournit aux soumissionnaires, qui inscrivent vis-à-vis chaque article spécial le prix qu'ils en demanderont—tant pour le terrassement, tant pour les travaux dans le roc, tant pour la maçonnerie, etc., et alors la seule manière de s'assurer du prix demandé par chacun des soumissionnaires pour le travail complet, c'est d'additionner toutes les quantités.

Mais, ici, ce n'est pas du tout la même chose. Nous avons demandé à chaque soumissionnaire de répondre à ceci : A quel prix construirez-vous cette jetée spéciale ? A quel prix entreprendrez-vous ce dragage ? Nous disions dans les devis à quelle profondeur nous voulions faire le dragage, et sur quelle étendue cette profondeur devait être atteinte. Les soumissionnaires n'ont pas fourni de liste de prix, excepté pour miner le roc et pour le remplissage avec de la pierre. Ils ont donné une somme totale pour tout le reste des travaux, qui en constituait la majeure partie. Est-il nécessaire que je répète encore cela ? Voilà la nature de l'entreprise—ce n'est pas une construction ordinaire d'un canal. Il n'était pas nécessaire de faire une liste de prix, excepté en ce qui concerne les item minimes : miner le roc et faire le remplissage avec de la pierre.

M. WILSON : Avez-vous une copie de la soumission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. WILSON : L'ingénieur n'a-t-il pas fourni un état détaillé de la quantité du bois et du dragage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a sans doute préparé un état détaillé des articles pour en venir à une conclusion, mais je ne l'ai pas ici.

M. WILSON : Vous pourriez l'y faire parvenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis l'avoir, mais je ne l'ai pas maintenant.

M. BERGERON : L'honorable ministre l'a-t-il jamais vu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

M. BERGERON : Avant de faire une dépense d'environ $500,000, n'était-il pas du devoir de l'honorable ministre de voir à ce que tout ce qui avait été préparé par l'ingénieur lui fût soumis afin qu'il l'examinât en personne ? L'honorable ministre dit maintenant qu'il ne l'a jamais vu. Comment peut-il savoir, alors, si la soumission des Connolly était raisonnable ou non ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon ingénieur m'a fourni les chiffres qui démontraient que l'évaluation était de $322,000.

M. BERGERON : Comment l'honorable ministre aurait-il pu s'assurer si cela était juste ou non ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'attend-il à me voir agir en qualité de juge à propos de la déclaration de mon ingénieur quant à la qualité du bois ou de la pierre ou quant au dragage ou au remplissage en pierre qui seraient requis pour l'achèvement de quelques travaux ?

M. BERGERON : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député parle de quelque chose qu'il ne comprend pas.

M. BERGERON : M. Mackenzie peut être très habile à relever des dimensions dans le port de Saint-Jean et M. Peters est sans doute le meilleur ingénieur que la ville de Saint-Jean puisse produire, mais lorsque leurs chiffres arrivent au département, l'honorable ministre ne devrait-il pas les soumettre à son ingénieur en chef et obtenir son opinion ? N'aurait-il pas dû dire à son ingénieur en chef : D'après votre estimation des travaux quand on dit que la pierre, etc., coûterait tant, cette somme est-elle exacte ? Mais l'honorable ministre prétend qu'il n'est pas de son devoir de s'occuper de tout cela, et que lorsque M. Mackenzie dit que le coût sera de $322,000, il doit accepter cela comme parfaitement satisfaisant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je n'avais pas sous mes ordres des hommes en qui je puis avoir confiance, il serait de mon devoir de les renvoyer et d'en avoir d'autres en qui je pourrais avoir confiance, et mon devoir ne va pas au delà. Je me rendrais ridicule si j'entreprenais de juger de l'exactitude des calculs de M. Mackenzie quant au nombre de verges cubes de bois requis pour cette jetée, ou quant au nombre de verges cubes de roc à miner. C'est l'affaire de l'ingénieur en chef que d'aller à Saint-Jean lui-même pour mesurer la quantité de roc à miner, ou bien aller avec une chaîne mesurer la jetée pour voir quelle quantité de caissons serait nécessaire.

M. COCHRANE : S'il avait de la raison il saurait cela sans y aller. Il me semble que le ministre plaisante le comité lorsqu'il nous dit—lui, le ministre qui est responsable de la dépense de cette somme énorme—qu'il ne savait pas ce qu'il allait faire avant d'avoir entrepris le travail, et qu'il n'a rien eu à faire avec cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui a dit à l'honorable député—

M. COCHRANE : Je vous ai écouté—

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député (M. Cochrane) aura la bonté de s'adresser au président.

M. COCHRANE : Je désire être courtois envers le président, et je vous demande pardon. Mais le peuple sait à qui je m'adresse. Nous voulons savoir, avant que de permettre cette dépense, si le ministre savait ou non de la part de son ingénieur, quelle serait la somme requise pour ces travaux, et s'il a obtenu un état détaillé à sa disposition avant d'accorder l'entreprise. Le ministre nous a dit qu'il croyait qu'il en avait un, mais il n'a pas cru nécessaire de l'apporter ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit de semblable.

M. COCHRANE : Alors, j'ai dû rêver. Mais je crois que le comité a compris la même chose que moi — c'est-à-dire que le ministre croyait qu'il avait cet état de compte dans son bureau, mais qu'il n'a pas pensé à l'apporter ici.

M. HAGGART : Peut-être le ministre nous dira-t-il si les plans et devis ont été montrés aux divers soumissionnaires, au bureau, ici ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ils les ont vus à Moncton.

M. BERGERON : L'honorable ministre a dit, il y a quelques instants, que s'il avait pris la précaution de se faire fournir les chiffres de l'ingénieur, M. Mackenzie, pour les faire examiner par l'ingénieur en chef, il se serait donné en spectacle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BERGERON : Il se serait singularisé, alors. L'honorable ministre s'est servi de l'un des deux mots.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me suis servi du dernier mot, mais non de ceux qui le précèdent.

M. BERGERON : D'après ma manière d'interpréter l'anglais lorsque je vois un "spectacle" c'est généralement une exposition.

L'honorable ministre s'est servi du mot "singularisé" alors, si cela peut lui faire plaisir. De ce que nous avons entendu et de ce que nous avons appris des entreprises précédentes de cette sorte, cela me semble avoir été une combinaison, et la meilleure combinaison dont j'ai encore entendu parler. Nous avons les chiffres ici, en partie, et nous n'avons pas ce qu'on nous avait promis—les chiffres de l'ingénieur, et des différents soumissionnaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pardon, j'ai dit que j'apporterais un résumé des soumissions, et je l'ai apporté.

M. BERGERON : L'honorable ministre n'a pas apporté ce que j'ai compris qu'il avait promis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que l'honorable député a compris que je promettais est différent.

M. BERGERON : Nous avons ici les " Débats " et nous pouvons y voir ce que l'honorable ministre a promis. J'ai certanement demandé, l'autre jour, à l'honorable ministre les chiffres de son ingénieur et ceux des divers soumissionnaires afin que nous puissions les comparer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député peut comparer les chiffres.

M. BERGERON : Oui. Je puis comparer les totaux. Je sais que M. McKenzie a dit que les travaux coûteraient $320,000 et que les Connolly ont obtenu l'entreprise pour $328,000. Mais comment peut-on comprendre la chose, si nous n'avons pas les calculs détaillés de l'ingénieur, et ceux du soumissionnaire heureux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposons que l'honorable député (M. Bergeron) ait les plans pour la construction d'une maison, et qu'il demande à quelqu'un de faire des soumissions pour la construction de cette maison. Supposons aussi que quelqu'un offre de la construire pour $10,000. L'honorable député croit-il qu'il aurait dû soumettre un état détaillé montrant les calculs qu'il aurait faits pour les fondations, les murs, le toit, le plâtrage, les fenêtres et ainsi de suite ?

M. WILSON : Cela dépendrait de la manière dont les soumissions auraient été demandées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que la soumission demandée était pour construire une jetée d'une certaine longueur à un certain endroit, sur pilotis, et de draguer autour de cette jetée, sur une certaine distance et à certaine profondeur. On a demandé au soumissionnaire pour quel prix, en chiffres ronds, il ferait ce travail. Il a fixé une somme ronde, et j'ai donné l'entreprise à ce chiffre.

M. BERGERON : Je suis plus que jamais convaincu que c'est un coup monté.

M. DOMVILLE : Qu'est-ce que l'honorable député entend par un coup monté ?

M. BERGERON : Je suis certain que mon honorable ami (M. Domville) comprend cela.

M. DOMVILLE : Non.

M. BERGERON : Voici trois hommes qui soumissionnent une entreprise——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quatre.

M. BLAIR.

M. BERGERON : Il n'y en a que trois dont on a tenu compte ; inutile de parler de celui dont la soumission était tellement élevée, qu'on ne s'est pas occupé de lui. L'un d'eux est M. Mayes. Il envoie une soumission pour $220,000. Je n'ai pas besoin de le dire, je suppose que mon honorable ami a déjà entendu parler des chiffres de l'ingénieur du ministère, mais ceci est de $100,000 moins élevé que les chiffres de l'ingénieur. J'ai demandé si M. Hayes est un entrepreneur ; mon honorable ami a dit, il y a quelques instants, qu'il n'avait aucune expérience. Ceci a toute l'apparence d'un coup monté. Il y a eu une soumission de la part d'un entrepreneur d'Ottawa, qui est un bon entrepreneur, et qui a les fonds pour parachever les travaux. Il a soumissionné pour $298,000, mais il a découvert après coup, qu'il n'avait pas de dragueur.

Cette question du dragueur joue un grand rôle dans l'opération. M. Mayes dit : Je ne puis faire les travaux à moins qu'on ne me permette de faire venir un dragueur des Etats-Unis. Ainsi, il considère comme admis qu'il n'y a pas de dragueurs en Canada pour faire ce travail. Il dit que si on lui permet de faire venir un dragueur des Etats-Unis, il acceptera l'entreprise. Naturellement, on lui dit que cela ne peut être fait. De sorte que, voici un homme mis de côté, et son dépôt de $18,000 est retenu. Il ne s'efforce pas beaucoup de le ravoir. Il dit que si le ministre veut être assez bon pour le lui donner, il sera très heureux de le prendre, mais il ne fait aucun effort sérieux pour ravoir ces $18,000.

Puis, le deuxième soumissionnaire, M. Heney, découvre qu'il n'a pas de dragueur, et qu'à moins qu'il ne puisse acheter un dragueur aux Etats-Unis, et avoir trois mois de délai, et amener un dragueur au Canada sans payer de droits, il ne peut, lui non plus, se charger de l'entreprise. Il offre de faire le travail pour $298,000 plus $30,000 pour un dragueur. Le ministre refuse également d'accepter cette offre, et alors Heney demande à être relevé de son entreprise. Le gouvernement dit : " C'est très bien," mais il garde son dépôt de $16,000. Il a alors deux dépôts s'élevant à $34,000. M. Heney ne s'efforce pas beaucoup de ravoir son dépôt.

Puis, nous arrivons aux troisièmes soumissionnaires, les frères Connolly, dont la soumission est de $328,000. Or, M. McKenzie est un bon ingénieur, à ce qu'on me dit, mais nous avons eu dans le passé de bons ingénieurs qui étaient en société avec des entrepreneurs, et ce qui est arrivé il y a cinq ou six ans peut encore arriver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai à l'honorable député d'avoir quelques égards envers nos fonctionnaires. Ces messieurs sont dans le service public, et ils ont le droit d'être traités en gentlemen.

M. BERGERON : L'honorable ministre ne m'empêchera pas de dire ce que je veux

dire. Je suis ici pour remplir un devoir public, et je vais le remplir. Peu m'importe si j'offense ou non les mignons du gouvernement. Ils sont entre les mains du ministre qui peut leur faire faire ce qu'il veut. Leurs appointements peuvent être augmentés s'ils sont libéraux, mais s'ils sont conservateurs, ils sont pourchassés comme des esclaves. Je demande seulement pourquoi ces choses-là se font. Je ne dis pas que M. McKenzie a fait quelque chose d'inconvenant. C'est un fait que nous ne pouvons avoir ses chiffres. L'ingénieur dit que cela coûtera $322,000, en chiffres ronds. Connolly sans donner ses chiffres en détail, fait une soumission pour $328,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne les lui a pas demandés.

M. BERGERON : On aurait dû les lui demander. L'honorable ministre ne gaspillera pas comme cela l'argent du peuple sans demander à un entrepreneur de donner des détails. M. Connolly est un homme intelligent, un bon entrepreneur, qui sait ce qu'il fait. Mon honorable ami n'a-t-il jamais entendu parler du bassin de radoub de Kingston ? Pourquoi la chose ne se répéterait-elle pas ? Nous ne pourchasserons pas les Connolly, comme mes honorables amis de la droite l'ont fait, nous ne les traiterons pas comme des voleurs, comme le parti ministériel les a traités lorsqu'il était dans l'opposition. Les Connolly ont monté un coup avec Bancroft, et pourquoi la même chose ne pourrait-elle pas être faite ?

M. Heney se retire et Mayes se retire et cela laisse Connolly avec une entreprise à $328,000. M. Mayes ne crie pas après son argent, et je ne crois pas que M. Heney redemande son argent. Je suis sous l'impression que ces messieurs ont été remboursés par Connolly. Et pourquoi ne l'auraient-il pas été ? Dans quelle position se trouverait Connolly en donnant $34,000 pour avoir une entreprise de $328,000 ? Retranchez $34.000 de $328,000 et vous avez encore $294.000 pour un travail que Heney était prêt à faire pour $298,000, en laissant les dragueurs hors de question

N'avons-nous pas ici la preuve évidente d'un coup monté ? Mon honorable ami peut rire mais le peuple qui apprendra cela ne rira pas. Quels dragueurs Connolly possède-t-il ? Comment Connolly peut-il avoir des dragueurs ici, au Canada, lorsque Mayes et Heney ne pouvaient en avoir ? M. Connolly a pris ses propres dragueurs aux Etats-Unis; il avait des travaux à faire à Philadelphie ; il a été plus adroit que les autres. Le coup monté est aussi clair que le jour. Il dit aux autres : Vous prétendez que vous ne pouvez amener ici des dragueurs sans payer la douane. Il avait ses propres dragueurs qu'il avait envoyés aux Etats-Unis, en donnant au gouvernement américain de l'argent comme garantie, et cet argent devait lui être remboursé lorsque ces dragueurs reviendraient.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, c'étaient des dragueurs canadiens ?

M. BERGERON : Je n'en suis pas certain, je crois que c'en étaient.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, vous croyez que nous aurions dû exiger des droits sur ces dragueurs ?

M. BERGERON : Je ne parle pas du tout des droits. Je dis que Connolly était plus intelligent que les autres ou qu'ils s'entendaient tous ensemble. Il y a plus : Je crois que l'honorable ministre nous a dit hier soir que M. Mayes était un tâcheron travaillant pour Connolly. N'est-ce pas le cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sache pas qu'il le soit. Je crois qu'il l'est.

M. BERGERON : Voilà le coup monté. M. Mayes laisse là ses $16,000. Il est remboursé par Connolly. Heney laisse là ses $18,000, et il est remboursé par Connolly.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là une bonne raison pour que nous gardions les dépôts.

M. BERGERON : Vous pouvez les garder, mais cela ressemble à l'histoire du cheval blanc que je n'ai pas le temps de raconter. L'honorable ministre a les $34,000, mais les Connolly vont les lui ôter sans qu'il s'en aperçoive. Or, M. le Président, en ce qui me concerne le coup monté me paraît aussi clair que possible. Mon honorable ami peut n'en rien savoir, et s'il n'en sait rien, il n'a pris aucun moyen de l'éviter. Il n'a pas fait preuve de tout le zèle qu'il aurait dû montrer en ce qui concerne l'emploi de l'argent du peuple. S'il eût dépensé son propre argent pour ces travaux, il aurait surveillé cela de beaucoup plus près. Lorsque son propre ingénieur estimait cela à 45 cents par verge cube, il serait allé voir combien les Connolly recevaient, si c'était pour 35 cents ou pour 40 cents——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment pouvais-je le savoir ?

M. BERGERON : En demandant à son propre ingénieur de faire sa propre liste et en demandant à Connolly de faire sa propre liste, et en les comparant.

M. HAGGART : Nous devrions avoir devant le comité le mémoire du ministre des Chemins de fer et Canaux au conseil, dans lequel il expose les faits et les raisons pour avoir lâché ce plus bas soumissionnaire, afin de voir s'il recommande que la somme de $20,000 versée par Heney soit confisquée, et la même chose en ce qui concerne les $14,000 versés par M. Mayes. La minute

du conseil a été approuvée ou elle ne l'a pas été ; elle a été modifiée ou amendée dans le conseil et le ministre devrait être en mesure de parler d'une façon positive de ce qui a été fait dans le conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis que le conseil a adopté un arrêté approuvant l'adjudication de l'entreprise aux Connolly sur l'exposé des faits que je lui ai présenté.

M. HAGGART : Je suppose que, dans son mémoire au conseil, le ministre a en outre recommandé quelque acte au sujet des dépôts des deux autres plus bas soumissionnaires. Dans ses calculs, l'honorable minitre parle comme si ces $34,000, confisqués en effet, diminuent la différence entre l'entreprise Connolly et l'entreprise Mayes, laquelle différence est d'environ $94,000. Il dit que cette différence est diminuée encore davantage par le fait que le prix donné à Connolly pour le déblai de roche est plus bas que celui qui aurait été donné à Mayes, et par cet autre fait qu'il en coûtera moins d'argent pour remplir le caisson. Ceci, prétend-il, fait une différence de $11,000, et il donne à entendre au comité qu'il a l'intention de confisquer les $34,000 ; et cela fait $45,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Combien ?

M. HAGGART : Trente-quatre mille dollars et $11,000 font $45,000. Puis, à en juger par les remarques de l'honorable ministre, je présume qu'il compte sur la confiscation de ces $20,000. Ce que nous voulons savoir, c'est précisément ce qu'il a recommandé au conseil dans son mémoire, si le conseil l'a approuvé ou non, et s'il a recommandé quelque chose au suejt de la confiscation des $20,000 et des $14,000. On devrait exiger que l'honorable ministre s'exprime clairement sur ce point. En prenant ces deux montants, qui s'élèvent à $45,000, on verra que l'entreprise Connolly est d'environ $50,000 plus élevée que celle de Mayes, en déduisant $16,000 des montants confisqués par le gouvernement et les $11,000 de différence.

L'honorable ministre dit qu'il n'a ni dans son ministère, ni à Moncton, aucun détail relatif à ces travaux. C'est la déclaration la plus extraordinaire que j'aie jamais entendu faire à un ministre. J'oserai affirmer que l'ingénieur dirigeant du ministère a un état détaillé de chaque pièce de bois qui entre dans ces travaux. J'oserai affirmer de plus —et ce n'est pas seulement ma croyance mais c'est un fait positif—qu'il y a une liste de prix annexée à chaque item dans la soumission de Connolly pour cette entreprise, et son sous-ministre ne lui dira pas qu'il en est autrement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais qu'il n'en est pas ainsi. Je n'ai pas besoin de demander cela à mon sous-ministre. Il est absurde d'émettre une pareille idée.

M. HAGGART : Comment sera-t-il payé pour le bois sur le terrain ; comment sera-t-il payé pour la quantité de déblai qu'il fera ? Ceci est la première entreprise pour une somme ronde dont j'ai entendu parler. L'honorable ministre dit : Comment allez-vous demander des détails pour tout ce qui entre dans la construction d'une maison ? Comment allez-vous demander combien il y a de peinture, combien il y a de verges de mortier, combien de boisseaux de chaux, combien de pieds de bois ? Chaque entreprise adjugée par le parlement britannique comporte le détail de chaque article jusqu'au moindre pinceau employé. Il y a une soumission distincte pour chaque livre de clous, pour le mortier, la chaux, le sable, le bois et tout ce qui entre dans la construction. L'honorable ministre a reçu des soumissions pour une somme ronde, mais il y a une liste de prix annexée à chaque article.

Comment le gouvernement pourra-t-il payer sur les estimations mensuelles, à moins qu'il n'y ait un cahier des charges préparé avec soin ? Si c'est tel que le dit l'honorable ministre, c'est la première fois que j'entends parler d'une entreprise adjugée de cette manière. L'honorable ministre dit qu'il a un exposé qui démontre que le coût du déblai de terre dans le havre de Saint-Jean s'élèvera à 45 cents la verge, et il me parle comme si je l'interrompais par quelque remarque dénuée de sens commun. Je dirai à l'honorable ministre que depuis deux ou trois mois, on a adjugé dans le port de New-York 8,000,000 de verges de déblai de terre, et il faut que les entrepreneurs transportent la tere à 6 milles, et le plus haut prix payé en vertu du contrat est de 8 cents par verge cube. Je lui démontrerai de plus que la commission du havre de Liverpool a payé pour le déblai, lorsque les entrepreneurs étaient obligés de transporer la terre à 3 ou 4 milles, moins de trois cents la verge.

Il peut y avoir des circonstances extraordinaires que j'ignore au sujet du port de Saint-Jean. Il peut y avoir dans l'entreprise des particularités pouvant justifier de la part du gouvernement le paiement à 45 cents la verge, mais ce que le comité devrait avoir en sa possession, lorsqu'une dépense de cette nature est proposée, c'est une liste des montants. Il n'est peut-être pas nécessaire que l'honorable ministre ait une connaissance personnelle de tous les détails, mais le sous-chef de son ministère devrait avoir entre ses mains tous les renseignements, lorsqu'une dépense extraordinaire, comme celle que l'on se propose de faire dans le port de Saint-Jean, est à l'étude. J'ai été à la tête du ministère et j'ai, à maintes reprises, vu des détails de chaque pièce d'ouvrage publiés dans les rapports au sujet de chaque entreprise, pour tous les tra-

vaux de canaux et de chemins de fer faits par le gouvernement d'un bout à l'autre du pays. Il y a une liste de chaque item. Il est absolument nécessaire qu'il y ait un cahier des charges, afin que les paiements mensuels puisent être faits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment paieriez-vous un homme, à mesure que les travaux avanceraient pour la construction d'une maison dont l'entreprise n'aurait pas été donnée en vertu d'un contrat exigeant la production d'un cahier des charges ?

M. HAGGART : Je me suis efforcé d'expliquer cela à l'honorable ministre. Il y a une liste de chaque item des matériaux qui entrent dans la construction. Si vous vous procurez l'une des soumissions du gouvernement impérial, vous verrez qu'il y a une liste de chaque item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans le cas d'une entreprise donnée pour une somme ronde pour la construction d'une maison, il n'y aurait pas de cahier des charges.

M. HAGGART : Pas du tout, tel que les entreprises ordinaires sont adjugées pour la construction d'une maison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'il me soit permis de poser encore une question à l'honorable député. L'honorable député a demandé : Comment est-il possible de payer un homme à mesure que les travaux avancent, à moins que le contrat ne contienne un cahier des charges ? Comment paieriez-vous un homme qui construirait une maison en vertu d'un contrat pour une somme ronde, ce qui n'est pas, ainsi que l'honorable député l'admet, un contrat comportant un cahier des charges ?

M. HAGGART : L'architecte chargé de la maison le paye selon son estimation de ce qui devrait être un montant raisonnable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Exactement.

M. HAGGART : Mais ce n'est pas là la manière dont les entreprises du gouvernement sont adjugées, et c'est ce que je m'efforce de faire comprendre à l'honorable ministre. Dans tout l'empire, il n'y a pas une seule dépense de $5,000 faite par les autorités impériales pour laquelle il n'y a pas un cahier des charges indiquant chaque livre de peinture, chaque morceau de verre, de mastic et tout ce qui entre dans les détails de l'entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a-t-il jamais entendu parler d'un quai adjugé au moyen de soumission, en demandant au soumissionnaire d'offrir de le construire moyennant une somme ronde, conformément aux devis ?

M. HAGGART : Pas conformément aux devis. Les devis donnent la profondeur d'eau dans laquelle le bois doit être placé, la quantité de bois que contiendra le quai, la quantité de dragage et de remplage en pierre, mais ne donnent pas autre chose.

M. McGREGOR : L'avez-vous fait lorsque vous étiez ministre des Chemins de fer et Canaux ?

M. BERGERON : Adressez-vous au président.

M. McGREGOR : Je demande à l'honorable député (M. Haggart) s'il l'a fait lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. HAGGART : Oui.

M. McGREGOR : Alors, pourquoi y a-t-il eu $300,000 sur le pont Curran et $300,000 sur le canal Tay, entre les estimations et le coût réel ?

M. HAGGART : L'honorable député (M. McGregor) parle de choses entièrement étrangères à la question. Sur le canal Tay il y avait un cahier des charges. Les quantités peuvent excéder de beaucoup l'estimation de l'ingénieur. Cette entreprise à une somme ronde est sur les quantités qui sont fournies par l'ingénieur du gouvernement, et les divers matériaux qui entrent dans la construction du quai, tant par pied linéaire de bois, tant pour déblai, tant pour le dragage, tant par verge pour déblai de roche, doivent être calculés. Il doit y avoir des détails de cela, et le ministre dit qu'il n'y a pas de détails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit de tel. J'ai dit que le contrat ne contient aucun détail de ce genre.

M. HUGHES : C'est précisément ce qu'il a dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, l'honorable député a dit que j'avais dit qu'il n'y avait aucun détail de ce genre. Cela n'est pas la même chose que de dire que le contrat ne contient aucun détail de ce genre. Si l'honorable député (M. Hughes) ne peut voir la différence, son esprit n'est pas en éveu.

M. HAGGART : Alors, s'il y a des détails de cette entreprise nous les voulons. Le ministre dit qu'il faut une somme ronde pour mettre le quai dans un endroit particulier. C'est là une singulière déclaration de sa part. L'ingénieur doit avoir mesuré avec soin la profondeur de l'eau dans laquelle cette jetée doit être construite, il doit savoir exactement la quantité de bois et tous les détails sur lesquels il a estimé le coût des travaux. Il ne pouvait deviner le coût. Or, nous savons ce que le ministre paye par verge pour le dragage, nous savons ce qu'il paye pour le déblai de roche, nous savons ce qu'il paye pour le remplage des jetées, et

nous voulons savoir ce qu'il paye pour construire le coffrage placé sur pilotis dans ce havre. Lorsque nous saurons cela, nous saurons approximativement si cette entreprise a été adjugée d'une façon économique ou non. Qu'il me soit permis de demander au ministre, lorsqu'il a vu que M. Heney avait abandonné sa soumission et que M. Mayes se retirait, pourquoi il a donné l'entreprise à M. Connolly. Pourquoi n'a-t-il pas confisqué les dépôts de ces deux messieurs, puis, demandé d'autres soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pouvais pas faire cela.

M. HAGGART : Oui. Cela a été fait des milliers de fois dans le ministère, et du moment qu'il y avait un soupçon de collusion entre les soumissionnaires, il aurait dû annoncer de nouveau. Le temps alloué pour soumissionner n'était pas suffisant pour permettre aux entrepreneurs de se renseigner à ce sujet. Ces travaux n'étaient pas d'une nécessité urgente, le fait est que je ne crois pas qu'ils soient du tout nécessaire.

Le ministre les fait dans le but de construire un élévateur pour faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, qui peut suffire amplement aux besoins du commerce, et qui a un élévateur de l'autre côté de la baie. Je voudrais bien savoir où il compte prendre son grain. Il a l'intention de transporter le grain sur une distance d'environ deux cents milles de plus que le parcours du chemin de fer Canadien du Pacifique, et d'entrer en concurrence avec un chemin de fer dont nous avons encouragé la construction jusqu'à Saint-Jean.

M. BERGERON : Et le grain peut aussi aller à Portland.

M. HAGGART : Oui. Le grain peut aller à Portland par le chemin de fer du Grand Tronc, et il peut aller à Saint-Jean par le chemin de fer Canadien du Pacifique, avec environ deux cents milles de traction de moins que par le chemin de fer Intercolonial. Ce sera comme l'élévateur de Halifax. En transportant le grain pour rien jusqu'à cet endroit, il pourra en avoir une partie, mais quant à entrer en concurrence avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc, qui le transporteront à Saint-Jean et à Halifax par une route plus courte, cela est parfaitement absurde et ridicule.

M. POWELL : Il y a une chose que je voudrais entendre expliquer clairement par le ministre. Je n'ai aucun doute qu'il peut l'expliquer, mais bien que je l'aie écouté attentivement, je ne crois pas qu'il l'ait expliquée jusqu'à présent. Si je le comprends bien, tout le ballast de pierre doit être mis dans le coffrage, et le coffrage du quai constitue l'entreprise adjugée à Connolly pour une somme ronde.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le contrat pourvoit à une somme additionnelle pour le pétardement de la pierre sous l'eau et l'enlèvement par verge cube, et pour le ballast de roche selon l'endroit d'où il aura été tiré.

M. POWELL : Mais cela est compris dans l'entreprise pour une somme ronde.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, le ballast de pierre devant être mis dans les caissons n'est pas compris dans l'entreprise. Cela ne fait pas partie du contrat lui-même.

M. POWELL : Certainement que non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Chaque fois que l'on s'est servi de ballast composé de pierre, on a dû créditer un certain montant. Il n'y avait que deux soumissions. L'une d'elles était faite par M. Mayes qui offrait 60 cents pour le ballast du vieux quai—cette partie n'a pas rapporté grand profit, $1.30 pour la propriété Harris—cette dernière a rapporté un certain montant—et 80 cents d'autres sources de revenu. Il ne paraît pas en avoir été pris à d'autres endroits. La soumission Connolly était de 75 cents pour l'ancien quai, $1.00 pour la propriété Harris, et 86 cents d'autres sources de revenu.

M. POWELL : Ce que je ne comprends pas, c'est la question de savoir comment on va réussir à construire le quai en tout cela. Si le dragage est payé à la verge cube et que rien de tout cela ne soit compris dans le contrat principal, je me demande à quoi peut servir ce dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le dragage se trouve compris dans le contrat.

M. POWELL : Vous nous avez dit que cela coûtait tant par verge cube.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit à l'honorable député que d'après l'estimation de l'ingénieur, le dragage coûterait 45 cents la verge, mais cela se trouve compris dans le contrat. M. Connolly a déclaré qu'il prenait sur lui de construire ce quai.

M. POWELL : Du moment que l'honorable ministre déclare que la chose est mentionnée dans le contrat, nous devons accepter sa déclaration. Ainsi il est donc vrai de dire que tout le dragage se trouve compris dans le contrat, et qu'il en est de même pour le ballast ?

M. McGREGOR : Oui.

M. POWELL : Je crois que mon honorable ami a raison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. POWELL : Il doit en être ainsi parce que j'ai compris que le contrat principal était pour la construction du quai et le dragage à faire aux alentours de ce quai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu une soumission spéciale accordée pour le remplissage du quai. Chaque entrepreneur a été invité à déclarer dans les soumissions combien ils demanderaient pour placer le ballast qu'il prendrait à ses différents endroits dans le coffrage du quai.

M. POWELL : Que comprenait le contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il comprenait tous les travaux à faire pour la construction de cette jetée, ainsi que le dragage à faire, à l'exception du remplissage de pierres, s'il en existait, et l'enlèvement des pierres là où il s'en trouvait.

M. POWELL : Nous savons cela. Il y a une autre question que je voudrais élucider : l'honorable ministre a déclaré à la Chambre qu'il n'avait en sa posession aucun détail de l'ouvrage à faire en vertu de ce contrat. Est-ce bien là ce qu'a dit l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais dire à l'honorable député ce que j'ai en ma possession. J'ai l'estimation de l'ingénieur de ce qu'il en coûtera d'après lui pour construire le nouveau quai et les docks, de faire une partie de l'ancien quai, et draguer à une profondeur de trente pieds à basse marée, ce qui donne, d'après lui, environ 250,000 verges cubes. Il croit que cet ouvrage coûtera $113,625.

M. POWELL : Cela ne se trouve pas compris dans le contrat principal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela fait partie du contrat principal. A part cela, il estime que la construction du coffrage et le fait de le remplir de pierres coûteront $208,425. Voilà tous les renseignements que je possède. L'honorable député a dit et répété une douzaine de fois que je ne possédais pas d'autres détails, qu'il n'existait ni chiffres, ni calcul indiquant sur quoi l'ingénieur s'était basé pour trouver le coût total de cette entreprise. Je n'ai rien dit de tel. J'ai dit tout le contraire. J'ai dit que l'ingénieur devait avoir calculé avec soin combien il entrerait de pieds carrés de bois dans cette construction, combien il faudrait faire de verges cubes de dragage, et enfin tout ce qu'il serait nécessaire de faire pour mener cette entreprise à bonne fin ; et je puis ajouter que lorsque les soumissionnaires se rendront à Moncton, l'ingénieur leur fera connaître, non pas ses prix, mais bien les quantités requises ainsi que des plans et devis complets des travaux à faire et de l'endroit où ce quai doit être construit. Mais je n'ai pas ces chiffres ici ; ils sont à Moncton.

M. POWELL : J'ai été particulièrement surpris d'entendre l'honorable ministre déclarer à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'il était ridicule de sa part de vouloir essayer d'obtenir des détails sur ce contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-il possible qu'un honorable député siégeant à portée de ma voix, puisse donner une aussi fausse interprétation à mes paroles que vient de le faire l'honorable député ? J'ai dit et répété à l'honorable député que ces détails n'étaient pas mentionnés dans le contrat. Il n'y a pas de raison pour exiger qu'ils y soient, et il serait même ridicule de vouloir les y placer.

M. POWELL : L'honorable ministre est allé au delà du contrat, et il a dit qu'il serait ridicule de vouloir prétendre que ces détails devraient se trouver ici, que tous les renseignements étaient à Moncton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela. J'ai employé le mot absurde pour expliquer qu'il était contraire au bon sens de vouloir prétendre que tous les détails des prix et quantités devaient être contenus dans le contrat.

M. BERGERON : Je voudrais savoir de l'honorable ministre ce qu'il va en coûter à part ces $328,000 pour terminer cet ouvrage. Combien va-t-il y avoir de roc à miner et combien cela va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La quantité de roc à miner est de 5,200 verges, ce qui, à $8 la verge, qui est le prix du contrat, va coûter $41,600.

M. BERGERON : L'estimation préparée par l'ingénieur du coût total de l'entreprise était de $363,000, et la soumission Connolly était de $369,000. Il est évident que les MM. Connolly devaient être des hommes très intelligents pour faire une soumission se rapprochant autant que cela de l'estimation de l'ingénieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement, c'est une insinuation que vous voulez faire là.

M. BERGERON : Non, ce n'est pas mon habitude. Je suis généralement trop franc. Si je croyais ce que vient de dire l'honorable ministre, je le déclarerais ouvertement. Mais je prétends que lorsque l'honorable ministre refuse de nous faire connaître le détail de l'estimation préparée par son ingénieur, lorsqu'il ne se donne pas la peine de prendre connaissance des soumissions de ceux qui, comme les MM. Connolly ont réussi à obtenir le contrat, et lorsqu'il s'agit d'un ouvrage devant coûter plus de $300,000, et dont l'ingénieur porte le coût à $363,000, et que les MM. Connolly déclarent par leur soummission qu'ils sont disposés à exécuter cette entreprise pour $369,000, cela me confirme de plus en plus dans l'idée que je me suis formée que toute cette affaire était un vaste coup monté destiné à nuire à l'intérêt public.

M. HAGGART : J'ai demandé à l'honorable ministre de me donner des détails et il m'a répondu qu'il n'en avait pas. Il a la mémoire courte. J'ai constaté qu'hier soir, alors que j'étais absent, il a donné tous les détails au comité. A mon tour, quand je lui ai demandé des détails, il m'a répondu qu'il s'agissait là d'un contrat pour une somme déterminée, qu'il n'avait pas les détails en sa possession et que ces derniers devaient être en la possession de l'ingénieur, à Moncton, qui devait certainement les avoir puisqu'il avait réussi à trouver le montant nécessaire. Maintenant, je constate que l'honorable ministre a toujours eu ces détails en sa possession.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est dans l'erreur.

M. HAGGART : Permettez-moi de citer les propres paroles de l'honorable ministre telles qu'elles se trouvent dans les "Débats" :

Nous avons concédé l'entreprise pour la construction du quai et le posage des pilotis, à raison de $328,173. Sur la même somme, nous avons payé pour des excavations dans le roc, à la verge cube, pour ballaster et draguer pour poser des pilotis et pour d'autres dépenses de même nature, ainsi que pour construire un entrepôt sur le quai ; ce qui portera le coût du quai à plus de $410,000. On avait estimé que le creusage coûterait $41,600 ; le ballast en pierre, $12,900 ; les tirants, $1,304 ; le posage des billes et madriers à l'intérieur, $1,320. Cela forme un montant total de $385,297.

Les autres item comprennent le dragage pour poser les pilotis, $3,330 ; des fondements en pilotis pour des longrines, $1,700 ; démolition et reconstruction des contre-fiches en fer, 600 pieds à 2.70, $2,330 ; clôture et pieux de protection sur la ligne principale existante, $120. Ces item forment un total de $12,444.

Ensuite, une somme de $6,120 représente le coût des pilotis temporaires que l'on a plantés pour construire des voies de garage sur le quai, 9,000 pieds à 60 cents, $5,400. Ajoutons le posage de la voie sur le quai, pilotis et pont sur un mille et demi, $300 ; les voies de garage, y compris les traverses et le ballast, sur la ligne principale, $3,400 ; rails et coussinets, $6,250 ; quinze aiguilles, $1,750 ; excavations pour construire des voies de garage en arrière de l'élévateur, $1,500, et enlèvement du roc solide, $16,500, soit un total de $18,000. Ingénieurs, estimateurs, dépenses de bureau et de papeterie, $10,000. Il y a encore un certain nombre d'autres item, formant un montant total de $685,756. Voilà l'estimation du coût de la construction du quai et de tous ses accessoires.

Pourquoi l'honorable ministre ne m'a-t-il pas fourni ces détails immédiatement ? Il est vrai que j'étais absent du comité avant-hier soir, mais l'honorable ministre avait évidemment tous les détails en sa possession, et il aurait fait tout aussi bien de me les communiquer immédiatement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci démontre bien l'erreur dans laquelle se trouve l'honorable député. Toute la soirée je me suis efforcé de fournir au comité, au meilleur de ma connaissance et de mon habileté, les renseignements les plus complets à ce sujet, ce que m'avait dit mon ingénieur, et sur quels faits je m'étais basé pour accorder ce contrat. J'ai produit le document que j'ai reçu de l'ingénieur, M. McKenzie, lequel document m'était adressé personnellement, je l'ai produit, dis-je, en réponse à la demande qui m'en a été faite ; j'en ai donné lecture au comité, et les honorables députés ont pu se rendre compte de la manière dont il s'y est pris pour calculer le montant qu'allait coûter cette entreprise.

Ce à quoi a fait allusion l'honorable député est une chose tout à fait différente. C'est un état préparé non pas il y a un an, mais il y a à peine quelques jours, et qui indique ce que devra coûter cet ouvrage dans les circonstances actuelles. L'ingénieur indique qu'il existait des travaux additionnels qu'il n'avait pas indiqué dans le devis préparé en premier lieu, lesquels se trouvaient compris dans ce dernier état. Il avait commencé par estimer que cet ouvrage coûterait $359,769. Aujourd'hui, il prétend qu'avec les travaux additionnels, que j'ai énumérés hier soir, le tout coûtera $698,156.

Il y a dans cet état des items additionnels qui n'étaient pas prévus lorsque l'entreprise a été accordée. Le comité comprendra facilement la différence qui existe entre ces deux états. Quand bien même j'aurais voulu produire ce document, le comité ne l'aurait pas accepté, parce que ce n'était pas une réponse à la demande que l'on m'avait faite de produire les estimations que l'ingénieur m'avait données avant de conclure le contrat. Il s'agit ici d'une estimation que je viens de recevoir, et sur lequel est basé le crédit actuellement soumis au comité.

M. BERGERON : L'onorable ministre a promis de déposer sur le bureau de la Chambre certains documents concernant l'affaire Macdonald.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait examiner le rapport de M. Bédard, et on est en frais de le copier aussi rapidement que possible. Demain, j'aurai le plaisir de le remettre à l'honorable député.

M. HAGGART : Je ne puis comprendre l'explication que me donne l'honorable ministre. Il dit qu'il ne pouvait pas donner le renseignement parce que le contrat était tout à fait différent des renseignements qu'il a reçus plus tard de son ingénieur. Et le montant qui lui a été fourni par l'ingénieur et pour lequel il lui donnait des détails, était de $328,173, c'est-à-dire exactement le montant pour lequel l'honorable ministre nous a dit ce soir qu'il avait accordé l'entreprise. Or, il continue en donnant les détails de ce même contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas du tout.

M. HAGGART : Il dit : "Comme faisant partie du même contrat et y étant ajouté, il y avait un prix par verge cube pour travaux

de creusement faits dans le roc," puis il continue et donne les détails concernant les entrepôts à construire sur le quai, la grandeur de la jetée sur laquelle ils devaient être érigés, et il termine en disant que le tout coûtera, d'après le rapport de l'ingénieur, $685,756. Je vois qu'à part cela, il doit se faire 5,000 verges d'excavation. Est-ce que l'honorable ministre donne $1.30 la verge pour faire placer ces matériaux dans la jetée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y avait 5,200 verges de creusement à faire dans le roc à $8 la verge.

M. HAGGART : Je suppose qu'il prend ce roc et le place dans la jetée ? Reçoit-il $1.30 à part cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le creusement du roc sous l'eau et le fait de placer ce qui est enlevé dans la jetée, tout cela est compris dans le prix de $8 la verge.

M. McLENNAN (Glengarry) : Et il ne reçoit pas une somme additionnelle de $1.30 pour transporter cela dans le coffrage du quai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. McLENNAN (Glengarry) : L'honorable ministre pourrait-il citer un seul cas dans lequel on a payé un montant aussi élevé que $8 la verge pour creusement dans le roc, et cela sans soumission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que veut dire l'honorable député par ces mots "sans soumission" ?

M. McLENNAN (Glengarry) : Je veux savoir si l'honorable ministre est capable de nous indiquer un seul cas dans le pays dans lequel on a payé $8 la verge pour creusement dans le roc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sous l'eau—quelquefois sous 40 pieds d'eau.

M. McLENNAN (Glengarry) : L'honorable ministre est-il capable d'indiquer un seul cas dans lequel un prix aussi élevé ait été payé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon sous-ministre me dit que l'on a payé plus que ce montant pour des travaux faits dans le havre de Victoria, C. A. Je ne connais pas de précédents personnellement ; je n'ai jamais creusé de roc sous l'eau.

M. McLENNAN (Glengarry) : Je puis difficilement croire qu'un tel montant a été payé même à cet endroit. Mais si la chose a eu lieu, il doit y avoir quelque raison spéciale. Nous n'ignorons pas que les gages sont deux fois plus élevés à cet endroit qu'à Saint-Jean, N. B., et que tout y coûte bien plus cher. Du béton a été posé ici pour $5 la verge, mais il n'en coûte pas moins $17 ou $20 à la Colombie Anglaise ou dans les Territoires du Nord-Ouest, comme cela a eu lieu pour le pont d'Edmonton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La personne qui a présenté la plus basse soumission pour terminer l'ouvrage demandait $9.40 la verge pour ce creusement dans le roc que les Connolly font pour $8.00.

M. BERGERON : Je crois avoir compris que l'honorable ministre avait dit qu'il déposerait sur le bureau de la Chambre les documents concernant l'affaire Macdonald.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais faire la chose avec plaisir.

M. BERGERON : L'honorable ministre aurait-il maintenant l'obligeance de me donner quelques détails relativement à la destitution de M. Bernier, de la Rivière-du-Loup ?

M. INGRAM : Avant que nous abandonnions la question qui fait l'objet de la présente discussion, me permettrait-on de demander à l'honorable ministre s'il existe deux contrats séparés, l'un de $8 pour enlever le roc et l'autre de $1.30 pour le placer dans la jetée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. INGRAM : Est-il spécialement indiqué dans le contrat que ce roc devra être placé dans la jetée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas le moindre doute que cela doit y être mentionné. Tout ce que ces entrepreneurs reçoivent pour creuser ce roc et en placer les débris dans la jetée, est $8 par verge cube.

M. INGRAM : La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que nous avons eu l'expérience dans ce parlement, d'entrepreneurs qui s'y prenaient de la manière suivante pour tromper le gouvernement : Ils ont un contrat pour enlever ces débris, qu'ils doivent placer à un endroit où ils ne devront pas nuire à la navigation ; à part cela, ils ont un autre contrat et reçoivent tant la verge pour remplir un certain espace ; et grâce à leur habileté, certains entrepreneurs qui auraient été obligés de payer un certain montant pour faire jeter ces débris à un endroit quelconque sur le lac et loin du havre, s'en sont servis pour remplir des quais, et comme ils se faisaient payer pour ce dernier ouvrage, cela constituait pour eux un double profit. Je veux savoir s'il est mentionné dans le contrat que ces débris seront placés dans le coffrage du quai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout cela se trouve compris dans le même contrat. L'ingénieur, dans le mémoire lu par l'ex-ministre des Che-

mins de fer et Canaux (M. Haggart) indique un certain montant devant couvrir les frais de creusement dans le roc sous l'eau, et le fait de placer les débris dans le quai pour y servir de remplage.

M. INGRAM : A quoi est destinée cette somme de $1.30 par verge ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible que cela se rapporte à la propriété Harris. Le ministère a dû miner une quantité considérable de roc afin de donner de l'espace pour des voies additionnelles, par conséquent, les entrepreneurs recevraient $1.30 de plus la verge pour enlever ces débris de roc et les placer dans le coffrage.

M. INGRAM : M. le président, je veux obtenir des explications complètes sur ce point.

M. McGREGOR : Vous les avez obtenues.

M. INGRAM : Cette question est de la plus haute importance pour le pays, bien qu'elle n'intéresse guère mon honorable ami d'Essex-nord (M. McGregor). Le gouvernement ne serait pas justifiable de payer $1.30 la verge à l'entrepreneur pour placer dans le quai les débris qu'il retire du havre, ce qui serait beaucoup plus facile pour lui que d'aller les jeter en dehors des limites du havre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà dit à mon honorable ami que l'entrepreneur n'a pas droit et ne recevra pas en vertu de son contrat, autre chose que $8 pour le ballast, le creusement du roc et l'enlèvement des débris qui doivent être ensuite placés dans le quai. Cette somme de $8 couvre tout cela.

M. INGRAM : Par conséquent, cette somme de $1.30 n'existe pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme n'est pas payée pour l'enlèvement du roc, pour le remplage, mais uniquement pour les choses qui sont enlevées de la propriété Harris.

M. McLENNAN (Glengarry) : L'honorable ministre voudrait-il nous dire à quel endroit de la Colombie Anglaise on a accordé ce prix de $9 la verge ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon sous-ministre dit qu'il croit que la chose a eu lieu en 1880. Je dois dire à mon honorable ami que la différence entre la plus haute et la plus basse des soumissions n'est que de $1.60. La soumission Connolly était pour $8, celle de Heney $7.80 et celle de Mayes $9.40.

M. McLENNAN (Glengarry) : Est-il vrai que quelques-uns de ces entrepreneurs sont aujourd'hui des sous-entrepreneurs au service de celui qui a obtenu le contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela a été dit, mais je ne connais pas la chose personnellement.

M. HAGGART : Avant que ce crédit soit adopté en dernière épreuve, je demanderai à l'honorable ministre de déposer sur le bureau de la Chambre les devis en vertu desquels cet ouvrage a été accordé, et un exemplaire de la soumission ou des soumissions.

M. HUGHES : L'honorable ministre pourrait-il nous dire quelle peut être la grandeur en pieds cubes de cette jetée ? En d'autres termes, le contenu en pieds cubes de cette jetée dépasse-t-il le nombre de verges cubes de roc qui doit être extrait du havre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HUGHES : Il y aura de la place dans la jetée pour toute la pierre qui pourrait être enlevée du havre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et même plus.

M. POWELL : L'honorable ministre voudrait-il me dire quelle est la partie de ces sept acres qui est recouverte par l'eau à la marée haute, et quelle est la partie de ce bassin que l'on se propose de creuser ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce creusement aura lieu du côté est et du côté ouest du quai sur une distance de 525 pieds. Vis-à-vis du quai, et à quelques pieds de distance de ce dernier, vous trouverez probablement une profondeur d'eau suffisante pour qu'il n'y soit pas nécessaire de faire de dragage. J'ai cru comprendre qu'il y avait un peu de dragage à faire à l'extrémité du quai, mais la plus grande partie devra avoir lieu de chaque côté.

M. POWELL : Que se propose-t-on de faire du côté de Portland ? Il y a là une étendue de terrain considérable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'étudier cette question. Cette propriété occupe une excellente position pour les fins du commerce. Une partie est recouverte par l'eau dans le voisinage des voies ferrées, mais à mesure que vous approchez de la rue principale, vous trouvez un nombre considérable de résidences et autres bâtiments établis sur la propriété.

M. HAGGART : J'ai cru comprendre que nous étions libres de discuter d'autres item que celui du pont sur cet item en particulier. Je vois une dépense de $600,000 pour matériel roulant pour 1898-99 : ce montant a-t-il été dépensé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce montant a été dépensé.

M. HAGGART : Vous demandez un crédit additionnel de $343,000. Qu'avez-vous l'intention de faire de cet argent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout le matériel roulant a été acheté au moyen de soumissions.

Les $343,000 que nous demandons sont pour cinq locomotives, deux dortoirs de première classe, trois wagons-réfectoires, cent wagons fermés, six dortoirs de deuxième classe, deux fourgons à bagage et à messageries, un wagon-poste, un "flanger," deux lourds wagons-plateformes, trente wagons glacières, freins pneumatiques, barres d'attelages et plaques de semelle. Le matériel de roulement mentionné ici est bien en deça de la moyenne sur toute la ligne à laquelle le chemin a droit en tenant compte du parcours supplémentaire. Par exemple, il y a encore sept ou huit locomotives que nous aurons le droit de demander au parlement par suite de notre parcours supplémentaire. Mais nous n'avons pas encore jugé à propos, jusqu'à présent, de demander plus que la besogne actuelle du chemin n'exige.

J'ai procédé avec autant de modération et de prudence que je l'ai pu, et j'ai raison de dire que le trafic du chemin requiert tout le matériel que nous demandons ici et même plus. L'an dernier, il nous a fallu payer à même nos recettes une somme s'élevant à plus de $60.000, pour l'usage de wagons et de parcours de wagons, à d'autres chemins de fer, de sorte que, en comparant avec le plus fort montant que mon honorable ami a été obligé de payer, nous avons dû payer $50,000 de plus, pour cela seulement, dans les derniers douze mois. Nous avons besoin de toutes nos locomotives et il nous en faudrait même plus. La même remarque s'applique au matériel de roulement.

M. INGRAM : Je suppose que l'honorable ministre a pourvu ses locomotives des appareils les plus récents et de freins pneumatiques.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. INGRAM : Je remarque un item de $20,000 pour freins pneumatiques. Quel est le montant payé pour ces appareils ? Puis-je demander en même temps si c'est la Compagnie Westinghouse qui les fournit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils coûtent $70, et nous en demandons un nombre suffisant pour en munir 285 wagons.

M. INGRAM : Je n'hésite pas à en faire mon compliment à l'honorable ministre. J'approuve beaucoup le projet de munir les wagons de cette amélioration récente. Je suis heureux de féliciter l'honorable ministre de l'avoir introduite sur les chemins de fer de l'Etat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que mon honorable ami sera entendu de ce côté-ci de la Chambre s'il me fait des compliments.

M. INGRAM : Je m'efforçais de complimenter le gouvernement et particulièrement l'honorable ministre pour avoir dépensé cette somme d'argent à améliorer le matériel roulant du chemin de fer de l'Etat. Je crois que s'il y a une chose que les chemins de fer devraient faire plutôt qu'une autre, ce serait d'adopter les appareils les plus récents dans le but d'épargner la vie et les membres de ceux qui se livrent à la dangereuse occupation du service des chemins de fer, et que le chemin de fer de l'Etat devrait donner le bon exemple aux autres chemins de fer du pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis de l'avis de l'honorable député.

M. BERGERON : Quelles sont les locomotives que l'honorable ministre a fait construire aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait construire vingt locomotives aux Etats-Unis. Elles ont été construites par la Compagnie Baldwin, de Philadelphie ; elles coûtent $9,800 chacune, et ce sont les locomotives les moins chères qui aient jamais été mises sur le chemin de fer Intercolonial.

M. BERGERON : Sont-elles bonnes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles sont bonnes.

M. HUGHES : Quel est leur tonnage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Soixante-dix-sept tonneaux.

M. INGRAM : Quel est la dimension des cylindres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 18 sur 24, je crois.

M. POWELL : Quelques-unes sont composées, je suppose ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en a de composées et il y en a d'autres.

M. INGRAM : L'honorable ministre a-t-il essayé les locomotives de Kingston sur le chemin de fer Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; nous tenons la compagnie de Kingston aussi occupée qu'elle peut l'être, à mon avis. Dans tous les cas, elle nous fournit des locomotives à mesure qu'elle peut les construire.

M. INGRAM : L'impression dans tous le pays parmi les hommes de chemin de fer est que le gouvernement ne veut pas encourager les usines à locomotives de Kingston.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là une erreur.

M. INGRAM : Je suis heureux d'apprendre que le gouvernement les tient tellement occupées qu'il leur est impossible de four-

nir à la demande, et je crois qu'on ne peut blâmer le gouvernement de s'être adressé à la Compagnie Baldwin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que les gens de Kingston trouvent à redire contre nous. L'automne dernier, il nous fallait avoir un certain nombre de locomotives pour notre service d'hiver. Nous nous sommes adressés à la Compagnie Baldwin et nous nous sommes informés de ce qu'elle pouvait faire de mieux pour nous fournir vingt locomotives. Elle nous les a fournies en trente jours à partir du moment où la commande lui a été donnée, et nous les lui avons payées $9,800.

M. BERGERON : Etaient-elles neuves ou avaient-elle déjà servi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Absolument neuves. Je crois que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) vous dira qu'elles ont passé dans son comté, à Moncton, avec beaucoup de rapidité. L'an dernier nous avons dû payer aux gens de Kingston, $14,600 pour chacune des locomotives de cette dimension que nous leur avons fait construire.

M. BERGERON : Quels wagons ont été construits—des wagons-salons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas de wagons-salons. Nous avons eu des dortoirs, des wagons buffets et des wagons de première classe.

M. BERGERON : Par la Compagnie Wagner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BERGERON : A-t-on demandé des soumissions pour ces wagons et ces locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Nous avons demandé des soumissions pour les locomotives à peut-être une demi-douzaine de maisons américaines.

M. BERGERON : Pouvons-nous savoir le nom de ces maisons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai heureux de fournir le nom des maisons à l'honorable député.

M. BERGERON : L'honorable ministre le fera-t-il avant que nous ayons fini les estimations supplémentaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HUGHES : J'ai remarqué que, dans quelques-uns des wagons-dortoirs qui étaient ici, l'espace entre les lits était très restreint, et il est possible que les wagons ait été construits bas afin qu'ils puissent passer dans les tunnels les moins élevés. Il n'y avait pas entre le lit inférieur et le lit supérieur autant d'espace que dans les wagons-dortoirs ordinaires, dans lesquels le voyageur peut s'asseoir sur le lit inférieur sans se pencher la tête. Je me suis demandé si les wagons avaient été construits bas pour passer dans les tunnels les moins élevés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a donné aux wagons la dimension type. J'ai eu la même impression que l'honorable député, lorsque j'ai d'abord examiné les nouveaux wagons, mais j'ai constaté que cette impression n'est pas bien fondée. Cela était plutôt dû au fait que les ressorts étaient neufs et que les coussins étaient à leur maximum d'extension. Lorsqu'ils auront été un peu usés, ils s'affaisseront et il n'y aura pas de différence sous ce rapport.

M. INGRAM : En ce qui concerne les droits sur les locomotives Baldwin, est-ce qu'une réduction a été faite en faveur du gouvernement ou a-t-il payé les droits en entier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains d'avoir à admettre que nous avons amené ces locomotives en contrebande. C'est là la seule justification que nous ayons pour payer aux gens de Kingston le prix que j'ai mentionné. Lorsque nous importons quelque article pour le gouvernement, cet article n'est pas assujetti aux droits. Les wagons et les locomotive du dehors ne sont pas assujettis aux droits, et en conséquence, nous avons cru qu'en faisant faire des travaux dans le pays nous pouvions raisonnablement ajouter au coût de ces travaux en sus du montant des droits.

M. BERGERON : Comment mon honorable ami arrange-t-il cela avec le ministre des Douanes ? Comment le ministère des Douanes équilibre-t-il ses livres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne lui donne aucun renseignement à ce sujet.

M. INGRAM : J'aimerais à attirer l'attention de l'honorable ministre sur un cas qui s'est produit sur le chemin de fer Wabash. Les employés du chemin de fer du Grand Tronc travaillant à Stratford, London et Saint-Thomas prétendent—et je crois que l'honorable ministre a le rapport dans son ministère—que l'une des locomotives du Wabash qui avait été employée par la Compagnie en Canada, a été envoyée à Stratford. Elle n'a pas été réparée à cet endroit, mais elle a été envoyée de l'autre côté de la rivière où les réparations ont été faites, puis elle a été ramenée en Canada sans payer de droits, tandis que certains employés du Canada au service du chemin de fer du Grand Tronc ont dû chômer faute de travail. Ils se plaignent maintenant de ce que la Compagnie

Wabash envoie des locomotives de l'autre côté de la rivière pour y être réparées et les ramène au Canada sans que l'on paye des droits sur les réparations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne voudrais rien assurer sur ce point, mais je crois que l'honorable ministre des Douanes sera convaincu qu'il ne ferait rien de blâmable en prélevant des droits sur les réparations et les améliorations faites de l'autre côté de la frontière.

M. INGRAM : L'impression générale est que le département a donné des ordres pour empêcher que des droits fussent prélevés sur ces réparations.

M. McGREGOR : Lorsqu'un navire traverse la rivière pour aller subir des réparations les propriétaires sont obligés de payer des droits sur ces réparations s'il revient de ce côté. Je suis convaincu qu'il devrait en être ainsi des locomotives. Lorsqu'un navire va subir des réparations au Détroit, il est obligé de payer des droits s'il revient à Windsor.

M. HAGGART : Le ministre n'a pas l'intention d'appliquer aucune partie de cet argent à acheter du matériel roulant auquel on n'a pas pourvu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas un sou.

M. HAGGART : Vous n'avez pas pourvu à cet achat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas obligé de le faire.

M. POWELL : Qui a l'entreprise du renforcement de ces ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entreprise n'est pas encore adjugée.

M. POWELL : Qui a eu l'entreprise de pareils travaux l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La Dominion Bridge Company.

M. POWELL : La Hamilton Bridge Company a-t-elle quelque entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle a beaucoup de travaux à faire pour nous.

M. POWELL : Pourquoi ces $100,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas pour réparer mais pour ajouter de nouveaux tabliers à un certain nombre de ponts.

M. POWELL : Est-ce que ces entreprises sont déjà adjugées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. POWELL : Quel prix payez-vous à la Hamilton Bridge Company, livré à bord ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Deux et demi, ou deux et trois quarts cents ; moins de 3 cents depuis quelques années. Maintenant la tendance est à la hausse.

M. POWELL : Naturellement, deux et demi cents n'est pas un prix élevé et je suis heureux d'apprendre que le gouvernement peut acheter à ce prix. Est-ce que ces produits sont soumis à une inspection soigneuse afin que le gouvernement soit bien servi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. POWELL : Qui est votre inspecteur à Hamilton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que c'est un nommé John Star, de Hamilton, et il a la réputation d'être un homme très compétent.

M. POWELL : John Forbes ou John Star ?

Le MINISTRE DES FINANCES : John Forbes de la Compagnie Star.

M. INGRAM : Est-ce que les Compagnies de pont font l'érection elles-mêmes, ou est-ce là une entreprise distincte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques fois elles la font et quelques fois nous la faisons.

M. INGRAM : Le gouvernement a-t-il à son emploi des constructeurs de ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. POWELL : Est-ce que le fait d'imputer au capital le renforcement des ponts n'est pas une dérogation à la règle qui a prévalu sur le chemin de fer Intercolonial depuis dix ou quinze ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sache pas que ce soit une dérogation à la règle parce que les conditions dans lesquelles ceci doit être fait sont différentes de celles qui ont existé jusqu'à présent. Si l'un ou plusieurs de ces ponts devenaient défectueux et avaient besoin d'être remplacés, j'avoue que, conformément à l'ancienne coutume, nous devrions imputer ces travaux sur le revenu, au débit de l'entretien des ponts pour l'année. Mais lorsque ces ponts sont bons et lorsque, n'étaient le changement survenu dans les conditions, ils auraient pu durer peut-être un demi-siècle, mais qu'ils ne sont pas assez forts et qu'il nous faut doubler leur force, je crois que ce serait une opinion un peu risquée que de dire qu'il serait juste d'imputer cela sur le revenu. En général, cela n'est pas considéré ainsi dans la comptabilité des chemins de fer, et je ne crois pas qu'il soit convenable pour nous d'adopter cette ma-

nière de voir. En réalité, nous devrions faire une plus grande quantité de ces travaux que nous n'en faisons, et s'il nous fallait imputer toutes ces dépenses sur le revenu, il n'y aurait aucun moyen de les payer sans créer un déficit considérable.

M. POWELL : Il y a eu dans le passé des circonstances très semblables aux circonstances actuelles. Il y a une dizaine d'années, l'augmentation du poids des locomotives a nécessité le renforcement des ponts. $15,000 ou $16,000 ont été dépensés à renforcer un pont, et $100,000 ont été dépensés à renforcer les ponts du nord-ouest et du sud-ouest, sur la Miramichi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon ingénieur dit que cela coûtera $65,000.

M. POWELL : Il peut avoir raison. Je ne me le rappelle pas personnellement ; mais toutes ces charges étaient imputées sur le revenu, augmentant le déficit. Par un simple virement de comptabilité, l'honorable ministre réduit le déficit ou indique un excédent, ce qui met l'exploitation du chemin par son prédécesseur sous un jour défavorable. Au lieu d'imputer le total de ces ponts sur le compte du capital, il devrait tout simplement y imputer les améliorations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est tout ce que je fais. J'ajoute de nouveaux tabliers ou des renforts.

M. POWELL : Il y a quelques instants, l'honorable ministre a dit que non seulement il renforçait, mais qu'il posait des tabliers absolument neufs. Dans ce cas, je crois qu'il impute le plein montant du coût des tabliers neufs sur le capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

M. POWELL : Cela est injuste. Maintenant, je remarque un autre item : " Matériel de roulement pour munir les wagons automatiques de freins pneumatiques." Autrefois, le coût de la pose des freins pneumatiques aux wagons à marchandises était payé à même le revenu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas depuis quelques années.

M. POWELL : Cependant, à cette heure peu avancée de la matinée, il est inutile de retenir la Chambre. Les remarques que je pourrais faire à ce sujet devraient plutôt être faites en dernière épreuve.

M. HAGGART : Je vois que les journaux disent que le gouvernement a décidé de clore le compte du capital du chemin de fer Intercolonial après que les immenses améliorations maintenant en voie d'exécution seront terminées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas fait de déclaration de ce genre et je n'ai autorisé personne à faire une pareille déclaration. Je crois pouvoir compter avec confiance sur la clôture du compte du capital de l'Intercolonial lorsque le chemin sera terminé. Je veux dire un mot à l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) au sujet des tabliers. Je crois qu'il est sous une fausse impression. Ce que nous avons fait l'an dernier au sujet de quelques-uns de ces ponts était tout simplement de les renforcer de la manière ordinaire en y mettant un étai supplémentaire, mais nous avons pris toute une structure dans une localité et nous l'avons placée le long d'une autre structure dans une autre localité, donnant ainsi au pont auquel nous avons fait ce transfert le double du poids et de la force qu'il avait auparavant. Vous avez exactement les mêmes ponts que vous aviez auparavant, mais ils sont placés différemment, et vous avez, sur les anciennes assises d'où le tablier a été enlevé, une nouvelle structure. C'est ce que nous faisons dans les cas sur lesquels j'ai appelé l'attention de la Chambre.

L'honorable député dit que ce plan n'ayant pas été suivi précédemment, cela donne au gouvernement l'avantage sur ses prédécesseurs, comme résultat de l'adoption de cette nouvelle méthode pour effectuer les améliorations. Cette remarque aurait pu avoir une certaine force si elle eût été appliquée à une période antérieure aux huit ou neuf dernières années, alors que l'Intercolonial avait un déficit variant de $350,000 à $650,000 par année. Durant ces années, je n'ai aucun doute que quelques-unes, peut-être toutes ces charges étaient imputées au compte de l'entretien et augmentaient le déficit. Mais durant les années de l'administration de mon honorable ami de Lanark-sud (*M. Haggart*), avec lesquelles je puis en toute loyauté comparer les résultats de l'administration actuelle, il n'a fait rien de tel.

Je suis prêt à démontrer que nous dépensons chaque année une somme égale, sinon supérieure, à celle que cet honorable député dépensait pour l'entretien des travaux en dehors et en sus de ces structures en fer et des autres item qui figurent aux dépenses du capital. Je serais prêt à entrer dans les détails de l'argent dépensé pour entretien et réparations, année par année, sur l'Intercolonial et à comparer les totaux avec ceux de l'honorable député ; et lorsque cela sera fait, je crois que personne ne dira que c'est une manière injuste d'établir une comparaison, et que l'administration actuelle n'a pas le droit de limiter ses comparaisons à une période durant laquelle a prévalu le système que je continue à mettre en vigueur.

M. POWELL : Ce nouveau mouvement pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal aura entraîné, lorsque ces dépenses seront faites, une dépense supplémentaire au compte du capital, s'élevant à environ $2,000,000, car presque toutes sont

attribuables soit directement, soit indirectement, à ce projet.

M. INGRAM : Qu'est-ce qui constitue une charge de convoi pour ces locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cinq cents tonnes est le maximum, mais pour la classe de locomotives dont nous nous sommes servis jusqu'au temps où j'ai entrepris d'augmenter le pouvoir de traction sur une rampe de 1 pour 100.

M. INGRAM : Est-ce là la plus haute rampe que vous ayez ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, à l'exception d'un endroit dont le parcours n'est pas long. Ceci s'applique à la rampe de 1 pour 100. Les locomotives actuelles peuvent traîner 1,100 tonnes avec beaucoup de facilité sur une rampe de 1 pour 100. En d'autres termes, le pouvoir de traction de la locomotive actuelle est entre deux et trois fois celui des locomotives en usage jusqu'en 1896.

M. INGRAM : Quel est le nombre de wagons chargés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques-unes de ces locomotives sont chargées de vingt-cinq à trente-cinq wagons.

M. INGRAM : Elles les remorquent en montant une rampe de 1 pour 100 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. POWELL : Je croyais que l'honorable ministre donnait la force nominale de ces locomotives qui est de 1,100 tonnes, mais dans la pratique, elles ne tirent que 900 tonnes. Elles sont plus fortes que les anciennes locomotives, mais elles vont beaucoup moins vite, presque la moitié moins vite. Il est bon de tenir compte de cela en parlant de l'économie opérée dans le coût du transport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est un facteur dont il faut tenir compte.

M. HUGHES : Quelle est la pesanteur des rails sur cette voie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela varie. Sur une partie du chemin, 56 livres, 67 ailleurs et 70 à d'autres endroits. Si les choses vont bien, nous nous proposons de remplacer ces rails par d'autres beaucoup plus pesants.

La séance est levée et le comité rapporte progrès.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 2.35 heures a.m. (vendredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 14 juillet 1899.

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

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 172) pour ériger en corporation la Compagnie Anglaise et Américaine de pulpe et de papier (M. Sutherland.)

LA REINE VS. SKELTON ET AL.

M. DAVIN : Je désire dire un mot de la cause de la Reine vs. Skelton et al. Skelton et d'autres ont été accusés de parjure et trouvés coupables, et vers le milieu de mars dernier on a obtenu en leur faveur un ordre d'élargissement. Je demande au gouvernement de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport du ministre de la Justice sur lequel le cabinet s'est basé pour prendre cette décision. Le gouvernement doit comprendre que la Chambre a droit de connaître les raisons qui ont motivé une décision aussi grave et je demande le privilège d'être exempté de faire une motion régulière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : J'en parlerai au ministre de la Justice.

ESTIMATIONS SUPPLEMENTAIRES.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir du ministre des Finances quand les estimations supplémentaires pour 1900 seront soumises à la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère qu'elles seront produites lundi.

REFORME DU SENAT.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande au premier ministre s'il nous donnera sa résolution concernant le Sénat, lundi prochain.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

PROCUREUR DE LA COURONNE AU YUKON.—M. WADE.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : L'honorable chef de l'opposition m'a posé une question l'autre jour au sujet des fonctions de M. Wade comme procureur de la Couronne. Dans le moment je n'étais pas en état de donner les termes exacts de sa nomination, mais j'ai été informé depuis par le ministère de la Justice, qu'il a été nommé procureur de la Couronne en général et qu'il représente le ministre de la Justice au Yukon. Cela comporte les fonctions qu'exerce le procureur de la Couronne dans un comté de l'Ontario. Pour ce qui concerne la partie financière de sa nomination, il fait le compte

de ses honoraires et le mémoire est contrôlé par le ministère de la Justice, en la manière ordinaire.

M. DAVIN : M. Wade est-il encore régistrateur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, actuellement il n'a pas d'autre charge que celle de procureur de la Couronne.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

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

(En comité.)

Agrandissement du canal des Galops.. $619,560

M. HAGGART : L'honorable ministre peut-il nous dire brièvement pourquoi ce canal a été creusé là où il est, quel est l'état actuel les travaux et quand il espère avoir une route navigable de 14 pieds. Durant la session précédente, il a dit que tout serait prêt pour le 1er mai dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette que l'honorable député n'ait pas été ici quand j'ai donné ces explications il y a un jour ou deux.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire de nouveau quand il espère avoir une route navigable de 14 pieds ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après les assurances qui nous étaient données par les entrepreneurs des différents travaux qui se font sur le Saint-Laurent, nous avions tout lieu d'espérer que nous pourrions ouvrir les canaux, suffisamemnt du moins, pour permettre l'usage du chenal de 14 pieds, dès le commencement de mai.

M. HAGGART : D'un bout à l'autre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas tout à fait d'un bout à l'autre, mais suffisamment pour donner un chenal de 14 pieds tout du long. Je regrette de dire que nos espérances ont été déçues. Je sais personnellement que tout l'automne dernier a été très défavorable à l'avancement rapide des travaux. Nous avons eu beaucoup de pluie, et une saison pluvieuse retarde toujours ce genre de travail. Mes ingénieurs et les entrepreneurs m'affirment que ce mauvais temps a causé un retard de 4 ou 5 semaines. Les entrepreneurs déploient beaucoup d'activité et font tout en leur pouvoir pour tenir leurs promesses, et je ne crois pas qu'il y ait de leur faute dans ce retard.

Nous n'espérions pas que le canal des Galops serait terminé, mais les entrepreneurs s'étaient engagés à fournir des remorqueurs pour faire remonter les rapides aux barges qui auraient pu revenir par les rapides. Ainsi, jusqu'à l'achèvement du canal, les entrepreneurs étaient tenus de donner une voie navigable par la rivière.

M. HAGGART : Pour des bateaux tirant 14 pieds ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement ; il y a plus de 14 pieds, dans la rivière. Depuis le printemps nous avons mis l'épée dans les reins aux entrepreneurs qui font tout leur possible, et nous avons les promesses les plus formelles, d'eux et de nos ingénieurs, que pour la première semaine de septembre, nous aurons une voie navigable de 14 pieds, d'un bout à l'autre.

Sir CHARLES TUPPER : Quand espérez-vous finir le canal des Galops ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne sera pas terminé durant la présente saison. Il faudra se servir du fleuve, comme je viens de le dire ; mais il sera certainement terminé durant la prochaine saison de navigation. Nous avons le ferme espoir de livrer au trafic, durant la première semaine de septembre, tous les canaux actuellement en voie de construction. Les travaux ne seront pas terminés, il restera beaucoup de travail à faire, il faudra draguer à plusieurs endroits, mais nous pourrons donner un chenal suffisant pour les navires de 14 pieds.

M. HAGGART : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire où est situé ce canal des Galops ? Si je suis bien renseigné, il passe en arrière du village de Cardinal. J'aimerais à connaître les raisons qui lui ont fait choisir cette route, au lieu du front de la rivière, et aussi la différence du prix entre les deux tracés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a raison en disant que le canal passe en arrière du village de Cardinal. La raison en est qu'après mûre délibération, les ingénieurs et moi avons décidé qu'il serait beaucoup plus avantageux pour les propriétaires de navires et les expéditeurs d'avoir un chenal droit qu'un chenal courbe. Nous leur donnons un magnifique chenal droit et je suis certain que toute la classe des expéditeurs a appris cette décision avec la plus vive satisfaction. M. Rubidge, notre ingénieur est d'avis que ce tracé, en raison de sa rectitude, et aussi par d'autres considérations, est préférable à celui qui avait d'abord été choisi.

Notre première impression était qu'il en coûterait environ $200,000 de plus, vu les tranchées plus considérables qu'il y avait à faire, mais après avoir étudié la question et examiné ce que coûteraient les expropriations, par les deux tracés, nous avons acquis la conviction que le premier coûterait beau-

coup plus cher que celui qui a été définitivement choisi.

M. HAGGART : Que coûtera cette entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût total de l'agrandissement du canal des Galops est estimé à $4,300,000.

M. BERGERON : Combien a-t-on dépensé actuellement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $3,123,000, jusqu'au 1er mai. Ceci laisse une balance de $1,176,795. Du 1er mai au 30 juin, il a été dépensé $100,000. Nous avons calculé que sur la section Iroquois, il sera dépensé, durant la saison, $125,000, sur la section Cardinal, $513,400, et à l'entrée supérieure, $50,000, soit un total de $688,400.

M. HAGGART : Cette somme sera suffisante pour terminer tous les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas tout à fait.

M. HAGGART : Si vous voulez terminer le canal l'an prochain, pourquoi ne demandez-vous pas assez d'argent pour payer tous les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne croyons pas avoir à payer plus que cela, durant l'exercice courant, car dans ces grandes entreprises, comme l'honorable député le sait, il reste toujours des différences considérables à régler, et dans le cas actuel, nous calculons qu'il faudra encore $300,000 ; mais nous pensons que l'exercice actuel sera terminé depuis quelques mois déjà, avant que nous ayons à payer la différence entre le coût réel et la somme que nous demandons aujourd'hui.

M. HAGGART : Les explications du ministre justifient les remarques que je faisais il y a quelque temps, quand j'exprimais des doutes sur l'utilité de ce canal qui entraîne une dépense de $4,300,000 que le gouvernement aurait pu épargner à l'Etat. Je sais que la décision du ministre est appuyée sur le rapport de M. Rubidge et des autres ingénieurs du département, mais je crois que ces derniers ne tiennent pas à faire corroborer leurs conclusions dans cette affaire par des ingénieurs du dehors. Le ministre avoue qu'il a pris des arrangements avec les entrepreneurs, par lesquels, dans le cas où le canal ne serait pas terminé cet automne, ils s'engagent à remorquer à travers les rapides des Galops, des navires tirant 14 pieds d'eau, et je considère que l'agrandissement de ce canal était tout à fait inutile.

La seule manière de rendre ce canal utile et économique était d'avoir des navires du tonnage et de la capacité des écluses, avec une navigation à bon marché. Les navires filant 11, 12 et 13 nœuds à l'heure ne voudront jamais se servir de ce canal. Et le fait d'avoir pris des arrangements avec les entrepreneurs pour les faire remorquer à travers les rapides, est la preuve que la chose est praticable. Si le fleuve est assez profond pour les navires tirant 14 pieds, et s'il y a moyen de les remorquer à travers les rapides, ces écluses sont parfaitement inutiles, puisque celles qu'il y a à présent sont assez grandes pour les barges. Si l'on doit construire des barges tirant 14 pieds d'eau, le projet n'aura pas plus d'utilité, car il est impossible de naviguer avec une suite de barges à la remorque, sur le lac St Louis où le chenal n'a que 200 pieds de largeur, s'il fait le moindre vent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ferait-il une différence si le chenal avait 300 pieds ?

M. HAGGART : Aucune ; il faudrait qu'il eût 500 pieds ou 600 pieds. Ceux qui sont actuellement occupés à creuser et à remorquer des barges à cet endroit savent qu'il est impossible de maintenir une rangée de barges dans le chenal, s'il fait le moindre vent sur le lac Saint-Louis. La seule utilité du canal sera pour les navires tirant 14 pieds, et ayant les mêmes dimensions que les écluses, et pour ces navires l'élargissement du canal n'était pas nécessaire.

Je ne reproche pas au ministre d'avoir suivi les conseils de M. Rubidge, l'ingénieur des canaux, mais je persiste dans mon opinion que cette dépense considérable est inutile quand il est possible d'utiliser la rivière ele-même avec des navires d'une force suffisante.

L'honorable ministre peut, il est vrai, m'objecter qu'avant de remettre le portefeuille des Chemins de fer et Canaux, j'ai demandé des soumissions pour cet élargissement. C'est que je voulais savoir au juste le coût de cette entreprise ; mon intention était d'étudier la question à fond et de demander l'opinion d'ingénieurs compétents sur l'utilité de ce travail.

Quoiqu'il en soit, l'affaire est maintenant en voie d'exécution ; mais je ne comprends pas ce que le ministre veut dire quand il prétend que l'expropriation du terrain coûtera moins cher en arrière du village que le long de la rivière. Je croyais que les terrains riverains appartenaient déjà au gouvernement, et qu'il n'y aurait aucune expropriation à faire, excepté que le canal pourrait nuire à quelques pouvoirs hydrauliques qui sont là. Je sais qu'un individu, au-dessous du pouvoir hydraulique, à l'endroit où se trouve la fabrique d'amidon, prétend avoir une réclamation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le premier tracé passait juste à travers la partie construite du village.

M. HAGGART : Cela aurait pu facilement être évité. Je ne doute pas que le ministre ne soit parfaitement renseigné sur la ques-

tion, et il croit qu'il faudrait une certaine somme pour exproprier un terrain que je considère appartenir à l'Etat. Je crois qu'il n'y aurait qu'à exproprier des droits imaginaires. Mais il est naturellement mieux renseigné que moi. Cependant je persiste à croire que le meilleur endroit pour construire ce canal était en avant du village.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur le bord de la rivière ?

M. HAGGART : Oui ; c'était le premier projet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais vu de plans à cet effet.

M. HAGGART : D'après les premiers plans, le canal devait passer devant le village. J'ai fait faire des explorations sur ce plan, ainsi que sur l'autre qui devait passer en arrière du village et je suis certain que tout la population des environs a été bien surprise d'apprendre que le tracé actuel avait été adopté.

J'aimerais à savoir où en sont les travaux, au canal de Soulanges. Les entrepreneurs exécutent-ils les travaux ? Quelles sont les difficultés que les ingénieurs ont eu à surmonter ? Ces difficultés occasionnent-elles des dépenses beaucoup plus fortes que ce qui avait d'abord été calculé ? Et quand les travaux seront-ils terminés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous espérons livrer le canal de Soulanges à la navigation, durant la première semaine de septembre. Je suppose qu'on a rencontré les difficultés ordinaires pour l'exécution rapide des travaux ; mais il y en a eu aussi d'extraordinaires, car trois ou quatre éboulements se sont produits, quelquefois à des endroits où les travaux étaient virtuellement terminés.

M. BERGERON : Il s'en produira d'autres aux mêmes endroits

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'affirmerais pas le contraire, mais j'espère que cela n'arrivera pas. Nous approchons tous les jours de la fin, et nous pouvons espérer avec quelque assurance, qu'il ne se produira plus d'éboulements après que l'eau aura été introduite dans le canal. Il y a eu deux éboulements considérables et l'un tout dernièrement. Cela augmente naturellement le coût des travaux, mais pas beaucoup. Dans aucun cas, les éboulements n'ont dépassé une longueur de 1,200 à 1.300 pieds. Je ne vois pas d'autres difficultés en perspective.

M. HAGGART : Qu'est-ce que coûtera le canal, en plus des estimations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût probable a été fixé à $5.550,000 et il faudra $704.214 pour le terminer. Au 30 avril $4.845.786 étaient dépensés. Les éboulements qui ont eu lieu n'augmenteront pas considérablement le coût des travaux, mais je ne suis pas en état de dire ce que coûtera, au juste, l'enlèvement de la terre qui a été précipitée dans le canal. A part cela, les travaux sont presque terminés à ces endroits. Il reste encore beaucoup de terre à enlever et nous ne savons pas au juste, ce que coûtera la réparation des brèches causées par les éboulements. Je suis informé que le coût total ne dépassera pas les estimations de plus de $250.000.

M. BERGERON : Cela fait près de $6,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A peu près.

M. HAGGART : Ces $126,000 suffiront-ils pour l'élargissement du canal de Lachine ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HAGGART : Et ces $3,500 termineront les travaux dans le chenal du lac Saint-Louis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être pas tout à fait. Il nous faudra peut-être encore quelques milliers de piastres.

M. BERGERON : Toutes les réclamations des propriétaires le long du canal de Soulanges ont-elles été réglées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est difficile de répondre catégoriquement à cette question. Nous nous sommes efforcés de les régler, mais il peut en rester quelques-unes.

M. BERGERON : L'argent pour les régler est voté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; mais les réclamants sont libres d'accepter ce que nous leur offrons, ou d'aller devant la cour de l'Echiquier.

M. HAGGART : Laissant de côté, pour le moment, les canaux du Saint-Laurent, je vois ici un item de $350,000 pour creuser l'entrée du port Colborne——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette que l'honorable député ait été absent quand j'ai donné des explications sur cette entreprise ; j'espère qu'il préférera les lire dans les "Débats" que de m'obliger à les répéter ici.

Mais puisque nous sommes sur ce sujet, je puis dire que les plans que nous avons fait préparer comprennent, non seulement le creusement de l'entrée du port, mais aussi la construction de bassins et de plans inclinés, pour faire accoster les navires d'un fort tonnage et leur permettre de transborder leur cargaison à bord de plus petits navires.

Le crédit avait d'abord été demandé pour l'agrandissement ou le creusement de l'entrée, mais pendant que le comité était à discuter la question, j'ai demandé de remplacer le mot "creusement" par "améliorations" afin de nous permettre d'employer l'argent qui ne sera pas dépensé pour creuser l'entrée, à faire construire des bassins et des plans inclinés, pour l'usage des navires qui fréquentent ce port.

Ce crédit n'est qu'une partie de la dépense que je demanderai au gouvernement d'autoriser cette session-ci, car il y aura encore à pourvoir à la construction d'un brise-lames, nécessaire à la sécurité du havre à cet endroit.

M. BRITTON : J'appelle l'attention du ministre sur une question qu'il eût peut-être été préférable d'aborder en discutant l'item 124 : "Le fleuve Saint-Laurent, cours d'eau et canaux."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C n'est pas la première fois que nous nous écartons de la marche régulière du débat.

M. BRITTON : Si le règlement le permet, je désire aborder une question que les représentants des compagnies de navigation m'ont prié de signaler au ministre. A l'entrée du canal de Morrisburg, il a été construit une nouvelle jetée fort solide. Cette jetée à un revêtement en fer et forme un angle très aigu, contre lequel les vaisseaux arrivant surtout de l'ouest, lorsqu'il fait un fort vent, vont infailliblement se heurter, principalement lorsqu'ils sont remorqués, et ils éprouvent toujours plus ou moins d'avaries, car ils sont moins forts que la jetée. Ce que l'ingénieur de section demande est ce qu'on appelle une défense. Cela se fait en enfonçant des pilotis autour du coin de la jetée, en leur laissant un peu de jeu, et en les reliant ensemble par une chaîne qui les rattache à la jetée. Les vaisseaux qui viennent se heurter contre cette défense ne subissent pas d'avaries. Dès 1897, on a appelé l'attention des autorités sur cette question. Il est facile de concevoir qu'au milieu des grands travaux exécutés par intervalles, l'on ait perdu de vue de pareils détails. Dans l'intervalle, il s'est produit de fortes avaries. J'ai causé de l'affaire avec les représentants des compagnies de transport fluvial et je leur ai promis d'appeler l'attention du ministre sur ce fait. Un dépense de quelques dollars suffirait à effectuer l'amélioration désirée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les entrepreneurs de transport fluvial ont signalé la chose au ministère. L'ingénieur surintendant avait d'abord exprimé l'avis que ce serait une dépense inutile, mais depuis peu il a modifié son opinion. Quoi qu'il en soit, il a reçu instruction de placer un groupe de pilotis autour du coin de la jetée et c'est ce qui se fera.

M. HAGGART : Comme mon honorable ami (M. Bergeron) est obligé de s'absenter cette après-midi, je prierais le ministre d'aborder l'étude de l'item du canal de Beauharnois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est parfait.

Canal de Beauharnois—

Pont en acier et maçonnerie à Saint-Timothée	$3,000
Arpentages et délimitation des frontières	1,440

M. BERGERON : Que veut dire cet item : "Pont en acier et maçonnerie à Saint-Timothée."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sait sans doute dans quel état se trouve le pont sur le canal à Saint-Timothée, et qu'il faut le réparer, ou en bâtir un neuf.

M. BERGERON : Je l'ignore. Il y avait un pont de bois à cet endroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce pont de bois, m'informe-t-on, est pourri et offre peu de sécurité. J'ai cru devoir demander au parlement un crédit qui nous permette de bâtir un nouveau pont en acier à cet endroit.

M. BERGERON : L'autre item est affecté à des arpentages et à la délimitation des frontières : Qu'est-ce à dire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit ici des terrains sur la réserve du canal à Valleyfield. Ces terrains sont loués à différentes personnes et nous avons jugé nécessaire d'adopter un système quelconque : voilà pourquoi il faut faires ces arpentages et employer des experts pour la délimitation des frontières.

M. BERGERON : Est-ce l'ingénieur du ministère qui sera chargé de faire ces arpentages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a encore rien de décidé à ce sujet. Il est possible que notre personnel ait trop de besogne et qu'il nous faille demander de l'aide du dehors.

M. BERGERON : Je ne vois guère qu'il y ait tant à faire. Le gouvernement possède déjà les cartes et les plans de ces terrains.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que mon honorable ami est allé aux renseignements à ce sujet ; toutefois, les fonctionnaires du ministère diffèrent d'avis avec lui à ce sujet.

M. BERGERON : Il est impossible que je ne sois pas bien renseigné. Toutefois, comme l'item est peu important, je m'en tiens pour le moment aux explications du ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sait sans doute qu'il y a une certain nombre d'acres de terre sur la réserve du canal dans le voisinage.

M. BERGERON : Ces terrains sont tous marqués et muns de bornes. On y a placé des pierres à cinq ou six pieds dans le sol et qui ressortent assez du sol pour être visibles, même la nuit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami fait erreur, je crois.

M. BERGERON : Le ministre pourrait-il me renseigner au sujet des mille dollars payés à la succession Bergevin ? Il avait promis de déposer les documents sur le bureau. A qui cet argent a-t-il été payé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai donné deux ou trois fois instruction à nos fonctionnaires de s'assurer auprès du ministre de la Justice de la personne au nom de laquelle le chèque a été émis, ainsi que du nom du propriétaire du terrain. Il paraît que c'est la coutume au ministère de la Justice, en pareilles circonstances, d'inscrire sur le chèque le nom de l'agent du ministère de la Justice outre celui du propriétaire des terrains à qui l'argent revient. Dès que l'on a vérifié le titre et les actes translatifs de propriété, l'un des fonctionnaires du sous-ministre de la Justice endosse le chèque et le délivre à qui de droit.

M. BERGERON : Je veux savoir si celui au bénéfice duquel l'argent a été payé l'a réellement reçu, ou s'il est demeuré aux mains de l'agent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre m'affirme que c'est ainsi que les choses se sont passées.

M. BERGERON : Le ministre m'a promis l'autre jour de me communiquer certains documents qui me permettraient de connaître le nom de l'agent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre me dit qu'il a oublié la chose. Je lui en ai parlé une ou deux fois, mais au milieu de toute sa besogne, il a oublié de demander au ministère de la Justice le nom de l'agent. Cette après-midi, je pense pouvoir faire tenir un mémoire à ce sujet à l'honorable député.

M. BERGERON : Il y a quelque temps, il est arrivé un accident à l'écluse No. 7 sur le canal de Beauharnois, un vapeur à hélice ayant passé à travers l'écluse, et je suis certain qu'il en est résulté de fortes avaries. Il y a quelque temps, en l'absence du ministre, j'ai signalé le fait au gouvernement. Le premier ministre a pris note de la chose et m'a dit qu'il la communiquerait à qui de droit, afin que justice fût rendue aux intéressés. Il s'est déjà produit un accident semblable et il a été bien difficile de régler la chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je ne me trompe, voici où en sont les choses. Le propriétaire du vaisseau, cause de l'accident, a fait le dépôt d'usage et il affirme en être venu à une entente satisfaisante avec ceux qui ont subi des dommages, au sujet de l'indemnité à leur payer. Il vient de nous demander de lui rembourser le dépôt en question, et cela dans le but de le verser, en partie ou en bloc, aux réclamants.

M. BERGERON : Mon honorable ami est mal renseigné. Parmi les quatre ou cinq personnes qui ont subi des dommages, deux ou trois ont acquiescé à la convention proposée par les propriétaires du steamboat, mais l'un de ces réclamants a refusé de le faire. J'ai vu ce dernier à Valleyfield le 1er juillet et il m'informa qu'il avait refusé. Ces cultivateurs n'ont rien à démêler avec la compagnie du steamboat ; c'est avec le gouvernement qu'ils ont à traiter. Les cultivateurs produisent leurs réclamations ; l'ingénieur se rend sur les lieux, en compagnie des arbitres choisis par les premiers, afin de constater l'étendue des dommages, et ils conviennent d'une certaine indemnité à payer ; puis le gouvernement demande à la compagnie de verser la somme consentie au trésor public, au bénéfice des réclamants. La compagnie du steamboat verse le montant convenu au trésor public, et le gouvernement le distribue aux réclamants qui ont subi des dommages. Dans le cas actuel, les fonctionnaires de l'Etat ont déclaré qu'ils n'avaient rien à démêler sur cette matière et ont dit aux cultivateurs de s'adresser à la compagnie en question. Les cultivateurs se sont abouchés avec les représentants de la compagnie du steamboat, ce qui n'était pas régulier. La compagnie les a traités haut la main, leur disant qu'elle n'était nullement prête à leur accorder une indemnité. L'un de ces cultivateurs, du nom de Pilon, je crois, a absolument refusé de traiter avec la compagnie. L'un des réclamants a demandé $300, et on lui en a offert $100 ; il refusa tout net, et on lui déclara qu'il n'aurait rien de plus. Alors les réclamants, de crainte de tout perdre, acceptèrent $100 au lieu de $300 ; mais Pilon refuse d'acquiescer à cette convention. Le ministre est mal avisé, s'il affirme que tout le monde est satisfait. S'il a encore en mains le dépôt en question, j'espère qu'il ne le remettra pas avant que les réclamants aient reçu leur indemnité. C'est là une question importante pour les cultivateurs. Leurs terres étaient ensemencées depuis le printemps et l'inondation de leurs terrains leur causera des dommages pendant deux ou trois ans. Naturellement, en raison de l'expérience du passé, ils sont loin de réclamer toute l'indemnité à laquelle ils auraient droit

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis bien aise d'entendre mon honorable ami déclarer que les réclamations d'indemnité sont plutôt au-dessous qu'au-dessus du chiffre réel.

M. BERGERON : C'est à peu près le tiers de ce qu'ils ont demandé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député affirme que les réclamations de dommages-intérêts qui se font d'ordinaire dans ces localités sont inférieures aux dommages réels subis par les réclamants. Je suis bien aise de l'apprendre, car les choses ne se passent pas ainsi dans d'autres parties du pays.

M. BERGERON : Il ne faut pas trop généraliser.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois informer l'honorable député que, dans l'intérêt des personnes dont il défend la cause ici, je ne consentirai à rembourser le dépôt en question que lorsque les réclamations auront été réglées. Le gouvernement ne saurait assumer la responsabilité de toute convention quelconque entre les propriétaires de ce steamboat et les réclamants. Il nous est impossible d'empêcher les réclamants d'entrer en composition avec la compagnie. En pareille matière, ils sont censés être en mesure de veiller eux-mêmes à leurs intérêts.

M. BERGERON : C'est avec le gouvernement et non pas avec la compagnie du bateau à vapeur que les cultivateurs doivent débattre la chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute ; mais si les réclamants jugent à propos d'entrer en composition avec les propriétaires du steamboat, comment le gouvernement pourrait-il les empêcher de le faire ?

M. BERGERON : Dans le cas dont il s'agit, le surintendant du canal leur a dit : "Je ne veux rien avoir à démêler sur cette matière, car par le passé, ces réclamations m'ont causé par trop d'ennuis. Venez vous-mêmes en composition avec les propriétaires du steamboat." Ces cultivateurs, sans expérience, ont suivi cet avis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si les fonctionnaires du gouvernement ont dit pareille chose, cela change l'affaire. Je me souviens qu'il s'est présenté une affaire de cette nature sur le canal Welland, et nous avons été bien aises de voir les propriétaires du vaisseau se donner eux-mêmes la peine de s'aboucher avec les réclamants et venir en composition au sujet des dommages-intérêts. Il leur est bien plus facile de venir à une entente qu'il ne nous le serait, et je ne voudrais nullement les détourner de le faire en aucune circonstance. Je les encouragerais plutôt à le faire, pourvu que les intéresés soient en lieu d'exercer leur propre discrétion en pareille matière, et qu'on n'use pas de subterfuges à leur égard.

M. BERGERON : Je suis bien aise d'entendre le ministre parler dans ce sens. C'est là aussi ma manière de voir. Mais ici, les intéressés ont été trompés ; on leur a dit que s'ils ne venaient pas à une entente avec la compagnie du steamboat, le gouvernement ne voudrait rien démêler avec eux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous essaierons de les protéger.

Canal de Chambly—
Arpentage de terrains et pose de bornes..$900

M. HAGGART : Pourquoi cet item ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de marquer les limites du canal. Le fait que les limites sont mal définies nous a causé beaucoup d'embarras.

Canal Rideau—
Approfondissement de la tranchée dans le roc à Kilmarnock.....$6,750

M. HAGGART : Cet ouvrage se fera-t-il à la journée ou à l'entreprise ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par voie de soumission, si la chose est possible. Je ne vois rien qui nous empêche de le faire. Du reste, tous nos travaux se font ainsi, quand c'est possible.

Canal Murray—
Construction d'un débarcadère flottant.$1,800

M. HAGGART : Pourquoi cela ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pour les vaisseaux qui y arrêtent.

Canal Welland.....$53,640

M. INGRAM : Pourquoi ces ponts entre Port-Robinson et Port-Colborne ? Sont-ce des ponts de chemin de fer sur le canal ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ce sont des ponts ordinaires de grand chemin.

M. HAGGART : Combien faudra-t-il encore pour compléter la jetée à Port-Dalhousie, pour laquelle il est demandé un crédit de $15,000 ? Voilà plusieurs années que les travaux sont commencés.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quelle jetée s'agit-il ?

M. HAGGART : De celle de l'ouest.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons voté un crédit de $20,000 l'année dernière pour la jetée de l'ouest, et il faut $15,000 pour continuer les travaux. On emploi du béton et il faudra probablement un nouveau crédit.

M. HAGGART : Quel sera le coût total des travaux ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ $50,000.

M. HAGGART : Les travaux se font par voie de soumission, je suppose.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. McCLEARY : Relativement aux quatre ponts entre Port-Robinson et Port-Colborne, ce crédit est-il affecté aux réparations des vieux ponts, ou s'agit-il d'en ériger de nouveaux ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de nouvelles jetées en béton. Les vieilles jetées en bois sont pourries et nous les remplaçons par de nouvelles jetées en béton, à l'est et à l'ouest.

M. HAGGART : Il y a un crédit de $20,000 destiné au renouvellement de la jetée à l'entrée de Port-Colborne. Combien coûtera le reste des travaux ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais dire.

M. HAGGART : Vous dites que vous avez un plan pour la construction des quais, des jetées et de tous les autres travaux à Port-Colborne. Comment se fait-il que cet item soit isolé ? Ne fait-il pas partie du projet ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est tout à fait légitime et nécessaire de porter cet item au compte du revenu de l'année. Il s'agit de travaux ne se rattachant nullement aux travaux d'approfondissement de l'entrée du havre et à l'amélioration du havre. Les autres travaux seront nécessairement portés au compte du capital, tandis que ce crédit, qui est déjà ancien, est imputé sur le revenu.

Chemins de fer et Canaux—
Divers..... .....$51,187 20

M. HAGGART : Je vois que l'item des arpentages et des inspections des chemins de fer accuse une augmentation de $8,000 à $15,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le comité des chemins de fer du Conseil privé a un tel surcroît de besogne et a tant de recherches à faire qu'il faudra un crédit pour couvrir ce genre de dépenses. En outre, l'adoption du principe d'après lequel en 1897 nous avons décidé d'accorder des subventions aux chemins de fer, autorisant un montant supplémentaire, en sus de la somme ordinaire de $3,200 par mille, montant basé sur le coût total de l'ouvrage au delà d'une somme fixe ; cela, dis-je, nécessite un surcroît de besogne, sous forme d'inspection par nos ingénieurs et des recherches plus minutieuses qu'il en aurait fallu dans les circonstances ordinaires. Nous avons demandé au parlement de nous accorder un nouveau crédit, destiné à faire des inspections et des recherches au sujet des questions qui viennent sur le tapis, au Conseil privé.

M. HAGGART : Le ministre peut-il me donner les noms des fonctionnaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas d'employés permanents qui s'occupent de ces travaux.

M. HAGGART : Ce crédit de $15,000 est fort élevé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un premier essai ; l'année prochain, il sera plus facile de préciser le crédit.

M. HAGGART : S'agit-il d'employer de nouveaux hommes, ou sont-ce les mêmes employés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de changement. A l'exception de deux employés, le personnel de mon bureau est le même que du temps de l'honorable député (M. Haggart).

Chemin de fer Intercolonial $3,285,000

M. BELL (Pictou) : A-t-on demandé des soumissions pour les uniformes aux employés du chemin de fer Intercolonial, et l'entreprise a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien n'a produit tant de mécontentement parmi les conducteurs et autres employés auxquels l'on a fourni des uniformes, que la qualité des vêtements qu'on leur a donnés par le passé. Avant mon entrée en charge, le système des soumissions était tombé en désuétude, et j'étais porté à penser que le système qu'on lui avait substitué avait du bon. La seule différence est que depuis que j'ai pris ce portefeuille, nous avons fourni une meilleure qualité de drap et par conséquent, à un prix un peu plus élevé. Nous choisissons le drap de la qualité voulue et nous disons au marchand confectionneur à Saint-Jean, à Halifax ou à Québec : "Nous voulons un article de cette qualité-ci et vous devrez nous fournir un drap de la qualité de celui-ci ; nous vous paierons tant par vêtement confectionné et nous vous paierons le coût du drap et un profit raisonnable."

Nous avons choisi les tailleurs dans les différentes localités, et nous avons pu, en vertu de ce système, donner plus de satisfaction aux fonctionnaires que ne le permettait le système appliqué il y a quelques années, consistant à demander généralement des soumissions, et à faire faire quelques costumes dans un endroit et quelques costumes dans un autre, dans toutes les villes et les villages possédant des boutiques de tailleur. Il y avait toujours des mécontentements et des murmures sous l'ancien système, des officiers se plaignant de ce que d'autres avaient un meilleur costume ou un costume leur allant mieux, et ainsi de suite, et mes fonctionnaires m'ont informé qu'il en résultait un ennui intolérable. Le système en vigueur depuis quatre ans ou plus, a donné plus de satisfac-

tion, et les travaux ne nous ont pas coûté plus que le prix ordinaire.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre se rappellera qu'il y a eu quelque discussion au sujet de l'augmentation des taux réclamés sur l'Intercolonial. J'ai reçu d'un homme très respectable et très intelligent une lettre où il écrit :

Je trouve une grande différence dans les taux locaux du trafic. La chaux était transportée de Saint-Jean à cette station-ci (c'est-à-dire à la station de Thompson, comté de Cumberland), moyennant 56 cents par baril, et maintenant on réclame 76 cents, c'est-à-dire 9 cents de moins seulement que le coût de la chaux. Le transport d'un barril d'huile coûte 93 cents de Halifax, lorsqu'il coûtait autrefois 60 cents. Le coût de transport de presque toute chose a augmenté dans la même proportion. Des charges de wagons étaient transportées d'une station à l'autre moyennant $4 par wagon, et maintenant le moins qu'on réclame est $6.

Je cite cette lettre parce que son contenu semble contredire l'impression sous laquelle le ministre a laissé la Chambre, savoir : que les taux locaux n'ont pas été augmentés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis surpris d'entendre mentionner les faits, car on m'a assuré que bien que, dans certains cas, il puisse y avoir des exceptions, l'effet général de la revision qui a eu lieu, il y a quelque temps, du tarif concernant les taux du trafic tendaient à diminuer plutôt qu'à augmenter ces taux.

Je pense avoir expliqué qu'il était absolument nécessaire d'établir plus d'uniformité relativement aux taux et à la classification du tarif. Notre classification diffère tout à fait de celle des chemins de fer avec lesquels nous sommes en correspondance et avec lesquels nous nous attendons, et avec beaucoup de raison, je crois, à augmenter nos relations d'affaire. Ainsi, prenons le cas de la chaux. Sur l'Intercolonial, on placerait peut-être cet article dans le n° 3, le n° 5 ou le n° 10, tandis que sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ou sur le Grand Tronc on pourrait le comprendre dans le n° 6, le n° 8 ou le n° 11. De sorte qu'il y a eu inévitablement beaucoup de mécontentement et de difficulté relativement à l'établissement des taux et à la continuation de rapports et d'échange faciles entre les deux chemins.

Notre gérant du trafic a porté ces faits à notre attention. Il a également fait remarquer que nous mettions en danger la sécurité de la vie et de la propriété en laissant surcharger les wagons comme on l'avat fait durant un certain temps. On laissait charger de 25 à 30 tonnes un wagon qui n'en pouvait porter plus de 20, et qui par suite était exposé à se démolir, et à obstruer la voie et occasionner des accidents. Il suggéra qu'il serait plus sûr et plus sage de faire payer le coût du transport suivant le poids expédié, plutôt que de réclamer un prix déterminé par charge de wagon. Nous serions par là en état de régler et contrôler le fardeau qu'on ferait porter aux wagons.

Pour ces raisons et d'autres, il fut jugé désirable de reviser la classification. Nous n'avons pas touché aux taux, bien qu'ils aient été indirectement modifiés. Nous avons placé dans une autre certaines marchandises se trouvant dans une classification ; et comme les taux s'appliquent à la classification de certaines marchandises, nous avons naturellement changé les taux qui s'y appliquaient.

A la suite d'un examen attentif des résultats fournis par nos fonctionnaires du trafic, nous avons conclu que l'effet général produisait une réduction et non pas une augmentation. Il y avait des cas accidentels d'augmentation, mais ils n'étaient pas généraux. Puisque mon honorable ami m'a signalé ces cas spéciaux, je les trouverai dans les "Débats" sans doute, et je pourrai remettre la matière au département du trafic, afin de voir ce que celui-ci a à dire à ce sujet.

M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il quelque système tendant à assurer une similitude de classification de la part de tous les chemins des fer ? N'y a-t-il aucun moyen par lequel les chemins de fer puissent en arriver à une entente quant à la classification ? Tout changement opéré dans la classification ou dans les taux des chemins de fer doit être approuvé par le gouvernement, et il est absolument nécessaire qu'il y ait similitude de classification de la part de tous les chemins.

Relativement aux costumes, j'ai eu une discussion avec le ministre des Finances, à la dernière session, au sujet de l'approvisionnement de l'Intercolonial. J'ai affirmé qu'on n'achetait pas un seul article, ne fût-ce qu'un pinceau, sans demander de soumissions, lorsque j'étais ministre des Chemins de fer. L'honorable ministre des Finances a répliqué qu'il en était peut-être ainsi, mais que les soumissionnaires étaient si peu nombreux que c'était tout comme si l'on n'eût pas demandé de soumissions. Alors, j'ai demandé au ministre de produire les noms de ceux à qui j'ai demandé des soumissions concernant les différents articles dont l'Intercolonial avait besoin, et, s'il y avait une nouvelle liste, de la produire également, afin que nous puissions établir une comparaison. Je suppose que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a suivi la règle du département sous ce rapport, et qu'il n'a rien acheté pour l'Intercolonial sans demander de soumissions, laissant en outre aux fonctionnaires eux-mêmes le soin de juger de la qualité des articles fournis. La question de savoir si une pièce de mécanisme possédait la qualité voulue était laissée à la décision du fonctionnaire chargé du département des machines ; et quand il s'agissait d'un article de nature chimique, on obtenait l'opinion des autorités du Collège McGill. Je suppose que le minis-

tre suit la même ligne de conduite, laquelle est la seule convenable.

Je lui demanderai, avant que le budget supplémentaire soit soumis, de me communiquer cette information, que je lui ai demandée à la dernière session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il sera facile, je crois, d'obtenir à temps une liste à l'honorable député, bien que, je suppose, cette liste soit joliment longue.

Le système qui se continue est identique à celui qu'on avait adopté lorsque j'ai pris la direction du département. Les fonctionnaires de la division des approvisionnements ne demandent pas publiquement dans tous les cas des soumissions par des annonces insérées dans les journaux. Parfois ils le font par des affiches. Au sujet de beaucoup de choses, ils envoient des circulaires aux commerçants, comme avait coutume de faire l'honorable député. Le département possède une liste de toutes les maisons de commerce auxquelles des circulaires doivent être adressées.

Je suppose que mon honorable ami exerçait une certaine discrétion au sujet de savoir s'il ferait envoyer les circulaires à celui-ci tout comme à celui-là, ou s'il se dispenserait d'en faire parvenir à celui-ci pour en faire communiquer à celui-là seulement.

Je serai heureux de donner des ordres pour faire préparer les listes afin qu'elles soient à sa disposition, si l'honorable député désire les consulter.

M. INGRAM : Quant aux costumes, je suppose que le département dit à tous les conducteurs, les serre-freins, les chefs de gares et les commissaires d'acheter un de ces costumes tous les ans ou tous les deux ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils en achètent deux chaque année. Nous ne fournissons pas de costumes aux chefs de gare. Nous en procurons aux conducteurs, aux commissionnaires et aux serre-freins des convois de voyageurs.

M. INGRAM : Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre a dit qu'il s'adresse à chaque marchand-tailleur pour le charger d'acheter le drap suivant un échantillon qui lui est fourni, et qu'on alloue tant au tailleur pour la façon.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : *Oui.*

M. INGRAM : L'honorable ministre n'a pas dit combien ces fonctionnaires paient leurs costumes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas un sou, ils leur sont donnés.

M. BELL (Pictou) : J'allais demander au ministre d'expliquer plus complètement comment s'exécute cette partie de la besogne consistant à fournir le drap à l'entrepreneur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne fournissons point le drap. Nous l'avons fait une année, et nous avons trouvé que la chose n'offrait pas particulièrement d'avantage ; mais nous exerçons une surveillance attentive quant à la qualité du drap, et nous voyons à ce qu'il soit uniforme. Nous tâchons d'empêcher toute cause possible de mécontentement de se produire entre les fonctionnaires par suite du fait que le costume de l'un serait soupçonné être meilleur que le costume de l'autre.

M. BELL (Pictou) : Si le ministre ne publie pas d'annonces demandant des soumissions, demande-t-il à un certain nombre de personnes de soumissionner ou choisit-il quelque ami pour exécuter toute l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne choisissons aucune maison, bien que nous ne demandions pas de soumissions. Nous fixons le prix des costumes, et nous prenons une maison digne de confiance dans chaque ville pour lui donner à faire une certaine partie de ces costumes. Par exemple, l'exécution d'une partie de ces costumes sera accordée à une maison de Saint-Jean, une autre à une maison de Halifax, et nous divisons de la sorte l'entreprise entre les différentes villes, la donnant à ceux qui sont capables d'exécuter le travail et qui méritent justement considération. Peut-être au printemps, l'entreprise sera-t-elle accordée à une maison de Halifax, pour être confiée à une maison de Saint-Jean à l'automne.

Sir CHARLES TUPPER : Comment fixez-vous la valeur du drap? Vous dites que vous vous adressez à un marchand tailleur pour le charger de faire des costumes de la qualité du drap dont vous lui fournissez un échantillon. Celui-ci se procure le drap où il lui plaît, mais comment déterminez-vous le prix que vous devrez lui payer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous possédons aussi des soumissions de la part de marchands en gros, et nous allouons aux marchands tailleurs, pour le drap, le prix auquel nous aurions pu l'obtenir des premiers.

M. HAGGART : L'honorable ministre introduit là une très mauvaise coutume. J'ai constaté la chose dans le département des Postes. Chaque ville, dans tout le pays, insistait pour que les bottes de ses facteurs fussent faites chez elle, et la conséquence fut aussi déplorable qu'on pourrait l'imaginer quant à la qualité des bottes et des costumes. Supposez seulement qu'on fasse la même chose relativement aux volontaires, c'est-à-dire, qu'on fasse faire à Toronto les bottes destinées au militaires de Toronto, et

à London, celles destinées aux militaires de London, et qu'on fasse fabriquer à Sainte-Catherine, les uniformes d'un régiment de Sainte-Catherine ! La manière la plus satisfaisante consisterait, de la part du gouvernement, à s'arrêter à une qualité de drap et à faire faire les uniformes par des personnes se trouvant dans des conditions satisfaisantes, après avoir demandé des soumissions. Cela vaudrait beaucoup mieux sous tous les rapports, et soustrairait le département à beaucoup d'ennuis et de tracasseries politiques. L'honorable ministre, alors, ne se verrait plus exposé à subir l'insistance des députés le priant de donner l'entreprise des chaussures à certain cordonnier de certaine ville, et d'accorder à certain tailleur de certaine ville l'entreprise des costumes.

M. INGRAM : Le système adopté par les compagnies de chemin de fer, relativement à la confection des costumes, est d'abord de demander des soumissions. Puis, le soumissionnaire accepté est transporté de place en place sur le chemin pour prendre la mesure des différents employés. Les costumes sont exécutés par ce seul soumissionnaire et à son unique prix.

M. BORDEN (Halifax) : Je signalerai à l'honorable ministre une matière au sujet de laquelle j'ai reçu une communication de la Chambre de commerce de Halifax, communication dont il a eu connaissance, il n'y a pas de doute. Cette communication est sous forme de lettre émanant de M. George Mitchell, président de la chambre de commerce de Halifax, incluant une lettre de Furniss, Withey et Cie, lesquels représentent une ligne de vapeurs faisant le service des ports de Halifax et de Saint-Jean, à des ports européens. Voici ce qu'on y trouve :

Relativement au trafic du fromage, il nous est absolument impossible de procurer le transport de cet article à nos vapeurs faisant le service de Liverpool, pour la raison que les chemins de fer n'ont pas de wagons convenables dont ils puissent disposer dans l'intérêt des expéditeurs. S'ils eussent pu nous procurer les wagons voulus, nous n'avons pas le moindre doute que nous aurions pu obtenir le transport de 20,000 boîtes de fromage à destination de Liverpool en raison d'un fret océanique de 20 shellings. M. Hardwell, l'agent d'ici, à fait tout ce qu'il a pu pour nous assurer des wagons convenables, mais il nous a averti ce matin qu'il ne pouvait s'en procurer. Nous sommes forcés, conséquemment, d'abandonner le trafic du fromage, chose fort regrettable vu qu'il y a à Montréal environ 400,000 boîtes prêtes à être expédiées, et que rien n'aurait empêché Halifax d'avoir sa part de ce trafic de Montréal à des taux égaux à ceux de Saint-Jean, de Portland et de Boston. En conséquence du fait que nous ne pouvons obtenir des wagons convenables, nous sommes obligés d'envoyer à Saint-Jean tout notre fromage à destination de Manchester, alors que, dans le cas contraire, nous aurions pu fournir une part du trafic au chemin de fer Intercolonial jusqu'à Halifax.

D'après ce que je comprends, l'acte de cette compagnie cause une perte non seulement au trafic de Halifax, mais au chemin de fer Intercolonial, car lorsqu'elle expédie ses marchandises au port de Saint-Jean, pour les transporter à Manchester, je comprends qu'elle le fait par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Nul doute que cela n'ait été signalé à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aurais voulu que mon honorable ami fût ici hier soir lorsque le sujet a été soulevé. J'ai alors fait remarquer que peut-être le comité pouvait croire qu'il était déraisonnable de ma part de demander, dans la mesure que je le faisais, d'être mis en état de munir le chemin d'un plus grand nombre de wagons, mais que je tâchais de me tenir à la hauteur des besoins, et que j'étais parfaitement justifiable de faire cette demande. J'admets parfaitement l'exactitude de l'exposé fait par mon honorable ami, et qui m'a été communiqué par la chambre de commerce de Halifax ; et je fais, dans une mesure raisonnable, tout ce que je puis pour combler l'insuffisance dont on se plaint.

M. BORDEN (Halifax) : D'après ce que je comprends, le crédit demandé sera appliqué en vue d'assurer des wagons convenables à cette fin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A cette fin même.

M. BORDEN (Halifax) : A quelle date le matériel roulant sera-t-il en bon état pour recevoir ce trafic ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dès que le crédit sera adopté, nous nous mettrons à l'œuvre, et nous passerons immédiatement des contrats afin d'assurer le plutôt possible la construction de ces wagons.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard..$225,000

M. MARTIN : Le ministre voudra-t-il dire qui a l'entreprise de fournir aux voyageurs du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, des livres, etc. ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La même personne qui a l'entreprise depuis plus d'un an. Il n'y a pas eu de changements.

M. MARTIN : Je remarque qu'une annonce demandant des soumissions au sujet de ce service a été publiée le 7 février 1899. Si je comprends bien, certains hommes d'affaires de la ville ont soumissionné à cet égard, et j'aimerais savoir si la plus basse soumission a été acceptée, quel est le soumissionnaire, et quel était le montant de sa soumission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'obtiendrai ce renseignement à mon honorable ami (M. Martin). Je ne me rappelle pas les faits, et les documents ne sont pas à ma portée dans le moment. Les soumissions ont été envoyées à Ottawa depuis l'ouverture de la session, mais je n'ai adopté aucune décision, soit dans le sens d'ôter l'entreprise à celui qui la possède à présent, soit dans le sens de la confier à l'un

des soumissionnaires. Je me procurerai l'information demain.

M. MARTIN : Voilà qui me semble une procédure fort singulière, que celle de demander des soumissions pour ne pas accorder l'entreprise. La saison d'été est assez proche de sa fin maintenant. Je crois que la plus basse soumission devrait être acceptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pu encore m'occuper de la chose. Je ne crois pas qu'il y ait grand'différence entre les montants fixés par les divers soumissionnaires. Naturellement, je voudrais, s'il y avait un changement, que l'entreprise fût accordée à quelqu'un en qui nous pourrions avoir confiance et qui procurerait au public un service satisfaisant. Je n'ai réellement pas eu le temps d'examiner le sujet ni de m'en occuper.

M. MARTIN : J'ai une lettre de quelqu'un qui a soumissionné au sujet de ce service, et qui dit croire sa soumission la plus basse. Il a écrit au surintendant à Moncton, mais il n'a pas reçu de réponse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La chose a été laissée en suspens *ici*. Si quelqu'un mérite du blâme, je suppose que c'est moi.

M. MARTIN : La procédure, comme je l'ai dit, semble très étrange. Je serai heureux de recevoir le renseignement de l'honorable ministre demain.

Canaux—
Réparations, *etc.*, *frais* d'exploitation..... $505,350

M. HAGGART : Il y a là une augmentation de $25,900. L'honorable ministre voudra-t-il en expliquer la raison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart) verra à la même page au tableau indiquant les item en détail. Nous nous attendons à ce que le canal de Soulanges soit en exploitation et à ce qu'il lui faille un personnel d'employés comme les autres canaux, et il y a en conséquence un item de $25,000 pour organiser ce canal de cette manière. Quant aux autres item, on constatera que les augmentations et les diminutions se compensent à peu près les unes les autres.

M. HAGGART : Je suppose que l'honorable ministre prendra tout le personnel du canal de Beauharnois pour le transporter au canal de Soulanges ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est plus facile de la part de l'honorable député de dire que ça peut être fait, que de le faire.

M. HAGGART : Je ne sache pas pourquoi nous aurions besoin là de deux canaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce que je puis dire, c'est qu'un bon nombre de changements ont été opérés dans les canaux, et que je ne connais pas un seul cas où un canal ait été fermé. Vous avez à envisager cette éventualité.

M. HAGGART : Il y a une augmentation de $8,300 quant au canal Lachine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela consiste en réparations.

M. HAGGART : Quelle réparations fait-on au canal de la Trent, requérant une augmentation de $3,500 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette de ne pouvoir fournir en ce moment les détails de ces réparations.

Surintendant des assurances—
Pour faire face aux dépenses se rattachant à ce service, y compris $800 concernant le salaire de J. R. Morton, nonobstant toute disposition contraire de la loi concernant les administrations publiques..... $7,200

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : C'est là le crédit ordinaire concernant le surintendant des assurances. Le montant est le même que celui de l'an dernier.

M. HAGGART : Quel est cet homme à qui vous accordez $800 nonobstant toute dsposition contraire de la loi concernant les administrations publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il prend la place d'un autre fonctionnaire qui recevait $800. Il a été nommé pour lui succéder. Il recevait au début un salaire moindre, et maintenant son salaire est le même que celui de son prédécesseur.

M, HAGGART : Quelles connaissances spéciales possède-t-il, pour recevoir immédiatement $800 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Son salaire a été d'abord de $750, et son prédécesseur recevait $800.

M. CLANCY : Depuis combien de temps est-il dans l'administration ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est sa deuxième année.

M. HAGGART : Quel était son prédécesseur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'oublie son nom. Il a quitté l'administration pour accepter la position de calculateur d'une compagnie d'assurance. Voilà l'une des difficultés que nous avons à conserver de bons fonctionnaires, grâce à la modicité des salaires.

M. HAGGART : L'honorable ministre peut-il dire qu'il a quelque connaissance ou quelques aptitudes spéciales qui doivent le soustraire à l'application de la loi concer-

nant les administrations publics ? Est-ce un calculateur d'expérience ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne pouvons avoir un calculateur d'expérience moyennant ce salaire. Telle qu'est la loi maintenant, il n'y a pas de milieu entre les $400 que reçoit un commis temporaire au début et les $1,100 d'une position de commis de deuxième classe. Il y a là un long degré à franchir, et nous croyons qu'il pourra être nécessaire de statuer quelque chose pour remplir cette lacune. Dans l'intervalle, si l'on veut avoir un fonctionnaire possédant quelque chose de plus que les aptitudes ordinaires d'un commis temporaire, il faut y pourvoir de cette manière. Cet homme est spécialement apte à occuper le poste, vu sa connaissance des mathématiques qui le rend compétent pour cette sorte de besogne.

M. WALLACE : Il appert qu'il a été nommé, il y a un an, moyennant un salaire de $750. Je crois qu'il a maintenant 23 ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a obtenu ses degrés au Collège Dalhousie, de Halifax, et on me d'a recommandé comme possédant des aptitudes spéciales. J'ignore le rang qu'il a occupé à l'université, mais il a un talent spécial en fait de mathématiques, et il est précieux sous ce rapport dans le bureau des assurances.

M. POWELL : Quelle est sa besogne spéciale dans ce bureau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Virtuellement, celle de calculateur, besogne de nature spéciale en grande partie. Il est sous les ordres de M. Fitzgerald.

M. WALLACE : Combien y a-t-il de commis dans ce département ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il y en a trois dans le bureau de M. Fitzgerald. Si l'honorable député le désire, je lui procurerai le renseignement plus tard dans la soirée. C'est là le crédit ordinaire, et je n'ai pas apporté ici l'information concernant la chose.

M. WALLACE : Je crois que ce n'est pas là le salaire ordinaire d'un nouveau commis.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un travail plus qu'ordinaire, qui ne peut être fait par un homme possédant les qualités d'un commis temporaire. Non seulement cet employé doit posséder une excellente éducation, mais il doit avoir des aptitudes spéciales pour ce genre de travail, et je crois qu'il est impossible de trouver un homme possédant les qualités nécessaires pour remplir cette position avec succès en ne payant que le salaire ordinaire d'un commis temporaire.

M. WALLACE : Vous avez dans ce bureau, M. Blackadar, M. Morton, M. Riley, ainsi que d'autres employés possédant les connaissances voulues, y compris M. Fitzgerald. Et voici que l'on fait entrer dans le service un jeune homme en lui donnant $750 de salaire pour la première année, et $800 pour l'année suivante, ce qui est contraire à l'esprit et à la lettre de la loi. Un ministre peut dire que des connaissances spéciales sont requises pour remplir ces devoirs ; mais nous ne devons pas oublier que des connaissances spéciales sont requises dans toutes les branches du service public, si un employé veut être capable de s'acquitter convenablement de ses devoirs. Si l'honorable ministre peut donner à ce jeune homme $750 pour la première année et $800 pour la seconde, dans ce cas tous les autres ministères où il se trouve un grand nombre de services où des connaissances techniques sont requises pourront faire la même chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que vient de dire l'honorable député n'est pas sans avoir sa raison d'être, et je n'hésite pas à dire que c'est la loi telle qu'elle existe actuellement. Il est impossible pour le moment de trouver des hommes possédant des qualités requises pour remplir ce travail dans quelques-uns des ministères. Ainsi, il n'y a pas encore bien longtemps un fonctionnaire du ministère de l'un de mes collègues qui recevait $1,700 ou $1,800, est décédé. Il aurait été possible de le remplacer par un commis temporaire à $400 par année, ou vous auriez pu nommer un commis de deuxième classe à $1,100.

Si mon collègue dont je viens de parler avait nommé un commis de deuxième classe à $1,100 pour accomplir l'ouvrage fait par celui qui était décédé et qui recevait $1,700, personne n'aurait trouvé à redire à cela. Mais il a réussi en prenant un jeune homme à $700 à faire faire l'ouvrage. Cependant il a dû choisir un des meilleurs employés de cette classe, et il n'aurait pu faire la chose en ne lui payant qu'un salaire de $400. Toute la difficulté résulte du fait que dans le service public, il n'existe pas de salaire moyen entre le salaire de $400 que vous payez à un commis temporaire, et le salaire de $1,100 qui est le salaire minimum d'un commis de deuxième classe .

M. PRIOR : C'est là la difficulté dans tous les ministères.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et cette anomalie devra être corrigée. Vous pouvez avoir besoin d'un fonctionnaire qui soit au-dessus de la classe ordinaire des commis qui reçoivent $400, cependant vous ne voulez pas lui donner $1,100 en commençant. Prenez par exemple un jeune homme qui sort d'une université où il a réussi à obtenir ses degrés avec honneur dans une des branches spéciales de l'institution, et offrez-lui un salaire de $400, cela ne le tente guère, mais si vous lui offrez dès le commencement un salaire de $1,100, vous lui donnez trop. Il faut donc trouver un juste milieu. Je crois qu'avant la fin de la session, nous devrons adopter une loi de nature à résoudre cette difficulté.

M. WALLACE : L'honorable ministre est donc sous l'impression que la loi est entièrement mauvaise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le crois et nous allons être obligés de la modifier.

M. WALLACE : Pourquoi ne pas amender la loi et agir ensuite conformément à cette dernière au lieu d'en violer l'esprit et la lettre ? Je ne crois pas que la conduite des ministres soit justifiable dans ces cas-là. Si la loi a besoin d'être amendée ou modifiée que le gouvernement propose une mesure à cet effet et qu'il justifie les changements qu'il a l'intention de faire. Mais tant que la loi existe, il ne devrait pas la violer, comme il l'a fait dans le cas actuel.

Gouvernement civil—
Ministère de l'Intérieur.. . . . .$92,766 60

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet item a déjà été discuté, mais quelques-uns des renseignements demandés n'ont pas été fournis à cette époque. On a posé entre autres questions celle de savoir sur quel crédit avait été payé M. Ferguson, l'un des commis de deuxième classe, avant sa nomination comme tel. Je n'étais pas prêt à répondre à cette question, et à la demande de l'honorable député d'York, Nouveau-Brunswick, (M. Foster) l'item a été laissé de côté. M. Ferguson a été payé à même le crédit destiné aux dépenses éventuelles pour l'année dernière.

M. WALLACE : Fait-il partie du service public ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. L'honorable député d'York a demandé à même quel crédit il avait été payé, mais je ne me rappelais pas la chose à cette époque.

M. WALLACE : Quel est son nom de baptême ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : James N.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer comment il se fait qu'il a été nommé commis de deuxième classe ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai donné toutes ces explications lorsque cet item a été discuté une première fois, mais je n'ai pas d'objections à les répéter aujourd'hui. Un crédit a été voté pour un commis de deuxième classe destiné à prendre la place d'un fonctionnaire décédé.

M. WALLACE : Quel était ce commis décédé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Genest. Ce dernier recevait $1,000 par année, ce qui est le salaire le plus élevé qui puisse être payé à un commis de troisième classe. Nous avions besoin d'un homme pour le remplacer, mais nous nous sommes trouvés exactement dans la même position que celle expliquée par l'honorable ministre des Finances, il y a un instant. Nous ne pouvions pas nommer un commis de troisième classe, et il nous était impossible d'obtenir un homme possédant les connaissances voulues pour remplir cette position à $400 par année, ce qui est le salaire d'un commis temporaire. Nous avons constaté que M. Ferguson possédait les connaissances voulues, et il fut décidé que nous le recommanderions comme commis de seconde classe devant remplacer M. Genest. Dans le même temps, il fut nommé commis temporaire avec un salaire de $400 par année.

M. WALLACE : A-t-il subi les examens nécessaires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, il est très compétent.

M. DAVIN : Quels sont les devoirs du géographe ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le géographe du ministère était M. Johnston, qui est décédé il y a déjà longtemps, et depuis nous n'avons pas eu de géographe. Les devoirs de ce fonctionnaire consistent à surveiller les travaux géographiques concernant la préparation des cartes du ministère. Le ministère de l'Intérieur est pour ainsi dire responsable de toutes les cartes géographiques préparées par le gouvernement et il est nécessaire d'avoir un homme habile et instruit pour en surveiller la préparation. Depuis le décès de M. Johnston, le ministère a souvent eu à souffrir de l'absence d'un employé compétent dans ce service, c'est pourquoi nous avons conclu un arrangement en vertu duquel M. White, qui a déjà été employé par la commission géologique, et exécutait les travaux géographiques de ce service, va être transféré au ministère de l'Intérieur.

Département de l'Intérieur—

Aide aux écritures et autre, y compris $730 pour J. D. Bollard et $425 pour T. W. Hodgins, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil	$ 5,005
Impressions et papeterie	8,500
Divers	7,000
	$20,505

M. DAVIN : Il y a dans ce crédit une augmentation de $1,480.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces deux item "nonobstant toute disposition contraire contenue dans l'Acte du service public" sont exactement les mêmes que l'année dernière, à l'exception de cette augmentation de $1,480, qui est destinée à payer le salaire d'un commis temporaire supplémentaire à $400 par année, lequel a été nommé, et nous prenons aussi une autre somme pour payer les salaires de trois commis temporaires supplémentaires qui ne sont pas encore nommés, mais qui devront l'être durant le cours de l'année par suite de l'aug-

mentation considérable de l'ouvrage à faire dans le ministère.

M. POWELL : Est-ce par suite des affaires du Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette augmentation est en partie due à cela, mais je dois ajouter que cette augmentation extraordinaire existe dans presque tous les différents services du ministère. Le travail a considérablement augmenté au bureau principal des terres fédérales par suite du fait que les entrées pour les "homesteads" ont presque doublé. Au bureau principal les affaires du Yukon et la correspondance ont aussi augmenté l'ouvrage dans des proportions considérables. Il en est de même dans le service de l'immigration, et par conséquent, le travail à faire par les commis y a presque doublé. Je demande un crédit supplémentaire pour trois commis temporaires qui ne sont pas encore nommés, mais dont j'aurai besoin durant l'année, et si ce n'est pas maintenant, ce sera une peu plus tard vers l'automne, alors que nous avons beaucoup plus d'ouvrage.

Six augmentations statutaires sont demandées pour des commis temporaires. Ces commis reçoivent $400 par année, et la loi leur donne droit à une augmentation de $30 par année au lieu de $50. Cela fait $1,780, sur lequel montant il faut déduire $300, somme qui, en vertu d'une disposition spéciale, a été payée l'année dernière à mon secrétaire particulier.

Quatre commis temporaires à $400 chacun, $1,600. Six augmentations statutaires à $30 chacune font $180 ; c'est-à-dire en tout $1,780. mais les $300 votés l'année dernière ont été payés à mon secrétaire particulier et ils ne seront pas demandés cette année. Cela va constituer une augmentation totale de $1,480. J'étais dans l'erreur lorsque j'ai dit que toutes les augmentations statutaires étaient en faveur de commis temporaires. Une de ces augmentations est pour M. Bollard, dont le nom est mentionné dans le crédit, et il y a aussi des augmentations de $30 chacune en faveur de Mlle Mercer, M. Morrissette, M. Duhamel, M. Scott et M. Hodgins.

M. HAGGART : Pourquoi mentionnez-vous plus particulièrement les noms de M. Bollard et de M. Hodgins ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le salaire de M. Bollard a été augmenté en vertu d'un crédit spécial en 1897 et l'auditeur général prétend que son nom doit maintenant figurer dans le budget chaque année. M. Hodgins était messager dans le ministère lorsque j'en ai pris la direction, mais par suite de certains changements d'un ministère dans un autre, son nom a été omis et par conséquent, je suis obligé de le mentionner spécialement chaque année.

M. HAGGART : L'auditeur général semble appliquer à votre ministère une règle qu'il n'applique pas aux autres. Il doit y avoir d'autres fonctionnaires qui sont dans la même position que celui-là, mais dont les noms ne figurent pas chaque année dans le budget.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y en a pas parmi ceux que j'ai nommés. La seule exception que je connaisse est celle de M. Rothwell, le greffier en loi, pour qui il y a chaque année un crédit spécial.

Commission géologique..... ..... $56,700

M. DAVIN : Tandis qu'il y a une augmentation pour d'autres item, on a diminué de $7,000 le crédit destiné au creusement des puits artésiens dans les Territoires du Nord-Ouest. L'honorable ministre voudrait-il donner quelques explications à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le montant voté pour les besoins de la commission géologique a toujours varié entre $50,000 et $60,000, et ce crédit peut être réduit ou augmenté, suivant le nombre plus ou moins considérable de brigades qui sont envoyées. Ce crédit de $3,000 pour des puits artésiens est simplement destiné à terminer les forages qui ont été commencés au nord d'Edmonton depuis plusieurs années.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudrait-il nous faire l'historique de ces travaux ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le directeur de la commission géologique me dit que l'on peut trouver l'historique complet de ces travaux dans le rapport de la commission qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Le forage commencé à la rivière du Pélican a été abandonné à 837 pieds de profondeur, à cause d'une violente irruption de gaz naturel. Le sondage pour la découverte du pétrole à Victoria, près du lac Athabaska, a été continué jusqu'à l'été dernier alors que l'on a atteint une profondeur de 1,650 pieds. Ce travail a été commencé et exécuté par le directeur de la commission géologique, quelques années avant que je prisse la direction du ministère. A mon avis, l'utilité de ce travail est plus ou moins douteuse.

La première année le directeur m'a soumis la question afin de me faire demander un crédit à cette fin au parlement ; je lui ai répondu que je croyais qu'il s'agissait là d'une question qui devait être laissée à l'initiative des particuliers, et que les bénéfices que l'on pouvait réaliser de ces sondages pour découvrir des sources de pétrole étaient tout à fait disproportionnés avec les dépenses que cela entraînerait. Cependant le directeur désirait beaucoup continuer les travaux, et à la fin, j'ai consenti à laisser continuer les travaux jusqu'à un certain point.

J'ai pris la résolution presque absolue de ne plus demander de crédit à ce sujet, avant d'avoir obtenu de nouveaux renseignements. Les sondages faits jusqu'ici n'ont pas indiqué

l'existence de sources de pétrole en quantité appréciable, et les résultats n'ont pas été satisfaisants, si nous en exceptons les connaissances géologiques que l'on en a obtenues et qui peuvent être d'une certaine utilité pour le ministère. Tout est en bon ordre, et les travaux vont être recommencés bientôt, afin d'atteindre une profondeur de 2,000 pieds si la chose est possible. Le sondage est tout payé jusqu'à une profondeur de 1,000 pieds.

M. WALLACE : Combien ce sondage coûte-t-il du pied ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le coût varie suivant la profondeur, plus il se fait à une profondeur considérable, plus il coûte cher.

De 1,000 à 1,650 pieds, 70 pour 100 du taux indiqué au contrat ont été payés, la balance ne sera payée que lorsque l'on aura atteint une profondeur de 2,000 pieds. D'après les termes du contrat nous payons $2,125 pour terminer le sondage qui reste à faire de 1,650 à 2,000 pieds ; cela ne comprend pas, bien entendu, le transport et le tubage, dépenses payées par le ministère. Voici où nous en sommes dans les comptes à ce sujet : Il nous reste une balance en mains sur le crédit de l'année dernière, de $2,643.48, lequel montant, je croyais pouvoir dépenser avant la préparation des estimations actuelles. Le montant est de $3,000.

M. DAVIN : J'admets avec l'honorable ministre qu'il n'appartient pas au gouvernement de faire des sondages pour découvrir des sources de pétrole ; mais le ministère de l'Intérieur pourrait creuser des puits artésiens pour le plus grand bénéfice du pays. L'honorable ministre n'ignore pas qu'il existe actuellement, dans les Territoires du Nord-Ouest, de vastes étendues d'excellentes terres, qui sont complètement dépourvues d'eau ; et je suis d'avis qu'il est du devoir du ministre de l'Intérieur de voir s'il ne serait pas possible de trouver de l'eau dans ces vastes étendues de terres fertiles, auxquelles il ne manque que cet élément. Le forage qui doit se faire pour trouver de l'eau est bien différent du forage pour découvrir des sources de pétrole, parce que l'honorable ministre dans ses brochures et par l'entremise de ses agents, invite les gens à aller s'établir dans toutes les parties des Territoires du Nord-Ouest.

Maintenant, il ne convient pas de vouloir prétendre que ces travaux doivent être faits par le gouvernement provincial. Ce dernier n'est tenu de faire ces travaux que si vous lui confiez l'administration des terres. Puisque le ministre de l'Intérieur a l'administration des terres et invite les colons à venir s'y établir, et qu'il vend les lots portant des nombres impairs à ceux qui veulent les acheter, c'est à lui qu'il appartient de trouver de l'eau ; et à mon avis, le meilleur moyen d'en arriver là, consiste à creuser des puits artésiens.

Je sais que les prédécesseurs de l'honorable ministre ont essayé, jusqu'à un certain point, de rejeter toute responsabilité à ce sujet. Le gouvernement fédéral possédait quelques machines à sondages, qui coûtaient peu de chose, et il les a données aux autorités provinciales. Ce dernier a dû remplacer ces machines par des nouvelles ; et on les a expédiées ici et là à la demande de certains membres de la législature provinciale. Ces machines sont trop défectueuses. Elles forent jusqu'à une certaine profondeur, mais si l'on rencontre de la roche, leur utilité cesse. Bien que le ministre des Travaux publics dans les Territoires du Nord-Ouest fasse son possible pour rendre le service de ces machines aussi effectif que possible, le crédit accordé par le gouvernement fédéral n'est pas suffisant pour faire face aux besoins, et à part cela, permettre d'acheter de bonnes machines. Quand bien même ce subside serait suffisant pour permettre d'atteindre cette fin, il n'aurait pas pour effet d'enlever à l'honorable ministre toute responsabilité en cette affaire. C'est pourquoi je lui demande de s'occuper de la chose. J'ai toujours insisté auprès de ses prédécesseurs avec qui j'ai été en relations d'affaires, et dans un cas, avec un résultat satisfaisant. Ils ont fait des forages pour obtenir de l'eau à Deloraine, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agissait là d'un cas exceptionnel. Ils ont foré jusqu'à une profondeur de 2,200 pieds, et la chose a coûté très cher.

M. DAVIN : Les résultats obtenus n'en ont pas moins été satisfaisants. En voyageant dans le Dakota, j'ai vu en passant dans le convoi une vaste nappe d'eau, ressemblant à un lac. J'ai vu des bestiaux qui paissaient dans les champs paraissant bien arrosés, et comme cela me surprenait, j'ai posé à un cultivateur quelques questions à ce sujet. Je lui ai dit : " Vous avez ici un magnifique lac." Alors il se tourna de mon côté, et me répondit : " Ceci un lac ; vous vous trompez, tout cela est produit par un puits artésien."

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Vous avez vu cela dans le Dakota.

M. DAVIN : Oui, à peu de distance de l'une des gares du " Northern Pacific," probablement à 12 milles à l'ouest de cette dernière. Je me suis fait conduire à l'endroit où était situé ce puits artésien, et je vis un tuyau sortant de terre jusqu'à une hauteur d'environ six pieds, et près de ce tuyau se trouvait un vaste réservoir dans lequel coulait l'eau qui sortait du tuyau, et qui se répandait ensuite au dehors, de sorte que l'eau du réservoir restait toujours fraîche, et elle se répandait dans la région. Une fois ce petit courant rendu à une certaine vallée, il formait une nappe d'eau qui était non seulement un ornement, mais encore une chose des plus utiles pour le bétail et pour l'arrosage de cette partie du pays. Je cite cet

exemple à l'honorable ministre comme une preuve de ce qui peut être fait.

Si le gouvernement américain peut obtenir un tel résultat, pourquoi le gouvernement canadien ne ferait-il pas la même chose pour les colons des Territoires du Nord-Ouest ? Prenez, par exemple, cette bande de terre —j'ignore si l'honorable ministre a jamais visité cette région—située au nord-ouest de Pense.

Je ne crois pas qu'il y ait dans tous les Territoires du Nord-Ouest une plus belle étendue de terres. La terre noire doit y avoir une épaisseur de huit pieds. Néanmoins si vous vous rendez jusqu'à Stony-Beach, où il existe un établissement très prospère, vous trouvez sur votre route une étendue de terre de 16 ou 20 milles sur laquelle aucun lot n'a encore été pris, et la raison de cela c'est que jusqu'à présent il a été impossible de trouver de l'eau dans cette région. Cependant il ne peut y avoir le moindre doute qu'il doit être possible d'y trouver de l'eau en quantité considérable.

Si le ministre de l'Intérieur trouvait une fois de l'eau à cet endroit, ceux qui cherchent à prendre des terres pourraient facilement calculer combien il leur en coûterait pour se procurer de l'eau, et si le fait de vouloir essayer d'arroser une certaine étendue de terrain serait réalisable pour trois ou quatre cultivateurs. Dans le cas où la chose serait possible ces cultivateurs pourraient se réunir pour souscrire l'argent nécessaire pour mener cette entreprise à bonne fin. Quand bien même une partie de ces terres devraient être hypothéquées pour payer le coût de cette entreprise, et que cette hypothèque devrait s'éteindre annuellement, de telles conditions seraient probablement acceptées par ceux qui veulent occuper ces terres qui, à part cela, sont si avantageuses sous tous les autres rapports.

Il y a aussi au nord de Whitewood une étendue de terre qui ne peut être surpassée dans tous les Territoires du Nord-Ouest ; cependant, jusqu'ici il a été impossible d'y trouver de l'eau. Il est du devoir de l'honorable ministre de résoudre ce problème et il n'y a que lui qui soit en état de le faire. Il ne peut compter pour cela sur le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, parce que, moralement parlant, ce n'est pas lui qui est tenu de remplir cette obligation, et quand bien même il y serait tenu vous ne lui fournissez pas les moyens de régler cette question.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis bien de l'avis de l'honorable député, relativement à tout ce qu'il vient de dire, et je constate avec plaisir qu'il a foi en ses paroles. Cette question de l'approvisionnement de l'eau est de la plus haute importance. Peu de temps après avoir pris la direction du ministère, j'ai fait certaines démarches relativement à cette question, en achetant un certain nombre de machines et en concluant des arrangements avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, qui est en meilleure position que nous pour savoir où ces machines doivent être employés. Je dois ajouter que d'après les termes de cet arrangement intervenu avec le gouvernement lorsque ce subside a été augmenté en 1897, jusqu'au montant de $40,000 il était convenu que c'était lui qui devait se charger du soin de faire fonctionner ces machines.

Je demande, cette année, un nouveau crédit pour acheter quatre ou cinq de ces machines, et je suis informé par les membres du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest que les travaux accomplis par ces machines ont donné les résultats les plus satisfaisants. Cependant, je comprends que cette question diffère un peu de celle qui consisterait à creuser des puits artésiens dans le but d'obtenir une quantité d'eau considérable pouvant servir aux besoins de l'irrigation. Cette question m'a été soumise plusieurs fois, et j'en comprends toute l'importance, mais il s'agit là d'un travail qui doit être conduit avec le plus grand soin et après un examen attentif de la région, afin de s'assurer que l'argent ne sera pas gaspillé.

On est actuellement à faire une étude attentive des lieux au sujet de l'irrigation, et j'espère qu'à la prochaine session, je pourrai soumettre au parlement un projet basé sur l'étude qui aura été faite et des renseignements qui justifieront la Chambre de voter un crédit quelconque pour cette entreprise. Je ne serais pas justifiable de demander un montant trop considérable pour cette entreprise en commençant, mais il serait possible de faire un travail d'expérience qui nous permettrait de juger de ce qu'il y a à faire pour obtenir un résultat avantageux. Je veux que ce crédit de $60,000 soit dépensé comme suit, l'année prochaine : $25,000 pour frais d'exploration. Publications se rapportant au ministère, $15,000. Pour payer l'aide supplémentaire dans le bureau et ailleurs, $11,500. Instruments, $3,000. Avances aux explorateurs, $6,500.

L'année dernière les travaux d'explorations ont été divisés comme suit : Nouvelle-Ecosse, trois brigades d'explorateurs ; côte de l'est de la Baie d'Hudson, une brigade ; Nouveau-Brunswick, deux brigades ; Québec, une brigade ; est de l'Ontario, deux brigades ; ouest de l'Ontario, trois brigades ; Alberta, y compris travaux de forage, trois brigades ; district du Yukon, deux brigades ; Colombie Anglaise, une brigade. Cet état n'est pas absolument exact, parce qu'il arrive que le travail d'une brigade s'étende d'une province à une autre. Mais c'est un état aussi parfait qu'il est possible de le donner de la manière dont les travaux ont été faits l'année dernière par les différentes brigades d'explorateurs. Le travail de cette année va ressembler beaucoup à celui de l'année dernière. Dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie Anglaise nous allons accorder une atten-

tion toute spéciale à l'ouest de la Koutanie, aux districts d'Atlin et du Klondike et au Grand Lac des Esclaves.

Un membre de l'expédition qui a passé l'hiver à la baie d'Hudson y fera des explorations.

M. HAGGART : Si je comprends bien, le ministre a dit qu'en forant au lac du Pélican, on avait frappé le gaz à une profondeur d'au delà de 800 pieds. Quelle était la pression ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que nous ayons ce renseignement.

M. HAGGART : Avez-vous laissé le gaz s'échapper depuis qu'on l'a découvert ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'échappe. L'endroit est si éloigné que ce gaz n'est absolument d'aucune utilité.

M. HAGGART : L'honorable ministre aurait dû faire fermer l'ouverture par laquelle le gaz se dégageait. C'est un malheur de le laisser ainsi s'échapper. On m'a dit, ce sont des personnes qui demeurent dans les environs qui me l'ont affirmé, que le bruit que fait le gaz en s'échappant, est tel qu'on peut l'entendre à plusieurs milles de distance. Il serait malheureux que ce gaz fût gaspillé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce que dit l'honorable monsieur est vrai. S'il peut suggérer quelque moyen de faire usage de ce gaz, je serai heureux de l'adopter.

M. HAGGART : Mais alors même que vous ne pourriez vous servir de ce gaz, vous pourriez fermer l'ouverture du puits pour le conserver.

M. DAVIN : Relativement à ce que j'ai déjà dit, je suis heureux de voir le ministre prendre sur cette question l'attitude qu'il vient de faire connaître. L'honorable ministre sait sans doute que les machines à creuser les puits ne sont pas destinées aux essais qu'on fait pour trouver de l'eau, mais à aider les cultivateurs. Elles ont déjà fait beaucoup de bien, bien qu'elles ne soient pas encore assez nombreuses et que, dans certains cas, elles ne donnent pas tous les résultats désirables.

Je crois que l'honorable ministre a reçu un mémoire de la société d'agriculture, des habitants de la ville et des colons du district de Mâchoire-d'Orignal.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois l'avoir reçu.

M. DAVIN : Il nous répugne presque de discuter ces choses devant la Chambre parce qu'elles sont de nature à créer une fausse impression. Par exemple, prenons le district de Mâchoire-d'Orignal. J'avais le plaisir l'an dernier, de traverser en voiture ce district, en compagnie d'un ex-ministre ; il était émerveillé de voir ces mers de grain qui s'étendaient à l'infini et les signes de prospérité qu'il constatait sur chaque ferme.

Je demanderais au ministre de donner une attention toute spéciale à ce mémoire que lui ont adressé la société d'agriculture de Mâchoire-d'Orignal, les habitants de la ville et les colons de tout le district :

RARETÉ DE L'EAU PURE.

Mémoire à l'honorable M. Sifton, ministre de l'intérieur, et au gouvernement du Canada, de la part de la société d'agriculture de Mâchoire-d'Orignal, des habitants de la ville et des colons du district :

Que le manque d'eau bonne et pure dans les plaines du Nord-Ouest, plus considérables que quelques-unes des provinces de l'Est du Canada, a grandement nui au confort, au progrès et à la prospérité des colons, et est l'empêchement principal à l'immigration et à la colonisation de cette partie du pays.

Qu'on a retiré beaucoup d'avantage dans de nombreuses localités des efforts des colons qui ont creusé des étangs que remplissait la neige des blizzards, et de l'aide généreuse accordée par l'assemblée locale et le conseil exécutif pour la construction de digues dans les coulées et les ravins et pour le creusement d'étangs dans la prairie unie, au coût moyen de $200 à $400 chacun.

Que l'expérience de ce système qui coûte tant de travail et tant d'argent a démontré que l'eau chaque année devient de plus en plus malsaine et contaminée et qu'un grand nombre des principaux étangs et digues sont, spécialement en hiver, impropres à l'usage de l'homme comme de l'animal et que de nouveaux étangs, de nouvelles digues doivent être continuellement construits si l'on ne peut d'une autre manière plus avantageuse obtenir de la bonne eau.

L'honorable ministre apprendra ce qui arrive à propos de ces étangs. Il n'y a pas de doute que ce que les colons auraient dû faire aurait été d'entourer de clôtures ces étangs, mais comme ils ne sont pas enclos, les animaux y pénètrent et quelquefois s'y vautrent et le résultat est que l'eau de ces étangs, surtout quand ils sont gelés, est devenue des plus dangereuses pour la santé.

Que les fièvres ont fait leur apparition dans la prairie ouverte et que dans l'opinion de la faculté elles sont causées par l'eau de surface stagnante, malsaine.

Que les trois quarts des colons n'ont virtuellement pas d'eau en hiver et sont forcés d'abreuver leurs bestiaux avec de la neige et de faire fondre de la neige pour leur propre usage domestique ; que tout en nous réjouissant de ce que les chevaux qui ne travaillent pas et les bestiaux d'un an et plus soient abreuvés avec succès durant la saison d'hiver, avec de la neige donnée régulièrement, cependant le manque d'eau en hiver arrête réellement l'industrie laitière qui autrement serait des plus avantageuses, et rend l'engraissement des bestiaux presqu'impossible en hiver.

Que l'eau pure est indispensable à la production du beurre de première qualité, qui commanderait les plus haut prix sur le marché anglais et que le bas prix qu'y a atteint jusqu'à présent le beurre des beurreries du Nord-Ouest est dû à l'eau stagnante que boivent les animaux et qui affecte l'arôme et la saveur du beurre ; autrement notre beurre de beurrerie serait certainement égal en qualité au meilleur beurre danois ou autre.

Que les bas prix obtenus par notre beurre de beurrerie sur le marché anglais, ajoutés au coût de transport sur une distance aussi considérable, diminuent les bénéfices du producteur du Nord-Ouest à tel point qu'un grand nombre de colons ne veulent pas s'engager dans cette industrie, tandis que nous pourrions obtenir pour la plus grande partie de notre beurre le prix payé pour le beurre danois, si nous pou-

vions avoir de la meilleure eau pour nos vaches, et avec nos pâturages illimités en quantité et qui ne peuvent être surpassés en qualité, et avec d'autres facilités de communication, les colons du Nord-Ouest retireraient un revenu considérable et augmentant sans cesse, de la fabrication du beurre de beurrerie.

Que la culture variée, si nécessaire au succès de ceux qui s'établissent au Nord-Ouest, ne peut s'opérer aux époques voulues par suite du manque d'eau.

Que nombre d'essais dans différentes localités ont été tentés par des colons avec des machines à forer et en creusant à une profondeur de 100 à 200 pieds sans succès.

Qu'il est généralement admis par les principaux chefs de tous les partis dans le parlement comme au dehors du parlement du Canada que l'avenir, la force, la grandeur et la stabilité du Canada sont intimement liés au développement du Nord-Ouest.

Que nous faisons appel avec confiance au premier ministre, au ministre de l'Intérieur et aux autres membres du gouvernement du Canada, ainsi qu'au Sénat et à la Chambre des Communes du parlement, leur demandant de voter l'argent nécessaire pour résoudre cette question de l'eau dans le Nord-Ouest.

Que l'objet de ce mémoire n'est pas de demander de l'aide pour obtenir l'eau qu'on peut avoir en employant les machines à forer du Nord-Ouest, mais pour essayer de percer des puits artésiens dans les localités où l'on ne peut se procurer de la bonne eau en employant les dites machines à forer.

Que nous nous réjouissons d'apprendre qu'il doit y avoir cette année un excédent considérable sur les dépenses, le gouvernement pouvant ainsi accorder l'aide demandée sans emprunter ou sans diminuer considérablement les dépenses nécessaires.

Et vos pétitionnaires, ainsi qu'ils le doivent, ne cesseront de prier.

Vous voyez, M. l'Orateur, que les cultivateurs des environs de Mâchoire-d'Orignal invoquent l'excédent considérable pour faire leur appel. Et si un appel basé sur cet excédent doit réussir, ce doit bien être celui-ci. Certainement, à mon avis, ils peuvent présenter une meilleure cause que celle que peuvent faire les avocats qui demandent la nomination d'autres juges afin de créer de jolies positions pour les messieurs de la profession. Si l'excédent doit être employé utilement, il ne peut l'être plus, pour l'avantage de tout le pays—et je suis sûr que l'honorable ministre admettra le fait—qu'en aidant à fournir l'eau à la classe de la population la plus méritante, dans cette vaste étendue de territoire qui est comme le corps pour ainsi dire de tout le Canada.

Comme le ministre de l'Intérieur le sait bien, on ne saurait mieux travailler dans les intérêts de Toronto, Montréal, Hamilton, Guelph et de tous nos centres manufacturiers, qu'en rendant le Nord-Ouest prospère. C'est le grand champ d'exploitation de l'avenir pour les manufacturiers d'Ontario et de Québec.

C'est pourquoi le ministre de l'Intérieur qui développe les Territoires dans toutes leurs parties et dans tous leurs détails, qui s'efforce d'augmenter notre population et l'attrait que présente ce pays en démontrant que cette partie du Nord-Ouest possède à présent tous les avantages, excepté celui de l'eau—le ministre de l'Intérieur qui se place à ce point de vue, n'attirera pas seulement la considération sur son département, mais rendra encore le plus grand service possible au peuple du Canada. J'insisterais fortement auprès du ministre, même maintenant, pour qu'il fasse appel à ses collègues du conseil, afin d'obtenir une part de ce surplus qui sera consacrée aux fins indiquées dans ce mémoire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'approuve virtuellement tout ce qu'a dit l'honorable monsieur sur ce sujet. Cependant, quand on arrive à mettre en pratique le principe énoncé, il devient nécessaire de procéder, non avec des délais considérables, mais avec un soin particulier afin que l'argent dépensé rapporte quelque avantage. Je puis dire que la question de fournir l'eau à la population agricole du pays des prairies est un sujet auquel j'ai eu occasion de donner une attention considérable. Il arrive souvent qu'il y ait disette d'eau, durant quelques années, dans certains districts et cependant il serait de mauvaise politique de la part du gouvernement d'entreprendre de fournir l'eau à ces districts au moyen de puits artésiens, parce que les avantages qu'on en retirerait ne seraient pas assez considérables pour compenser les dépenses faites. Je ne dis pas que cela s'applique au cas des cultivateurs des environs de Mâchoire-d'Orignal, mais je dis qu'il ne serait pas sage pour nous d'appliquer l'idée de percer des puits artésiens dans le but d'avoir un approvisionnement d'eau, si ce n'est qu'après une inspection sérieuse et faite avec soin ; de cette façon nous saurons d'abord que nous perçons un puits à un endroit où nous nous attendons à trouver de l'eau en quantité suffisante, et ensuite que nous perçons ce puits à un endroit d'où l'eau peut être distribuée d'une manière économique. Ce sont là des points qu'il faut considérer quand il s'agit de cette question.

Je puis dire à mon honorable ami que la question a déjà été discutée entre le ministre des Travaux publics du gouvernement du Nord-Ouest et moi-même, sous tous ses aspects, dans différentes occasions. Je l'ai aussi discutée avec les fonctionnaires supérieurs de mon département et l'un des sujets qu'on demandera aux membres de la commission de l'irrigation, d'étudier particulièrement durant le reste de cette saison, sera cette question de la possibilité d'obtenir un approvisionnement d'eau en perçant des puits artésiens. Ils prépareront aussi des estimations du coût de ces travaux ; de la sorte, je pourrai, comme je l'espère, soumettre à la prochaine session du parlement, les résultats d'un examen intelligent et scientifique du pays, et le parlement saura que l'argent ne sera pas gaspillé, quand il sera dépensé suivant les données de la science.

M. DAVIN : Mais les arpenteurs du département n'ont-ils pas déjà arpenté le district autour de Mâchoire-d'Orignal, et ce district dont je parle spécialement et qui s'étend entre Pense et Stony Beach ? Je suis

sous l'impression que l'honorable ministre a, dans son département, des rapports des arpenteurs sur cette partie du pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a quelques rapports. Jusqu'où sont-ils complets, je ne puis le dire. Mais je n'ai aucun rapport qui porte spécialement sur ce sujet. Les mesurages dans nombre de cas sont là, mais il n'y en a pas qui me permettent de dire d'une manière définitive ce qui devrait être fait. J'ai certaines recommandations sur le sujet, mais, comme je le dis, les informations ne sont pas suffisamment complètes pour me permettre de déposer devant le parlement une proposition que les résultats ne justifieraient point.

M. DAVIN : Supposons que dans la campagne qui entoure Mâchoire-d'Orignal ou dans cette belle contrée dont j'ai parlé et qui se trouve au nord de Qu'Appelle —supposons que le percement d'un puits artésien donne de l'eau, l'honorable ministre doit savoir parfaitement bien que le délai d'une année ne serait pas seulement une fausse économie, mais qu'il occasionnerait une perte pour tout le pays, perte pour chaque cultivateur, perte pour le district, perte enfin pour tout le Nord-Ouest.
Je ne puis jamais chasser de mon esprit cette idée que le département de l'Intérieur avait une occasion exceptionnelle de faire du bien, avant que le gouvernement responsable eût été remis au gouvernement du Nord-Ouest, et alors que tout était entre les mains du département de l'Intérieur. Ma conviction est que ce département aurait pu rendre de plus grands services qu'aucun autre département au Canada, en consacrant l'argent nécessaire à faire des essais et des recherches pour trouver de l'eau dans les différentes parties du Nord-Ouest, tel qu'on le demande maintenant dans ce mémoire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami n'était pas aussi zélé pour presser l'ancien gouvernement qu'il l'est pour presser celui-ci.

M. DAVIN : Je suis heureux de recevoir ce témoignage. Je dirai ceci : Je n'ai rien à reprocher à l'honorable ministre au sujet d'aucune représentation que j'ai faite, et jusqu'à présent, je n'ai jamais fait une représentation dans l'intérêt du pays, qui ne reçût son attention immédiate.

Le PREMIER MINISTRE : Il en sera toujours ainsi quand vous ferez de bonnes représentations.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable monsieur peut-il dire la même chose de mon prédécesseur ?

M. DAVIN : Eh bien ! quelquefois,—cependant, je suis persuadé que l'honorable monsieur est aussi convaincu que moi de la chose. Supposons que le percement d'un puits artésien au nord-ouest de Mâchoire-d'Orignal, ou dans cette splendide région qui s'étend de Pense à Stony Beach donnât de l'eau, quels seraient les avantages de ce fait pour le pays en général ? Le coût ne serait qu'une simple fraction ; il serait plus léger que la poussière dans la balance comparé aux avantages qu'on en retirerait. Je suis très heureux d'entendre l'honorable monsieur nous donner l'assurance qu'il va prendre la chose en considération l'an prochain, mais je préférerais, pour deux raisons, qu'il fît la chose cette année. D'abord, je n'aime pas le genre d'affaires "à demain" ; je n'aime pas à remettre à demain ce qu'on peut faire aujourd'hui. Il y a une autre raison. Je voudrais que mon honorable ami eût le mérite de faire ce qui est demandé, et s'il remet la chose jusqu'à l'an prochain, ainsi est la vie, il pourrait peut-être ne plus avoir la chance d'exécuter ce projet.

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis dire à mon honorable ami (M. Davin) que si nous n'étions pas ici, il n'y a aucun doute que l'honorable monsieur se trouverait à ma place, et la chose se ferait tout de même.

M. WALLACE : J'ai écouté avec beaucoup de surprise certaines déclarations de l'honorable ministre de l'Intérieur. Il nous a parlé des dépenses considérables d'argent, s'élevant à des millions, qu'il est chargé de déterminer. Mais quand un ouvrage nécessaire est commencé par ses prédécesseurs, c'est-à-dire, le percement de puits artésiens, dans le but d'avoir un approvisionnement d'eau——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Wallace) fait erreur. Je suis parfaitement certain qu'il n'a pas l'intention de rapporter les faits d'une manière inexacte. L'ouvrage que je n'ai pas l'intention de faire est le percement de puits dans le but de faire des essais dans le pays pour y découvrir de l'huile. Mon prédécesseur n'a jamais rien inauguré relativement au percement de puits pour l'eau.

M. WALLACE : Oh ! oui, il l'a fait. Les machines nécessaires ont été achetées et l'on a commencé à percer des puits.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable monsieur se trompe. Il ne devrait pas faire cette déclaration.

M. WALLACE : Qu'on n'a pas commencé cet ouvrage sous son prédécesseur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, quant au percement des puits artésiens. Mon honorable ami, j'en suis sûr, n'a pas l'intention de faire un énoncé inexact. Quand je suis entré en fonctions, j'ai trouvé une estimation de $4,000 ou $5,000 pour l'achat de machines à percer les puits, mais non pas pour l'achat de machines capables de percer des puits artésiens. J'ai dépensé le crédit, acheté les machines que j'ai envoyées à destination, et je demande $5,000 de plus

pour le même objet. Il n'avait pas jusque là été question de percement de puits artésiens.

M. WALLACE : C'est une distinction sans une différence. On perçait des puits profonds dans le but d'avoir de l'eau. Nous appelions ces puis puits artésiens. Voilà un travail qui devrait attirer l'attention de l'honorable ministre qui n'a encore presque rien fait dans ce sens. L'ancien gouvernement avait voté de l'argent à cette fin et avait inauguré l'entreprise. Voilà ce que j'ai dit. Le ministre a presque entièrement abandonné cette entreprise.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas du tout ; je poursuis l'œuvre commencée.

M. WALLACE : Quant au percement de puits pour trouver de l'huile, l'honorable ministre a dit qu'on a percé au lac du Pélican jusqu'à une profondeur de 830 pieds, alors qu'on a trouvé du gaz à cette profondeur en quantité énorme et qu'on a laissé depuis s'échapper. Un honorable député a suggéré au gouvernement de boucher l'orifice du trou d'où s'échappe le gaz ; le parti auquel appartient l'honorable ministre a réduit la pratique de boucher les trous à une exactitude scientifique telle qu'il peut s'aventurer sans une minute d'hésitation, et——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons pas besoin de gaz.

M. WALLACE : Si le gouvernement n'a pas encore été capable de boucher cet orifice, je suis sûr qu'il pourrait facilement obtenir une aide de l'Ontario dans ce but. L'honorable ministre nous a dit, en outre, qu'on a percé jusqu'à 1,650 pieds à Victoria et pour les 350 pieds supplémentaires qu'il reste à percer pour compléter les 2,000 pieds, le gouvernement se propose de dépenser $2,225, soit $6.00 du pied. Je sais comment ce travail se pratique dans l'Ontario et j'ai eu connaissance d'un contrat pour lequel l'une des parties s'engageait à percer un puits artésien à 2,500 pieds de profondeur à raison de $1.10 du pied environ. Le creusement dans l'Ontario est aussi difficile que dans l'ouest. Dans le cas actuel, le gouvernement paie $6 du pied. Je reconnais qu'on ne peut faire exécuter ces travaux à aussi bon marché que dans l'Ontario, mais 40 ou 50 cents additionnels seraient une compensation suffisante. Il me semble extraordinaire que le gouvernement paie $6 le pied, quand ici, dans l'Ontario, on ne paie que $1.10. Je crois qu'il est temps pour le ministre d'abandonner ce genre d'affaires qui consiste à dépenser d'une manière injustifiable les deniers publics. Et le même système a été appliqué pour tout ce qui se rapporte à cette question. Le parlement a voté, l'an dernier, $10.000 dans ce but. On a creusé à une profondeur de 850 pieds dans un endroit et de 1.650 pieds dans un autre, et l'honorable ministre nous dit que tout l'ouvrage n'a pas été fait l'an dernier, qu'il y a eu des crédits votés les années précédentes, de sorte qu'avant de voter ces $10,000, nous ne savons pas combien de milliers de dollars ont été dépensés. Je crois que c'est une dépense extravagante des deniers publics. L'honorable ministre ne peut arrêter trop tôt les travaux, à moins qu'il ne soit prêt à adopter des méthodes d'hommes d'affaires et poursuivre toute entreprise suivant un *plan arrêté et économique*.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dirai, au sujet du coût de l'ouvrage que le travail a été exécuté sous la direction du docteur Dawson, directeur du bureau géologique, de la manière adoptée précisément par mes prédécesseurs. J'ai laissé toute la question au docteur Dawson qui, cependant, devait me soumettre pour approbation tous ses contrats et toutes ses opérations. Je puis déclarer au comité que le docteur Dawson n'a pas dépensé inutilement un seul sou, et je suis parfaitement convaincu que l'ouvrage a été fait aussi économiquement que possible.

A 6 heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

COMPAGNIE DU PONT DE BELLEVILLE-PRINCE-EDOUARD.

M. HURLEY : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 152) pour constituer civilement la Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edouard.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

(En comité.)

M. PETTET : Je demanderai à l'honorable monsieur (M. Hurley) s'il y a quelque changement proposé dans ce bill quant aux péages—comparé à ceux payés d'après l'ancien bill.

M. HURLEY : Il n'y a pas de changement dans les prix. Le bill est le même que l'ancien, et il n'en diffère que dans certains détails de peu d'importance.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

ABRAHAM ARONSBERG.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 144) pour faire droit à Abraham Aronsberg.

M. LANDERKIN : Je demande que ce bill soit discuté plus tard.

M. WALLACE : L'honorable monsieur demande-t-il cela dans l'intérêt du requérant ?

M. LANDERKIN : Il y a quelques honorables députés qui désirent dire quelque chose sur ce bill, et comme ils ne peuvent être ici ce soir, je fais cette proposition.

M. WALLACE : Quand le bill reviendra-t-il ?

M. LANDERKIN : Probablement lundi prochain.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Sauvages—
Nouvelle-Ecosse..... .... $4,950

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet item a été réservé quand le budget principal pour le département des Affaires des Sauvages a été discuté par le comité, il y a quelques jours. Quelques membres du comité m'ont demandé de donner certains renseignements concernant l'instruction donnée aux sauvages, et aussi sur les opérations du département des Affaires des Sauvages au Nord-Ouest et les résultats obtenus jusqu'ici. L'idée du comité, je suppose, était d'avoir en résumé tout ce que contient sur ces sujets le rapport annuel du département. Il y a deux points en particulier sur lesquels on m'a demandé de fournir quelques renseignements. Le premier se rapporte aux efforts tentés pour amener les sauvages à voir eux-mêmes à leur propre subsistance, et l'autre aux obstacles qu'on rencontre pour établir et poursuivre un système d'éducation des sauvages.

Les efforts faits en vue de mettre les sauvages du Nord-Ouest en état de se subvenir à eux-mêmes ont commencé pour de bon vers 1879, alors que l'on a nommé des instructeurs agricoles afin de montrer aux sauvages comment cultiver et de les induire à se livrer à l'agriculture pour vivre. En ce moment, voici en peu de mots le résultat obtenu :

Nous avons un total de 14,562 sauvages établis sur leurs réserves dans les Territoires du Nord-Ouest. De ce nombre, on peut en compter 4,854 qui sont en état de se subvenir à eux-mêmes et les autres 9,708 reçoivent encore plus ou moins d'aide du gouvernement sous la forme de rations et de vêtements. Dans la province du Manitoba, il y a 6,716 sauvages établis sur les réserves, dont 6,166 peuvent se subvenir à eux-mêmes, et seulement 550 reçoivent de l'aide du gouvernement. Deux faits surtout servent à expliquer pourquoi la plus grande partie des sauvages du Manitoba peuvent se subvenir à eux-mêmes. D'abord, les sauvages du Manitoba n'étaient pas, dans le sens ordinaire du mot, des sauvages de prairies, mais des sauvages des bois, et, en conséquence, ils se sont pliés beaucoup plus facilement aux usages de la vie civilisée. Quant à eux, le changement n'a pas été aussi considérable que pour les sauvages nomades des plaines. Depuis nombre d'années, ils ont eu en propre propriété de petites maisons et établissements, et ont pourvu à leurs propres besoins, pour la plus grande partie, au moyen de la pêche, de la chasse et en se livrant à un travail quelconque qu'ils pouvaient se procurer dans les environs. La pêche et la chasse auxquelles ils n'ont pu se livrer aux cours des années antérieures n'ont pas été un sérieux obstacle au progrès et à la colonisation de cette partie du pays. Le développement des exploitations de la Compagnie de pêche du lac Winnipeg a eu pour résultat d'augmenter considérablement le gain des sauvages, et de leur fournir des moyens de gagner leur vie plus avantageusement que ceux qu'ils avaient auparavant. Dans quelques-uns des établissements autour du lac Winnipeg, les sauvages sont très avancés. Quelques-uns de leurs villages présentent l'apparence de villages habités par des blancs, et leur vie a atteint un degré de civilisation très convenable.

Les sauvages des prairies constituent une classe tout à fait différente ; ils sont les plus difficiles parmi ceux avec qui le gouvernement a eu à traiter. Ils sont nécessairement nomades dans leurs habitudes, et héréditairement opposés à tout ce qui participe à la nature d'un labeur constant. L'extinction du bison ayant enlevé presque complètement leurs moyens de subsistance, ils comptent beaucoup plus sur le gouvernement que les sauvages du Manitoba ou de la Colombie Anglaise.

Néanmoins, il y a eu un progrès sensible, même chez les sauvages des plaines. Même sur les réserves des Piégânes et des Pieds-Noirs, là où l'on a rencontré la plus grande difficulté à induire les sauvages à se fixer et à s'adonner à un commencement de vie d'agriculteurs, le succès commence à couronner nos efforts et je présume qu'il y aura un progrès considérable dans le cours des quelques années qui vont suivre. Si l'on tient compte des difficultés auxquelles le gouvernement a dû faire face, il y a quinze ans, les sauvages ont fait des progrès réels et très considérables ; et l'on peut raisonnament en conclure que dans peu d'années, les sauvages du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest pourvoiront virtuellement par eux-mêmes à leurs propres besoins, au moins en ce qui concerne l'aide directe fournie jusqu'alors par le gouvernement sous forme de nourriture et de vêtements. La méthode généralement suivie a été celle de donner au sauvage autant d'instruction agricole que possible et de les encourager par divers moyens, dus à l'initiative des agents, à prendre de l'intérêt à la culture. Dans ce but, on a recours à divers expédients. Sur plusieurs réserves, on a été obligé d'établir une échelle de paie pour les sauvages, soit en rations, soit en argent, en raison du temps qu'ils ont réellement consacré au travail sur les fermes des réserves. Comme je l'ai déjà fait remarquer au comité, sur les réserves des Gens du Sang et des Pieds-Noirs l'on a

adopté le système de garantir aux sauvages un prix supplémentaire pour la viande des animaux élevés par eux, afin de les porter à s'appliquer à l'élevage des bestiaux.

Bien que nous soyons arrivés à une certaine somme de succès dans les efforts tentés afin de les induire à se livrer à l'agriculture, le département a obtenu un meilleur succès dans les efforts qu'il a faits dans le but de les intéresser à l'élevage des bestiaux. Entre leur ancien mode d'existence et celui qu'ils ont à adopter quand ils se livrent à l'élevage des animaux, il n'y a pas une différence aussi radicale que s'il s'agit de la culture des grains. Quoi qu'il en soit, dans l'ensemble, il y a progrès en général, et la politique du département a été d'encourager les sauvages dans cette voie en leur donnant des instruments aratoires, dans le but de faire naître chez eux un sentiment de responsabilité par suite du soin qu'ils doivent prendre de ce qui leur a été donné, de sorte que, après un certain temps, ils en arrivent à concevoir la valeur de la propriété et de l'indépendance.

En 1888, il y avait 10,228 acres en culture, et, en 1889, 16,844. Si nous comptons 5 personnes par famille, nous arrivons à 3½ acres par chaque famille ; mais comme un nombre considérable de sauvages se livrent à la chasse et à la pêche et ne s'occupent aucunement d'agriculture, il en résulte que, en moyenne, ceux qui se livrent à l'agriculture se trouvent à avoir un plus grand nombre d'acres en culture.

Actuellement, les sauvages se servent en fait de 480 faucheuses, 400 râteaux à cheval, 52 moissonneuses, 32 rouleaux émotteurs, 27 semeuses et 14 bineuses.

En 1888, ils avaient 6,910 têtes de bêtes à cornes, et en 1898, ils en avaient 15,871, soit une moyenne de 3½ pour chaque famille de cinq personnes. En fait d'autres animaux y compris chevaux, ponies, moutons, etc., ils en avaient 3,578 en 1888, et 15,464 en 1898. La qualité des bêtes à cornes s'est de beaucoup améliorée, grâce à la politique suivie par le gouvernement sous ce rapport, ainsi que je l'ai exprimé au comité quand la question est venue antérieurement devant le comité.

Une preuve des progrès faits par les sauvages se trouve dans la quantité du foin récolté sur les réserves. L'une des choses les plus difficiles contre lesquelles le département a eu à lutter, c'est l'imprévoyance naturelle du sauvage et sa répugnance à mettre en réserve ce qu'il faut pour ses besoins futurs. Il nous est difficile de les amener à exécuter le travail nécessaire pour ramasser le foin dont ils auront besoin pour l'hiver suivant. En 1888, ils ont récolté 13,064 tonnes de foin, et en 1898, 49,656. Dans les circonstances où ils se sont placés, c'est une quantité raisonable.

Pour abriter leurs animaux, ils avaient, en 1888, 1,554 granges et étables, et en 1898, 2,600, dont un grand nombre d'une classe bien améliorée.

Actuellement, à peu d'expressions près, les sauvages demeurent dans des maisons, excepté pendant les mois d'été, alors qu'un grand nombre préfèrent rester dans des loges. En 1888, ils avaient 5,279 maisons, et en 1898, 6,345 ; mais leurs maisons sont maintenant bien meilleures qu'autrefois.

Ces faits donneront au comité une bonne idée générale du résultat des opérations du département des Sauvages, et si les membres du comité veulent se donner la peine de jeter un coup d'œil sur ces chiffres, tels qu'ils sont publiés dans les " Débats " et les examiner pendant quelques minutes, ils mettront de côté cette idée générale et fort prédominante que les opérations du département des Sauvages n'ont abouti qu'à un insuccès, en ce qui concerne l'amélioration de la condition des sauvages. Il n'y a pas de plus grande erreur. Ce serait une grave erreur de la part de la Chambre d'admettre l'idée que les opérations du département des Sauvages n'ont pas été entreprises dans un esprit d'économie nationale. Il est dans l'intérêt même de la plus haute économie nationale et de leur bien-être que ces sauvages soient des citoyens capables de se pourvoir à eux-mêmes. Ils ne peuvent arriver à ce résultat que si l'on continue les efforts constants et patients dans la même voie qui a été suivie par le passé.

Quant à l'éducation, permettez-moi de donner quelques chiffres qui montreront au comité où les choses en sont sous ce rapport. Au moment où le dernier rapport annuel du département a été préparé, il y a de cela une couple de mois, nous avions 273 écoles des sauvages en plein fonctionnement. Le nombre des élèves auxquels ces écoles étaient destinées était de 9,886, avec une présence moyenne de 5,533, soit 55 pour 100 du rôle de la population scolaire. Tout honorable membre du comité qui s'est occupé de statistiques scolaires, surtout dans les districts ruraux, admettra qu'une présence moyenne de 55 pour 100 de la population scolaire est une très forte moyenne et soutient avantageusement la comparaison avec la moyenne obtenue dans les écoles des blancs, dans des circonstances analogues. Je puis dire que la présence moyenne comparée avec le nombre total des enfants en âge de fréquenter l'école est regardée par ceux qui s'occupent d'éducation comme un indice de l'efficacité d'un système scolaire, de l'intérêt qu'on y porte et du soin spécial que l'on apporte à en surveiller de près le fonctionnement. Deux cent dix-neuf de ces écoles sont des externats et comptent 6,736 élèves ; trente-deux sont des pensionnats et comptent 1,156 élèves ; vingt-deux sont des écoles industrielles ayant 1,994 élèves sur les registres.

De ces 273 écoles, 94 sont sous la direction de l'Eglise catholique romaine, soit 71 externats, 14 pensionnats et 9 écoles industrielles.

L'Eglise anglicane dirige 88 écoles dont 70 externats, 11 pensionnats et 7 écoles industrielles.

Les méthodistes dirigent 42 écoles, savoir, 36 externats, 2 pensionnats et 4 écoles industrielles.

Les presbytériens dirigent 12 écoles, savoir 6 externats, 5 pensionnats et 1 école industrielle.

Les frères Moraves ont une école, à la fois externat et pensionnat.

Les autres 36 écoles sont non confessionnelles. Par province, ces écoles se répartissent comme suit :

	Externats.	Pensionnats.	Industrielles.	Total.
Ontario	71	1	5	77
Québec	17	..	..	17
Nouvelle-Ecosse	8	..	..	8
Nouveau-Brunswick	6	..	..	6
Ile du P.-Edouard	1	..	..	1
Colombie Anglaise	27	4	7	38
Manitoba	46	4	4	54
Territoires du N.-O.	34	20	6	60
Districts non compris dans les traités	9	3	..	12
Total	219	32	22	273

D'après le recensement, la population sauvage est répartie comme suit, quant aux différentes communions :

Catholiques Romaines	34,364
Eglise Anglicane	14,424
Païens	13,280
Méthodistes	8,855
Religion inconnue	7,994
Presbytériens	1,054
Autres croyances chrétiennes	1,581
	81,552

Le reste des sauvages, 18,561, qui complète le grand total de $100,093 du recensement, se trouve dans les districts non compris dans les traités.

Pour 177 des 219 externats, le salaire est payé par un crédit du parlement ; quant aux 42 autres, les salaires en sont portés contre l'intérêt de la somme attribuée à la tribu (33 dans l'Ontario et 4 dans Québec). Les dépenses servant à défrayer le maintien de ces écoles sont payées de la même manière que les salaires. Pour les externats, dans les provinces de l'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, les salaires vont de $200 à $300, pendant que dans les autres provinces, $300 est le chiffre fixe.

J'ai ici une liste des pensionnats, mais il n'est peut-être pas important de la lire. Nous avons 42 externats qui ne sont pas sous le contrôle d'aucune communion, mais tous les externats et les écoles industrielles sont sous le contrôle de quelque communion, excepté celle de la Terre de Rupert qui est une école du gouvernement. Au 31 décembre 1898, il y avait eu dans les écoles industrielles du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, 2,280 élèves en tout enregistrés. De ce nombre, 1,221 ont quitté les écoles. Parmi ces derniers, 404 sont morts depuis. C'est là un point que le comité considérera comme ayant une certaine importance. Le fait que de 1,221 élèves ayant passé par les écoles industrielles, 404 sont morts, indique que l'on n'a pas exercé une vigilance suffisante, en choisissant pour élèves seulement des enfants de bonne santé et n'ayant pas chez eux les germes de quelque maladie héréditaire. Plus récemment, toutefois, nous avons apporté plus de soin en exigeant que les élèves qui sont admis à ces écoles soient soumis à un examen plus rigoureux dans le but de prévenir l'entrée d'enfants qui ne soient pas, autant que possible, exempts de maladie sérieuse. Sur les élèves qui ont quitté les écoles, on nous a informé que 460 se tirent bien d'affaire dans les diverses carrières de la vie ; environ 90 sont retournés à la vie des sauvages, et d'une manière ou de l'autre, on a perdu les autres de vue.

A une séance antérieure de ce comité, j'ai dit que, lors de la discussion à propos de cet item, j'expliquerais quelques-unes de mes idées à cet égard. A cause des conditions dans lesquelles j'ai trouvé le département, et de celles qui existent encore, je ne pourrai probablement pas donner plein effet à ces idées. A mon avis, les dépenses qu'entraînent les écoles industrielles n'est peut-être pas après tout ce qu'il y a de plus sage.

Il va sans dire que cela est matière d'opinion et il y a des personnes très versées dans les questions d'éducation qui ne sont point d'accord avec moi sur ce point. Toutefois, mon propre jugement me porte à croire que l'on devrait développer les écoles des sauvages plutôt dans la classe des pensionnats que dans celles des externats ou des écoles industrielles. Ce que j'ai pu voir me porte à conclure que les externats ne sont pas aussi efficaces qu'ils devraient l'être, parce que les enfants des sauvages ne sont pas éloignés des circonstances, habitudes et coutumes qui tendent à les retenir dans un état de dégradation plus ou moins accentuée. Pour que l'éducation qu'on leur donne puisse être efficace, je crois qu'il est nécessaire de les mettre hors de la portée de leur entourage ordinaire. On peut y arriver en les mettant dans les pensionnats.

D'un autre côté, bien que l'école industrielle accomplisse le but de dégager les enfants de leur premier entourage et de leur donner une plus forte somme d'éducation, avec une période plus longue d'enseignement, essayer de faire d'un jeune sauvage un ouvrier capable de faire son chemin à côté d'un ouvrier de race blanche, me semble une entreprise un peu prématurée. Ils ne sont pas encore arrivés à ce degré de développement physique et intellectuel pour que l'éducation qu'on lui donne puisse vraisemblablement rendre le sauvage apte à prendre place dans les rangs ordinaires et à s'engager dans les luttes ordinaires de la vie. Mes propres observations, ainsi que celles des officiers attachés à cette branche du service, justifient la conclusion à laquelle j'en suis venu.

Quand j'ai pris la direction du département, j'ai trouvé que les officiers des écoles industrielles avaient la plus grande

répugnance à laisser partir les élèves après le terme de leur cours révolu. Ils étaient disposés à les garder longtemps après qu'ils furent arrivés à l'âge auquel, si jamais, ils devaient être prêts à se lancer dans le monde et à prendre soin d'eux-mêmes.

Et ce, par suite de ce que ces officiers craignaient que ces élèves ne fussent pas en état de faire face aux difficultés ordinaires de la vie, ou de se tirer d'affaire par eux-mêmes dans la lutte quotidienne avec les blancs. En un mot, ils ne croyaient pas qu'il fût prudent de leur part de laisser partir ces élèves. Il me suffit de citer ces faits pour montrer qu'il est douteux que ce système soit efficace. Autre point : ce système d'éducation est extrêmement dispendieux. Si vous prenez en considération le coût des édifices eux-mêmes, et la somme à payer par tête et toutes les dépenses accessoires se rattachant au maintien de ces écoles, l'éducation d'un jeune sauvage coûte une somme énorme ; et le résultat, ainsi que je l'ai dit, n'est pas bien satisfaisant. Si l'on dépensait le même montant d'argent pour les fins des externats, lesquels ne donneraient pas une aussi grande somme d'éducation, mais une éducation raisonnable, à un bien plus grand nombre de petits sauvages, le résultat serait, dans l'ensemble, plus avantageux pour cette population que celui que nous avons maintenant.

Je ne voudrais pas un seul instant songer à entreprendre de réaliser mes vues à cet égard au point de mettre fin à ces dépenses, ou de détruire le fruit des sommes employées jusqu'ici pour les fins des écoles industrielles. Ces écoles existent. Que leur œuvre ne soit pas d'une nature profitable, cela n'est pas assez évident pour nous justifier de les mettre de côté, ou de faire perdre les fruits des dépenses faites. Cependant, je suis mes vues en ne développant pas le système des écoles industrielles, mais, là où le besoin de développement se fait sentir, en augmentant le nombre des externats plutôt que celui des écoles industrielles.

M. BELL (Pictou) : L'honorable ministre peut-il me dire comment le crédit voté pour soins médicaux et remèdes se trouve réparti parmi les comtés de la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le crédit comprend une somme ronde et n'est pas réparti entre les divers comtés. Nous payons les dépenses réelles faites, au fur et à mesure que les comptes nous sont envoyés.

M. BELL (Pictou) : Je suis sous l'impression que la somme attribuée au comté de Pictou est de $75. Un médecin m'a demandé si je ne pourrais pas lui obtenir une rémunération pour les soins qu'il donnerait à des sauvages malades. Je présume que le système suivi est d'avoir un médecin chargé de voir à ce service.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons un crédit sous forme de somme ronde calculée d'après la moyenne de chaque comté. Il peut y avoir une plus forte dépense dans un comté que dans un autre. Je puis dire que, dans la Nouvelle-Ecosse, il y a lutte constante entre le département et les médecins, quant à cette dépense. Il y a une forte tendance vers une augmentation.

M. BELL (Pictou) : Est-il pourvu à ce qu'un médecin autre que celui qui a été nommé pour donner des soins aux sauvages malades ou leur procurer des remèdes puisse recevoir quelque rémunération si l'on a recours à lui ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Actuellement, dans le comté de Pictou, je crois qu'il n'y a qu'un médecin attitré pour les sauvages. Mais le crédit voté ne nous lie pas les mains. Le salaire n'est pas voté de telle manière qu'on ne puisse faire de changement. Dans le cas de maladie parmi les sauvages, il arrive assez souvent que si le médecin spécial n'est pas sur les lieux le patient s'adresse à un autre médecin qui envoie son compte.

M. DAVIN : L'honorable ministre a-t-il commencé à mettre en vigueur le projet de diminuer les dépenses se rapportant aux écoles industrielles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. DAVIN : Bien, monsieur, je crois que la déclaration que vient de faire le ministre montrera à ces membres du comité qui ont paru, dans une occasion antérieure, avoir des doutes au sujet de l'à-propos de la dépense faite dans le but d'instrure les sauvages, non seulement d'une manière théorique, mais pratique également, que les résultats ont été satisfaisants, et je pense que leurs doutes seront dissipés, jusqu'à un degré considérable, par cette déclaration du ministre. A mon avis, il serait on ne peut plus malheureux si le peuple de ce pays qui a un grand devoir à remplir à l'égard des sauvages et auprès de qui les sauvages occupent la position de pupilles et de mineurs en tutelle ; si, après des essais qui ont duré quelque vingt ans, essais qui ont été couronnés d'autant de succès que l'on en pouvait attendre ; si, après de tels essais qui ont eu les résultats que l'honorable ministre a mentionnés, une proportion considérable des sauvages ont été rendus aptes à se subvenir à eux-mêmes, il serait on ne peut plus malheureux, dis-je, si maintenant nous faillissions dans nos efforts et si nous reculions dans la voie de l'accomplissement de nos obligations envers les sauvages.

Je vais maintenant examiner rapidement les déclarations que l'honorable ministre a faites relativement aux sauvages. A l'égard de la situation des sauvages dans le Nord-Ouest et le Manitoba, je considère que la déclaration qu'il a faite, et que je puis confirmer, est une de celles que nous devons

accueillir avec plaisir. Il est tout à fait évident que le sauvage progresse en civilisation. Quand nous avons entrepris d'introduire la civilisation dans ces territoires, le sauvage l'était dans toute la force du mot ; de fait, il ne comprenait en aucune manière aucun des arts de la vie. Graduellement on l'amène à devenir un commerçant, puis un cultivateur, puis à diriger un "ranche", et beaucoup d'entre eux, à ma connaissance personnelle, dans les diverses parties des territoires, sont en voie de devenir des cultivateurs capables de se subvenir à eux-mêmes ; je crois que nous pouvons compter avec confiance sur le moment où ces hommes ou, à tout événement, leurs enfants pourront subvenir par eux-mêmes à leurs propres besoins en aussi forte proportion que les sauvages des bois du Manitoba au sujet desquels l'honorable ministre a dit qu'ils étaient dans les conditions les plus favorables.

De plus, je suis content d'apprendre que l'honorable ministre continue la politique inaugurée par quelques-uns de ses prédécesseurs, celui de diriger l'attention des sauvages vers l'élevage des bêtes à cornes. Je crois également qu'il n'aura pas, s'il donne effet à une recommandation que j'ai pensé devoir faire dans une occasion antérieure, lors de la discussion des estimations budgétaires de son département, à savoir : qu'il devrait non seulement diriger leur attention vers l'élevage des bêtes à cornes, mais en même temps vers celui des chevaux. Je pense que si l'honorable ministre veut examiner la chose, il se convaincra qu'il peut obtenir, avec beaucoup moins de dépenses qu'il ne se l'imagine que l'on y améliore la race des chevaux en général, si l'on adopte dans ce but les mêmes méthodes que l'on a appliquées à l'élevage des bêtes à cornes.

Maintenant, quant aux écoles, j'entends avec regret exprimer des doutes au sujet de l'utilité des écoles industrielles. Je ferai à l'égard de ces écoles les mêmes remarques par lesquelles j'ai blâmé le projet de changer de politique à l'égard des sauvages sous d'autres rapports. A ma connaissance personnelle, on a obtenu de bons résultats de ces écoles industrielles. Ici même, dans cette cité, l'un des plus habiles typographes qui aient été employés au "Citizen" était un sauvage élevé dans nos écoles industrielles. Il est probable que l'honorable ministre a touché du doigt le point faible de notre système d'écoles industrielles quand il a dit que l'on avait manqué de prudence dans le choix des enfants admis. Je pense qu'il trouvera que si, au lieu de permettre aux personnes chargées de la direction de ces écoles, d'admettre tous les enfants qui se présentent ou que l'on peut faire entrer dans ces écoles, le choix en est déterminé d'après certaines règles, dont la principale concernera la santé des enfants, il aura pris une décision qui, par elle-même, répondra victorieusement aux critiques contenues dans ses remarques de ce soir.

M. DAVIN.

J'ai eu l'occasion, et probablement le ministre l'a eue lui-même, de voir le résultat des écoles industrielles, non seulement de celles de notre propre Nord-Ouest, mais encore de celles des Etats-Unis. Dans les Etats-Unis, j'a visité les agences des sauvages là où ils ont des écoles industrielles. J'ai vu fonctionner ces écoles, et j'ai constaté les très beaux résultats obtenus par suite de ce même système qui régit nos écoles industrielles de sauvages. Je ne saurais donc approuver le ministre de voir d'un œil trop sceptique les efforts que l'on a faits dans nos écoles industrielles dans le but de civiliser les sauvages.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne veux pas que mon honorable ami interprète mal mes paroles. J'ai dit que je n'étais arrivé à l'opinion que je me suis formée qu'après beaucoup d'hésitation. Je ne me suis pas exprimé comme étant complètement convaincu, parce que je sais bien que d'autres personnes très au fait du système de l'éducation des sauvages ne sont pas d'accord avec moi ; cependant, beaucoup de personnes pensent comme moi.

C'est une affaire au sujet de laquelle il peut y avoir de grands divergences d'opinions. Comme l'affaire est très discutable, je n'ai pas pris la responsabilité d'intervenir ni de réduire les opérations des écoles industrielles après qu'elles ont été établies et qu'elles ont fonctionné quelque temps efficacement, et je n'ai nullement l'intention d'intervenir.

M. DAVIN : Je suis très content d'apprendre que le ministre n'a pas l'intention de changer le système actuel. Je puis lui dire qu'en 1879 j'ai visité les réserves des sauvages aux Etats-Unis, où le même système d'écoles que le nôtre prévaut ; et j'y ai constaté les meilleurs résultats. Je n'ai pas, dernièrement, suivi les progrès de l'éducation industrielle aux Etats-Unis, mais je n'ai aucun doute que certains employés du ministre seront en mesure de le renseigner sur ce qui s'y passe actuellement. Maintenant qu'une période plus longue s'est écoulée, il pourra mieux juger de l'efficacité du système et de ses effets antérieurs, aux Etats-Unis.

Je dois dire que je désapprouverais toute mesure—et je suis content d'apprendre qu'on n'en soumettra pas—tendant à restreindre l'utilité de notre système d'écoles industrielles. Permettez-moi de dire, cependant, que je crois qu'il serait à désirer, dans nos écoles industrielles, et cela ne violerait pas le principe de leur action, qu'on pût diriger l'attention des élèves sur la culture plus que sur les métiers. On devrait développer, chez ceux qui les ont, les aptitudes pour les métiers, et on l'a fait avec les résultats les plus heureux et les meilleurs, mais, autant que possible, je crois qu'il est préférable de diriger l'attention des jeunes sauvages sur l'agriculture et d'en faire des cultivateurs instruits si c'est possible ;

ou du moins, des cultivateurs compétents. Je crois que sur les réserves nous pourrions trouver les moyens d'utiliser l'amour du gain des sauvages plus que nous ne le faisons, afin de le porter à cultiver une plus grande étendue de terres qu'ils ne le font maintenant. Le ministre a dit, je crois, que l'étendue cultivée est en moyenne de 3½ acres par famille ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. DAVIN : C'est certainement très peu et je crois que l'on devrait trouver le moyen d'utiliser l'amour du gain chez les sauvages, qui est très fort.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans les régions où ils font de l'agriculture, la moyenne est de beaucoup supérieure à 3½ acres par famille, mais il y en a un grand nombre que nous n'avons pas encore pu fixer.

M. DAVIN : Nous savons que les sauvages des plaines aiment fortement le gain, et l'on devrait les encourager à cultiver le foin et à l'apporter au marché, où ils en obtiendraient de bons prix. On peut cultiver l'instinct commercial chez le sauvage aussi bien que chez le blanc, et lorsqu'il l'aura été, il deviendra un moyen très remarquable de civilisation. Je suis content d'apprendre que le ministre n'a pas l'intention de changer le système des écoles industrielles.

M. GUILLET : J'aimerais à demander à l'honorable ministre, si l'on veut me le permettre à cette phase de la discussion, si le département s'occupe de l'opportunité de vendre les îles du Saint-Laurent qui appartiennent à la tribu Missisagas. Ces sauvages ont adopté d'énergiques résolutions demandant au gouvernement de vendre ces îles. Ils croient que le moment est favorable et ils ont besoin du revenu qu'ils retiraient du capital qui serait augmenté par cette vente. Ils ont adopté d'énergiques résolutions, et ils ont fait des requêtes au gouvernement, demandant que la vente des îles fût continuée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Des résolutions ont été adoptées et la position est simplement celle-ci : lorsque j'ai pris charge du département, j'ai constaté que le ministre précédent avait fait vendre quelques-unes des îles du Saint-Laurent, mais le peuple s'opposait si fortement à cette vente qu'il l'a arrêtée. J'ai laissé l'affaire dans le même état. Je ne me suis pas formé d'opinion quant à ce qui serait le plus à désirer, de vendre ou de ne pas vendre ces îles.

M. GUILLET : Je crois que c'est très injuste envers ces sauvages que de permettre que le sentiment populaire influe sur leurs propres intérêts. Si l'on veut réserver ces îles pour le public, le gouvernement devrait les acheter et les réserver pour faire des parcs ou pour d'autres fins que l'on pourrait désirer. Mais il n'est pas juste de demander aux sauvages de subvenir aux dépenses de leurs réserves.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que l'honorable député a probablement raison, et que si le peuple désire que ces îles lui soient réservées, il doit les payer et les sauvages doivent en avoir le bénéfice. J'étudierai cette affaire.

M. OLIVER : Avant que l'allocation pour les écoles des sauvages soit adoptée, je voudrais faire quelques remarques, vu que je ne suis pas du même avis que l'honorable député de l'Assiniboïa (M. Davin) quant aux écoles industrielles pour les sauvages. J'ai eu l'honneur, pendant la première session que j'ai passée en cette Chambre, d'attirer l'attention de cette Chambre sur la somme considérable d'argent distribuée en subventions aux écoles industrielles pour les sauvages, dans les Territoires. J'ai cru qu'il ne serait que juste, quant à ce que je savais de ces écoles, de donner mon opinion et de soumettre au comité les renseignements que j'avais obtenus à ce sujet. La conclusion à laquelle j'en étais venu et qui, je crois, est très répandue dans tous les Territoires, c'est que cette forte dépense, quelle qu'ait pu être la pureté de l'intention, comme l'efficacité de l'administration, n'a certainement pas donné des résultats satisfaisants ; c'est que l'amélioration de la condition des sauvages, en général, ou celle de ceux qui fréquentent ces écoles n'a pas été de nature à autoriser la très forte dépense des fonds publics faite d'année en année pour ces écoles. Je veux répéter cela, ce soir, au comité, et c'est le résultat de mes réflexions et des renseignements que j'ai obtenus. Je ne désire pas que l'on viole l'entente faite avec les sauvages, ni avec personne ; je ne désire pas voir soustraire la charité et la bienveillance que l'on a montrées envers les sauvages, mais je crois qu'il est juste, si, après avoir visé un but, on ne l'a pas atteint, on le fasse remarquer. Je n'ai rien à dire contre les motifs qui ont déterminé l'établissement de ces écoles ; je n'ai rien à reprendre à la direction de ces écoles, soit par ceux qui les dirigent, c'est-à-dire les diverses églises, soit par les employés du gouvernement. Je crois que tout est fait avec les meilleurs intentions ; mais je dis que comme question de fait, le résultat espéré n'a pas été obtenu. Un temps assez long s'est écoulé depuis que cette expérience a été commencée pour que des résultats soient atteints, et si l'on n'en a pas obtenu—je prétends qu'il n'y en a pas eu—alors le parlement doit maintenant examiner si c'est là une dépense raisonnable ou non. Je dis au comité qu'on n'a pas obtenu de résultats, et de plus, que dans la nature des choses, on ne peut en obtenir, surtout lorsqu'on réfléchit à ce que lorsqu'on prend l'argent du blanc pour instruire l'enfant du sauvage, pour l'aider à faire concurrence au blanc, l'on commet une

injustice envers le blanc si l'on réussit, et lorsqu'on prend l'argent du blanc pour instruire l'enfant du sauvage pour l'aider à faire concurrence au blanc et qu'on ne réussit pas, l'on gaspille l'argent du blanc et l'on ne rend pas service au sauvage. Il faut choisir l'une ou l'autre de ces alternatives, et dans les deux cas, nous agissons mal. Je dis que comme question de fait, l'on prend l'argent du blanc pour faire un blanc du sauvage et qu'on échoue complètement. Le sauvage qui est passé par l'école industrielle est encore un sauvage, mais il n'est pas un aussi bon sauvage qu'il l'était avant d'y être allé. Je ne dis pas qu'il n'est pas aussi bon moralement, par rapport à la religion ou par rapport à l'éducation, mais il n'est pas aussi bon, si on le considère dans son habileté à subvenir à ses besoins, qu'il l'était avant d'y aller.

Comme question de fait, lorsque vous menez un sauvage à l'école industrielle, vous lui enseignez les métiers du blanc, les idées du blanc, mais si vous ne dépassez pas cela, si vous ne le rendez pas capable de se servir de ces idées de façon à devenir un citoyen qui pourvoit à ses besoins et qui se respecte, vous gaspillez votre argent. C'est cela que vous ne pouvez inculquer au sauvage, pas plus qu'au blanc, car si cela n'est pas en lui vous ne pouvez le lui faire acquérir ; et je dis que vous avez complètement manqué de faire cela pour le sauvage dans les écoles industrielles. C'est tout naturel que vous ne réussissiez pas avec le sauvage ; vous ne pouvez faire autrement. Ce qui manque au sauvage, c'est l'idée de pourvoir à sa subsistance, c'est l'idée de l'indépendance, l'idée qu'il n'a pas seulement le pouvoir de subvenir à sa subsistance, mais qu'il en a le désir. Maintenant, M. le Président, le sauvage peut subvenir à sa subsistance comme colon, comme porteur, comme voyageur, comme chasseur, peut-être comme gardien de bestiaux, et peut-être encore en qualité de cultivateur, sur une petite échelle. On ne peut mettre en doute qu'il puisse subvenir à ses besoins en ces diverses qualités s'il y est forcé par les circonstances qui l'entourent. Mais le sauvage ne peut gagner sa vie en qualité de tailleur, de cordonnier, de forgeron ou de charpentier en concurrence avec les blancs qui l'environnent et qui exercent ces métiers. Ce n'est pas que le sauvage ne sache pas faire un fer à cheval ou le poser tout comme le blanc, ce n'est pas qu'il ne puisse agir en qualité de charpentier tout comme le blanc, mais c'est parce qu'il n'a pas en lui-même l'idée de subvenir à ses besoins, et parce qu'il n'a pas l'idée de gérer ses propres affaires de façon à y pourvoir, comme le blanc. Maintenant, si cette idée avait été en lui à l'origine, nous l'enlèverions autant que possible au moyen du système en vigueur dans nos écoles industrielles. Ce système a pour effet d'enlever au sauvage la nécessité d'user de sa propre initiative. C'est un système en vertu duquel le sauvage n'est plus que la partie d'une machine, et toute idée d'initiative privée qu'il avait en lui auparavant lui est enlevée autant que possible au moyen des écoles industrielles. Comme question de fait, l'initiative innée lui est enlevée au moyen du système des écoles industrielles, et rien qui soit d'égale valeur pour lui n'y est substitué. Voilà la théorie que je désire soumettre à la Chambre. Mais ce n'est pas une affaire de théorie, ce sont les résultats qui ont été obtenus, qui nous guident. Je le répète, il ne s'agit pas de savoir si le sauvage peut fabriquer un fer à cheval, ni s'il peut ferrer un cheval, s'il peut polir une planche, mais la question se rapporte au sauvage : à savoir s'il peut faire ces choses pour gagner sa vie, pour son avantage et pour celui de ses parents et de ses amis. Je dis que le sauvage n'a certainement pas réussi à faire cela, je dis que les résultats prouvent qu'il n'a pas réussi. Je dis que les résultats prouvent que les sauvages qui sont passés par ces écoles industrielles ne font pas usage de leur habilité naturelle, ni de l'instruction qu'ils y ont prise pour subvenir à leurs besoins en qualité de citoyens de ce pays, malgré l'espoir qu'on en avait nourri. En conséquence, je prends la liberté de soumettre mon opinion, basée sur mes renseignements particuliers et sur ceux qui ont été fournis à la Chambre. Je vais plus loin, et je dis que les sauvages de la partie du pays où je demeure étaient, je le crois du moins, lorsque l'argent du traité leur a été remis d'abord, en 1877, des hommes meilleurs qu'ils ne le sont aujourd'hui, d'autant plus qu'ils pouvaient mieux pourvoir à leurs besoins. J'ai visité les sauvages du lac au Poisson-Blanc, en 1877, et je les ai vus transporter leur grain, cultivé par eux-mêmes, au moulin de la colonie de Victoria, pour le faire moudre, et je répète ici, M. le Président, que les sauvages du lac au Poisson-Blanc étaient en 1877, il me semble, de meilleurs hommes qu'ils ne le sont aujourd'hui, c'est-à-dire, qu'ils pouvaient mieux subvenir à leurs besoins et qu'ils se conduisaient mieux qu'aujourd'hui. Et, M. le Président, c'est la même chose pour tous les sauvages. Je répète que le sytème inauguré et mis en vigueur pour l'amélioration des sauvages n'a pas été couronné de succès et que quant à les rendre plus propres à subvenir à leurs besoins et à se bien conduire, ils étaient meilleurs il y a vingt ans qu'ils ne le sont aujourd'hui.

M. DAVIN : Mais, M. le Président, je présume qu'il est admis qu'il n'y a pas aujourd'hui au Canada un seul sauvage qui soit un type aussi remarquable de l'espèce humaine que le noble sauvage qui a le premier communiqué avec le voyageur blanc. On ne peut nullement douter de ce que le contact du sauvage avec le blanc a dégradé celui-là, et qu'il est un descendant déchu du noble sauvage que nous avons d'abord rencontré.

M. OLIVER : L'honorable député (M. Davin) parle sans doute pour lui-même.

M. DAVIN : Nous avons arrêté le sauvage dans sa marche de la barbarie à la civilisation. Si nous n'étions pas intervenus, il est probable qu'il aurait parcouru le même chemin vers la civilisation que les autres nations ont parcouru. Lorsque les Romains ont visité l'île de nos aïeux, ils y ont trouvé ceux-ci dans une condition très semblable à celle observée par nos ancêtres canadiens. chez les sauvages—batailles, luttes intestines, tatouage, usage d'arcs et de flèches. Mais il aurait été très regrettable—car nous n'aurions jamais eu un Milton, ni un Shakespeare, et mon honorable ami (M. Oliver) ne représenterait pas aujourd'hui Alberta en cette Chambre—que nos aïeux n'eussent pas fait plus de progrès que le sauvage de l'Amérique du Nord.

Maintenant, M. le Président, nous avons des obligations envers cette race sauvage. Il est vrai que les résultats obtenus n'ont pas été aussi brillants que ceux qui découleraient, par exemple, de l'éducation d'enfants blancs jouissant des aptitudes héréditaires qui leur ont été communiqués par une longue suite d'ancêtres adonnés à l'industrie, et nous ne pouvions pas attendre du sauvage quelque chose de très supérieur à ce qui a été obtenu. Mais ce n'est pas une raison, si nous n'avons pas obtenu de succès brillants—je ne crois pas que nous en ayons obtenu—de ne pas faire notre devoir envers cette race sauvage. Permettez-moi d'exposer ainsi la question à mon honorable ami (M. Oliver). Supposons que dans l'éducation d'une génération de ces enfants sauvages, nous puissions parvenir à former un seul homme véritablement brillant et habile—et nous avons obtenu ce résultat—ou une femme brillante et habile—et nous y sommes parvenus—ces deux personnes démontrent qu'on peut obtenir de bons résultats de notre système d'éducation et jusqu'à quel point on peut amener le sauvage et justifier tous nos efforts. Et, M. le Président, qu'est-ce après tout que la dépense comparée à ce que nous devons à ces gens ? Nous ne pouvons renier nos obligations sacrées envers les sauvages, et nous ne les remplirons pas seulement en décidant ce qui est le plus propre à les mettre en mesure de subvenir à leurs besoins. Il ne faut pas songer seulement à cela, mais il nous faut découvrir jusqu'à quel point nous pouvons pousser ce sauvage dans la voie de la vraie civilisation. Jusqu'où pouvons-nous élever ces pauvres sauvages dans l'échelle de la civilisation ? Voilà l'une des questions que nous avons à nous poser.

Et, M. le président, le missionaire ! Nous avons lu ici, comment le sauvage a au moins une qualité en commun avec l'homme civilisé : il paraît naturellement sectaire, car il y a parmi eux des méthodistes, des presbytériens, des anglicans et des catholiques romains ainsi que quelques païens. Nous les trouvons divisés en matière de religion tout comme s'ils étaient des blancs, et leur zèle par rapport aux opinions de leurs sectes est aussi fort que parmi nous. Cela indique, je crois, qu'ils ont, dans certains sens, les mêmes tendances que les blancs. Au lieu de détruire notre espoir, cela devrait être de nature à nous faire espérer de bons résultats probables de l'éducation des sauvages. Mais nous ne ferions très certainement pas notre devoir envers les sauvages si nous nous bornions à nous demander quels sont les meilleurs moyens de les amener à gagner leur vie. Forcerons-nous le sauvage à devenir trappeur, chasseur ou voyageur ? Non ; nous devons, dis-je, en faire un cultivateur et un éleveur de bestiaux, mais donnons-lui aussi tout comme au blanc l'occasion de s'instruire ; et s'il y a un garçon ou une fille intelligents parmi les Pieds-Noirs, les Sioux ou les Cris, donnons-leur l'occasion de s'instruire. Je ne sais pas si mon honorable ami a jamais rencontré Poundmaker. S'il l'a rencontré, il a vu l'un des types les plus nobles de l'humanité qui ait jamais été vu. Personne n'a siégé en cette Chambre ni dans aucune autre Chambre d'un parlement où l'on parle anglais, qui ait été mieux marqué du sceau de la grandeur et de la noblesse que Poundmaker. Lorsqu'il a comparu à Régina, il avait l'apparence d'un prince que quelque race inférieure aurait pris dans quelque embuscade. Me dira-t-on qu'on doit refuser la liberté de s'instruire aux enfants d'une race qui peut produire un tel homme ? Permettez-moi de faire allusion à l'ancien chef des Pieds-Noirs, l'un des amis de l'un des missionnaires les plus éminents et les plus estimables qui ont illustré le dévouement et l'abnégation au Nord-Ouest. Ce chef était né homme d'Etat. S'il eût été instruit, aucun des diplomates de l'Europe dont les noms sont passés à la postérité n'aurait pu lui tenir tête ; nul d'entre eux certainement n'aurait pu le surpasser.

M. BEATTIE : Et Oronhyatekha ?

M. DAVIN : Mon honorable ami donne le nom d'un homme que nous respectons tous. Je n'essaierai pas de prononcer son nom, ce que je n'ai jamais fait sans échouer ignominieusement. C'est beaucoup plus que nous ne pouvions faire lorsque nous étions jeunes; selon Lowell, lorsqu'il parle de l'épellation des syllabes longues :

We nerved our larynx for the desperate thing,
And cleared the four-barred syllables at a spring.

Je ne puis faire cela pour le nom de mon ami le docteur Oronhyatekha. Remarquez sa puissance d'exécution. Je crois qu'il n'y a pas sur le continent un seul agent d'assurance qui ait plus de puissance d'exécution que mon ami, le chef des Forestiers. C'est un homme dont la force d'exécution et la poigne sont extraordinaires. C'est un homme qui serait devenu homme d'Etat, bien que je craigne de perdre son amitié en lui attribuant des talents de ce genre. Il pourrait me dire ce que le colonel Sellers répondait à un homme qui voulait faire de lui un re-

présentant au Congrès : "Que vous ai-je fait pour que vous osiez me demander de m'abaisser à ce point ?" Blague à part, quel est le criterium de l'homme civilisé ? C'est l'habileté d'adapter les moyens au but. C'est là le fruit et la fleur de la plus haute culture ; et dans le cas de ce personnage, cette habileté est poussée à un degré extraordinaire. Je ne sais pas si mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, a jamais eu le plaisir de rencontrer l'ancien chef de la tribu des Pieds-Noirs. Il a pu le rencontrer dans les trains.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Crowfoot ?

M. DAVIN : Personne n'aurait pu désirer regarder une figure plus spirituelle—une figure plus distinguée. Et je me rappelle le chef de l'une des tribus sauvages—je ne me rappelle pas maintenant son nom—que j'ai vu alors qu'il menait sa tribu nomade se fixer sur une réserve. Son profil était celui de Gladstone. Aucun des frères de Gladstone ne ressemblait autant au grand homme d'Etat. Il était impossible de voir diriger cette démarche difficile—car c'était une tâche difficile—décider cette tribu de sauvages à se fixer sur la réserve, sans admettre qu'il était né pour commander aux hommes. Je me rappelle que lorsqu'en 1877 je suis allé à Winnipeg, je me suis rendu à la réserve Saint-Pierre. Je ne sais pas si le chef que j'ai rencontré alors y est encore.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Henry Prince.—Il est mort tout dernièrement.

M. DAVIN : Tout ce que je puis dire, c'est que jamais il n'y eût orateur plus parfait que Prince. Et sa volubilité, M. le président ! Personne n'a jamais parlé en cette Chambre qu'il ne puisse surpasser. Je m'étais rendu là en qualité officielle, comme commissaire et il avait un certain droit à me parler—je suppose, à propos de ses griefs. Il m'a parlé à partir de sept heures et quart du soir jusqu'à minuit. L'on m'avertit qu'il continuerait jusqu'à six heures le lendemain matin, et je dus m'excuser diplomatiquement pour m'échapper.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Très civilisé !

M. DAVIN : Je fais remarquer cela. Qu'est-ce qui paraît être le fleur de la civilisation politique parmi nous, si ce n'est un discours d'une certaine longueur ? Bien que j'aie parlé de Prince un peu légèrement, c'était certainement un type remarquable de l'homme fort. Ce serait monstrueux que de dire qu'une race capable de produire des hommes de ce genre ne doit pas avoir l'occasion de s'instruire, tout simplement parce que quelques-uns de ses membres n'ont pas de succès. Combien d'entre nous, avec notre propre système d'éducation qui est tenu comme tellement parfait que nous ne nous fatiguons jamais de louer, ne réussissent pas ? Nous savons que les résultats ne sont pas toujours satisfaisants. Je crois que ce serait de la présomption de notre part de dire que notre système produit toujours le type le plus élevé de l'homme civilisé. Plusieurs de ceux qui y sont soumis ont certainement peu de succès. Mais le rejetterons-nous parce qu'il ne satisfait pas tous nos désirs ? Non, ce système est ce que nous pouvons avoir de mieux. Il faut accepter les revers comme les succès. Bien que j'approuve jusqu'à un certain point les idées de mon honorable ami, le député d'Alberta (M. Oliver), elles ne constituent qu'une demi-vérité et rien n'est plus dangereux que cela. Je ne crois pas qu'il soit sage de la part du département d'être influencé en cette affaire par mon honorable ami, le député d'Alberta. Il est très préférable de continuer à faire notre devoir, à avoir foi et espoir en nos protégés sauvages, de faire d'eux des cultivateurs capables de cultiver leurs réserves, de faire d'eux des éleveurs de chevaux ou bien, si vous le voulez, des guides et des éclaireurs. Ils seraient de bons éclaireurs et vous pourriez en faire de bons gardiens de la paix, car je les ai vus agir en cette qualité dans les réserves aux Etats-Unis. Mais donnons à tous leurs enfants intelligents l'occasion de cultiver leurs facultés intellectuelles, de polir et de développer leurs facultés morales.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne retiendrai pas le comité par une nouvelle discussion, si ce n'est pour dire que bien qu'il puisse y avoir d'honnêtes divergences d'opinions à propos des meilleurs résultats à obtenir d'une classe spéciale d'écoles, mon opinion réfléchie et fixée est à l'effet que l'essai qu'on a tenté en vue d'améliorer l'existence des sauvages et de les amener à un point où ils ne puissent plus possiblement, constituer une menace contre la paix et la sûreté du reste du pays, doit être constitué avec toute l'énergie et toute la force nécessaires.

En examinant les résultats qui ont été obtenus particulièrement chez les sauvages des Territoires du Nord-Ouest, pour les distinguer de ceux du Manitoba—parce qu'il n'y a pas autant à faire dans ce dernier cas—les résultats sont simplement phénoménaux, dans les circonstances. Mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a tout à fait raison lorsqu'il dit qu'il y a quelques années tous ces sauvages étaient absolument sauvages, sans contrainte aucune, sans aucune idée de la vie civilisée, et j'ose dire que dans quinze ou vingt ans d'ici, cette population sauvage sera une population agricole, qui subviendra presque entièrement à tous ses besoins.

M. OLIVER : Je ne veux pas retenir la Chambre longtemps mais je ne veux pas tout à fait approuver la légèreté avec laquelle l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) règle la question d'un

crédit de $200,000 qui est à peu près la somme qu'on dépense pour ces écoles industrielles. C'est une somme que la Chambre croit devoir être portée aux Territoires du Nord-ouest. Autant qu'elle est imputable sur les Territoires du Nord-Ouest, elle pourrait être employée avec beaucoup plus d'avantage pour la population des Territoires et du Canada, en général. $200,000 de dépenses dans les Territoires du Nord-Ouest sont une somme très importante, digne de la plus sérieuse considération, surtout de la part des députés qui représentent les Territoires du Nord-Ouest. C'est une très forte proportion de la somme totale disponible pour le soutien des écoles de la population entière des Territoires, l'entretien des chemins publics, la mise à exécution de toutes les entreprises publiques. Lorsque nous voyons la somme de $200,000 absorbée d'année en année par l'essai infructueux d'instruire une poignée d'enfants sauvages, et lorsque nous voyons que cette somme d'argent est nécessaire pour les blancs, et lorsque nous trouvons cette Chambre pas trop disposée à pourvoir à ces nécessités à mesure qu'elles se présentent, lorsque nous voyons que dans presque chaque occasion où l'on demande un crédit pour les besoins des Territoires du Nord-Ouest, on nous répond toujours d'examiner les fortes dépenses qu'on y fait—lorsque nous voyons tout cela, il est important pour cette Chambre de considérer si nous recevons une valeur en retour de ces dépenses. Le succès dans l'éducation d'un ou deux enfants sauvages après des années d'expérience, au lieu de quinze ans seulement, n'est pas un avantage suffisant pour cette dépense de $200,000. Que la Chambre ne manque pas le but. Il n'est nullement question de la vivacité intellectuelle des sauvages. Le sauvage a une intelligence aussi vive que le blanc. Il peut apprendre un métier tout aussi bien qu'un blanc, il peut étudier dans les livres tout aussi bien, et comme l'honorable député d'Assiniboïa-ouest l'a dit à la Chambre, il y a des sauvages qui sont de tout aussi bons orateurs que les blancs. De fait le don de la parole est plus général parmi les sauvages que parmi les blancs, et nous pourrions presque être portés à croire que mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest a dans les veines quelques gouttes du sang de cette race. Il n'est nullement question de ce côté du caractère sauvage. Vous pouvez instruire le sauvage, mais faire le sauvage se servir de l'éducation que vous lui donnez pour subvenir à ses propres besoins est un problème qui n'a pas encore été résolu à un degré quelconque de satisfaction et il n'est que juste que la Chambre soit complètement renseignée sur ce point. Il y a quelques instants l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a parlé du fait qu'il y avait parmi les sauvages quelques personnes de talents qui brillaient dans certaines carrières de la vie. Il a signalé certain docteur sauvage dans ce pays de l'est, qui paraît avoir une aptitude aux affaires qui n'est pas commune au sauvage, aussi bien que cette habileté intellectuelle qui leur est commune. Il y a aussi une femme de sang sauvage dont le nom est en évidence devant le public comme poète, et dont les opinions, je suppose, sur la question sauvage, méritent une certaine considération. Je pourrais citer son opinion sur la question de ces écoles industrielles, et c'est ceci, qu'aucun système d'éducation qui enseigne à un enfant de mépriser ses parents ne réussira jamais à élever les sentiments intellectuels et moraux de cet enfant. C'est exactement ce qu'on enseigne dans les écoles industrielles, ou bien elles ne sont pas ce qu'on les représente.

M. DAVIN : Il est très important de réfuter la déclaration que vient de faire mon honorable ami, parce que c'en est une qu'on nous oppose souvent dans les Territoires du Nord-Ouest. L'argument de l'honorable monsieur serait concluant si l'on pouvait supposer que si cet argent n'était pas voté pour les sauvages, il serait tout de même voté pour le Nord-Ouest pour quelque autre fin. Mais il ne le serait pas. S'il n'était pas voté pour ces sauvages, il ne serait voté pour rien du tout. Cet argent n'est pas voté du tout pour les Territoires du Nord-Ouest. L'argent que l'on vote pour les Territoires du Nord-Ouest est voté pour une raison tout à fait différente. Il est voté pour la même raison que l'argent voté à chacune des autres provinces. Le gouvernement pense, sans doute, que le montant qu'il donne aux Territoires du Nord-Ouest est un accord juste et équitable des relations entre les Territoires et le Canada. J'ai toujours prétendu que le montant est insuffisant, mais dans chaque occasion, on me dit toujours qu'on a réglé avec les Territoires du Nord-Ouest d'une manière équitable, et d'après les mêmes principes qu'avec les autres provinces. Je sais très bien que vous ne pouvez aller nulle part dans les Territoires du Nord-Ouest sans rencontrer quelque individu que vous dise : Voyez cet argent qu'on donne aux écoles des sauvages ; il vaudrait mieux l'effecter à certaines choses qui nous touchent de plus près. Mais il faut répondre : Vous ne devez pas croire que l'argent dépensé pour cette école industrielle, s'il n'était pas ainsi dépensé, le serait pour votre objet favori. Il est illusoire de penser que si cet argent n'était pas dépensé pour les écoles industrielles du Nord-Ouest, il serait nécessairement voté pour d'autres fins dans le Nord-Ouest. J'ai toujours prétendu—mais ceci est entièrement en dehors du sujet—que dans les Territoires du Nord-Ouest, nous ne recevons pas le montant que nous devrions avoir pour l'administration des affaires publiques. J'ai démontré ici qu'en analysant la chose d'une manière raisonnable, nous aurions droit à recevoir davantage. Naturellement, c'est une question qui diffère de celle de l'argent dépensé pour les sauvages.

Je dois dire qu'un des plus grands compliments qui m'ait jamais été fait a été celui que m'a fait mon honorable ami. J'ai entendu faire le même compliment à M. Gladstone ; j'ai entendu dire que M. Gladstone aurait pu être un sauvage à cause de certaines qualités qu'il avait. Je remercie mon honorable ami de ce compliment, et je vais essayer d'imiter la grâce et le pittoresque de la diction de nos pupilles sauvages.

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest..... $322,073.10

M. DAVIN : Maintenant, M. le Président, voici le crédit au sujet duquel mon honorable ami peut venir combattre pour les territoires du Nord-Ouest. Comme je l'ai dit, j'ai toujours prétendu que ce crédit n'était pas suffisant. Tenez compte du fait que nous avons un vaste territoire qui pourrait absorber trois ou quatre de nos plus grandes provinces ; tenez compte du fait que nous n'avons pas l'administration de nos propres terres, et vous verrez que cette misérable somme de $282,000 pour payer les écoles, les aides, l'impression, et ainsi de suite, n'est pas suffisante. Je suis parfaitement certain que le gouvernement des Territoires a dû représenter au ministre de l'Intérieur que nous avons droit à beaucoup plus que cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire qu'il n'est pas en faute sous ce rapport.

M. DAVIN : Je serais surpris qu'il le fût. Il y a un article "justice accessoire, etc., y compris aides de commis." Est-ce maintenant sous la juridiction du bureau du lieutenant-gouverneur, ou est-ce sous la juridiction du gouvernement provincial ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, c'est sous la juridiction du gouvernement provincial.

M. DAVIN : Vous avez plusieurs sommes votées spécialement. Vous avez $5,580 pour le bureau du lieutenant-gouverneur, $15,000 pour les régistrateurs, $50,000 pour les malades aliénés—ces $50,000 vont en réalité au Manitoba, car il faut que nous envoyions nos malades aliénés au Manitoba, et $2,000 pour les écoles dans les circonscriptions non organisées. Mais pour les écoles, aides de commis, pour les nombreuses dépenses se rattachant à l'administration des affaires du pays ayant maintenant une population de 120,000 à 150,000, vous n'avez que cette somme principale de $282,979. J'ai souvent fait le calcul, je ne fatiguerai pas la Chambre en le lisant pour démontrer que d'après la base des provinces, la nôtre étant privée de l'administration de nos propres terres, nous avions droit à plus. Si les item étaient calculés d'une manière convenable, tant, par exemple, parce que nous n'avons pas le droit d'imposer de droits de douane, tandis que notre population paie des droits de douane au gouvernement fédéral—prenant toutes ces choses en considération, au lieu de cet item de $282,000, nous devrions avoir au moins $400,000, et même avec cette somme le gouvernement sera paralysé. J'espérais fortement qu'au lieu de voir la même somme que l'an dernier placée ici pour les Territoires du Nord-Ouest, l'honorable ministre (M. Sifton) aurait au moins ajouté $100,000 cette année.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La somme inscrite au budget pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, c'est-à-dire, le montant payé sous la forme de subvention est de $282,979. L'honorable monsieur (M. Davin) se rappellera que depuis que le présent gouvernement est monté au pouvoir, le montant voté a été augmenté de $40,000, et $40,000 par année est une addition très raisonnable à la somme votée. Mon honorable ami se rappellera qu'il a travaillé pendant un nombre d'années considérable, tandis que ses amis étaient au pouvoir pour obtenir cette augmentation, et qu'il ne l'a pas obtenue. Je crois que l'honorable monsieur admettra que cette augmentation de $40,000 qui a été accordée il y a deux ans est une augmentation bien importante. Je suis loin de dire que le montant payé au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest suffisait pour lui permettre de répondre à toutes les demandes qui lui sont faites. Il est vrai qu'il avait une subvention plus forte que n'en recevait le Manitoba en proportion de la population, mais je comprends parfaitement que la nature du pays, la nature des demandes qui lui sont faites, la position de la population et les problèmes sociaux qu'il a fallu y résoudre, sont tels que le coût du gouvernement local par tête doit nécessairement être plus fort dans les Territoires du Nord-Ouest que dans une province où les gens sont établis plus près les uns des autres. Une grande partie de la difficulté dans ces territoires provient de l'immense étendue du pays dans laquelle se trouve éparse une petite population. Ils sont forcés de construire des chemins sur d'immenses étendues de pays, ils ont à répondre à des demandes de ponts, et de travaux publics, et d'aide aux écoles parmi une population éparse. Bien que j'aie conscience du besoin qui existe d'avoir une plus forte subvention, l'honorable monsieur doit reconnaître en même temps que nous avons fait quelque chose d'important pour l'augmentation de cette subvention durant ce terme parlementaire, et que pour le présent du moins, une nouvelle augmentation devra être remise à l'année prochaine. Je peux dire que j'ai discuté cette affaire très complètement avec les membres du gouvernement du Nord-Ouest, et bien que je ne sois pas en état de dire qu'il y ait eu entre nous quelque chose qui ressemblât à un arrangement, je crois qu'il était entendu que l'augmentation que le parlement a votée en juin 1897 était considérée comme une augmentation raisonnable dans le temps. Il n'est que juste envers les membres de ce gouvernement de dire qu'ils ont, avant la présente session, fortement in-

sisté auprès de moi sur la nécessité d'avoir une augmentation, mais je n'ai pu trouver le moyen de recommander cette addition cette année.

M. DAVIN : J'aurais été excessivement surpris si les membres du gouvernement du Nord-Ouest n'avaient pas présenté avec instance à l'honorable monsieur, les réclamations du Nord-Ouest d'une subvention plus élevée, parce que je connais quelle est l'opinion de chacun d'eux sur ce sujet. Je sais que chacun d'eux a une très ferme opinion dans le sens que j'ai déjà indiqué, et la déclaration que l'honorable monsieur vient de faire, indique qu'il comprend parfaitement le poids des circonstances qui démontrent la justice d'une augmentation de subvention. Vous ne pouvez, d'après un juste calcul et sur le même principe que l'on vote une subvention aux provinces, établir un calcul qui démontrera qu'ils ne devraient pas avoir $400,000 au lieu de $282,0000. L'honorable monsieur comprendra certainement que si ma prétention est juste, le Nord-Ouest a droit maintenant à $400,000. Chaque année qui s'écoule avec une maigre subvention, est une injustice non seulement pour le Nord-Ouest, mais une injustice réelle envers le Canada, parce que cela retardera les progrès du Nord-Ouest qu'il ferait autrement. Cependant, je suppose qu'il est inutile maintenant de demander plus que nous n'avons cette année ; mais je dois certainement dire que je suis désappointé qu'on n'ait pas, à tout événement, ajouté $50,000 de plus à cette subvention.

Terres fédérales—
Imputable sur le capital..... .... $135,000

M. DAVIN : L'honorable monsieur a-t-il apporté les papiers qu'il a promis de présenter au sujet du scrip, lorsque nous arriverions à cet item ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le comité comprendra que le crédit demandé en ce moment est le crédit ordinaire pour les terres fédérales. L'autre jour, j'avais un bill devant la Chambre qui fut bien discuté à fond sur le sujet de l'émission de scrips aux métis des Territoires du Nord-Ouest, et à ce sujet, il y eût une discussion sur la nécessité de faire un traité avec les sauvages du territoire non cédé. Je pourrais expliquer aux membres du comité que bien que dans l'esprit d'un citoyen ordinaire du Canada, il n'y ait pas de différence spéciale relativement à la juridiction du Canada relativement à une partie quelconque du Canada, il y a cependant dans l'esprit du sauvage du Nord-Ouest une différence bien sensible. Le sauvage des Territoires du Nord-Ouest sait où se trouve la ligne qui sépare le territoire cédé d'avec le territoire non cédé, et au delà de laquelle le gouvernement n'a aucun droit, à son avis, d'étendre ses opérations plus qu'il n'est absolument nécessaire pour garder possession du pays et maintenir l'état ordinaire des affaires, maintenir la paix et empêcher des troubles. La présence de la gendarmerie à cheval même n'est pas bien accueillie dans les territoires non cédés. Il a été expliqué dans le débat sur cette question que lorsque mon budget des sauvages était venu devant la Chambre un crédit avait été pris pour envoyer des commissaires là-bas pour négocier un traité pour une partie du territoire non cédé. Les colons, prospecteurs, chasseurs et trappeurs sont alliés en grand nombre depuis deux ans dans les territoires non cédés au nord-ouest d'Edmonton et au nord-ouest du lac Athabaska, et dans ce district, les sauges ont montré une agitation considérable. Je prévis d'après les rapports que j'avais devant moi, ce qui allait probablement arriver, et il y a un peu plus d'un an et demi, c'était mon intention, si c'était possible, d'envoyer un commissaire là-bas afin d'y négocier un traité avec ces sauvages. Pendant que je traite ce sujet, je pourrais dire que ces sauvages ressentent tellement la présence des blancs qui y vont apparemment dans le but de prendre des terres ou de s'établir dans ce territoire bien qu'ils sont près de déclarer la guerre aux personnes qui vont là avant qu'un traité ait été fait avec eux. Ce n'est pas une vaine menace et c'est une chose qu'on devrait envisager avec la plus grande gravité.

Pour cette raison, j'ai décidé qu'il faudrait entrer en négociations en vue d'un traité ; après avoir consulté les autres membres du gouverenement, il fut finalement décidé qu'il fallait faire un traité et des mesures furent prises en conséquence. On tenta de négocier un traité l'an dernier, mais on a trouvé qu'il n'était pas possible d'envoyer des avis aux sauvages dans ces régions éloignées, dispersés comme ils le sont, en temps utile pour assurer leur présence aux différents endroits où les commissaires pourraient les rencontrer. Donc, sur l'avis de ceux qui connaissaient le sujet, je fus forcé de renoncer à l'idée de négocier un traité l'an dernier, et le résultat fut que l'affaire fut remise à cette année. Nous avons maintenant une commission qui est allée là-bas pour négocier des traités avec les sauvages de ce district. En rapport avec ce travail nécessaire de négocier un traité avec les sauvages, se souleva la question du traitement des métis et de l'extinction de leurs réclamations de scrip.

Les honorables membres du comité auront compris d'après la discussion qui eut lieu sur ce bill qui est venu devant la Chambre l'autre jour, que les métis du district d'Athabaska prétendent avoir droit à la même considération que celle accordée aux sauvages du Manitoba à l'époque où le transfert eut lieu. Ils reçurent certaines considérations sous forme de scrip qui leur a été accordé, et c'était un paiement qui leur était fait d'une manière alternative, leur permettant soit de prendre des terres, soit d'accepter le scrip qu'on recevrait en

paiement de terres fédérales et qu'ils pourraient vendre, puisqu'il était transférable comme une garantie monétaire, payable au porteur. Les métis du district d'Athabaska prétendent avoir droit au même traitement. Les métis des Territoires du Nord-Ouest prétendaient avoir droit au même traitement, et on le leur accorda lors du règlement de comptes après la rébellion de 1885. Je peux dire que le fait que ce règlement de compte n'a pas été fait avant 1885, a contribué dans une grande mesure à cette rébellion. Il y eu plusieurs circonstances qui y contribuèrent et bien que la non-émission de scrip ne puisse peut-être pas être regardée comme la cause principale, c'était une des causes qui conduisit à l'irritation des métis et eût pour résultat la rébellion de 1885. Une commission fut nommée et des scrips furent donnés aux métis, mais les enfants qui étaient nés dans les Territoires du Nord-Ouest entre 1870 et 1885 ne furent pas, même alors, reconnus. Nous avons dû étudier toute cette question pour la négociation d'un traité avec les sauvages des Territoires du Nord-Ouest et avec les métis du district d'Athabaska. Les métis s'intéressent beaucoup aux sauvages et nos avis que les circonstances ont prouvés exacts étaient à l'effet qu'il était inutile d'essayer de négocier un traité avec les sauvages, si nous n'étions pas prêts à traiter en même temps avec les métis pour éteindre leurs réclamations. On nous informa, de plus, et je crois que personne ne met plus sérieusement en doute maintenant la justesse de l'information, que nous aurions à traiter avec les métis dont les réclamations n'avaient pas été réglées, car autrement, nous ne réussirions pas dans nos affaires avec aucun d'eux. Le mélange des métis d'une partie du pays avec ceux d'une autre partie fait qu'ils se connaissent bien tous les uns les autres, de sorte qu'ils connaissent les réclamations des uns et des autres et sympathisent entre eux. On nous informa que notre seul espoir de faire un traité avec les sauvages reposait sur le règlement de toute cette question de suite. J'ai expliqué ces faits un peu à la Chambre l'autre jour lorsque la question se souleva au sujet de l'émission des scrips, savoir s'il était sage pour le gouvernement de continuer l'émission des scrips, comme auparavant, en donnant aux métis le privilège de prendre 240 acres de terre, ou bien, en leur donnant le privilège de prendre des scrips que l'on recevrait en paiement de terres fédérales jusqu'à concurrence de $240, partout où pourraient se faire ces paiements. L'effet de prendre de l'argent fut que les métis vendaient ce scrip comme garantie pour de l'argent. Ce serait une garantie pour l'argent absolument comme n'importe quelle autre garantie, et l'on jugerait de la proportion de valeur par le montant des scrips sur le marché et la quantité de terres fédérales dont les paiements seraient différés. La question fut discutée l'autre jour.

M. SIFTON.

Quelques honorables députés, entre autres l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) ont fortement prétendu que la conduite qu'on avait suivie dans le passé et celle que nous suivons maintenant n'étaient pas sages. Ils ont dit qu'elles n'étaient pas sages parce que les métis disposeraient d'une manière imprévoyante de leurs scrips, qu'ils en disposeraient pour un montant bien au-dessous de leur valeur réelle, que l'argent serait gaspillé, et que, comme résultat, le bénéfice que l'on avait intention d'accorder aux métis en leur délivrant ce scrip, ne leur arriverait pas au même degré ni aussi réellement, que si on leur aidait de quelqu'autre manière. L'idée que l'on exprima le plus largement dans la discussion fut l'idée que l'on devrait donner cette aide de quelqu'autre manière.

L'honorable député d'York suggéra de la la donner en instruments aratoires, en bétail, soit quelques espèce d'aide dont ils ne pourraient pas facilement se défaire, ou dont ils ne pourraient en tout cas se défaire d'une manière imprévoyante. Il y a beaucoup à dire en faveur de cette idée. D'autres propositions furent faites dans le même sens, ce qui indique que quelques honorables députés étaient d'avis que cette aide devait être donnée de quelque manière qui empêchât les métis d'avoir le pouvoir de se défaire de ce qu'on leur donnait. J'ai fait voir la difficulté qu'il y avait de traiter l'affaire de cette manière. J'ai fait voir que le métis se considérait comme un citoyen indépendant parfaitement capable de faire ses propres affaires et de prendre soin de lui-même. La prétention de la part du métis d'avoir des scrips, provient dans son esprit, du fait qu'il était un des aborigènes du pays, que d'autres métis avaient été traités d'une certaine manière, qu'une espèce d'échelle avait été créée pour le traitement des métis, et que toute déviation de ce traitement serait considérée par eux comme une injustice et un blâme pour lui, surtout si cette déviation avait eu lieu dans le sens de lui enlever le pouvoir de disposer de ce qu'on lui aurait donné, ou si elle avait eu lieu dans le sens de refuser de reconnaître son pouvoir de faire ce qu'il veut de ce qu'on lui donne, ou de refuser de reconnaître sa capacité de prendre soin de lui-même et de s'occuper de ses propres affaires.

Quelques députés qui ont fréquenté ces gens et qui ont eu des relations d'affaires avec eux s'expriment fort catégoriquement au sujet de l'esprit d'indépendance qui les distingue, et à mon avis ils n'exagèrent rien. Ayant moi-même beaucoup fréquenté ces gens, c'est l'impression très vive qui m'en est restée, et je doute fort que le gouvernement puisse les amener à consentir à un règlement de leurs réclamations qui ne se rapproche très sensiblement du mode adopté jadis. J'adopterais volontiers un meilleur mode de règlement, s'il était possible d'en suggérer un ; mais je doute fort que l'on puisse atteindre le but désiré en adop-

tant un autre système. Les membres du comité comprennent la nécessité de régler cette question, qui attend une solution depuis plusieurs années et qui devient de plus en plus grave, en raison de l'impatience avec laquelle les métis en attendent le règlement. L'urgence de ce règlement tient à la necessité où nous sommes de nous mettre en mesure de conclure le traité en question avec les sauvages de district d'Athabaska.

J'ai dit au comité comment j'avais pris une décision qui, à mon avis, tendait, dans une certaine mesure, à assurer à une forte partie de cette population métisse, la valeur du scrip et cela, en modifiant la formule du certificat de scrip, de façon à ce qu'il ne pût être transporté au porteur sur délivrance. Cette modification apportée au certificat consiste dans l'obligation de la cession légale, et je savais parfaitement que ce serait là un grand obstacle au transport du certificat. Entre le transport d'un certificat payable au porteur et celui d'un certificat sujet à l'obligation d'une cession légale dûment attestée par témoins, il existe une différence de haute importance relativement aux métis, et quand il s'agit de mineurs pour qui la cession légale est de rigueur, il va sans dire que cela revient à une prohibition absolue, jusqu'à ce que les métis aient atteint leur majorité.

Les commissaires préposés au règlement des réclamations des métis et au traité avec les sauvages quittèrent Edmonton pour le nord vers le 24 mai. Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a appelé mon attention sur le fait qu'en dépit de la formule du certificat, la commission des métis a émis un certificat payable au porteur, et il me demande des explications à ce sujet. C'est bien le cas, et je n'étais pas en mesure d'expliquer le fait avant ces jours derniers où m'est parvenue la correspondance dont je vais donner lecture à la Chambre. Qu'il me suffise de dire pour le moment que la commission des sauvages et celle des métis, à une assemblée mixte, ont décidé qu'il était nécessaire de faire cette modification, et elles m'ont transmis leurs déclarations à ce sujet, et l'affaire est actuellement sur le bureau. Toutefois, j'avouerai franchement à la Chambre que bien que le conseil n'ait pas encore décidé s'il doit approuver l'initiative prise par les commissaires, je suis d'avis que nous approuverons cette décision dans la mesure où il s'agit des métis du district de l'Athabaska. Quant à savoir si nous tiendrons la même ligne de conduite relativement aux métis des anciennes parties des Territoires du Nord-Ouest, c'est là une question qui viendra plus tard sur le tapis.

La commission à laquelle nous avons confié cette mission dans les Territoires du Nord-Ouest, la Chambre en conviendra, est digne de toute confiance, si l'on tient compte des aptitudes de ses membres pour la mission que nous lui avons confiée. L'honorable David Laird est l'un des commissaires chargés de faire le traité avec les sauvages, et la Chambre conviendra que c'est un homme de la plus haute honorabilité, d'une discrétion et d'un jugement à toute épreuve, possédant, en un mot, toutes les qualités voulues pour bien s'acquitter d'une pareille mission. L'honorable M. Laird a occupé jadis le poste de lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest et celui de commissaire des sauvages ; il a fait partie du cabinet Mackenzie, et après un laps de temps considérable, il redevint commissaire des sauvages. M. Laird a pratiqué fort longtemps les sauvages et j'ajoute que parmi tous ceux qui ont eu des relations officielles avec les sauvages et les métis, nul ne jouit à un pareil degré de leur respect et de leur confiance. C'est là un fait dont tout le monde convient, abstraction faite des prédilections politiques. L'honorable M. Laird est président de la commission.

M. James H. Ross, ministre des travaux des Territoires, fait aussi partie de la commission. M. Ross a demeuré dans les Territoires et est très au fait de tout ce qui s'y est passé depuis nombre d'années. C'est un homme doué d'un excellent jugement et d'un grand bon sens. Le troisième commissaire est un fonctionnaire inamovible du ministère, M. J. A. J. McKenna, l'un des employés les plus habiles et les plus versés dans le service des affaires des sauvages.

Les membres de la commission des métis sont le major Walker, qui a fait jadis partie de la police à cheval du Nord-Ouest et M. Côté, fonctionnaire inamovible du ministère à Ottawa et qui est fort versé dans tout ce qui se rattache à l'émission des scrips et aux questions des terres dans les Territoires du Nord-Ouest. Il n'eût guère été facile de réunir un groupe d'hommes plus aptes, en raison de la variété de leurs connaissances et de la sûreté de leur jugement à trancher les questions qui pourront se présenter. Le comité comprend que les circonstances sont exceptionnelles. Les commissaires se rendront dans ce pays dans des circonstances où il est impossible de leur donner d'instructions. Il y a un an, le ministère donna avis aux habitants des Territoires que la commission tiendrait sa cour à certains endroits, à certaines dates. Rendus là, les commissaires rencontrent les sauveges et il leur faut soit faire un traité, soit renoncer à le faire, dans le cours de quelques jours. Ils n'ont le temps ni de demander d'instructions à Ottawa, ni de communiquer avec le ministre ou avec le gouvernement ; de sorte qu'ils n'ont à prendre conseil que d'eux-mêmes et à consulter leur propre jugement et leur propre discrétion. Il leur faut, dans une certaine mesure, assumer relativement à certaines questions une responsabilité que, dans des circonstances ordinaires, les fonctionnaires de l'Etat ne sont ni censés assumer, ni autorisés à prendre.

Il y a quelques jours, je recevais à ce sujet les documents que je vais lire, et marqués "confidentiels" ; mais il va sans dire

qu'en pareilles circonstances, de tels documents ne sauraient être confidentiels, et je suppose qu'il y a là faute du secrétaire ou du copiste :

(Confidentielle.)

COMMISSION DES MÉTIS,
PETIT LAC DES ESCLAVES, 24 juin 1899.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint copie d'un extrait du procès-verbal d'une assemblée mixte des commissions relatives au traité avec les sauvages et aux réclamations des métis, tenue ici le 22 du courant, ainsi que copie respective des deux ormules de certificats de scrip, dans leur teneur actuelle. Bien que les raisons qui ont provoqué la modification apportée à la phraséologie de la formule (A) soient exposées à fond dans le procès-verbal, toutefois, nous jugeons utile d'ajouter à cet égard que, abstraction faite des protestations et du mécontentement général qui ont résulté de notre déclaration relative aux conditions auxquelles nous avions d'abord l'intention d'émettre le scrip d'argent, il est évident que le but que se proposait le gouvernement en stipulant la cession du scrip d'argent savoir, la protection des droits des mineurs, serait entièrement frustré, par le fait que leurs parents, dans la grande majorité des cas, ont pris la ferme résolution de refuser le scrip de terre, et que les acheteurs de scrip étaient prêts à acheter les certificats de scrip d'argent des mineurs, de leurs parents. D'après la phraséologie des certificats (A), dans leur teneur antérieure à la modification et dans leur teneur actuelle, le scrip d'argent auquel ce certificat donne droit, est déclaré "payable au porteur"; et comme il semble qu'il pourrait s'élever un doute sur le droit des parents d'agir à titre de tuteurs légaux de leurs enfants, et de nommer ainsi des agents ou procureurs pour recevoir le scrip des premiers, les acheteurs de scrip ont exprimé leur intention de courir tous les risques relativement à la décision finale du gouvernement sur ce point, et d'acheter les certficats de scrip des mineurs à un prix fort peu élevé. Il en serait résulté que, tandis que les droits des mineurs n'eussent pas été sauvegardés, les intérêts de toute la population métisse, dans le district tout entier d'Athabasca, auraient été gravement compromis. Comme résultat de la modification apportée au texte du certificat, la valeur du scrip a subi une forte hausse et certains réclamants s'abstiennent de le vendre dans l'attente d'une nouvelle hausse.

Ci-jointe nous avons aussi l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre à ce sujet, portant date du 22 du courant, et adressée à l'honorable M. Laird, président de la commission préposée aux traités avec les sauvages, lettre où l'auteur apporte des arguments fort probants en faveur de la modification apportée par les commissaires.

Les travaux des commissaires préposés aux réclamations des métis à cet endroit-ci, bien que commencés depuis deux jours à peine, sont dans la bonne voie; toutefois, en raison du grand nombre de métis établis dans le voisinage du petit lac des Esclaves, il n'est pas probable que nous soyons en lieu de compléter nos travaux avant douze ou quinze jours.

Après mûre réflexion, nous avons décidé de suivre la commission préposée aux traités avec les sauvages, et de visiter tous les lieux indiqués pour cette année.

Dans l'appréhension que l'on n'éprouvât quelque difficulté à conclure des traités avec les sauvages au fort Chipeweyan, et en d'autres lieux s'il transpirait que les réclamations des métis ne seraient pas réglées cette année, nous avons décidé de suivre les commissaires chargés de conclure des traités avec les sauvages, avec toute l'expédition possible; mais, d'autre part, nous ne serons pas en mesure de faire une étude aussi circonstanciée que nous l'aurions voulu des réclamations des colons sans titre (*squatters*). Nous éprouverons sans doute des difficultés et de la misère à faire pareil voyage après cette date, mais en prolongeant nos heures de travail, et au moyen de marches forcées, nous espérons réussir à faire le voyage et à atteindre Edmonton avant le commencement de l'hiver.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
(Signé) JAMES WALKER,
J. ARTHUR COTÉ,
Commissaires pour les Métis.

M. SIFTON.

Puis vient un extrait du procès-verbal de l'assemblée mixte :

Extrait du procès-verbal d'une assemblée mixte des commissions relatives aux traités avec les sauvages et aux réclamations des métis, tenue au Petit Lac des Esclaves, district d'Athabasca, le 22 juin 1899.

Président, l'hon. David Laird.

Etaient présents : l'hon. J. H. Ross et MM. J. A. J. McKenna, James Walker et J. A. Côté.

Ce sont les membres des deux commissions.

Les métis du Petit Lac des Esclaves, à une assemblée publique tenue aujourd'hui avec les commissaires, ont soulevé des objections contre la formule du certificat du scrip (forme A) et prétendu que cette formule devrait être semblable à celle usitée dans les autres parties des territoires. Ils ont réclamé le droit de se servir du scrip de leurs enfants, au bénéfice de ces derniers pendant leur minorité, prétendant que cela serait plus avantageux à leurs enfants que la réserve du certificat avant l'émission du scrip, en faveur de la seule personne mentionnée dans le certificat. Il a été constaté que les métis sont bien décidés à ne pas prendre de scrip de terre, mais du scrip d'argent pour eux et pour leurs enfants, dans le but de le convertir immédiatement en argent, et que les acheteurs de scrips sont prêts à acheter les certificats de jeunes et vieux indistinctement, nonobstant l'obligation relative à la cession, mais, toutefois, à très bas prix, en raison même de cette cession. L'obligation destinée à favoriser les métis tourne donc ainsi à leur désavantage, mais, en même temps, le mécontentement ainsi créé se propagera probablement avant l'arrivée des commissaires et portera les métis dans les localités où l'on n'a pas encore rencontré les sauvages, à se servir de leur influence pour empêcher l'extension du traité. Les métis de ce district ont fait preuve de beaucoup d'intelligence et d'esprit de progrès et sont bien mieux en lieu de veiller à leurs propres intérêts et à ceux de leurs enfants que ne l'étaient les métis des anciennes parties des territoires. Après nous être consultés avec les chefs naturels des métis, nous nous sommes convaincus qu'ils feraient bon usage du scrip de leurs enfants et qu'il irait de leur intérêt de mettre ce scrip à leur disposition. Il a donc été décidé de biffer du certificat de scrip (formule A) les mots "et qui sera délivré à .. ou ses ayants-droit", mots qui figurent à la cinquième et sixième lignes entre le mot "porteur" à la quatrième ligne et le mot "et" à la sixième ligne.

Un homme s'est rencontré qui a partagé l'avis exprimé par le député d'York, N.-B. (M. Foster) ainsi que par le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) et par un ou deux autres députés, et qui, comme eux, a pensé qu'il serait préférable d'adopter une autre méthode que l'émission du scrip sous l'ancienne forme, pour venir au secours des métis ; or, celui qui s'était prononcé très énergiquement dans ce sens, en lieu qu'il est de se renseigner mieux que tout autre sur cette

matière, cet homme, dis-je, est le père Lacombe, missionnaire catholique romain bien connu, dont le nom est familier à chaque wigwam et à chaque habitation de métis dans les Territoires du Nord-Ouest. Il n'est pas d'homme qui soit si universellement connu et respecté parmi les sauvages et les métis. J'ai eu une discussion avec le père Lacombe, mais elle a roulé sur d'autres questions et il hésita à se prononcer trop fortement devant moi ; mais en présence d'autres personnes, je crois, le père Lacombe a exprimé très énergiquement son avis contre l'émission de scrip-argent. Il s'est également prononcé très catégoriquement en faveur d'un mode de secours qui en rendrait impossible l'aliénation ou qui apporterait quelque restriction à l'usage des produits de ce secours. L'on peut donc affirmer qu'il s'est déclaré l'un des plus forts partisans du système préconisé par quelques membres de la Chambre, au cours du débat sur le bill, il y a quelques jours. Le gouvernement prise si fort les services du père Lacombe, qu'il l'a prié de coopérer avec la commission. Il n'est point commissaire ; mais il accompagne les commissaires, à titre de représentant du gouvernement et de conseiller de la commission, dans le but de coopérer avec celle-ci relativement à la confection des traités avec les sauvages et au règlement des réclamations des métis. Etant donné que le père Lacombe avait exprimé pareil avis, je ne fus donc pas peu étonné de recevoir, en même temps que ce document, une lettre adressée par ce missionnaire à M. Laird, le président de la commission, et que ce dernier m'a transmise avec tous les autres documents pour ma propre édification et pour celle du cabinet :

PETIT LAC DES ESCLAVES, 22 juin 1899.

MONSIEUR,—Relativement à l'assemblée des métis à laquelle j'ai pris part à titre d'intermédiaire et de conseiller, après mûre réflexion sur les représentations qu'on m'a faites au sujet de la forme du scrip, je suis d'avis qu'il surgira force embarras, si les parents ne sont pas en mesure de se servir du scrip de leurs enfants, au bénéfice de ceux-ci, pendant leur minorité. Ainsi que vous l'avez sans doute observé, les métis, ici, ont fait preuve de plus d'intelligence et de plus d'esprit d'initiative que ne l'ont fait les métis auxquels il a été délivré des certificats de terre en 1870 et en 1885 ; et bien qu'à mon arrivée ici, je fusse fortement convaincu de l'importance de tenter tous les efforts possibles pour empêcher les parents de se servir du scrip de leurs enfants et de disposer librement du leur propre, toutefois, après étude faite de la situation, je me suis convaincu que toute démarche en ce sens ne tournerait point à l'avantage mais au détriment des Métis d'ici, car ils sont bien déterminés à faire immédiatement usage de leur scrip et de celui de leurs enfants. Je constate que les métis d'ici, lorsqu'ils ont entendu dire qu'il devait y avoir une émission de scrip, s'attendaient à pouvoir convertir ce scrip en argent, et d'en consacrer le produit à l'achat de bestiaux pour eux-mêmes et pour leurs enfants. Un fort petit nombre de métis, s'il en est toutefois, accepteront du scrip de terre et je suis convaincu que parmi ceux qui prendront du scrip d'argent personne ne l'appliquera directement à l'achat de terres et par conséquent, le résultat des restrictions apportées à la libre disposition du scrip, sera la dépréciation de ce certificat. Ils sont bien décidés à en disposer, et il est de leur intérêt qu'ils soient en mesure de faire fructifier ce scrip du mieux possible. Le mécontentement soulevé par cette formule de certificat est si grand et si général que, s'il faut que les commissaires persistent à s'en servir, j'appréhende fort que le mécontentement ne se propage dans les lieux où la commission ne s'est pas encore rendue et ne rende fort difficile, sinon impossible, l'extension du traité, que je désire tant voir accepter par les sauvages. Dans l'intérêt des métis, comme dans l'intérêt public, je conseillerais donc aux commissaires, si la chose est en leur pouvoir, de prendre sur eux d'amender le scrip de façon à répondre aux vœux des métis.

Avec respect et considération,
Je demeure sincèrement,
Votre tout dévoué serviteur,
(Signé) PÈRE A. LACOMBE,
Conseiller de la Commission.

Comme les membres du comité le voient, voici le père Lacombe, si conservateur dans ses opinions, si bien renseigné sur toute la question, qui après s'être si carrément prononcé à ce sujet, change entièrement d'opinion et se range à l'avis, d'abord, qu'il faut au préalable arriver à une entente avec les sauvages, si l'on veut effectuer un règlement satisfaisant au sujet du scrip ; et ensuite, il adopte l'avis que je n'avais pas cru devoir suivre, savoir qu'il faut émettre le scrip de façon à ce qu'il soit payable au porteur. Au point où en sont les choses, il a été délivré des certificats aux métis demeurant dans la partie inférieure du territoire, savoir, le district d'Athabaska et le Petit lac des Esclaves ; puis, les commissaires ont gagné le nord, et nous n'aurons de leurs nouvelles qu'à leur retour, à l'automne. Ils délivreront sans doute des certificats semblables à ceux délivrés aux métis de ce district.

Quant aux métis des anciennes parties des Territoires, nous pourrons adopter à leur égard la ligne de conduite que nous jugerons convenable. Mais, relativement aux métis du district d'Athabaska, il nous est virtuellement impossible de modifier la décision de la commission, et il semble que ce serait évidemment aller contre l'intérêt public. Le comité, j'en suis convaincu, conviendra que puisque les commissaires dans l'exercice de leur discrétion, ont jugé convenable d'en agir ainsi, le gouvernement fera acte de sagesse en se conformant à leur décision. Abstraction faite des observations du député d'Assiniboia et de sa demande de renseignements, j'avais résolu, aussitôt que les documents seraient arrivés, de saisir la première occasion pour porter les faits à la connaissance de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Le comité, j'en suis sûr, apprendra avec un profond regret que la question soit dans un pareil état. L'expérience du passé prouve que les efforts tentés pour protéger les intérêts des métis par l'émission du scrip, ont abouti à l'avortement et que l'on n'a réussi qu'à enrichir une foule de courtiers de scrip, qui, s'attachant aux pas des commissaires, sont

parvenus à arracher ce scrip aux sauvages en les enivrant ou par d'autres moyens. Le ministre de l'Intérieur était tellement convaincu du déplorable insuccès des gouvernements précédents dans leurs tentatives de protéger les intérêts des métis par cette émission de scrip, qu'il avait sagement décidé de prendre tous les moyens possibles pour prévenir le retour de l'ancienne pratique. La majorité de la Chambre avait écouté avec un vif intérêt et d'évidentes marques d'approbation le ministre déclarer que le gouvernement avait décidé de prendre les mesures les plus sévères dans le but d'empêcher l'abus de la concession faite aux métis, pour l'extinction de leur droit.

Permettez-moi de signaler à mon honorable ami ce que l'on a déjà fait. La coutume, autrefois, a été d'émettre aux métis un certificat rédigé de telle façon, que l'on pouvait supposer qu'il avait été rédigé dans le but exprès d'en assurer le plus facilement possible la possession à un courtier. Bien que j'habite depuis longtemps le Nord-Ouest, je n'ai jamais vu un seul de ces certificats avant de prendre charge de mon ministère. Lorsque j'examinai les certificats, je vis qu'ils contenaient simplement: "Ce certificat donne droit à John Smith ou au porteur à un scrip valant $240," puis suivaient les détails. De sorte que, lorsqu'un certificat était emis, tout ce qu'un courtier avait à faire était d'en prendre possession. J'ai décidé de changer la formule.

Les députés des deux côtés de la Chambre avaient entendu avec un vif sentiment de satisfaction la déclaration du ministre au sujet de la décision du gouvernement. Il s'est sans doute élevé un débat sur la question de savoir si le gouvernement n'aurait pas pu adopter des meilleurs moyens, ou s'il n'aurait pas mieux sauvegardé les intérêts des métis en leur donnant des terres au lieu de scrip, car par suite de l'établissement du pays, la valeur des terres s'accroît continuellement et il est beaucoup plus difficile de se dessaisir de terres que de vendre du scrip; mais tout le monde avait approuvé les restrictions apportées à la concession du scrip et les précautions prises pour protéger les intérêts des métis. Or, il semblerait que ce n'est plus le cabinet qui gouverne ici. Il a nommé une commission et lui a donné des instructions que le ministre de l'Intérieur nous a fait connaître par le menu, instructions qui, de l'avis de la Chambre, étaient bien supérieures à l'ancienne pratique qui avait abouti au complet avortement du but poursuivi par le gouvernement, mais il y a, paraît-il, une meute de courtiers, attachés aux pas de la commission, prêts à acheter le scrip et exerçant une forte pression sur les commissaires. Il en est résulté que la commission a mis au rancart les instructions reçues du gouvernement. J'ignore où les commissaires ont puisé leur autorisation pour modifier ces instructions. Ils sont revenus à l'ancien système qui n'a abouti qu'à l'avortement du but que le gouvernement et le parlement s'étaient proposés, dans l'intérêt de cette population. Quant au district de l'Athabaska, le gouvernement, nous dit le ministre de l'Intérieur, sera impuissant à annuler la décision de la commission, qui a violé les instructions qu'on lui avait tracées. La Chambre apprendra avec regret qu'il est impossible de revenir sur cette décision de la commission. Le père Lacombe fait certainement autorité en pareille matière et sa lettre a beaucoup de poids; mais, à mon avis, ni lui ni ses associés n'ont droit de mettre au rancart les instructions qui leur ont été données, sans s'être mis au préalable en communication avec le gouvernement et sans avoir obtenu le révocation de ces instructions. Pareille démarche, à mon sens, est déplorable. Il est évident que le système fort sage conçu par le gouvernement pour le règlement de ces réclamations de façon à protéger les intérêts des métis va être frustré, et cette énorme dépense de deniers publics n'aboutira qu'à démoraliser nombre de métis et à leur faire céder leurs propres droits et ceux de leurs enfants sans défense à une meute de courtiers qui feront une fortune à même ces "scrips".

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Mon honorable ami n'est pas bien, je crois, au courant des faits. Il est vrai que les commissaires sont allés plus loin que leurs instructions. Il est vrai que cela a eu pour effet d'enlever une restriction que le gouvernement avait établie. Naturellement, le gouvernement n'est pas responsable de la chose, car il ne l'a pas approuvée; mais j'ai dit franchement à la commission que, suivant tout probabilité, la force des circonstances obligerait le gouvernement à approuver et maintenir ce que les commissaires avaient fait.

Mais il ne faut pas perdre de vue que l'objet principal du gouvernement en faisant cet arrangement, n'est pas de favoriser les intérêts pécuniaires des métis. Il est désirable d'insérer quelque disposition afin que les métis retirent de ce scrip autant de profits que possible. Cela sautera aux yeux de tous les membres de ce comité. La principale raison qui nous induit à faire cet arrangement, c'est d'établir et de maintenir la paix dans les Territoires du Nord-Ouest, de régler une réclamation qui doit être réglée avant que le peuple canadien puisse conclure un traité avec les sauvages de ce district,—traité nécessaire si nous ne voulons pas avoir un autre soulèvement qui nous coûterait, au bas mot, deux ou trois fois plus que la valeur de ces scrips.

Il ne faut que deux à trois cents sauvages mécontents pour causer une guerre désastreuse. Lorsque nous songeons aux funestes effets et aux énormes dépenses d'une guerre semblable, dans un territoire éloigné des chemins de fer, nous comprenons qu'il est souverainement important de régler cette question d'une façon satisfaisante.

Je dois dire que j'éprouve beaucoup de sympathie pour les membres de cette commission. Je ne crois pas qu'aucun d'eux, et surtout le président, M. Laird, un homme

d'une grande expérience de la vie publique, un homme qui, il faut l'admettre, se rendait parfaitement compte de la responsabilité qu'il assumait en outrepassant ses instructions,—je ne crois pas un seul instant, dis-je, qu'on ait conclu cet arrangement et que M. Laird l'ait ratifié sans les raisons les plus fortes et sans la ferme conviction que cette ligne de conduite s'imposait au gouvernement et au peuple canadien dont il est le serviteur. Je n'ai aucun doute que tous ceux qui connaissent M. Laird approuveront mes paroles.

Nous avons ensuite l'énergique déclaration du révérend père Lacombe, qui prend absolument la même attitude que M. Laird et qui, il n'y a que quelques mois, avant de se trouver en face de ces difficultés, s'est exprimé beaucoup plus fortement sur la matière et dans le même sens que les honorables membres de la gauche. Le père Lacombe a été sur les lieux, il connaît bien les circonstances, et se rend parfaitement compte de l'énorme danger d'un soulèvement de ces sauvages. Il sait comment une étincelle peut causer un incendie désastreux et qu'il en coûterait des milliers et des milliers de dollars pour étoffer une insurrection dans cette région lointaine. Connaissant les circonstances, sachant que la conclusion d'un traité était impossible sans accéder aux demandes des métis, il a changé d'opinion, et a assumé la grande responsabilité de recommander l'adoption d'une ligne de conduite qu'il savait parfaitement contraire à mes vues et contraires à celles qu'il avait lorsqu'il est parti.

Je ferai observer aux membres du comité qu'il n'est pas probable qu'aucun de ces hommes ait recommandé à la légère la ligne de conduite que la commission a adoptée. Je crois que tous les membres de la commission ont parfaitement compris la responsabilité qu'ils assumaient, et je crois que pas un seul d'entre eux n'aurait signé ce document sans être convaincu que c'était son devoir envers le gouvernement du Canada et qu'il agissait dans les meilleurs intérêts du pays.

C'est un de ces cas auxquels il ne faut pas appliquer les règles générales ; c'est un de ces cas exceptionnels qui sortent de la routine des départements, et où vous ne pouvez envoyer une dépêche, modifier ses instructions et étudier les circonstances au fur et à mesure qu'elles se présentent. Nous avons envoyé un certain nombre de personnes dans une région lointaine où elles ne pouvaient recevoir des instructions nouvelles, et ces personnes ont cru qu'en ne concluant pas un traité immédiatement, de graves mécontentements surgiraient et retarderaient de plusieurs années le règlement de ces difficultés. La commission ayant pris cette responsabilité, le gouvernement assumait, en ne ratifiant pas ses actes, une grande responsabilité.

M. DAVIN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire à quelle distance du chemin de fer siégeait la commission lorsqu'on a conclu le premier traité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au petit lac des Esclaves.

M. DAVIN : C'est à deux jours de marche, je crois, du chemin de fer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne sais pas au juste combien il y a de milles.

M. DAVIN : Je crois que les commissaires ont agi très cavalièrement. Ils ont virtuellement dit qu'ils manquaient de confiance dans le ministre de l'Intérieur et ont obligé ce dernier à réfuter d'une façon très habile et très vigoureuse—ce qu'il avait dit lui-même, il y a quelques jours, en condamnant la conduite des commissaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député se trompe, je n'ai rien condamné. J'ai exposé, dans un langage modéré, le but que l'on poursuivait. J'ai exprimé mon opinion. Mais le père Lacombe et les commissaires, qui partageaient cette manière de voir, ont changé d'opinion, et je dois accepter la situation, ne perdant pas de vue qu'ils étaient plus en état que moi ou qu'aucun membre du comité de bien se rendre compte de tous les faits.

M. DAVIN : Il y a là un document d'une grande importance ; c'est une lettre du père Lacombe, mais pour bien comprendre la portée de cette lettre, il faudrait savoir si elle a été écrite avant ou après l'acte injustifiable des commissaires. Si elle a été écrite après,— certains indices semblent le démontrer,—il ne faut pas nécessairement en conclure que c'est là l'opinion du père Lacombe.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La lettre a été écrite après le traité, car si le père Lacombe avait été présent, il aurait su ce qui s'était passé, et il n'aurait pas écrit une lettre demandant de faire ce qui était déjà fait. La chose serait impossible, à moins que l'honorable député ne veuille faire croire à la Chambre que le père Lacombe a commis un faux.

M. DAVIN : Non, mais les commisssaires, après avoir agi, auraient pu s'adresser au père Lacombe et lui demander une lettre approuvant leur conduite.

Je vais maintenant vous citer les paroles de l'honorable ministre.

L'honorable député sait parfaitement que l'attention de l'ancien gouvernement a été appelé sur ces choses. Les membres de l'ancienne administration ne se sont pas même donné la peine d'effectuer le petit changement que j'ai opéré en modifiant la formule du certificat ; ils ont laissé le certificat tel qu'il était, rédigé de façon à accomoder le courtier.

C'est justement ce qu'on fait aujourd'hui.

On croirait vraiment que le courtier lui-même a rédigé le certificat ou a confié cette tâche à un avocat, car il est impossible d'en expliquer la formule autrement. Il a été rédigé de façon à permettre au cour-

tier de se procurer le "scrip" le plus facilement possible. Je crois que les honorables membres de la gauche oublient que la question que nous discutons n'est pas nouvelle.

Plus loin, l'honorable ministre dit :

Ainsi, ce n'est pas du tout la même chose que de permettre à un homme de céder sa propriété sans qu'il intervienne aucun transport, et de l'obliger de faire un transport en bonne et due forme, avant de la pouvoir céder. Dans le premier cas, les deux cinquièmes des métis s'empresseront de céder leurs scrips, tandis que dans le second, un très petit nombre d'entre eux seulement les vendront.

Un honorable membre de la gauche fit cette observation :

Le ministre voit les défauts de l'ancien système ; mais pourquoi ne l'amende-t-il pas davantage ? Il dit qu'il était mal de permettre à un métis de céder son "scrip" aussitôt qu'il en avait la possession.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous avons remédié à cela.

Et plus loin :

L'honorable député sait parfaitement quel est le moyen de protéger les métis. Dans quatre cas sur cinq, le courtier ne pouvait jamais faire exécuter un transport. Le "scrip" émis par l'ancien gouvernement n'avait pas besoin d'être transporté ou endossé, c'était virtuellement un billet payable au porteur. Pourquoi le rédigeait-on de cette manière ? L'honorable député suppose-t-il que les hommes qui ont adopté cette loi ne savaient pas ce qu'ils faisaient ? Le "scrip" était rédigé de cette façon, parce qu'autrement, il aurait été difficile d'obtenir un transport. Vous pouvez faire consentir un métis à vous livrer son scrip de la main à la main tandis que vous aurez plus de difficulté à lui faire consentir un transport signé en présence d'un témoin.

L'honorable ministre a rédigé une formule spéciale de "scrip", et voici cette commission qui, à une courte distance d'un bureau de télégraphe, abolit le transport sans parler de la chose au gouvernement qui l'a nommée et s'arroge le droit d'agir à sa guise en la matière. C'est bien extraordinaire. Naturellement, cela détruit le seul argument solide que l'honorable ministre a apporté ici pour défendre sa politique.

J'éprouve de la sympathie pour l'honorable ministre de l'Intérieur qui se trouve ce soir dans une bien humiliante situation. Il nous dit franchement qu'il n'a pas d'autre alternative et qu'il doit admettre que les commissaires ont raison lorsqu'ils affirment que mon honorable ami a fait fausse route.

Maintenant, voici ce que je crains : les courtiers courent après la commission. En voyant qu'on allait donner un "scrip" que les métis ne pourraient aliéner qu'en vertu d'un transport, ils sont allés voir les métis et ont semé le mécontentement chez eux. Vous ne traitez pas du tout, avec les métis, mais avec les courtiers. Ainsi voilà la situation humiliante du gouvernement. Celui-ci a adopté une politique qui était certainement sage, dans un certain sens, mais les personnes mêmes dont il voulait empêcher l'intervention n'ont eu qu'à souffler à quelques métis de faire du bruit et de dire qu'ils ne voulaient pas accepter des "scrips" en cette forme pour atteindre l'objet que le ministre de l'Intérieur espérait éviter.

Vous avez donc ici une commission faible, cédant aux murmures de quelques métis. Mon honorable ami parle de l'honorable David Laird comme d'un homme d'une grande énergie. Il se trompe, c'est un homme très aimable, mais il manque de nerf.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mes rapports avec M. Laird m'ont démontré tout le contraire. J'ai constaté que c'était un homme très ferme et d'une grande force de caractère.

M. DAVIN : Ce n'est pas ainsi que le jugent ceux qui le connaissent. Ils croient que c'est un homme très faible, et il a fait preuve d'une grande faiblesse dans le cas que nous discutons. S'il avait montré un peu de fermeté, s'il avait dit aux métis que la formule du "scrip" avait été préparée à Ottawa et qu'il n'avait pas le pouvoir de la modifier, toutes les difficultés auraient été surmontées.

Le ministre de l'Intérieur sait dans quelle humiliante situation M. Laird et ses amis l'ont placé, et je le plains, car il lui faut se présenter ici aujourd'hui et réfuter ce qu'il a dit il y a quatre ou cinq jours.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable préopinant n'a pas besoin de verser des larmes sur les malheurs du ministre de l'Intérieur, car je crois que celui-ci a raison de se féliciter d'avoir nommé une commission sage et prudente. Si l'honorable député au lieu de trouver à redire à ce qui s'est passé, veut bien consacrer quelques moments d'attention à la matière, il en arrivera à la conclusion que l'on a fait pour le mieux, dans les circonstances.

L'honorable député, en demandant, il y a quelques instants, quelle distance séparait du chemin de fer le lieu où siégeait la commission, a voulu laisser entendre que celle-ci aurait dû communiquer avec le ministre de l'Intérieur et suivre son avis. Mais mon honorable ami oublie une chose. Les avis donnés aux métis et aux sauvages ont été affichés durant neuf mois, et portaient que les commissaires rencontreraient les métis et les sauvages à des endroits déterminés. Par conséquent, la commission ne pouvait passer qu'un certain nombre de jours à tel ou tel endroit, et devait se hâter, car autrement, elle aurait été incapable de remplir son programme et de rencontrer tous les intéressés. Le temps lui manquait donc pour communiquer avec le ministre de l'Intérieur. Elle ne pouvait passer que quelques jours au Petit Lac des Esclaves et poursuivre ensuite l'itinéraire qu'elle s'était tracé.

Dans de pareilles circonstances, ne pouvant prendre conseil que d'elle-même, que devait faire la commission ? Les instructions étaient formelles ; elle ne devait pas employer l'ancienne formule des "scrips", mais en adopter une nouvelle qui empêche-

rait les métis de transporter leurs titres de la main à la main, au moyen d'un simple endossement. Comme l'a dit le ministre de l'Intérieur, quel est objet principal que l'on doit avoir en vue en cette matière ? C'est de favoriser les métis, de les satisfaire et de les induire à céder les droits dont ils ont hérité des premiers occupants du territoire.

Si les métis ne sont pas satisfaits, les sauvages ne seront pas satisfaits non plus, et les premiers jouissent d'une si grande influence sur les derniers, que s'ils avaient soulevé des difficultés et refusé d'accepter les " scrips ", les sauvages n'auraient probablement pas consenti à signer un traité ; ce qui aurait pu avoir de graves conséquences. Nous devons profiter de l'expérience que nous avons asquise en cette matière dans les Territoires du Nord-Ouest et sur les bords de la Saskatchewan. Le gouvernement avait longtemps retardé avant d'en arriver à la conclusion de ne pas traiter avec les métis de la Saskatchewan, comme il l'avait fait avec ceux de la Rivière Rouge, et sa politique de temporisation à outrance a causé une insurrection.

Mon honorable ami ne nous conseillera certainement pas de nouveaux retards. Si nous n'obtenions tout ce que nous désirions, il était mieux pour nous de prendre une décision et de régler ces réclamations, car dans ce cas, si les métis sont satisfaits, les sauvages signeront un traité, nous aurons la paix et il n'y aura pas de soulèvement dans ces territoires éloignés.

Il n'y a rien autre chose à faire qu'à approuver ce qui a été fait. Nous aurions tous préféré voir effectuer un règlement encore plus avantageux pour les métis, mais, dans tous les cas, nous avons assuré le paix dans cette région, et les métis ont cédé leurs droits à la possession de ce territoire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'accusation d'inconséquence est loin de m'alarmer. Je serai toujours parfaitement heureux, si l'on ne me reproche jamais un péché plus grave. Comme l'a dit Emerson, l'inconséquence est l'épouvantail des petits esprits. Je ne voudrais pas que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) pense que je fais cette citation pour la lui appliquer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Davin) ne vous accusera pas d'inconséquence.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai simplement dit, lorsque nous avons discuté cette matière, que mes observations m'avaient démontré qu'un changement s'imposait. J'ai apporté certaines modifications, croyant qu'on les adopterait. Je ne prétends pas connaître assez bien la population sauvage et métisse du district d'Athabaska pour dire, d'une façon absolument certaine, que la réforme que je préconisais pouvait être mise à exécution. J'ai cru que ce serait un pas dans la bonne voie, et je le crois encore, et je regrette que mes vues n'aient pas été adoptées.

Mais nous avons envoyé sur les lieux une commission compétente, la meilleure que nous pouvions nommer pour cette fin. Elle a dû faire face à des circonstances graves et imprévues et exercé son propre jugement, et vu le grand changement qui s'est opéré dans l'opinion, et surtout dans le manière de voir du père Lacombe ; je ne suis pas prêt à dire que les commissaires n'ont pas agi sagement, ou que si j'eusse été là moi-même, j'aurais modifié mon attitude.

Les honorables membres de la gauche, en discutant cette question, perdent de vue une chose très importante, c'est que la commission mérite nos félicitations pour avoir conclu un traité avec les sauvages. C'était là le grand point, car dans les derniers douze mois, un soulèvement des sauvages des Territoires du Nord-Ouest était dans l'ordre des choses possibles, et l'incendie, causé par une étincelle, aurait pu, avant d'être étouffé, avoir des conséquences relativement graves.

Je crois que le comité doit être heureux de voir que les commissaires ont réussi à conclure un traité. Je regrette, d'un autre côté, que mon projet n'ait pas été mis à exécution, mais je ne suis par prêt à dire que les commissaires n'ont pas exercé sagement leur jugement.

M. DAVIN : Je ne serais pas surpris de l'inconséquence du ministre de l'Intérieur, mais je serais surpris si un seul membre de l'administration était conséquent ; et je suis certain que le mot d'Emerson " l'inconséquence est l'épouvantail des petits esprits ", mot que lui a soufflé son collègue (M. Fielding) doit être une grande consolation pour le ministre de l'Intérieur.

Lorsque j'examine le gouvernement, je ne puis me chasser de l'idée les paroles d'un personnage de la comédie latine.....

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tous les talents.

M. DAVIN : Tous les talents et toutes les inconséquences — " vigilans quippe somnio, vigilans dormis, sanis et vivus intereo ".

M. McGREGOR : Grâce ! grâce !

M. DAVIN : Dois-je traduire, pour l'avantage de l'honorable député ?

M. McGREGOR : Non, je ne veux pas de la traduction.

M. DAVIN : Un personnage qui rêve et dit qu'il ne sait où il est ; éveillé et cependant endormi, vivant et bien portant, et cependant mort.

Ce serait une chose étonnante pour moi si, soit en fait d'administration des affaires des sauvages, du tarif ou sur toute autre question, le gouvernement était conséquent. Pour être conséquent, il doit être inconséquent, Il me rappelle ce que lord Houghton disait de Goëthe :

> And from beauty passed to beauty,
> Constant to a constant change.

Il est conséquent dans son inconséquence. Il change sans cesse ; c'est un véritable kaléidoscope.

Je crois que le pays n'approuvera pas la défense du premier ministre et les éloges que le ministre de l'Intérieur s'est décernés. Voici un grand gouvernement qui nomme une commission, et celle-ci fait à sa guise et change complètement la politique dont l'honorable ministre s'était glorifié. Je ne crois pas que le peuple approuve cela.

M. OLIVER : J'aimerais faire observer que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) s'est trompé sur la distance qui sépare le petit lac des Esclaves du bureau de télégraphe le plus rapproché. La distance est d'environ 250 milles.

M. DAVIN : Je croyais que c'était 200 milles.

M. OLIVER : Et jamais on n'a parcouru cette distance en moins de sept jours. Je ne sais si, à cette saison de l'année, on peut faire le trajet en moins de temps ; mais je n'ai jamais entendu dire qu'on avait pris moins de sept jours.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Huit jours environ.

M. OLIVER : Oui, environ huit jours. Par conséquent, le premier ministre a absolument raison lorsqu'il dit que si la commission s'était arrêtée au lac des Esclaves jusqu'à ce qu'elle eût pu se mettre en communication avec Edmonton,—en d'autres termes, seize jours,—elle aurait pu se rendre à temps aux autres endroits qu'elle avait mentionnés ; ce qui aurait pu produire des résultats désastreux.

J'ajouterai qu'après les événements de l'année dernière, il était nécessaire de conclure un traité avec les sauvages de ce territoire. Ceux-ci sont peu nombreux, il est vrai, mais un grand nombre de blancs qui sont allés dans cette région, l'an dernier, sont malheureusement venus en conflit avec eux, de sorte qu'il était nécessaire de déterminer, par un traité, quels étaient les droits de ces sauvages afin de prévenir de nouveaux conflits.

L'inaccessibilité virtuelle de la contrée jusqu'à présent, c'est-à-dire jusqu'à la dernière saison où le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, aidé maintenant du gouvernement fédéral, a entrepris de construire un chemin dans la région de la rivière de la Paix, a virtuellement empêché le gouvernement de pouvoir y sauvegarder l'ordre autrement que par le bon vouloir des sauvages. Par conséquent, il est au suprême degré nécessaire de conserver le bon vouloir de ces sauvages, ainsi que des métis. La population métis au petit lac des Esclaves est d'environ 1,000 âmes, et est ainsi assez nombreuse et assez favorablement située pour causer à ce gouvernement plus de difficultés qu'il ne se soucie d'avoir à en régler—difficultés, en outre, dont la répression serait fort coûteuse.

Au sujet de la question concernant ces gredins et ces coquins, et je ne sais quoi encore d'après les membres de la gauche, c'est-à-dire ces acheteurs de " scrips " qui suivent la commission, qu'on comprenne que ce sont ces gens-là et l'argent qu'ils paient à raison de ces " scrips," qui donnent de la valeur à ceux-ci aux yeux des métis. Qu'on se rappelle que si le métis ne peut convertir le " scrip " en argent, celui-ci lui est inutile. A quoi lui serait-il utile ? Il ne considère pas son titre éteint à moins de recevoir en échange quelque chose qui puisse lui être utile, et, je le demande encore, à quoi le " scrip " lui sera-t-il utile ?

Ces gens qui suivent la commission peuvent être très peu recommandables—par moi-même je n'en sais rien,—mais c'est parce qu'ils sont prêts à payer de l'argent en échange de ces "scrips" que ceux-ci prennent de la valeur aux yeux des métis, et que la tentative d'éteindre leur droit devient efficace. Tout en respectant comme je le dois l'avis de ceux qui diffèrent avec moi, je dis que tout ce qui porte atteinte à la valeur monétaire de ces " scrips " nuit aux efforts que fait le gouvernement pour arriver à éteindre le titre des métis. Les circonstances, que ne connaissaient pas à l'époque toutes les parties intéressées, étaient telles que le " scrip " devait être rendu convertible en argent, sous peine de voir échouer la tentative d'éteindre ce titre des métis.

Le choix fait des commissaires chargés d'aller négocier avec les métis de cette contrée et avec les sauvages était excellent, et si ce n'est pas trop m'aventurer, je me permettrai de différer tout à fait de la prétention énonçant que ces commissaires ont outragé le gouvernement en modifiant la forme du " scrip ". Il est juste et convenable qu'une commission chargée d'aller transiger d'importantes affaires dans un territoire situé à une grande distance soit composée de membres d'un rang et d'un caractère leur permettant d'exercer leur jugement de manière à rendre leurs travaux effectifs. Loin de le déprécier, cette conduite de la part des commissaires fait le plus grand honneur possible au gouvernement qui a nommé des hommes d'une telle force de caractère, qu'ils n'ont pas craint d'adopter la manière d'agir constatée nécessaire pour exécuter efficacement l'œuvre qu'ils étaient chargés d'accomplir. Pour ma part, je dis qu'il était de la nature des choses de faire ce changement, si l'on voulait que l'œuvre de la commission fût couronnée de succès.

M. WALLACE : Il y a onze jours, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous a déclaré qu'il n'entendait pas continuer la ligne de conduite suivie par le passé, et qu'il allait adopter un nouveau système pour protéger les métis, spécialement les mineurs, contre cette classe pernicieuse d'acheteurs de " scrips " que l'honorable député (M. Oliver) défend maintenant.

Voici ce que l'honorable ministre (M. Sifton) nous a déclaré il y a 11 jours :

Si on les empêche d'aliéner leurs scrips durant les trois premiers mois, le danger immédiat est conjuré. C'est-à-dire le danger de voir les métis vendre leurs *scrips* aux gens qui suivront les commissaires pour recourir aux moyens particuliers employés en pareil cas dans le but d'acquérir ces *scrips*.

Le ministre a obtenu du parlement la recommandation d'entourer les métis de cette sauvegarde, mais voici que 11 jours après, il annonce qu'il va adopter une politique absolument contraire. Le ministre nous a déclaré alors qu'il n'avait pas été accordé de latitude aux commissaires, et que les instructions qu'ils avaient reçues étaient positives, mais nous voyons maintenant que ceux-ci ont absolument ignoré ces instructions, et qu'ils ne s'en sont pas plus occupés que si elles n'eussent pas existé. Dans les circonstances, si j'étais le ministre concerné, j'enverrais un messager spécial pour rappeler et destituer ces commissaires immédiatement.

Le premier ministre nous a dit hier soir qu'il y a douze mois on avait donné des avis annonçant que les commissaires rencontreraient les sauvages en certains endroits à certaines dates, et les commissaires font maintenant rapport qu'ils n'exécuteront pas les ordres du gouvernement, mais qu'ils se feront une loi à eux-mêmes sans autorisation ni justification.

Les ministres nous déclarent ce soir que ce "scrip" est accordé, non pour bénéficier financièrement aux métis, mais pour les satisfaire ; et ainsi, nous dépouillons ces métis de centaines de mille, nous pourrions dire des millions, d'acres de terre, sans indemniser ceux qui ont droit à dédommagement. Voilà une déclaration des plus extraordinaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit cela.

M. WALLACE : On a dit qu'on avait avant tout en vue de satisfaire les métis ; mais évidemment le but réel est de leur jeter de la poudre aux yeux, et de leur en imposer. Le gouvernement suppose-t-il que s'il les trompe maintenant, les métis ne découvriront pas plus tard qu'on les a bernés ?

Si l'on n'entend pas aider les métis financièrement, sous quel aspect vont-ils envisager la chose ? Ils supposent qu'en recevant ces "scrips" ils obtiennent quelque chose possédant de la valeur ; mais le gouvernement dit qu'on n'a nullement en vue d'aider financièrement les métis, ce qu'on se propose surtout étant de les satisfaire pour le moment, et de les forcer à abandonner les droits qu'ils ont à la terre. Eh bien ! si le métis est l'homme qu'on nous dit, c'est-à-dire, s'il possède beaucoup d'intelligence et s'il entend s'en tenir à ses droits, il découvrira ce que le ministre de l'Intérieur et le premier ministre ont dit, savoir : que le premier objet qu'on a en vue ne consiste nullement à l'aider. Il deviendra alors, non pas satisfait, mais mécontent ; et ainsi, au lieu de favoriser la paix et l'harmonie, le gouvernement soulève la méfiance et la discorde parmi cette classe de gens, c'est-à-dire, la classe même que le gouvernement devrait s'attacher à adoucir et à secourir.

Ces métis abandonnent leurs millions d'acres de terre, et le gouvernement dit : "Nous ne nous soucions pas du tout que les métis en retirent ou non quelque avantage." Le premier objet est de tromper et d'induire en erreur les métis, c'est-à-dire de leur donner à entendre qu'ils reçoivent certain bénéfice, alors que ce bénéfice est de la nature la plus illusoire.

Le transport du "scrip" n'est assujetti à aucune formalité légale, mais le porteur en obtient le bénéfice, quel qu'il puisse être. Les compagnons de camp qui suivent les commissaires, comme nous l'a déclaré l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, ont soulevé des querelles parmi les métis, et ont forcé les commissaires à adopter une ligne de conduite qui est, non pas dans l'intérêt des métis ni du gouvernement, non plus que dans l'intérêt de la paix et de l'harmonie, mais dans l'intérêt seulement de cette bande de compagnons de camp qui suivent les commissaires du gouvernement dans le but de faire fortune aux dépens des métis. Et le ministre de l'Intérieur nous annonce qu'il ne peut rien faire maintenant, qu'il est absolument impuissant, qu'il a les mains liées, et qu'il ne peut remédier à ce que lui-même appelle une grand mal. Il dit : "Je ne me crois pas aussi sage que je pensais l'être il y a huit ou dix jours, ou il y a quelques mois, lorsque je donnais ces instructions aux commissaires," c'est-à-dire qu'il n'avait pas une connaissance aussi intime que d'autres des sauvages au nord de la Saskatchewan. Tout en ayant fait cette déclaration positive d'il y a 8 ou 10 jours, il n'y adhère plus maintenant, vu qu'il n'a pas dans son opinion ou dans son habileté la même confiance que d'autres possèdent dans les leurs. J'admire son humilité et son abnégation de soi-même. Lorsque la chose favorise son intérêt, le ministre se montre aussi modeste et aussi humble que feu le regretté Uriah Heep.

Le gouvernement a prétendu posséder un projet bien mûri ; ce projet devait se recommander au public, l'honorable ministre a prévenu le pays en sa faveur dans ce court espace de temps, et celui-ci lui a accordé son approbation en ce parlement ; cependant, aujourd'hui, l'honorable ministre dit : "Je me suis tout à fait mépris. Je croyais avoir raison, mais je ne prétends pas posséder toutes les connaissances et toute la sagesse à ce sujet ; et puisque je constate que la commission, suivant le conseil des acheteurs de "scrips" a changé tout le système, je dois approuver ce qu'elle a fait, tout en changeant ainsi mon attitude d'il y a 10 jours."

Je ne crois pas que cette conduite reçoive l'approbation du pays. Je ne suis pas d'a-

vis que le système appliqué soit favorable à la région concernée, car il produira à l'avenir les difficultés que, j'en suis convaincu, chacun de nous désire éviter. Si des erreurs ont été commises par le passé, nous devrions assurément profiter de l'expérience acquise pour tâcher d'adopter une ligne de conduite de nature à prévenir le retour des difficultés. Mais ce n'est pas ce qu'a fait le ministre. Il a dit qu'il y avait eu des erreurs et des difficultés par le passé ; il a fait entendre des dénonciations à ce sujet il y a huit jours ; il y a huit jours, il nous a demandé d'approuver certaine ligne de conduite, et aujourd'hui, il nous demande d'en approuver une autre, sans alléguer, pour justifier ce changement d'attitude d'autre raison que le fait que les commissaires envoyés dans cette contrée ont laissé de côté leurs instructions et la loi, pour adopter une ligne de conduite différente de celle qu'il leur avait prescrite.

M. OLIVER : J'aimerais dissiper les soucis de l'honorable député (M. Wallace) relativement aux difficultés qui doivent vraisemblablement surgir, parce que le gouvernement n'a pas suffisamment protégé les métis relativement à l'émission du "scrip" en question.

Les métis de cette contrée ne demandent pas d'aide à ce gouvernement dans les circonstances actuelles. Ce n'est pas là la position qu'ils prennent en cette occasion-ci. Ils réclament ce qu'ils considèrent être leurs droits. Ils prétendent qu'ils ont certains droits d'obtenir des "scrips", et lorsque le gouvernement leur aura donné les "scrips" auxquels ils ont droit, d'après la connaissance que je possède de ces gens—et je les connais un peu plus que tout autre membre de cette Chambre,—je déclare qu'il n'y aura pas de difficultés, et qu'ils seront satisfaits.

M. WALLACE : Je voudrais savoir de l'honorable député si, dans le cas où le "scrips" dans ces circonstances aurait peu de valeur, les métis seront aussi satisfaits qu'ils le seraient si le "scrip" avait une valeur considérable.

M. OLIVER : Ils seront satisfaits si le gouvernement remplit son devoir envers eux en leur accordant des "scrips" dont ils pourront disposer le plus avantageusement possible. Ils ne le seraient point s'ils ne pouvaient ainsi disposer du "scrip" qui leur serait donné. Telle est la raison pour laquelle le changement en question a été fait par les commissaires.

Je le répète, si le gouvernement paie aux métis ce à quoi ceux-ci considèrent avoir droit, il n'y aura pas de difficultés. Pour prouver ce que j'avance, je rappellerai à l'honorable député que les métis du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont reçu leurs "scrips" conformément à un arrangement effectué avec eux. On a allégué que beausoup de ces "scrips" sont sortis de la possession des métis sans que ceux-ci aient reçu une valeur raisonnable en échange. Cependant, on n'a jamais encore eu à noter, de la part des métis du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest qui ont reçu des "scrips", une seule menace faite parce qu'ils réclamaient davantage ou que le gouvernement ne les avait pas traités loyalement.

Ces gens-là sont des gens d'affaires, ils savent ce qu'ils font tout comme n'importe qui, ils comprennent un marché absolument comme tout autre, ils ne manquent pas plus d'intelligence que les autres membres de l'espèce humaine, il savent que s'ils obtiennent ce qu'ils ont droit d'avoir l'affaire est réglée, et personne au monde ne s'en tient mieux qu'eux à ses arrangements.

M. DAVIN : Je désire traiter un autre sujet, se rattachant encore toutefois aux terres fédérales. L'honorable ministre sait que je lui ai soumis plusieurs fois un sujet que j'espère en conséquence être en meilleur état, mais j'aimerais lui exposer une requête qui, nul doute, lui a déjà été communiquée directement. Il s'agit d'une requête adressée à l'honorable ministre de la part de la société d'agriculture de Mâchoire—d'Orignal, ainsi que des habitants de la ville et des colons de toute la région, relativement aux cautionnements concernant les grains de semence. Après avoir récité les circonstances qui ont amené la question des grains de semence, la requête continue en ces termes :

Que la population fut ainsi placée en présence d'un dilemne, savoir : ou de se porter caution pour ceux de ses membres qui sont moins fortunés—bien que souvent elle n'ait elle-même pas trop de tous ses moyens pour surnager,—ou de laisser ces gens-là dépourvus de grains de semence pour voir envahir leurs terres par les mauvaises herbes.

Qu'il en résulta que tous obtinrent des cautions et du grain de semence.

Qu'en conséquence de la mauvaise récolte produite par ce grain de semence, comme précédemment mentionné, plusieurs abandonnèrent la lutte, quittant le pays ou cherchant à gagner leur vie dans un autre état, et laissèrent à leurs cautions l'obligation de payer leurs cautionnements.

Que des lettres patentes ont depuis été accordées à des individus sans que les dits cautionnements aient été réglés ; mais après examen, il a été constaté que les dits cautionnements ont été enregistrés sur les dites terres, et inscrits sur les dites lettres patentes, empêchant ainsi ces terres d'être hypothéquées ou vendues, et constituant un embarras continuel.

Que, par conséquent, nous requérons respectueusement et avec instance que les dits cautionnements soient tous annulés ; que si, malheureusement, on demande, contrairement à la prière de cette requête, à être payé de sa dette, que chacun soit seulement tenu de rembourser ce qu'il a personnellement reçu, sans intérêt ; et que les mauvaises dettes, s'il y en retombent sur le gouvernement fédéral, et non sur les colons, qui, par sentiment de compassion et d'humanité, sont venus au secours de leurs voisins moins fortunés.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

J. E. BATTELL.
Président de la Société d'Agriculture de Mâchoire-d'Orignal
B. FLETCHER,
Secrétaire.

Voici encore une autre requête que j'aimerais signaler à l'honorable ministre. C'est une requête concernant l'intérêt au sujet des préemptions, conçue en ces termes :

Mémoire adressé à l'honorable M. Sifton, ministre de l'Intérieur, et au gouvernement fédéral, par la société d'agriculture de Méchoi e-d'Orignal, les habitants de la ville et les colons de toute la région.

Qu'un grief existe au Nord-Ouest, résultant, croyons-nous, de l'existence d'un oubli ou d'une anomalie de la loi concernant les terres fédérales, touchant les concessions de terres et les préemptions.

La loi concernant les concessions de terres d'après son application et sa mise en vigueur lors du premier établissement de la contrée, statuait qu'un colon, après avoir acquis la concession d'un terrain et un droit de préemption, avait trois ans pour exécuter ses obligations, et qu'alors il était censé demander des lettres patentes, et non pas forcé de le faire.

Qu'immédiatement après avoir demandé et obtenu ses lettres patentes, l'intérêt au taux de 6 pour cent par année commence à courir au sujet de sa préemption.

Que beaucoup de colons ont rempli promptement leurs obligations d'établissement pour faire la demande de leurs lettes patentes, se conformant ainsi à la lettre et à l'esprit de la loi concernant les concessions de terre, tandis que d'autres, aussi nombreux sinon plus, profitant de ce que la loi n'était pas impérative quant à l'époque à laquelle devait être faite la demande des lettres patentes, s'en sont tenus nombre d'années à leurs titres de préemption sans qu'il leur fût réclamé d'intérêt, épargnant ainsi $24 par année.

Que ceux qui ont rempli leurs obligations d'établissement suivant la lettre et l'esprit de la loi se sont sentis et se sentent lésés de ce que le gouvernement a ainsi favorisé le violateur au lieu de l'observateur de la loi, et qu'ils ont en conséquence interrompu l'exécution des paiements requis aux termes de leurs préemptions, d'autres objets nécessaires réclamant fortement l'argent affecté à ces paiements.

Qu'ils ont adressé un mémoire à l'ancien gouvernement à ce sujet, demandant que tout le monde fût placé sur le même pied, non pas au moyen d'une loi rétroactive obligeant de payer des intérêts ceux qui en étaient exempts par la lettre de la loi, mais en biffant la clause concernant l'intérêt des préemptions de ceux qui se sont conformés à la lettre et à l'esprit de la loi.

Que l'ancien gouvernement a omis de faire connaître sa décision à cet égard.

Que nous sollicitons respectueusement une décision sur cette matière importante pour nous, vu qu'il existe un sentiment d'inquiétude parmi les pionniers relativement à ce qu'on pourra exiger d'eux au sujet et du principal et de l'intérêt concernant leurs préemptions ; et nous exprimons l'espoir que, dans le cas d'une réponse défavorable, ils ne seront pas pris d'un besoin pressant à cet égard.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

Vient ensuite une requête concernant la plantation des arbres, que je demanderais également à la Chambre la permission de lire. Après avoir récité un certain nombre de circonstances ayant trait à la question concernant la plantation des arbres, la requête continue en ces termes :

Que l'acquisition du droit de passage, les clôtures, la culture et la garde requerraient un premier déboursé fort considérable, ainsi qu'un subside annuel durant plusieurs années.

Que vu le grand avantage qu'en retireraient les colons résidant dans la contrée, et la grande impulsion que donnerait à l'immigration le fait d'avoir des bosquets d'arbres plantés, convenablement cultivés et croissant avec succès dans chaque région où il n'existe pas de bois, les dits colons devraient être encouragés et poussés à planter des rangées d'arbres autour de leurs demeures ou de leurs propriétés.

Que la dépense de l'argent requis pour exécuter le plan suggéré par le professeur Robertson, si elle était faite pour encourager et exciter les colons à planter des arbres autour de leurs demeures ou de leurs propriétés remplirait efficacement la fin à laquelle tendent l'éminent professeur et le gouvernement qui l'a inspirée, et éviterait les nombreuses difficultés du système des 6 milles.

Que si le paiement du principal ou de l'intérêt dû en vertu des préemptions de pionniers étaient remis en considération d'une étendue déterminée de plantations d'arbres heureusement opérées, convenablement encloses et parfaitement cultivées par chacun des habitants, les pionniers accepteraient la chose comme un grand bienfait et ils se mettraient promptement à l'œuvre pour la conduire à bonne fin.

Outre les expériences heureuses faites par M. McKay, de la ferme expérimentale de Indian-Head, les habitants, sans l'aide du gouvernement ni autre aide en dehors, et sans autres frais que ceux résultant de la construction de haies et d'une parfaite culture continuelle, sans engrais et sans arrosage, ont formé avec succès des rangées d'arbres, sans subir aucune perte résultant des gelées de l'hiver ou des vents brûlants ou de la sécheresse de l'été, avec une moyenne de croissance de deux pieds par année.

Que si une partie du subside accordé annuellement à l'immigration fédérale était consacrée à favoriser et stimuler la plantation des arbres, en procurant l'eau nécessaire et en empêchant les feux de prairie au Nord-Ouest, outre que ce serait un grand bienfait pour les habitants, cela aurait tellement l'effet d'améliorer et de transformer l'apparence de la contrée, d'augmenter la valeur de la propriété, et de rendre la vie et le foyer plus agréables et plus confortables dans ces prairies dénudées d'arbres, sans compter que cela convertirait les dits habitants en agents d'immigration volontaires, que le but qu'on se propose en votant un subside d'immigration annuel de plus de $250,000 serait atteint d'une manière plus prompte et plus satisfaisante de cette façon qu'en consacrant, comme à présent, ce montant à payer une partie du passage des immigrants et en faisant distribuer dans l'est des brochures touchant l'immigration, etc., etc.

Vos requérants, conséquemment, demandent instamment qu'une partie considérable du subside accordé annuellement à l'immigration soit dépensée au Nord-Ouest suivant qu'indiqué dans ce mémoire et dans ceux qui l'accompagnent.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

Voilà trois requêtes que je soumets à l'honorable ministre aujourd'hui, après lui en avoir soumis une autre dans une occasion antérieure. Je ne retiendrai pas le comité, à cette heure avancée, pour insister sur aucune des demandes que renferment ces requêtes. Quant à l'une d'elles surtout, l'honorable ministre connaît mes opinions, lesquelles vont beaucoup plus loin que la requête. Je parle de la requête concernant la semence. Mais comme l'honorable ministre sait mon avis à ce sujet, je ne retiendrai pas pour l'exprimer le comité plus longtemps ce soir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La question concernant la manière de traiter les cautions au sujet des dettes de grain de semence est une question au sujet de laquelle j'espère présenter un bill à cette session-ci. J'avais cru que je ne pourrais pas présenter

ce bill avant la prochaine session parce que je pensais, il y a quelque temps, que la session serait terminée plus tôt. Mais je suppose, maintenant, que je pourrai soumettre ce bill à la considération de la Chambre au commencement de la semaine prochaine.

J'ai déjà à l'étude les deux autres requêtes que l'honorable député a citées, requêtes dont l'une a trait à la plantation des arbres, chose qui mérite fort considération. Je m'intéresse au plus haut point au sujet, et je lui accorderai ma meilleure attention.

Terres fédérales—
Imputable sur le revenu..... $ 91,108.80

M. DAVIN : Le ministre ne trouve-t-il pas qu'il a fait adopter assez de ses estimations, et—

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est encore de bonne heure.

M. DAVIN : Certains députés qui ne sont pas présents désirent parler au sujet de ce crédit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a virtuellement aucun changement, si ce n'est une légère augmentation concernant l'administration extérieure.

M. DAVIN : Est-ce là le dernier crédit que le ministre entend soumettre ce soir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai un certain nombre de petits crédits énumérés à la page suivante. Ensuite, j'ai les item numérotés de 92 à 95 inclusivement, sous le titre d'immigration. Il y a l'item 220, relatif aux salaires et aux frais d'administration du Yukon. Ce sont là des sujets qu'on a discutés en Chambre à cette session-ci.

M. DAVIN : Quelle est l'explication de cette augmentation de $3,198 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette augmentation est causée par le fait que nous avons deux employés supplémentaires, MM. Perrin et Taylor, qu'on a transférés du bureau d'immigration de Winnipeg à la division des terres fédérales. Ensuite, le salaire d'un agent des bois de construction a été augmenté de $100. Nos dépenses sont augmentées d'environ $1,000 relativement aux forêts, qui sont maintenant surveillées de plus près qu'auparavant.

M. DAVIN : Il est maintenant minuit moins vingt, et je pense que si nous laissions adopter ce crédit le ministre devrait être satisfait. Nous avons eu une semaine fort laborieuse. Quand l'honorable ministre entend-il lever la séance ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je pense que nous pouvons terminer l'examen des crédits que j'ai mentionnés. Cet item concernant les terres fédérales ne comporte pas de débat spécial, le crédit étant virtuellement le même qu'auparavant. Le crédit concernant l'immigration a été discuté trois quarts de jour dans le cours de cette semaine. Puis, quant à la question concernant le Yukon, on l'a discutée des semaines. Le crédit que je désire faire adopter au sujet du Yukon a trait aux salaires concernant le département. Le sujet se présentera encore à l'occasion d'autres item, et la Chambre aura amplement l'occasion de les discuter. Il est inutile de discuter un sujet à propos de chaque item. Aucune raison ne nous pousse à lever la séance à minuit moins vingt.

M. WALLACE : Je crois qu'il existe de bonnes raisons pour cela. Le nombre des députés présents est très restreint et il y a à peine quorum. Nous voulons que ces questions soient discutées avec soin. L'honorable ministre admettra qu'aucune tentative n'a été faite pour prolonger le débat.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne trouve rien à redire à cela.

M. WALLACE : Les affaires ont été passablement avancées. Si l'honorable ministre voulait indiquer une heure pour l'ajournement de la séance, cela serait très bien, mais il serait injuste de sa part de vouloir demander que nous adoptions en entier le budget de son ministère. Je puis dire à l'honorable ministre—et il le sait aussi bien que moi—qu'en ajournant la séance jusqu'à midi ou midi et demi, cela permettra d'avancer considérablement les affaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'admets avoir été traité avec beaucoup d'égards par les honorables députés de la gauche, et je suis bien disposé à en agir de même à leur égard. S'ils voulaient adopter ces item et les autres crédits mentionnés à la page suivante, je serais disposé à laisser de côté les crédits destinés à l'immigration et au Yukon.

Dépenses du gouvernement pour le district de Kéwatin..... $2,190

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce crédit est destiné à payer les dépenses faites par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, qui a agi en qualité de lieutenant-gouverneur du Kéwatin.

M. WALLACE : L'honorable ministre pourrait-il nous dire où se trouve situé ce territoire du Kéwatin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le Kéwatin est une espèce de territoire qui n'appartient à personne ; il est situé au nord-ouest du Manitoba. Le lieutenant-gouverneur du Manitoba exerce ce que je pourrais appeler un droit de surveillance générale sur ce territoire, mais son administration ne s'exerce pas d'une manière bien active. Cependant, cela entraîne toujours quelques dépenses. Le crédit est à peu près le même chaque année. L'augmentation de cette année est due aux frais de voyage du lieutenant-gouverneur Patterson. Voici un état des estimations qu'il a préparées :

J'ai l'honneur de vous transmettre sous pli les estimations des dépenses pour le district de Kéwatin pour

l'exercice 1899-1900. J'espère que l'item concernant les frais de voyage ne sera pas réduit comme cela a eu lieu l'année dernière, car je désire visiter durant le cours de l'été les postes dans les districts où je n'ai pu me rendre lors de ma visite en 1897.

Les estimations sont comme suit : Secrétaire particulier, $600 ; commis, $480 ; dépenses de voyages dans le district de Kéwatin, $750 ; papeterie, $50 ; timbres-poste, $10 ; fonds de charité à être distribué par J. K. McDonald, J. P. des Norway-House, $200 ; divers $100, faisant un total de $2,190.

Somme destinée aux secours des Canadiens indigents en pays étrangers autres que les Etats-Unis..... $450.00

M. PRIOR : Ce crédit comprend-il les secours pour les mineurs dans le district du Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y avait dans les estimations supplémentaires un crédit de $25,000 sous ce chef. Nous avons envoyé une brigade de secours à la baie d'Hudson par voie de la rivière Stikine, et des approvisionnements sont distribués aux hommes par l'entremise de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Nous ne pouvons dire quel sera le coût de cette expédition, mais nous avons donné instruction à la compagnie par télégramme de fournir les approvisionnements requis.

M. PRIOR : Il y a un cas sur la rivière Stikine sur lequel je veux tout particulièrement appeler l'attention de l'honorable ministre. On serait porté à croire que le gouvernement aurait conclu un arrangement quelconque, comme l'a dit l'honorable ministre, avec la Compagnie de la Baie d'Hudson pour venir en aide à ces mineurs, mais avant que cela fût fait ces hommes reçurent des secours de la " Alaska Trading and Transportation Company "', et cela à la demande de l'agent du gouvernement provincial à cet endroit. Cette compagnie a fourni un certaine quantité d'approvisionnements de tout genre à ces hommes. Maintenant, elle m'a écrit une lettre à ce sujet, que je n'ai reçue qu'hier, et je crois qu'elle aurait droit d'être indemnisée des dépenses qu'elle a faites. Je n'ai pas encore eu l'occasion de parler de la chose à l'honorable ministre.

Aujourd'hui, le gouvernement accorde une subvention aux steamers de la Compagnie de la Baie d'Hudson pour leur permettre de remonter la rivière et de chercher les malheureux qui peuvent se trouver en danger ; or ce steamer fait concurrence aux steamers de la " Alaska Transportation Company ", ce qui, à son avis, n'est pas juste, parce que son bateau a commencé à naviguer dans la rivière avant les steamers de la Compagnie de la Baie d'Hudson. C'est cette compagnie qui a été la première à porter secours aux mineurs en détresse, et maintenant le gouvernement accorde une subvention aux steamers de la Compagnie de la Baie d'Hudson laquelle se trouve en position de leur enlever tout le trafic. Si l'honorable ministre veut me permettre de discuter cette question sur un autre crédit, nous allons laisser celui-ci de côté ce soir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement, l'honorable député pourra soulever de nouveau cette question lorsque la Chambre se formera en comité des subsides. S'il désire en parler dans la Chambre, je lui demanderais de me transmettre un mémoire sur cette question, afin que je puisse m'en occuper. Les membres du comité comprennent que ce qui peut résulter d'un concurrence apparemment injuste avec une compagnie de steamers, n'est pas une chose qui est censée prévue par le gouvernement.

Entretien, construction de chemins, ponts et autres travaux nécessaires à la réserve des sources thermales, près de la station de Banff, Territoires du Nord-Ouest..... $9,800

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les item concernant cette résolution sont les suivants : Les émoluments sont les mêmes. Nous demandons $2,500 pour réparations aux bâtiments dans le parc. Tous ceux qui ont visité le parc admettront que c'est là une dépense nécessaire. Ces bâtiments n'ont pas été jusqu'ici dans un état qui fasse honneur au pays. Nous prenons $1,000 pour réparations aux chemins ; et $500 pour faire de nouveaux chemins ; pour peinturer le pont sur la rivière des Arcs, $600 ; pour quelques autres dépenses éventuelles, $480. Nous prenons $1,000 pour payer l'entretien d'un troupeau de buffles y compris le salaire du gardien. Je dois ajouter que cette dernière entreprise de la conservation du buffle à réussi au delà de nos espérances. Le nombre de ces animaux augmente dans des proportions extraordinaires.

M. WALLACE : Combien y en a-t-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous en avons environ seize. Trois d'entre eux ont été donnés au gouvernement à titre de cadeau par M. Thomas G. Blackstock, de Toronto, à condition que nous en payerions le transport. Le reste du troupeau nous a été donné par lord Strathcona. Ces animanx étaient en bien mauvais état lorsque nous les avons eus, mais ils sont beaucoup mieux maintenant. Une autre somme de $1,300 est destinée à payer le coût de l'achat et du posage de nouveaux tuyaux destinés à conduire l'eau chaude au sanitarium. Cela fait un total de $9,800.

M. DAVIN : J'ignore si on a pris quelques moyens pour retirer un revenu de la source.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. DAVIN : Quel revenu cette source rapporte-t-elle ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député trouvera ce renseignement dans le rapport annuel.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la séance soit levée.

M. PRIOR : L'honorable ministre de la Marine pourrait-il dire à la Chambre ce que le gouvernement entend faire lundi prochain ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelques bills peu importants seront d'abord soumis à la Chambre, puis le gouvernement se propose de continuer l'examen des subsides.

M. PRIOR : L'honorable ministre pourrait-il nous dire si les estimations supplémentaires seront déposées lundi sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons l'espoir que ces estimations seront déposées sur le bureau de la Chambre au commencement de la semaine.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quels sont ces bills peu importants auxquels il a fait allusion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y en a deux ou trois qui figurent sur l'ordre du jour—l'un concerne l'hygiène publique, et il y en a encore un ou deux à part cela, un de ceux là concerne les navires. La Chambre devra s'occuper principalement des subsides.

M. WALLACE : L'honorable ministre n'en a pas moins l'intention de soumettre ces bills ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis affirmer la chose; mais il est probable qu'ils seront soumis.

M. WALLACE : Je voudrais savoir à quoi m'en tenir à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voilà tout ce que je puis dire à l'honorable député. L'honorable premier ministre croit que nous pourrons peut-être soumettre le bill concernant l'hygiène publique, et peut-être quelques autres bills de moindre importance.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 17 juillet 1899.

ABSENCE DE M. L'ORATEUR.

A l'ouverture de la séance à trois heures :

Le Greffier de la Chambre s'exprime comme suit : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que par suite de l'absence inévitable de l'Orateur, l'Orateur-suppléant va le remplacer, conformément au statut.

M. SIFTON.

L'ORATEUR-SUPPLEANT prend en conséquence le fauteuil.

PRIÈRE.

PORT-GEORGE, N.-E.—JETEE.

M. MILLS :

Une demande a-t-elle été faite par quelqu'un pour obtenir une autre jetée à Port-George, comté d'Annapolis, laquelle jetée devant être construite du côté est du havre formée par la jetée actuelle ? Le gouvernement a-t-il l'intention de construire une telle jetée ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Une pétition de la nature de celle que l'honorable député vient de mentionner a été reçue, et la question sera prise en considération.

DECES DE L'HONORABLE W. B. IVES.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, le pénible devoir m'incombe de faire allusion au décès imprévu de l'un de mes anciens collègues et d'un membre de cette Chambre. J'ai eu une entrevue avec mon honorable ami, le premier ministre, qui se serait fait un plaisir d'ajourner la séance par respect pour la mémoire de celui qui n'est plus, si l'état des affaires publiques et la période avancée de la session n'eussent rendu la chose pour ainsi dire impossible.

Il est inutile pour moi de dire à cette Chambre, dont feu M. Ives a fait si longtemps partie, que sa disparition cause dans nos rangs un vide difficile à combler. M. Ives fut un avocat distingué, un homme ayant la science des affaires et des grandes entreprises ; il a siégé dans cette Chambre durant un grand nombre d'années, il a été à la tête d'un ministère public important, il a occupé une place honorable dans ce pays, et il s'est toujours acquitté avec le plus grand honneur des fonctions qui lui ont été confiées. Il était tenu en haute considération dans les cantons de l'est du Canada et parmi la population de langue anglaise de la province de Québec. Ce que je viens de dire est à la connaissance de tous ceux qui m'écoutent en ce moment, et je suis persuadé que sa disparition causera du regret non seulement aux amis conservateurs qu'il possédait dans cette Chambre, mais encore à tous les honorables députés sans distinction de parti, car aucun député n'était plus sincèrement estimé que lui de ses collègues.

Sa disparition, qui est une perte sérieuse pour le parlement et le pays en général, est encore bien plus cruelle pour moi-même et pour le parti auquel il appartenait. La mort a fait de nombreuses victimes dans ce parlement durant la présente session. Il y a quelques jours à peine, l'un des sénateurs les plus distingués de ce pays, qui nous avait quittés plein de vigueur et de santé, avec l'espoir de se retrouver bientôt au milieu de nous—je n'ai pas besoin de dire que je veux parler là de feu l'honorable sénateur San-

ford—a été soudainement ravi à notre amitié. Ces exemples doivent nous rappeler la fragilité de l'existence et du lien qui nous rattache à la vie. Je suis persuadé que tous les membres de cette Chambre se joindront à moi pour offrir leurs plus sincères sympathies, non seulement à la famille de mon ancien collègue, M. Ives, mais aussi à la famille de feu le sénateur Sanford, qui ont été toutes deux si soudainement et si cruellement frappées par la perte de leurs chefs.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je veux, au nom des honorables membres de ce côté-ci de la Chambre, qui n'étaient pas des amis politiques de feu M. Ives, je veux, dis-je, demander la permission de joindre ma voix à la voix de l'honorable chef de la gauche, qui a parlé d'une manière si touchante de son décès prématuré. Comme l'a dit l'honorable député (sir Charles Tupper), je me serais fait un plaisir en même temps qu'un devoir d'ajourner la séance pour témoigner de la haute estime dans laquelle nous tenions celui qui nous a quittés, et je suis persuadé que j'exprime là les sentiments des honorables membres de la droite. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que M. Ives était un des membres les plus influents, et les plus utiles à cette Chambre.

Les honorables députés qui ont été élus aux dernières élections générales n'ont peut-être pas été à même de l'apprécier comme ceux qui siègent depuis de longues années dans cette Chambre, parce qu'étant engagé dans des entreprises commerciales et autres, il n'a pas, durant ces dernières années, pris une part aussi active aux délibérations de la Chambre qu'il avait l'habitude de le faire anciennement ; mais ceux qui siègent ici depuis les vingt dernières années peuvent dire qu'il a toujours fourni des renseignements utiles à la discussion des sujets sur lesquels il prenait la parole.

Sur certaines questions, je ne crois pas que ce soit trop dire que de déclarer qu'il faisait autorité. Il possédait des connaissances très étendues et beaucoup d'expérience quant à ce qui concerne les finances, les affaires, le commerce, l'agriculture, l'exploitation des forêts et des mines ; il traitait tous ces sujets de main de maître et c'est lorsque nous aurons à traiter des questions de cette nature que nous constaterons d'une manière encore plus sensible la perte cruelle que nous venons de subir.

Pour ses amis, ses amis politiques surtout, je comprends que le coup qui vient de les frapper est très rude, parce que c'était un homme d'une sagesse éprouvée, aux idées pratiques, et au courage indomptable et ces qualités doivent avoir été d'une valeur incalculable pour son parti. On me permettra peut-être d'ajouter que j'ai des raisons particulières de regretter la mort de M. Ives, parce que, avant de le rencontrer dans cette Chambre, nous avons eu plus d'une fois l'occasion, alors que nous étions tous deux jeunes avocats, de plaider ensemble devant le même tribunal. Plus d'une fois, nous avons eu des intérêts divers à défendre, où nous avons réuni nos forces pour soutenir une même cause ; et il me fait plaisir de déclarer que l'amitié qui nous unissait à cette époque n'a jamais cessé d'exister entre nous.

On me permettra donc, en mon nom et au nom de mes amis, d'exprimer, de concert avec les honorables membres de la gauche, la profonde sympathie que nous éprouvons tous pour son épouse et pour ses amis dans le malheur qui les frappe. Je dois dire aussi que je me joins de tout cœur à l'expression de sympathie que l'honorable chef de la gauche a fait entendre relativement à la mort de feu M. Sanford. Son décès est une perte cruelle pour sa famille, et de tels exemples sont de nature à nous faire comprendre encore plus vivement la fragilité des choses humaines.

EMPLOI DE M. A. F. MARTIN.

M. ROCHE (par M. Davin) :

1. M. A. F. Martin, arpenteur fédéral, est-il un employé de ce gouvernement en qualité d'arpenteur au Manitoba, ou a-t-il été employé pour faire quelque ouvrage durant la présente saison?
2. Dans l'affirmative, est-ce ce même homme qui est candidat libéral dans le comté de Woodlands pour les prochaines élections qui doivent avoir lieu dans cette province?
3. Le gouvernement va-t-il continuer de le garder à son service du moment qu'il est à sa connaissance qu'il se mêle activement de politique?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : M. A. F. Martin n'est pas un employé du gouvernement, mais il a obtenu une entreprise d'arpentage. Il n'est pas par conséquent sous la juridiction du gouvernement, et ce dernier n'a donc pas le pouvoir de le remercier de ses services.

ADMINISTRATION DU YUKON.—"LE TIMES".

M. DAVIN : Avant d'aborder l'ordre du jour, je veux lire à la Chambre un télégramme qui a été envoyé au "Times" de Londres, le 29 juin dernier :

OTTAWA, le 29 juin 1899.

Sir Charles Hibbert Tupper, dans le discours qu'il a prononcé hier soir critiquant l'administration du gouvernement dans le district du Yukon, a déclaré que les affaires publiques avaient été convenablement administrées jusqu'au moment où M. Sifton en avait pris la direction, que dans son administration du Yukon ce ministre s'était rendu coupable de négligence sérieuse de ses devoirs et de mauvaise administration ; qu'il avait faussement représenté les faits en parlement relativement aux renseignements qu'il possédait sur les besoins de ce district ; qu'il a nommé des inspecteurs de mines incapables et corrompus ; que d'anciens associés de M. Sifton avaient illégalement obtenu des concessions minières ; que la ville de Dawson était tellement négligée au point de vue des arrangements hygiéniques qu'une épidémie en était résultée ; que plusieurs fonctionnaires dont les noms étaient indiqués s'étaient rendus coupables de corrup-

tion et de malversations ; que des renseignements officiels étaient divulgués ; que le juge Dugas était illégalement intéressé dans certains terrains miniers, et que l'ancien commissaire Walsh avait agi irrégulièrement dans l'accomplissement de ses devoirs et avait jeté du discrédit sur le nom canadien.

M. Sifton, en réponse à sir Charles Hippert Tupper, a déclaré aujourd'hui que le gouvernement ne s'était pas rendu coupable de négligence ou de délais inutiles dans l'administration des affaires du Yukon. Il a nié de la manière la plus formelle avoir accordé un permis pour le dragage de l'or à son associé, mais quand bien même il en aurait agi ainsi, un tel acte de sa part n'aurait pas été répréhensible. Le commissaire Ogilvie a fait une enquête sérieuse sur ces accusations de prétendues malversations, et son rapport jusqu'à cette date disculpe complètement les fonctionnaires. Lorsque son rapport complet sera reçu, le gouvernement le prendra en considération, et si l'on constate qu'une enquête plus sérieuse est nécessaire, le gouvernement l'accordera, mais les ministres ne croient pas qu'il soit convenable que la question de leur responsabilité politique soit enlevée au parlement et confiée à une commission de juges telle que demandée par sir Charles Hibbert Tupper.

Le 30 juin, le télégramme suivant était envoyé au " Times " :

La Chambre des Communes, par une majorité de 50, a rejeté, aujourd'hui, la motion de sir Charles Hibbert Tupper, demandant une enquête judiciaire sur l'administration du Yukon. Trois libéraux ont voté en faveur de la motion.

Le 3 juillet courant, je me suis permis de citer un autre article du " Times ". Je ne ferai pas de commentaires à ce sujet, et par conséquent, je ne serai pas obligé de proposer l'ajournement de la séance. Je veux simplement faire remarquer à mon honorable ami que ce télégramme est conforme en tous points aux faits, et que par conséquent, le langage dont s'est servi mon honorable ami dans la circonstance que je viens d'indiquer, était quelque peu outré. Voici ce qu'il a dit :

Tout ce que j'ai à dire à mon honorable ami, c'est que nous possédons encore dans notre pays un autre Richard Pigott, un autre calomniateur, et que le *Times* a été encore une fois la victime d'une mystification, écrite par quelqu'un de ce côté-ci de l'océan.——

L'honorable premier ministre comprend comme moi que ce langage de sa part est loin de ressembler aux paroles polies qui ont l'habitude de tomber de ses lèvres, et il devra sans doute faire des excuses au correspondant du " Times ".

SUBSIDES.

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

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

(En comité.)

Ministère des Travaux publics—
Gouvernement civil..... .... $45,950

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette augmentation est due au fait qu'un certain nombre de fonctionnaires ont reçu l'augmentation statutaire. Il n'y a rien de plus.

M. DAVIN.

M. BERGERON : Combien ont reçu cette augmentation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Treize d'entre eux avaient droit de l'avoir, et six l'ont obtenue.

M. BERGERON : L'honorable ministre voudrait-il citer les noms dans chaque cas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les commis dont les noms suivent ont obtenu l'augmentation statutaire :

A. G. Kingston, R. C. DesRoches, R. J. Robillard, H. Rouleau, F. Gélinas, J. T. Costigan.

Les commis suivants n'ont pas reçu d'augmentation :

E. F. E. Roy, J. C. Taché, J. A. Therriault, E. Dionne, T. G. McLaughlin, R. Bouchette, J. F. Hyndman.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai déjà eu occasion de parler de cette question dans une une occasion antérieure ; et je voudrais encore une fois appeler l'attention du gouvernement sur la manière injuste dont les employés du service civil sont traités. Je crois que le cabinet devrait prendre en sérieuse considération l'habitude que l'on a prise de retirer l'augmentation statutaire accordée à tous les employés du service civil en général, pour l'accorder à certains employés en particulier, sans tenir compte des dispositions de la loi. J'ai fait remarquer dans une autre circonstance que j'étais d'avis que les membres du service civil avaient un droit absolu et indéniable à l'augmentation statutaire, lorsque leur conduite était telle qu'ils pouvaient être recommandés par le sous-ministre ; cette opinion est partagée par plusieurs avocats distingués et membres de cette Chambre, et puisqu'il en est ainsi, cette question devrait être réglée.

Mais comme l'opinion prévaut que, d'après la loi existante, un ordre donné par le gouvernement permettrait à un fonctionnaire civil qui est en état de remplir toutes les exigences de la loi et de la pratique exigée par la loi, d'obtenir justice, je crois que la question devrait être réglée ; je crois que le gouvernement devrait soumettre la question à la cour Suprême pour avoir son opinion ou prendre les moyens d'intenter une poursuite à l'amiable qui règlerait toute la question. Et si l'on trouve que la loi est violée comme elle l'est, dans mon humble jugement et dans l'opinion d'un grand nombre de personnes qui sont plus que moi en état de se former une opinion sur des question légales, alors que le gouvernement observe la loi ou qu'il présente un amendement qui lui permette de retenir l'augmentation statutaire à sa volonté sans donner aucune raison pour en agir ainsi.

C'est une question qui affecte un nombre considérable de fonctionnaires civils qui croient fermement être traités d'une manière illégale. Je crois qu'il n'est pas du tout à désirer que dans l'administration des affaires publiques, il se présente un seul cas

qui donne à douter si, quand il s'agit du service civil, le gouvernement observe ou viole la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Les déclarations faites par mon honorable ami (sir Charles Tupper) démontrent clairement qu'il s'agit ici d'une question sur laquelle les membres du barreau ont différentes opinions, car l'honorable ministre dit que d'éminents avocats lui ont déclaré que la loi, telle qu'elle existe, donne aux fonctionnaires civils un droit absolu à une augmentation statutaire.

Sir CHARLES TUPPER : Dans certaines conditions. Je ne dis pas qu'ils ont un droit absolu, excepté s'ils ont obtenu l'approbation et la recommandation du sous-ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami sait, d'après ce qui s'est passé lors d'un débat précédent——

Sir CHARLES TUPPER : Je n'étais pas ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais l'honorable député sait probablement, d'après la connaissance générale qu'il a du sujet, que le ministre de la Justice à qui la question avait été renvoyée, nous a exprimé l'opinion que l'interprétation que l'honorable député donne de la loi, n'est pas juste, et d'après cette opinion qui a été partagée par d'autres avocats éminents, nous avons adopté la politique que nous avons proclamée dans ce parlement. Si nous étions convaincus que le sens que donne à la loi mon honorable ami est exact, nous serions obligés, je le crains, de présenter un amendement à l'acte du Service Civil, parce que le gouvernement ne croit pas qu'il soit désirable qu'un fonctionnaire civil ait un droit absolu à une augmentation.

Nous avons donc d'après l'avis du ministre de la Justice et en tenant compte des divergences d'opinion dont l'honorable ministre a parlé, tenu pour acquis que dans cette question, le Gouverneur en conseil peut exercer sa discrétion ; si l'on nous démontrait que ce privilège de discrétion n'existe pas, je crois qu'il y aurait de fortes raisons pour présenter un amendement à la loi, qui le conférerait, parce que le gouvernement soutient que cette augmentation ne devrait pas être accordée d'année en année, à moins que le fonctionnaire civil ne l'ait méritée par un travail spécial.

Je puis, parlant en mon nom personnel, admettre que, pour ma part, je ne suis pas satisfait de la manière dont se fait actuellement le choix de ceux qui ont cette augmentation. Admettant que cette discrétion dont je viens de parler existe, nous aurions plus d'uniformité dans le choix de ces fonctionnaires. Je me suis efforcé de trouver quelque moyen, non d'amender la loi, mais l'application de cette loi, afin de pouvoir en arriver à avoir un système qui touche de près à l'uniformité dans ces règles qui concernent le choix des fonctionnaires qui ont cette augmentation. La raison qui gouverne un ministre lorsqu'il recommande un fonctionnaire civil pour une augmentation, peut être toute différente pour un autre ministre. S'il est possible de trouver quelque moyen de créer une plus grande uniformité, de manière à ce que, autant que possible, cette augmentation devienne une question de mérite, et le moins possible, de favoritisme, je serai heureux de voir la chose s'accomplir. Mais quant au présent et quant aux estimations maintenant à l'étude, le gouvernement doit s'en tenir à sa politique actuelle qu'il n'a déterminée qu'après avoir pris l'avis du ministre de la Justice ; il n'y a pas de doute que messieurs les avocats de l'autre côté de la Chambre peuvent exprimer une opinion différente.

M. McNEILL : Je crois qu'il serait difficile de trouver, pour la soumettre à la Chambre, une question plus importante, que celle qui vient d'être soulevée par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper). Je prétends, M. l'Orateur, qu'un bon service civil est une des conditions essentielles à la prospérité continue d'un pays. Je ne savais pas que cette question viendrait devant la Chambre, mais il m'arrive d'avoir en mains à ce moment le livre intitulé " Democracy and Liberty " de Lecky, et à la page 45 de cet ouvrage magnifique, qui a attiré l'attention sur son auteur et qui a tant de poids et d'autorité, je trouve ceci :

> Un bon service civil permanent a souvent sauvé un pays dont les chefs étaient complètement indignes de confiance.

Il est absolument impossible, je crois, d'exagérer les avantages que donne au pays le service civil et tout ce qui dans la politique du gouvernement, est de nature à faire sentir au fonctionnaire public qu'il n'est pas traité come il devrait l'être, nuit à l'efficacité, à l'utilité du service. L'attitude prise par le gouvernement sur la question que l'honorable chef de l'opposition a portée à la connaissance de la Chambre, a donné lieu aux fonctionnaires civils de penser que le gouvernement de ce pays n'avait plus foi en eux. On ne saurait imaginer rien de plus préjudiciable aux intérêts du pays que l'existence de ce sentiment parmi les fonctionnaires civils.

Maintenant, je voudrais demander à mon honorable ami quelle peut être la raison qui empêcherait le règlement de cette question. Serait-ce parce que nous ne connaissons pas d'une manière absolue et définitive quelle est la loi sur ce sujet ? Y a-t-il des raisons pour que les fonctionnaires civils ne la connaissent point ? Si les fonctionnaires civils n'ont pas droit, en vertu de la loi, à cette augmentation statutaire, il vaut mieux qu'ils le sachent tout de suite. Il est de beaucoup préférable qu'ils le sachent, que de s'imaginer qu'ils ne sont pas seulement maltraités par le gouvernement, mais que de

plus ou les prive d'un droit qu'ils prétendent avoir.

Si je comprends bien l'honorable ministre, il dit qu'il ne croit pas que l'augmentation statutaire doive être accordée aux fonctionnaires civils. C'est une autre question. Nous ne discutons pas les vues de l'honorable ministre ni celles du gouvernement sur cette question. Si le gouvernement croit qu'il n'est pas de bonne politique d'accorder l'augmentation statutaire aux fonctionnaires civils, c'est une question ; mais c'est une autre question de savoir si les personnes qui sont maintenant dans le service ont un droit à l'augmentation statutaire. Je dis que si elles ont un droit légal à cette augmentation, on ne doit s'occuper aucunement de connaître quelles sont les vues du gouvernement sur le sujet. Si elles ont ce droit, elles doivent avoir l'augmentation, et le gouvernement ne peut assurément se lever et dire : Nous allons empêcher cette enquête ; nous nous imaginons que ces fonctionnaires n'ont pas droit à cette augmentation : mais que nous ayons droit ou tort, nous ne laisserons pas régler cette affaire, parce que nous ne voulons en aucune façon qu'ils aient cette augmentation statutaire. Tel est le principe, *si je comprends bien, énoncé par* le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas exactement.

M. McNEILL : Bien, il s'en manque de peu. J'ai compris qu'il disait ne pas approuver l'augmentation statutaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. McNEILL : J'ai compris qu'il disait admettre qu'il y avait des avocats capables, membres de cette Chambre, qui croyaient que les fonctionnaires civils avaient un droit légal à cette augmentation statutaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le dit, je présume que c'est vrai.

M. McNEILL : Et l'honorable ministre des Finances a répété cette déclaration.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présume que cela est exact puisque l'honorable député le dit.

M. McNEILL : L'honorable ministre des Finances ne l'a pas nié ; il n'a pas nié qu'il y eût dans cette Chambre un certain nombre d'avocats qui sont d'opinion qu'on a privé les fonctionnaires civils d'un droit légal qu'ils possèdent. Dans ce cas, je voudrais savoir sur quelle raison s'appuie le gouvernement pour refuser que cette question soit réglée et déterminée par les autorités compétentes. Je ne crois pas que l'on puisse imaginer quelques chose de pire que ce fait, que tout le corps des fonctionnaires civils connaissent maintenant, qu'il y a dans cette Chambre un groupe d'avocats habiles qui prétendent qu'ils sont illégalement privés de cette augmentation statutaire. Pour quelle raison le gouvernement peut-il refuser de faire ce que mon honorable ami, le chef de l'opposition, lui a demandé de faire ? La seule raison alléguée par mon honorable ami c'est parce qu'il n'approuve pas l'augmentation statutaire. Assurément, ce n'est pas là une raison, ce n'est pas là la loi. Quelle est la loi ? C'est ce que nous voulons savoir, et c'est ce que mon honorable ami ne veut pas que nous sachions.

Mon honorable ami dit : Je désapprouve et le gouvernement désapprouve le principe d'accorder l'augmentation statutaire. Nous voulons avoir l'opinion de l'autorité compétente sur la signification de cette partie de l'acte du service civil. Je n'ai entendu aucun argument, aucune raison expliquant pourquoi nous n'aurions pas cette opinion, excepté ce qu'a déclaré mon honorable ami, qu'il désapprouvait l'augmentation statutaire, et je crois que c'est une bien piètre raison.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis parfaitement comprendre la position de mon honorable ami. Il dit que si cette augmentation statutaire est un droit, les fonctionnaires civils doivent l'avoir, que le gouvernement le veuille ou ne le veuille pas. Or, s'il en est ainsi, nous n'avons pas besoin de débattre cette question cette après-midi, parce que s'il y a un "droit" et si, que le gouvernement le veuille ou non, les fonctionnaires civils doivent avoir cette augmentation, *cela règle la question*. Je tiens pour *admis que*, par quelque moyen de lui connu, mon honorable ami sait qu'ils auront cette augmentation.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, a déclaré qu'il avait compris que d'éminents avocats diffèrent d'opinion avec le gouvernement sur cette question. Je suis prêt à admettre *la chose immédiatement ; il n'aurait* pas fait cette déclaration à moins d'avoir été conseillé, je suppose, par quelques avocats. Mais le gouvernement est obligé de faire observer la loi d'après les conseils de son conseiller, le ministre de la Justice. Dans cette question, il a agi d'après l'avis d'un homme qui ne fait plus maintenant partie du ministère, d'un homme qui jouit d'une haute réputation comme autorité en droit constitutionnelle dans ce pays, sir Oliver Mowat, qui a dit au gouvernement qu'il pouvait user de sa discrétion quant à ces augmentations statutaires.

Mais on nous dit aujourd'hui : Pourquoi ne pas prendre quelques moyens d'obtenir une décision judiciare ? Je ne sache pas qu'une proposition dans ce sens ait été faite avant ces 15 dernières minutes.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai fait cette proposition, il y a un an.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami dit que nous devrions nous assurer de ce qu'est la loi sur ce point. Eh bien ! il n'y a rien de si facile pour un fonc-

tionnaire civil à obtenir un ordre de porter la cause devant les cours de justice ; mais jusqu'à présent, je n'ai pas entendu dire qu'on ait demandé tel ordre. Je ne sache pas qu'aucun fonctionnaire civil mette en doute le bien fondé de la loi en vertu de laquelle le gouvernement agit dans cette affaire. Le gouvernement a obtenu l'avis légal que la loi l'autorise à agir précisément comme il le fait ; convaincu que le Gouverneur général en conseil peut exercer sa discrétion dans cette question, le gouvernement use de sa discrétion en accordant l'augmentation statutaire dans certains cas et en la refusant dans d'autres. Je n'ai entendu parler d'aucune demande qui aurait été faite aux cours de justice, par aucun fonctionnaire civil, à l'effet d'attaquer l'interprétation légale que nous donnions à l'acte du service civil en déclarant que tous les fonctionnaires civils ne devaient pas obtenir cette augmentation statutaire. Que ceux qui n'ont pas obtenu d'augmentation soient mécontents, cela est fort probable et je suis porté à le croire. Tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement agit suivant l'opinion de son conseiller, la seule que le gouvernement ait la liberté d'accepter.

M. McNEILL : Je veux dire à mon honorable ami que tout ce que nous demandons c'est simplement d'obtenir l'opinion judiciaire compétente ; nous demandons aussi que le gouvernement nous aide à cette fin.

Mon honorable ami dit que sir Oliver Mowat a donné une opinion au gouvernement. Nous avons demandé à maintes reprises la production de cette opinion, et nous ne l'avons pas encore eue.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elle a été produite l'an dernier.

M. McNEILL : Je l'ai demandée et je ne l'ai jamais vue, elle n'a jamais été déposée sur le bureau de la Chambre à ma connaissance personnelle, j'en suis certain. A tout événement, on ne nous a jamais dit avant cette session que sir Oliver Mowat avait déclaré qu'alors même que le sous-ministre recommanderait l'augmentation, le gouvernement avait le pouvoir de la refuser.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais répondre à mon honorable ami immédiatement. Je ne me rappelle pas les termes de l'opinion de sir Oliver Mowat, mais certainement c'était bien là la substance de cette opinion. Je ne me souviens pas non plus s'il a donné cette opinion par écrit ou verbalement. Je ne sache pas non plus que personne ait jamais demandé la production de cette opinion, mais je dis tout de suite que la substance de cette opinion de sir Oliver Mowat était que la discrétion restait au Gouverneur général en conseil, parce que c'est le principe que nous avons suivi depuis.

M. McNEILL : Nous aimerions à voir le texte si possible. Je crois que mon honorable ami, quand il examinera davantage la question, s'apercevra qu'il a été un peu loin dans la déclaration qu'il nous a faite comme contenant les vues de sir Oliver Mowat, bien que, j'en suis convaincu, il soit parfaitement sincère dans la déclaration qu'il a faite. Mais considérant toute la question, pourquoi le gouvernement ne nous aiderait-il pas à la faire décider ?

L'honorable ministre nous dit qu'aucun fonctionnaire civil n'a attaqué la ligne de conduite suivie par le gouvernement. Mais quel est le fonctionnaire qui aurait pu le faire ? Mon honorable ami sait très bien que les fonctionnaires civils ne sont pas en état de venir de l'avant et d'attaquer les actes du gouvernement d'une manière hostile. Il ne s'agit ici que d'une question de la plus simple justice, et assurément, aucun gouvernement ne pourrait refuser une telle requête : nous ne demandons simplement que de faire décider ce point de droit par les tribunaux. Nous demandons au gouvernement de nous aider, et ce n'est pas beaucoup demander. Je suis convaincu que le pays approuve cette requête. Imaginons ce que ces augmentations statutaires coûtent au pays ! Cependant, quand un fonctionnaire civil a conclu un arrangement avec le pays, par lequel arrangement il a droit à cette augmentation, avons-nous le droit de lui dire que parce que cela coûte de l'argent, nous ne paierons pas cette augmentation ? Je considère comme un scandale criant que des hommes, ayant été encouragés à entrer dans le service civil avec l'entente formelle qu'ils obtiendraient cette augmentation—et tout employé civil se trouve dans les mêmes conditions—entendent le gouvernement leur dire : Nous ne remplirons pas cette condition, et le voient se réfugier derrière une misérable subtilité légale pour les priver de cette augmentation statutaire à laquelle ils croyaient avoir droit quand ils sont entrés au service de ce pays. Nous demandons au gouvernement, comme une question de justice, de faire décider une fois pour toutes cette question, afin que nous puissions connaître enfin quelle est la valeur légale de l'acte du service civil. Je désire être bien compris quand je dis que je considère que si le gouvernement croit qu'on ne devrait plus accorder d'augmentation statutaire, il a le droit parfait de faire tous nouveaux règlements pour ceux qui entreront dans le service. Mais je dis que lorsqu'il s'agit de personnes qui sont entrées dans le service avec une entente formelle, cette entente doit être fidèlement respectée.

M. McMULLEN : M. le Président, je ne crois pas que celui qui, ayant l'esprit non préjugé, lit l'acte du Service Civil, puisse arriver à une autre conclusion que celle-ci : l'article relatif aux augmentations statutaires dit que ceux qui la demandent doivent avoir la recommandation du sous-chef ou

du chef du département. Si l'un ou l'autre de ces derniers ne croit pas qu'un fonctionnaire civil ait droit à une augmentation, il n'est pas obligé de faire un rapport favorable sur la demande. Je ne crois pas que mon honorable ami (M. McNeill) qui a eu sous ses ordres un grand nombre d'employés, ait toujours trouvé que tous ses commis étaient également méritants.

Si le sous-chef ou le chef du département choisit un fonctionnaire civil, parce qu'il est assidu, capable et dévoué, et le recommande pour une augmentation, il n'est que juste que ce fonctionnaire obtienne cette augmentation ; mais si, d'un autre côté, le commis s'est négligé quelque peu ou ne peut accomplir parfaitement ses devoirs, le sous-chef ou le chef a le droit de refuser de le recommander pour une augmentation.

Je n'ai jamais dans ma propre expérience des affaires, trouvé tous mes commis également méritants. Si la loi est bien administrée et si tous les fonctionnaires qui la méritent reçoivent l'augmentation statutaire, je crois que c'est là tout ce que l'on peut exiger. Si la loi est impérative, si chaque fonctionnaire a droit à une augmentation et s'il n'y a pas d'exception, le sous-chef ou le chef devra recommander que tous aient cette augmentation.

Si mon honorable ami veut lire l'acte, il verra qu'il pourvoit à ce que pour chaque demande, le sous-chef et le chef du département doivent tous deux recommander qu'une somme supplémentaire soit accordée. Si c'est le cas, si l'acte est impératif, je ne puis voir la nécessité de poser une telle condition, parce qu'autrement, tous les fonctionnaires civils auraient droit à cette augmentation statutaire.

Je reconnais que l'acte du Service Civil devrait être refondu et je regrette que ce travail n'ait pas été fait depuis longtemps. L'honorable chef de l'opposition faisait partie du gouvernement qui a nommé une commission royale, en deux occasions, pour s'enquérir des conditions où se trouve le service civil dans ce pays et faire rapport. Mais les recommandations que ces commissions ont faites dans l'intérêt du service civil et du pays n'ont pas été appliquées à la pratique. En 1892, une commission fut nommée qui a fait rapport par un bill et qui a signalé nombre de moyens qui pouvaient servir à amender l'acte du service civil dans l'intérêt du service et celui du pays. Ce rapport est resté lettre morte, et le projet de loi qui était recommandé n'a jamais été présenté ou adopté. Il est de grande nécessité de refondre l'acte du Service Civil du commencement à la fin. Il y a une foule de dispositions qui devraient être revisées, et tout l'acte devrait être refondu de manière à le rendre plus satisfaisant au service civil et plus juste pour le pays.

Sir CHARLES TUPPER : M. le Président, je ne crois pas que l'attitude prise par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) diffère beaucoup de la mienne ; cependant, le point que j'ai soulevé ne concernait pas l'économie générale de la loi, mais l'état légal de la question ; le point est, je crois, des plus importants et mon honorable ami, le ministre des Finances (M. Fielding) n'a répondu que d'une manière évasive. Il a dit en effet qu'il ne serait d'aucun avantage au service civil de soumettre la question aux juges de la cour Suprême, puisqu'on dira aux fonctionnaires civils : Oui, en vertu de l'acte du Service Civil, le fonctionnaire qui a rempli ses devoirs avec diligence et qui est obligé pour obtenir une augmentation d'avoir la recommandation du sous-ministre ou du ministre, a droit de l'avoir, mais cela ne vaudra rien, parce que le gouvernement ne l'approuve pas. Il ajoute que le gouvernement va présenter un bill pour changer la loi et empêcher un fonctionnaire civil d'obtenir l'augmentation qu'il méritait. L'attitude du gouvernement est des plus injustes et des moins désirables, et je suis parfaitement certain que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) reconnaît avec moi que si les membres du service civil remplissent fidèlement et d'une manière utile leurs devoirs, le pays en retire de grands avantages, tandis qu'au contraire, s'ils négligent leurs devoirs ou ne les remplissent que d'une façon inutile, honteuse, déshonorante, cela cause des dommages considérables au pays.

La politique de l'ancien gouvernement, politique suivie jusqu'à l'avènement au pouvoir de l'administration actuelle, a toujours été basée sur le principe que lorsque des jeunes gens qui avaient reçu une bonne éducation et qui avaient subi les examens nécessaires pour servir utilement leur pays, étaient portés à entrer dans le service civil à des émoluments peu élevés, on les assurait que, dans une occasion prochaine, s'ils travaillaient ferme et fidèlement, s'ils étaient diligents dans l'accomplissement de leurs devoirs et donnaient satisfaction au sous-ministre placé au-dessus d'eux et qui les recommanderait pour une augmentation de salaire, l'augmentation serait accordée immédiatement.

Je suis prêt à admettre que peut-être la loi n'était pas observée avec une rigueur suffisante ; qu'elle s'appliquait à des personnes capables, fidèles et diligentes et en même temps à des fonctionnaires qui possédaient tous les défauts contraires. Je suis bien prêt à admettre qu'il y avait beaucoup de difficultés à ce sujet, mais je crois qu'il est d'une grande importance pour le pays d'avoir des employés civils bien capables, ce que vous n'auriez pas si vous faites voir aux fonctionnaires civils qu'alors même qu'ils seraient capables, dévoués, intéressés à leurs travaux, cela ne leur rapportera aucun avantage. Et en voyant des jeunes gens entrer au service et être placés au-dessus d'eux, des jeunes gens qui ne sont aucunement capables de remplir ces fonctions, et qui ont été placés par le favori-

tisme du ministre ou de quelque autre personne ayant de l'influence sur le ministre, ils trouveront que leur travail ardu ne leur a servi à rien. Et nos fonctionnaires civils en voyant que le mérite n'est pas récompensé, se sentiront pris d'un sentiment de mécontentement profond.

Le ministre des Finances croit-il qu'il soit juste de tenir les serviteurs publics du pays dans la condition où ils sont à présent ? Le sous-ministre peut dire au ministre : Voici un employé public qui est un rude travailleur, très actif et très diligent, et je veux que vous augmentiez ses appointements ; mais, grâce au sytème actuel adopté par le gouvernement, cette recommandation est considérée comme non-avenue. A mon avis, il vaudrait beaucoup mieux changer la loi que de permettre à cet état de choses de continuer. Je crois que la loi devrait être modifiée en décrétant que les sous-ministres rendraient une compte sévère de toute recommandation de leur part ayant pour but de procurer une augmentation à tout employé qui n'y aurait pas acquis un droit absolu par l'accomplissement fidèle de ses devoirs, mais décrétant en même temps que les employés publics qui ont gagné leur augmentation la reçoivent chaque année.

Nous voyons, dans un ministère, le ministre soumettre des recommandations pour un grand nombre d'augmentations statutaires, et un autre ministre ne soumettant aucune recommandation. La conclusion à en tirer est que, dans un ministère, les employés publics ont rempli fidèlement leurs devoirs, mais qu'il n'en est pas de même dans un autre ministère, mais les ministres eux-mêmes seront les premiers à nous dire qu'il n'en est pas ainsi, et qu'ils ont un grand nombre d'employés de mérite, dans leurs ministères, qu'ils n'ont pas recommandés. Je crois que ce serait une économie pour le pays que d'appliquer strictement la loi telle qu'elle existe, et de donner aux employés fidèles et compétents cet encouragement que tout employé de mérite devrait avoir pour remplir son devoir avec efficacité. Je crois que la besogne du pays serait mieux expédiée si l'employé public savait qu'en accomplissant son devoir avec vigueur et fidélité, il obtiendrait l'avancement dû à ses travaux et à ses talents.

M. BERGERON : Dans le cas particulier maintenant soumis à la Chambre, le ministre peut-il nous dire si les recommandations pour ces augmentations ont été faites par le *sous-ministre* ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans chaque cas ainsi que la loi l'exige, lorsqu'une augmentation a été accordée, elle a été recommandée par le sous-ministre. En ce qui concerne les autres, je suis informé qu'il y a eu consultation entre le ministre et le sous-ministre, et que celles-ci ont été recommandées par le ministre et le sous-ministre. Je n'ai aucun doute que le sous-ministre serait heureux d'en recommander un plus grand nombre si le ministre voulait y consentir, mais il faut que le ministre prenne la responsabilité de faire ses recommandations au parlement. Je sais que, dans mon propre ministère, le sous-ministre a fait plus de recommandations que je n'ai pu en approuver.

M. BERGERON : La teneur de l'acte semble indiquer que, lorsqu'un jeune homme entre dans le service administratif, il le fait avec l'entente qu'il aura une augmentation annuelle jusqu'à ce qu'il atteigne le maximum de sa classe, pourvu qu'il fasse son travail à la satisfaction du sous-ministre. La loi dit que l'augmentation annuelle sera accordée sur la recommandation du sous-ministre, qui est censé être au-dessus des influences politiques, et qui est présumé devoir recommander l'augmentation, uniquement d'après sa certitude que l'homme a fait son devoir. La loi dit que l'augmentation sera accordée à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons pour ne pas l'accorder. Depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, les ministres ont interprété cette loi de façon à pouvoir se permettre de récompenser ceux qu'ils veulent personnellement récompenser, et de laisser de côté ceux qu'ils ne veulent pas favoriser. Le ministre a demandé pourquoi quelques-uns des employés publics n'ont pas soumis cette question aux tribunaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. J'ai dit que nul d'entre eux n'avait demandé cela.

M. BERGERON : Le ministre ne sait-il pas que nul d'entre eux ne l'oserait ? La tyrannie sous laquelle gémissent aujourd'hui les employés de l'administration est telle, que si l'un d'eux osait s'adresser à un membre du parlement pour solliciter l'aide de son influence, il serait destitué.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! non.

M. BERGERON : Oui. Si je ne me trompe, j'ai entendu dire, il y a quelques années, que les employés publics avaient été avertis que s'ils osaient ennuyer les membres du parlement ou les ministres pour demander des augmentations de salaires ou même l'augmentation prévue par le statut, à laquelle ils ont droit en vertu de la loi, ils seraient immédiatement expulsés. Mais les employés publics à Ottawa tremblent de tous leurs membres de crainte d'être renvoyés sans la moindre raison. J'ai soumis à la Chambre les cas d'employés publics qui appartenaient au service permanent, qui avaient contribué au fonds de retraite et qui cependant ont été destitués sans la moindre cause. Le gouvernement est même allé jusqu'à leur rembourser le montant qu'ils avaient versé au fonds de retraite, avec cinq pour cent d'intérêt en sus, admettant ainsi que ces employés n'avaient été destitués que pour des raisons politiques.

Il me semble, sans vouloir du tout donner là-dessus mon opinion comme avocat, que l'acte du service civil est maintenant appliqué tout simplement en vue de faire du favoritisme politique de la part du gouvernement. Comment pouvez-vous vous attendre à ce que des hommes remplissent leurs devoirs avec fidélité et enthousiasme, lorsqu'ils savent que, tant que le gouvernement actuel restera au pouvoir, ils n'auront aucune augmentation de salaire et qu'ils perdront $50 par année durant quatre ou cinq ans ? Peut-être que c'est là la récompense que le gouvernement a donnée aux employés publics d'Ottawa, dont la plupart ont voté pour ses candidats à la dernière élection.

Je partage l'opinion de mon honorable ami le chef de l'opposition, à l'effet que le cas devrait être soumis aux tribunaux afin d'en obtenir une décision sur la question de savoir si les employés civils ont droit ou non à l'augmentation de $50 par année. S'ils ont droit à une augmentation, il faut qu'ils la reçoivent ; s'ils n'y ont pas droit, la loi devrait être modifiée, parce que telle qu'elle est elle est illusoire. Les jeunes gens qui entrent au service y entrent sous une fausse impression, si la loi est qu'ils ne doivent pas avoir d'augmentation. Pourquoi ne ferions-nous pas déposer sur le bureau de la Chambre les rapports des divers chefs des ministères, indiquant quels sont ceux qui sont recommandés pour l'augmentation, et quels sont ceux qui en sont privés par le chef politique du ministère ? On pourrait alors juger la question d'un coup d'œil, et le temps du comité ne serait pas employé à discuter cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a introduit dans ce débat une particularité dont son prédécesseur n'avait pas parlé. Il parle de la tyrannie sous laquelle gémit le service civil sous le gouvernement actuel. Il dit que si un employé civil s'adresse à un membre du parlement et lui demande d'intervenir en sa faveur, cet employé est susceptible d'être destitué. Je rappellerai à mon honorable ami que la règle à cet effet a été établie par lui et ses honorables collègues. Aucun changement n'a été fait sous ce rapport depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir. La règle adoptée par le conseil de la Trésorerie il y a un grand nombre d'années, je crois que c'était sous l'administration de mon distingué prédécesseur aux fonctions de ministre des Finances, feu sir Léonard Tilley—bien qu'en disant cela, je m'en rapporte à ma mémoire—était à l'effet que si un employé civil sollicite l'intervention d'un membre du parlement pour obtenir une augmentation d'appointements, cela sera considéré comme une raison suffisante pour le destituer. Je ne serais pas très éloigné de souhaiter que nous eussions mis cette règle en vigueur sous l'administration actuelle, car il y a beaucoup à dire en sa faveur.

Lorsqu'un employé public sollicite l'intervention d'un membre du parlement pour obtenir une augmentation de salaire, je crois que cela peut être pris comme une assez bonne preuve qu'il ne veut pas compter sur son propre mérite ; et sir Léonard Tilley a fait preuve de beaucoup de sagesse en adoptant cette règle. Dans tous les cas, si c'est là une règle tyrannique, je crois que nous, membres de la droite, nous n'en sommes pas coupables, et l'honorable député, qui a fait preuve de tant de sympathie en cette occasion pour le service civil, doit porter cela au débit de ses propres amis.

J'admets tout ce qui a été dit touchant la nécessité d'avoir un service administratif composé d'employés compétents. J'ai été assez longtemps dans la vie publique pour savoir jusqu'à quel point les membres du gouvernement doivent compter sur l'efficacité du service civil. En Angleterre comme ici, il s'est produit fréquemment des choses dont le mérite revenait en grande partie à quelque sous-ministre ou commis dont les services étaient très peu appréciés. J'admets pleinement l'opportunité d'avoir un bon service civil au Canada, un service à l'abri de la politique. Bien qu'il soit juste et convenable qu'un homme recherche un emploi dans le service en récompense du travail qu'il a fait pour son parti politique, du moment qu'il y entre, il n'est plus le serviteur de son parti mais le serviteur de l'Etat, le serviteur des deux partis. J'ai connu un grand nombre de ces hommes dans le service provincial, et il me fait plaisir de déclarer que des gentlemen nommés par mes prédécesseurs ont prouvé qu'ils possédaient cette juste appréciation de leurs devoirs ; et je puis en dire autant en ce qui concerne un grand nombre des employés fédéraux.

Je ne crois pas que le service civil soit aussi alarmé que le prétend mon honorable ami au sujet de la condition actuelle de la loi. Je crois que les employés comprennent que le gouvernement les traite en vertu de principes sains. Quelle est, après tout, la différence entre nous ? La pratique suivie par les honorable membres de l'opposition a été que, si vingt commis avaient droit à une augmentation, tous les vingt étaient recommandés. Il n'y avait pas de distinction entre ceux qui étaient dignes de recevoir l'augmentation et ceux qui ne l'étaient pas : cela se faisait automatiquement ; c'était un arrangement purement mécanique. Mais nous disons qu'il y a une mesure de discrétion dont la responsabilité doit retomber sur le ministre et le gouverneur en conseil. Il est possible qu'un ministre exerce cette discrétion d'après une règle différente de celle suivie par un autre ministre, tous deux pouvant différer dans leur manière de voir. Voilà une difficulté qui pourrait être surmontée au moyen d'un système uniforme, Mais je ne partage pas l'opinion de l'honorable député lorsqu'il dit qu'il y a une différence notable au sujet de l'interprétation de la loi.

Il dit qu'il connaît des légistes éminents dont l'opinion diffère de la nôtre. Il n'a

pas donné les noms de ces messieurs, et je n'ai pas le droit de les lui demander. Je suis tenu d'accepter sa déclaration ; mais je veux lui dire que nous interprétons la loi exactement comme elle a été interprétée par l'ancien gouvernement pendant une longue suite d'années, et j'en ai la preuve sous la main. Cette même question de savoir si la loi est impérative, ou, si elle laisse quelque chose à la discrétion du ministre et du gouverneur en conseil, a été débattue à la dernière session et au cours de cette discussion, après que quelques députés eurent affirmé que le ministre n'avait pas de discrétion à exercer, mais que l'augmentation était obligatoire, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a parlé comme suit :

Il n'y a aucun doute au sujet de la loi sur cette question. La loi à ce sujet est telle qu'exposée par le ministre du Commerce et le gouvernement n'est pas du tout obligé d'accorder chaque année ces augmentations statutaires. La loi est tout simplement un acte conférant au gouvernement le pouvoir, sur rapport du sous-chef du ministère et sur certificat du chef du ministère, d'accorder l'augmentation statutaire. Nous avons eu à maintes reprises l'opinion de légistes à l'effet que l'acte a pour but de conférer des pouvoirs. Je ne partage pas du tout l'opinion de mon honorable ami de Bruce (M. McNeill) au sujet de cette question ; cela n'est pas du tout obligatoire. Lorsque j'étais à la tête d'un ministère, j'ai eu l'occasion d'obtenir du ministre de la Justice et d'autres au sujet de cette question, et je dois dire, en justice pour le gouvernement actuel, que l'opinion obtenue alors était exactement la même que celle qui a été exposée par le chef du gouvernement.

M. COCHRANE : Je partage jusqu'à un certain point l'opinion du ministre des Finances et aussi celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Si je comprends bien la question, la loi pourvoit à ce que, sur la recommandation du sous-ministre, l'augmentation soit accordée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Puisse être donnée.

M. COCHRANE : Alors, qu'avons-nous à examiner aujourd'hui ? A mon avis, la difficulté provient du fait que le sous-ministre peut recommander, et si le ministre ne le juge pas à propos, il n'accorde pas l'augmentation. Si j'ai bien compris le ministre des Finances, il a dit au comité que le ministre des Travaux publics avait eu une consultation avec son sous-ministre ; et il en est résulté ceci : que le ministre a recommandé au sous-ministre les hommes qu'il voulait faire recommander pour avoir l'augmentation. Cela équivaut à une machine politique. Le ministre des Travaux publics a dit à son sous-ministre quelles personnes il devait recommander, et ces personnes ont reçu l'augmentation. Tel est aujourd'hui l'état de choses dans le service civil.

Je ne suis pas ici pour sympathiser avec les employés publics, ni pour dire qu'ils ont été induits à entrer dans le service civil, car il n'y a aucun doute que beaucoup de gens seraient bien aises de prendre leurs places, s'ils partaient, mais je dis que, lorsque des hommes entrent au service avec l'entente que, s'ils remplissent leurs devoirs fidèlement, on leur donnera leur augmentation statutaire, cette condition du contrat devrait être exécutée dans tous les cas et non pas seulement dans l'intérêt de quelques favoris. Je crois que pour un jeune homme de talent, c'est une folie que d'entrer au service à un salaire de $400, s'il ne doit pas y avoir d'avancement, et je suis convaincu que bon nombre d'employés n'y seraient jamais entrés, n'eût été cette disposition de la loi leur donnant le droit à une augmentation statutaire si leur travail est fait avec fidélité.

N'est-il pas honteux de voir des hommes pris dans le service et mis à la tête d'hommes qui y sont employés depuis des années, et qui doivent être plus compétents s'ils ont un peu de cervelle ? Des hommes qui ont travaillé depuis des années à des salaires variant de $400 à $700, voient un homme pris au dehors et mis à leur tête à un salaire de $800. Il est facile de concevoir le sentiment d'humiliation que ces hommes, qui pendant des années ont rempli fidèlement leurs devoirs, doivent éprouver en constatant qu'ils sont victimes de pareilles injustices. On devrait donner à l'acte du service civil quelque interprétation définitive. Il n'est que juste que les employés du service puissent savoir exactement où ils en sont. Ils devraient savoir s'ils doivent obtenir l'augmentation sur la recommandation du sous-ministre à l'effet qu'ils ont fait leur travail avec fidélité, ou si cette recommandation doit être soumise au chef politique du ministère, et si leur droit à l'augmentation doit être mis en oubli selon le caprice du ministre, en dépit de la recommandation du sous-ministre.

L'opinion du ministre de la Justice devrait être déposée sur le bureau. On nous a dit que cette opinion avait été déposée sur sur le bureau, mais maintenant, le ministre des Finances nous dit qu'il n'est pas certain que cette opinion a été donnée par écrit. Si elle n'a pas été donnée par écrit, elle ne peut avoir été déposée sur le bureau. Nous devrions avoir cette opinion, et nous devrions avoir une décision formelle sur cette question.

M. McNEILL : Je veux tout simplement dire à mon honorable ami le ministre des Finances que je ne crois pas que la citation qu'il a faite des remarques de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M Haggart) puisse étayer son argument. Nous ne nions pas qu'il y ait une discrétion à exercer. Si l'employé civil n'a pas rempli ses devoirs avec efficacité, nous ne disons pas qu'il a droit à l'augmentation statutaire. Mais nous disons que ceux qui s'acquittent efficacement de leurs devoirs, et qui sont recommandés——

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui doit être le juge ?

M. McNEILL : Le sous-ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ce qu'a dit l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart).

M. McNEILL : Je ne crois pas qu'il ait dit que si le sous-ministre faisait une recommandation, le ministre était libre de ne pas agir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. McNEILL : S'il l'a dit, il n'en est que plus nécessaire de faire décider la question. Je veux attirer l'attention sur le fait que le collègue de mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) lorsque cette mesure a été soumise à la Chambre, a dit clairement qu'à son avis, un employé civil aurait droit à l'augmentation statutaire lorsqu'il serait recommandé par le sous-ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelle mesure ?

M. McNEILL : La citation a été faite par mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Davin) et il ne peut y avoir aucun doute que l'honorable ministre n'ait exprimé cette opinion. L'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) a exprimé la même opinion, et je suppose que mon honorable ami aura quelque respect pour l'opinion du meilleur avocat—probablement—qui ait jamais siégé en cette Chambre, l'honorable Edward Blake, lequel disait que les augmentations se feraient automatiquement, pourvu qu'elles fussent recommandées par le sous-ministre en vertu de cet acte. Si l'honorable ministre des Finances a quelque doute sur la question de savoir si des légistes éminents partagent l'opinion que ces employés ont droit à l'augmentation statutaire, pourvu qu'ils remplissent efficacement leurs devoirs, je suis certain que l'opinion de ses collègues et de l'honorable Edward Blake devrait le convaincre. Que demandons-nous ? Tout simplement que cette question soit décidée, afin que l'employé civil puisse savoir si, en vertu de la loi, il a ou non droit à cette augmentation statutaire. Mon honorable ami a dit qu'il a eu l'opinion du ministre de la Justice et qu'il sait quelle était cette opinion, et il ne sait pas si c'était une opinion verbale ou écrite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est très probable. Elle a été donnée il y a deux ou trois ans.

M. McNEILL : S'il en est ainsi, l'honorable ministre doit savoir qu'il est très difficile de garder dans sa mémoire pendant deux ou trois ans exactement en quoi consistait cette opinion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais quelle était cette opinion, parce qu'on a agi d'après cette opinion.

M. McNEILL : La gauche admet qu'il y a une discrétion à exercer, mais jusqu'à quel point ? Jusqu'à quel point sir Oliver Mowat a-t-il dit qu'il y avait une discrétion à exercer ? Mais supposons que mon honorable ami ait raison, et que sir Oliver Mowat ait, en sa qualité de ministre de la Justice, donné cette opinion, je dis que cette question devrait être réglée par les tribunaux et nous demandons au gouvernement de vouloir bien la soumettre aux tribunaux.

M. BELL (Pictou) : Je crois avoir entendu le nom de Costigan comme étant l'un de ceux qui ont eu l'augmentation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BELL (Pictou) : Est-il parent avec M. Costigan de cette Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon sous-ministre me dit que c'est un de ses neveux. Cet employé reçoit une augmentation de $100 ; il est porté de $450 à $550, mais il n'y a rien dans ce crédit pour autoriser cela, et en conséquence, les paroles ordinaires devront être intercalées. Dans les autres cas, les augmentations sont de $50 chacune.

M. BERGERON : Mon honorable ami dit que les augmentations statutaires sont recommandées en bloc, et que le ministre choisit ensuite les plus méritants. Mais ce qui est étrange, c'est que ces augmentations tombent toujours du même côté. Depuis trois ans, je connais des commis dans le service qui ont toujours été recommandés par le sous-ministre comme ayant fidèlement rempli les devoirs de leur emploi, et qui, cependant, n'ont jamais eu d'augmentation depuis 1896, tandis que d'autres, entrés dans le service depuis, ont eu des augmentations chaque année. Ceci démontre que ce n'est pas tout simplement une affaire accidentelle, mais que cela est fait à dessein, et c'est précisément pour éviter ce favoritisme et cette injustice que nous devrions, je le répète, faire décider cette question par les tribunaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : N'ayant pas les renseignements nécessaires, je ne puis contredire mon honorable ami en ce qui concerne les autres ministères. Mais dans mon ministère, il n'y a pas un seul employé compétent qui n'ait reçu l'augmentation une année ou l'autre. Quant à ce qui a été dit au sujet d'un employé ayant été amené dans mon ministère et placé à un rang plus élevé que d'autres, il n'y a aucun cas de ce genre. L'employé qui a été amené dans mon ministère n'a pas été placé à un rang plus élevé que d'autres. Dans chaque cas, les employés qui y étaient recevaient des appointements plus élevés que le nouveau venu, et nul employé n'a eu la moindre raison de se plaindre. En tant qu'il s'agit de mon propre ministère, le reproche de l'honorable député n'est pas mérité.

M. BERGERON : L'honorable ministre agit comme ministre des Travaux publics.

Je ne dirais pas à propos de son ministère la même chose que je dirais à propos d'autres, parce que je crois que les conditions n'y sont pas les mêmes que dans d'autres.

M. DAVIN : Je n'ai pas l'intention d'entrer dans le vif de la question, parce que j'ai exprimé mes vues l'année dernière. Mais je veux faire remarquer une particularité dans les estimations du ministre des Travaux publics (M. Tarte) et celles du directeur général des Postes (M. Mulock). Cette année, nous constatons une augmentation de presque tous les salaires des employés. L'interprétation donnée à l'acte par le gouvernement facilite cela. Les ministres disent : Nous ne donnerons pas à ces employés publics l'avancement auquel ils ont le droit de s'attendre, que nous avons fait miroiter à leurs yeux au moyen de l'acte et des traditions du service, l'avancement sanctionné par le sens commun, le gros bon sens—mais l'année prochaine, lorsque nous approcherons des élections générales et lorsqu'il nous faudra rechercher les suffrages de ces gens comme ceux des autres, nous leur donnerons l'augmentation.

C'est la seule interprétation que je puisse donner à la ligne de conduite suivie dans quelques-uns des ministères, surtout dans celui du directeur général des Postes. Mais le changement survenu chez le directeur général des Postes est phénoménal. Il est difficile de le reconnaître. Durant les sessions précédentes, il nous est apparu comme un rude maître et un conducteur d'esclaves ; mais à cette session, il est aussi doux qu'un agneau et plein d'égards pour tous les employés de son ministère. Or, M. le Président, une chose qui doit inspirer la terreur à tous ceux qui s'intéressent à l'avenir de notre pays, c'est la croissance de la corruption.

Le seul nuage qui apparaisse actuellement à l'horizon, au milieu de notre prospérité, est la corruption. Et la corruption peut-elle se cacher sous des dehors plus insidieux, et être calculée de manière à ce qu'elle puisse démoraliser et dégrader d'une façon plus complète, que celle qui consiste à se servir du salaire payé aux fonctionnaires civils pour obtenir leur vote ? Peut-on se rendre coupable d'une faute plus grave que celle qui consiste à dire à l'employé civil : A la veille d'une élection, nous allons augmenter votre salaire, et si vous vous conduisez parfaitement durant l'élection, nous ne vous oublierons pas. Lorsque cette augmentation de salaire a lieu régulièrement, et lorsque ces employés civils reçoivent ces augmentations chaque année, ils peuvent être indépendants.

Cette certitude leur permettrait de s'acquitter de leurs devoirs plus à l'aise, et ils vivraient comme la moyenne des autres hommes. Mais maintenant que cette augmentation statutaire est laissée au bon plaisir de quelques hommes, une telle conduite peut devenir d'un puissant secours dans le système d'intimidation inauguré par les honorables membres de la droite et sur lequel repose tout leur espoir.

M. le président (M. Ellis), j'ai eu l'occasion de lire vos écrits et je sais qu'il n'y a pas un homme au Canada qui comprenne et désire plus que vous l'honnêteté dans les élections. On ne peut porter un coup plus mortel à un pays qu'en s'attaquant à la liberté du vote de ses électeurs. Cependant, depuis trois ou quatre ans, chaque fois que nous avons essayé de nous renseigner sur les affaires du gouvernement, nous avons trouvé partout des signes évidents de la corruption la plus éhontée. La manière d'agir à l'égard des employés du service civil est une nouvelle preuve de ce que je viens de dire.

Comment se fait-il que cette année nous constations que dans chaque ministère l'on s'éloigne des principes sages ? N'est-ce pas parce que nous sommes à la veille des élections générales, et que ceci est une tentative pour faire entrer tous les employés des différents ministères publics dans cette vaste conspiration qui, si elle est continuée, ne peut avoir pour autre résultat que la démoralisation du pays ? Je désire protester de toutes mes forces contre ce système d'avancement par caprice, parce qu'il expose le gouvernement de ce pays à devenir l'accessoire de ce système qui cause tant de craintes aux hommes publics bien pensants.

M. PRIOR : Puisque nous en sommes à traiter cette question de l'avancement des employés civils, je voudrais savoir du ministre des Finances qui est actuellement ingénieur en chef du ministère des Travaux publics, et si quelqu'un a été nommé pour remplacer M. Coste.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune nomination officielle n'a encore été faite, mais M. Lafleur qui était son aide, a agi depuis en qualité d'ingénieur en chef.

M. PRIOR : Le gouvernement a-t-il l'intention de nommer M. Lafleur à cette position ? Il ne convient pas qu'un ministère aussi important que celui-là, reste sans ingénieur en chef.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai raison de croire que M. Lafleur est un employé tout à fait compétent et qu'il s'acquitte très bien de ses devoirs comme tel. Je préfère laisser cette nomination à celui de mes collègues qui est à la tête de ce ministère, et par conséquent, il m'est impossible pour le moment de pouvoir répondre à la question posée par l'honorable député (M. Prior).

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir H. Joly de Lotbinière) : Je désire protester contre la prétention émise par mon honorable ami (M. Bergeron) que la terreur règne à un tel point parmi les fonctionnaires des différents ministères, qu'aucun de nos fonctionnaires n'ose demander une augmentation de salaire de crainte

d'être renvoyé du service. Des officiers de mon ministère se sont souvent adressés à moi pour obtenir une augmentation de salaire, et je n'ai jamais eu l'intention pour cela de vouloir les traiter avec plus de rudesse. Dans plusieurs cas, je n'ai pu m'empêcher de reconnaître qu'il m'aurait fait grandement plaisir de pouvoir leur accorder une augmentation.

Bien que leur persistance à me demander cette augmentation ait pu créer chez moi une certaine impatience, je n'ai jamais songé à renvoyer du service un fonctionnaire qui m'avait fait cette demande, lorsqu'il croyait fermement y avoir droit. Je suis certain que la même chose est arrivée à chacun de mes collègues dans le gouvernement. Je ne voudrais pas que le public en général fût laissé sous l'impression que les fonctionnaires du service civil vivent actuellement sous un régime aussi cruel que celui-là.

M. BERGERON : Bien que l'honorable ministre soit considéré comme le plus humain de tous les membres du cabinet, il n'a pas entendu formuler toutes les plaintes qui sont venues jusqu'ici à nos oreilles.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je demande bien pardon à mon honorable ami. Je ne prétends pas être meilleur qu'aucun de mes collègues. Je suis persuadé qu'ils ont la même sympathie que moi pour les fonctionnaires de leurs ministères.

Département des Travaux publics—	
Impressions et papeterie.. .. ..$	4,500
Divers.....	5,500
Total..... ... .$	10,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une augmentation dans l'item des divers de $2,300. On se rappelle que les années précédentes, on avait l'habitude de placer le coût des télégrammes concernant la construction des travaux publics à chaque ouvrage en particulier, les distribuant ainsi sur toutes les entreprises en général. L'auditeur général s'est opposé à la chose, qui pourtant se pratiquait depuis longtemps, et il a cru qu'il était préférable que tous ces télégrammes fussent placés sous un crédit spécial. Pour nous conformer à ce désir de l'auditeur général qui a, je crois, sa raison d'être, nous avons demandé un crédit plus considérable pour télégrammes.

M. BERGERON : Est-ce là la seule raison de l'augmentation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, cela couvre presque toute l'augmentation. Il y a une augmentation de $1,700 dans le crédit destiné aux impressions et à la papeterie. Cela est dû à l'augmentation dans les travaux du ministère, ce qui exige des impressions supplémentaires.

M. BERGERON : L'honorable ministre prétend-il que cette augmentation de $2,300 dans l'item des divers est entièrement due à cette nouvelle manière de faire payer les télégrammes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe que cela est entièrement dû au compte des télégrammes.

M. BERGERON : Que va faire l'honorable ministre avec cet autre crédit de $3,200 qui est le montant voté l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a d'abord les comptes pour télégrammes au nom du ministère en général, et il y a à part cela un autre compte assez considérable pour la même fin, lequel a été distribué et placé au compte des différents travaux publics exécutés dans le pays. Cette dernière partie est maintenant ajoutée au compte général pour télégrammes.

M. BERGERON : De quel item va-t-on réduire cette somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien ne sera retranché. Cela sera réduit sur les différents travaux publics. Lorsqu'un quai ou des réparations ont été faits, le montant payé pour télégrammes était placé au compte de cet ouvrage en particulier. Il n'en sera plus ainsi, et ce montant figurera dans le compte spécial pour télégrammes.

M. DAVIN : Nous devrions obtenir plus de détails sur une augmentation aussi considérable que celle-là. Est-ce que le ministre des Travaux publics actuel correspond au moyen de télégrammes dans les cas où ses prédécesseurs écrivaient des lettres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore s'il en agit ainsi ; même dans ce cas, je ne lui en ferais pas un crime. Nous nous servons plus du télégraphe aujourd'hui que nous ne nous en servions autrefois. Le progrès du siècle est tel qu'il s'expédie une somme considérable d'ouvrage au moyen du télégraphe, laquelle il y a quelques années se faisait par correspondance. Mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi entre le ministre actuel et son prédécesseur. On me dit que cela est entièrement dû au fait qu'auparavant ces comptes figuraient parmi les autres dépenses des différents travaux publics du pays, et l'auditeur général croit que ces comptes devraient figurer parmi les dépenses éventuelles du ministère, et non au compte de chaque ouvrage en particulier.

M. BELL (Pictou) : Va-t-on réduire d'autres crédits pour ce crédit additionnel destiné à payer les frais de télégrammes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, parce que cela ferait une somme trop peu considérable dans chaque cas.

M. DAVIN : Ce changement a-t-il été fait par suite de ce que l'auditeur général écrit au secrétaire des Travaux publics le 7 mars 1898, à la page 255 de son rapport :

MONSIEUR,—Permettez-moi d'appeler votre attention sur les sommes payées pour télégrammes par le

ministère des Travaux publics à Ottawa, depuis le premier juillet 1897, paiement imputés sur des crédits autres que "Gouvernement civil, dépenses casuelles":

Compagnie de télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique—

Juillet—Dragage en général	$132 32
Août—Havres et rivières, en général	117 74
Septembre—Réparations aux bâtiments, Manitoba	118 46
Novembre—Havres etc., Ontario, en général	152 99
Décembre—Réparations aux bâtiments, T.-N.-O	104 66

Compagnie de télégraphe Great North-Western—

Juillet—Dragage en général	$247 86
Août—Havres et rivières, en général	205 62
Septembre—Réparations aux bâtiments, Colombie-Anglaise	160 98
Novembre—Havres, etc., Ontario, en général	153 02
Décembre—Réparations aux bâtiments, Colombie-Anglaise	92 01

Nous devrions avoir besoin pour les comptes ci-dessus mentionnés de renseignements du même genre que ceux fournis par d'autres ministères pour tous les télégrammes autres que ceux du ministre, c'est-à-dire, les noms de ceux qui les envoient et les noms des destinataires, ainsi que le coût de chaque télégramme. Ce renseignement a été fourni par vous pour les télégrammes expédiés durant le mois d'octobre, lesquels ont été payés par le comptable des dépenses éventuelles et imputées sur le compte du gouvernement civil—c'est là le seul mois qui ait été jusqu'ici imputé sur ce crédit pour l'exercice de 1897-98. J'ai demandé des renseignements de cette nature dans ma lettre du 15 juin 1891 (voir rapport pour l'année 1890-91, page C—332), mais ils n'ont jamais été fournis.

Il ne convient pas d'imputer le coût de tous les télégrammes expédiées dans un mois sur un crédit étranger.

Voici maintenant ce que je voudrais savoir: Cette augmentation est-elle le résultat de cette lettre de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES FINANCES: L'auditeur général a commencé par demander ces renseignements dans cette lettre, et il a renouvelé cette demande dans d'autres correspondances qu'il a échangées avec le ministère. On me dit que le renseignement demandé par mon honorable ami a été plus tard fourni à l'auditeur général. Maintenant, quant à l'accusation que c'était là un moyen d'empêcher ces comptes d'être connus, je suis informé que c'est de cette manière qu'ils ont toujours été traités durant un grand nombre d'années. L'auditeur général a fait remarquer que cette pratique était illégale, il a suggéré un changement et c'est ce changement qui vient d'être adopté.

M. BERGERON: Je crois qu'il existe certaines irrégularités dans ces comptes. Ainsi la Compagnie de télégraphe Great-North-Western, Colombie Anglaise, réclame $250 pour télégrammes expédiés, alors que cette compagnie ne possède aucun bureau dans cette province, et l'auditeur général fait remarquer que cette somme d'argent a été dépensée là. Nous ignorons si ces montants ont été dépensés convenablement, ou non.

Le MINISTRE DES FINANCES: On me dit que la compagnie Great-North-Western possède un service dans cette province de concert avec la Western-Union.

M. BERGERON: Je vais lire ce que dit l'auditeur gnéral dans son rapport:

Prenons par exemple les paiements de $160.98 et $92.01 faits dans les mois de septembre et décembre à la Compagnie de télégraphe Great North Western: au lieu de payer ces comptes sur le crédit destiné "aux réparations à faire aux bâtiments de la Colombie Anglaise", bien que la Compagnie Great North Western ne possède aucun bureau dans la Colombie Anglaise tel que cela appert de leur liste imprimée, et que tous les télégrammes concernant la Colombie Anglaise ont probablement été expédiés par la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique, tous les télégrammes concernant, disons, le havre de Toronto, auraient dû être payés à même ce crédit, et ainsi de suite pour les autres travaux.

Veuillez voir à ce que tous les comptes pour télégrammes depuis le 1er juillet 1897 soient ainsi répartis ou imputés sur les dépenses casuelles du gouvernement civil.

Je n'ai pas d'objection à ce que ces montants soient payés à même un crédit spécial et enlevés des comptes des divers travaux sur les quels ils sont injustement imputés, ce qui permettra au pays de savoir quel est le montant exact qui est dépensé de cette manière.

Le MINISTRE DES FINANCES: Si vous voulez vous donner la peine de vous assurer à quels travaux ces différents montants doivent être appliqués, vous allez constater qu'ils sont peu élevés dans chaque cas.

Ports et rivières, Québec—	
Chenal des navires dans le fleuve Saint-Laurent	$354,000

M. BERGERON: Voici un item qui demande beaucoup d'explications.

Le MINISTRE DES FINANCES: Ce crédit de $354,000 est nécessaire pour couvrir les frais d'administration, d'exploitation et d'entretien du système de dragage qui se poursuit dans le chenal des navires entre Québec et Montréal, de même que pour terminer deux nouveaux bateaux-dragueurs en acier actuellement en construction, pour construire deux nouveaux remorqueurs en bois, deux nouveaux chalands et un monte-pierres, savoir:

Frais d'exploitation de nos dragueurs et d'un monte-pierres	$100,000
Achèvement de deux nouveaux dragueurs en acier, actuellement en voie de construction (chaque dragueur devant coûter $110,000)	50,000
Construction de deux nouveaux remorqueurs en bois, avec de nouvelles chaudières et des machines à double effet du même modèle que celles du remorqueur *Emilia* (pour être employés dans le chenal des navires)	25,000
Un nouveau monte-pierres, devant être construit avec du pin de la Colombie Anglaise (pour être employé dans le chenal des navires)	12,000
Une série de godets en acier et d'anneaux pour le dragueur en acier *No 3* actuellement en voie de construction	12,000

Réparations à une vieille série de godets et d'anneaux pour le dragueur en acier *No 4*, actuellement en voie de construction	5,000
Pour deux nouveaux chalands de 300 verges devant être construits avec du pin de la Colombie Anglaise, pour être principalement employés sur le lac Saint-Pierre	18,000
Achèvement et équipement du nouveau remorqueur *St. James*	12,000
Dépenses relatives au fleuve Saint-Laurent, études, etc	20,000
	$254,000
Pour la construction de deux nouveaux dragueurs en acier (estimés chacun à $110,000)	100,000
Montant total des crédits requis pour 1899-1900	$354,000

M. BERGERON : Où sont construits ces dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'établissement de Sorel.

M. BERGERON : J'ai compris que le ministère avait acquis une propriété à Sorel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune propriété n'a été achetée à Sorel. Le ministère y a une propriété à bail, qu'il est libre d'acheter.

M. BERGERON : Quel est le montant du loyer annuel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $1,200.

M. BERGERON : De qui est louée cette propriété ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De la succession McCarthy.

M. BERGERON : Quelle est l'étendue de cette propriété louée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ huit acres.

M. BERGERON : Le gouvernement a-t-il construit quelques chantiers ou bâtiments sur ce terrain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un nouveau bâtiment a été construit à cet endroit, contenant des machines, le tout coûte $14,000. Le bâtiment principal est pour les machines, et les autres bâtiments ont été réparés.

M. BERGERON : Quelles sont les machines que vous avez là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont des machines destinées à la construction des chaudières pour machines à vapeur et autres usines pour la fabrication du fer destiné à la construction de ces vaisseaux.

M. BERGERON : Ces bâtiments sont-ils construits là d'une manière permanente ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bâtiment destiné aux machines est construit d'une manière permanente.

M. BERGERON : Qu'est-ce que le gouvernement entend faire de cette propriété qu'il n'a pas encore achetée, mais qu'il peut acheter et pour laquelle il paie un loyer annuel de $1,200 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me serait difficile de répondre à cette question de mon honorable ami. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) est entré en négociations à ce sujet. L'achat du terrain n'a pas été conclu, et la propriété est encore à vendre. Je ne puis donner à l'honorable député de renseignements bien positifs sur ce point pour le moment.

M. BERGERON : Je comprends dans quelle position difficile se trouve l'honorable ministre, mais cela n'est guère satisfaisant pour le comité. Puisque l'honorable ministre des Travaux publics est absent, il me semble qu'il aurait dû laisser une réponse à toutes les questions que nous pouvions poser entre les mains de son sous-ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets qu'il est bien malheureux que l'honorable ministre des Travaux publics soit absent, parce que le comité a droit à des renseignements beaucoup plus complets sur ces différents item que ceux que je puis lui fournir. Mais si quelques membres de cette Chambre désirent obtenir des renseignements additionnels sur quelques-uns de ces sujets, qu'ils mettent leur question par écrit, et si la chose est possible, je me ferai un plaisir d'y répondre avant que les estimations soient adoptées ou avant que ces item soient votés.

M. DAVIN : Je comprends que mon honorable ami (M. Fielding) s'engage à fournir ces renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : Il y a certaines réponses que l'honorable ministre peut obtenir du sous-ministre. Sur ce montant de $354,000, quel est le montant qui va être employé pour payer non seulement le bail, mais encore le bâtiment qui a été construit à cet endroit et les machines qui ont été placées dans ce dernier, quel montant est destiné à être appliqué sur les dragueurs et les chalands que l'on est en frais de construire à cet endroit, et enfin quelle est la partie de ce montant qui va être dépensée pour approfondir le chenal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les item que je viens de lire ne sont pas destinés aux bâtiments ; le montant qu'ils renferment est entièrement destiné à la construction des nouveaux bateaux et à la mise en exploitation des dragueurs. Le premier item de $100,000 est destiné à couvrir les frais de la mise en opération des dragueurs et le reste doit être appliqué à la construction des travaux projetés.

M. BERGERON : Quel montant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $250.000 seront employés à la construction et $100,000 aux travaux.

M. BERGERON : Ainsi, sur ce montant de $354,000, les deux-tiers sont destinés à la construction, et environ $100,000 seront employés pour l'approfondissement du chenal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faut absolument construire les machines afin d'être en état d'approfondir le chenal.

M. BERGERON : Mais ces machines ont été construites depuis ces derniers vingt ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : On leur fait subir de nouvelles améliorations chaque année.

M. BERGERON : Il y a un si grand nombre de dragueurs dans le fleuve que les autres bateaux peuvent à peine se frayer un passage. Quelle est la durée du bail de cette propriété à Sorel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je fournirai plus tard ce renseignement à l'honorable député.

M. BERGERON : Voici les renseignements que je veux obtenir : Le gouvernement a loué cette propriété à Sorel pour $1,200. J'ignore durant combien d'années il aura le droit absolu d'en faire l'acquisition, mais cela n'empêche pas qu'il a construit un bâtiment considérable dans lequel il a placé de très grosses machines. Le gouvernement laisse entendre dans cette partie du pays qu'il va construire à Sorel tous les dragueurs et tous les chalands dont il a besoin dans le pays, et il se sert de cela pour augmenter sa popularité et remporter les prochaines élections. Sur ce crédit de $354,000, plus de $200,00 vont être dépensés pour des travaux de construction, et ces travaux sont faits à la journée sans soumission et sans contrat. Cinq ou six cents hommes sont employés par le gouvernement à cet endroit, et il n'y a personne dans cette Chambre pour nous dire si nous payons trop ou trop peu, ou bien si nous ne sommes pas volés à droite et à gauche. Je laisse au parlement et au pays le soin de décider si un pareil état de choses doit continuer d'exister. Je ne crois pas qu'aucun gouvernement antérieur se soit rendu coupable d'un acte aussi répréhensible que celui-là. L'honorable ministre des Finances ne voit-il pas lui-même que c'est là une manière bien extraordinaire de faire les affaires ? On nous demande de voter $354,000 pour l'approfondissement du chenal des navires dans le fleuve Saint-Laurent, et il est peut-être possible que le ministre des Travaux publics faisant un discours demain à Paris, dise que le gouvernement est en frais de dépenser tout cet argent afin d'obtenir un chenal contenant 28 pieds d'eau pour amener le commerce européen dans notre pays, lorsque, comme question de faits, les trois quarts de cette somme sont dépensés à construire des bâtiments et autres ouvrages du même genre à la journée, ce qui coûtera probablement deux fois plus cher que si l'entreprise eût été accordée par soumission, et qu'une somme de $100,000 à peine est dépensée pour les travaux à faire dans le chenal des navires.

Il est vraiment regrettable que le ministre des Travaux publics (M. Tarte), qui est personnellement responsable de tout cela, ne soit pas à son siège pour nous donner les renseignements nécessaires sur la manière dont cet argent est dépensé. L'honorable ministre des Finances et ses collègues doivent comprendre qu'un tel état de choses est intolérable, mais ils n'osent le dire. Il y a quelques jours j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) où il faisait construire ses chalands, et bien que ma demande soit restée sans réponse, je n'ai pas le moindre doute que ce même gouvernement qui dépense ainsi l'argent du peuple, fait construire les chalands dont le ministère des Chemins de fer et Canaux a besoin aux Etats-Unis. Le ministre des Chemins de fer et Canaux aime beaucoup à faire des affaires avec les Américains, et de son côté, le ministre des Travaux publics fait ses affaires à Sorel, où il dépense des sommes folles, sans que le parlement sache à quoi s'en tenir. La loi exige que toute dépense au-dessus de $5,000 soit accordée au moyen d'un contrat, mais dans ce cas-ci, le ministre des Travaux publics dépense des centaines de mille dollars sans demander aucune soumission.

M. HAGGART : L'auditeur général de son côté ne devrait pas permettre la chose.

M. BERGERON : Le ministre des Finances nous a dit que le gouvernement faisait construire quelques chalands à la Colombie Anglaise. Cette dernière province est située à 3,000 milles de Sorel, et comment le cabinet peut-il expliquer que ces item soient réunis dans le même crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai tout simplement dit que les chalands construits à Sorel devraient être construits dans un certain nombre de cas avec du pin de la Colombie Anglaise. Voilà la seule allusion que j'ai faite à cette province.

M. BERGERON : De qui a-t-on acheté ce pin de la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que l'on obtient les prix des agents à Montréal, mais naturellement le bois doit être importé de la Colombie Anglaise.

M. BERGERON : Alors, je désire savoir qui a vendu ce bois, quel en a été le coût premier, le taux de transport, quelle quantité on a transportée à Sorel et combien cela a coûté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais voir à me procurer le renseignement.

M. DAVIN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire comment sont exécutés ces travaux à Sorel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mes honorables amis de la gauche sont difficiles à contenter. Il y a quelques jours, ils se plaignaient de ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux faisait faire des travaux à l'étranger, et aujourd'hui, ils trouvent à redire parce que le ministre des Travaux publics fait faire des travaux à la journée par des Canadiens.

M. BENNETT : Pas du tout. Nous nous plaignons parce que l'on n'a pas demandé de soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous ne pouvez pas demander de soumissions pour le travail à la journée. La Compagnie du C. P. ayant de grands ateliers y fait faire ses travaux à la journée.

M. BENNETT : Nous nous plaignons parce que vous payez des ouvriers à la journée pour faire faire de nouvelles machines au lieu de réparer les vieilles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député prétend qu'il serait préférable de faire faire la chose à l'entreprise, je manque de connaissances spéciales à ce sujet et je ne puis donner une opinion. Depuis nombre d'années, le gouvernement possède, à Sorel, des ateliers où sont exécutés des travaux de ce genre, et l'on m'informe que ces travaux sont faits sous la surveillance de M. Howden qui occupait cette position sous l'ancien gouvernement.

M. BERGERON : N'a-t-il pas la direction de ces ateliers ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que me disent les officiers du département.

M. BERGERON : M. Howden est-il un ingénieur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit qu'il est ingénieur mécanicien et qu'il est chargé de la direction générale des ateliers à Sorel.

M. HAGGART : Ce sont des ateliers de réparations qu'il y a à Sorel, et sans doute ces travaux peuvent être faits à la journée ; mais il s'agit ici d'un crédit pour de nouveaux travaux et la loi stipule clairement que dans le cas d'une dépense de plus de $5,000, il faut demander des soumissions et faire exécuter les travaux à l'entreprise. Le premier ministre s'est tiré d'embarras en disant que le Gouverneur en conseil peut mettre la loi de côté en donnant des raisons suffisantes. Mais où est l'arrêté du conseil qui justifie cette dépense ? Comment se fait-il que l'auditeur général paye ces sommes contrairement à la loi ? Le cas d'urgence est, à mon avis, la seule raison qui puisse motiver une semblable dépense sans demander de soumissions. Il s'agit ici d'une dépense de $354,000 sans même un arrêté du conseil pour la justifier.

Il y a trois ans, le ministre des Travaux publics déclarait que le creusement de ce chenal était presque complété, que l'on n'aurait plus besoin d'ateliers de réparations à Sorel et que le gouvernement allait avoir ce crédit à sa disposition pour des travaux dans d'autres parties du pays. Or, nous avons aujourd'hui $254,000 pour du dragage et $100,000 pour du travail à la journée, près du double de ce qui a été dépensé l'an dernier. Il faudrait produire l'arrêté du conseil qui justifie cette dépense. Nous voulons savoir quels sont les travaux à faire pour avoir dans le Saint-Laurent le chenal pour creuser le lac Saint-Pierre. Le gouvernement a-t-il enlevé cette besogne à la commission du havre de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois comprendre qu'il en est ainsi depuis 1889.

M. HAGGART : C'est aussi ce que j'ai compris. Y a-t-il un rapport du département sur la nécessité de ces dragueurs ? Nous voulons avoir tous ces renseignements afin de constater si le travail à la journée est aussi économique que le travail à l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami peut être sûr que l'auditeur général ne permettrait pas la chose si cela était contraire à la loi.

M. COCHRANE : Vous renversez la décision de l'auditeur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ne saurait établir cela. En tous cas, il constatera que les choses sont faites conformément à la loi.

M. HAGGART : Y a-t-il eu un arrêté du conseil à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre dit qu'il n'y en a pas ; mais vous pouvez compter sur l'auditeur général pour la stricte application de la loi.

M. DAVIN : L'arrêté du conseil, en date du 20 mars 1880, dit :

Sur un mémoire conjoint, en date du 20 mars 1880, du ministre des Travaux publics et du ministre des Chemins de fer et Canaux, recommandant qu'à l'avenir tous travaux publics entraînant une dépense de plus de $5,000 seront donnés après demande de soumissions et à l'entreprise, sauf dans les cas d'urgence ou autre cause, et dans ces cas il faudra être autorisé par un arrêté du conseil.

Comment le département peut-il agir s'il n'a pas d'arrêté du conseil ? Je ne vois pas comment le ministre peut nous demander une somme aussi élevée sans nous expliquer comment les travaux sont faits. Dans ce cas, la loi est réellement violée. Cela est évident. Comment les travaux sont-ils faits ? Sont-ils faits de manière à être approuvés par le parlement ?

M. COCHRANE : Je signalerai au ministre des Finances un cas où le bureau de la trésorerie rejeta la décision de l'auditeur général ; il s'agissait de deniers votés pour les fins de l'immigration et appliqués au chemin de fer du Lac Saint-Jean.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se présente des exceptions.

M. COCHRANE : Dans le cas actuel, l'argent voté pour certaines fins a été appliqué à d'autres. Un crédit de $354,000 est voté pour le chenal du fleuve Saint-Laurent, et le ministre des Finances nous explique que $100,000 seulement seront affectés au creusement de ce chenal et que $254,000 serviront à payer un certain loyer et construire des dragueurs, ce qui est, à mon avis, la chose la plus stupide qui ait jamais été proposée au comité. Au lieu d'acheter des dragueurs, le département juge à propos de transformer les ateliers de réparations du gouvernement en fabrique de dragueurs et autres choses dont il a besoin. L'honorable ministre sait, je crois, que c'est là une fraude au détriment du public. Je regrette que le ministre des Finances se trouve dans l'humiliante position d'avoir à expliquer une semblable affaire. Il sera impossible à qui que ce soit dans ce comité de donner une réponse intelligente aux électeurs lorsqu'ils nous demanderont ce que l'on a fait de cet argent.

Sir CHARLES TUPPER : Je comprends dans quel embarras se trouve l'honorable ministre. Nous regrettons tous l'absence du ministre des Travaux publics et nous savons combien est difficile, surtout pour le ministre des Finances, vu les travaux de la présente session, la tâche de prendre charge du département des Travaux publics et d'entrer tout de suite dans les détails. Cependant il s'agit d'une somme considérable et comme la question est très importante, je proposerais au ministre de suspendre cet item jusqu'à la prochaine séance, pour pouvoir se procurer tous les renseignements nécessaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'on désire d'autres renseignements spéciaux, je veux bien accepter la proposition de l'honorable député, car la Chambre a droit aux plus complets renseignements. Je crois cependant que les honorables messieurs de la gauche donnent à l'arrêté cité par le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) une autre interprétation que celle que lui a donnée jusqu'a présent l'auditeur général. Cet arrêté décrète, je crois, que l'on ne peut faire d'arrangement par contrat qu'à certaines conditions ; mais cela ne s'applique pas au travail à la journée. On m'informe que ce mode de travail existe depuis nombre d'années aux ateliers de Sorel.

M. BERGERON : Pour les réparations, non pas pour la construction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme question de principe, il n'est fait, dans cet arrêté, aucune distinction entre le travail à la journée dans le cas de réparations ou de toute autre chose. L'objet de l'arrêté du conseil était de prévenir toute entreprise privée pour un montant de plus de $5,000 ; mais cela n'affecte pas le travail à la journée.

Quant à dire qu'il y a là une fraude, je crois qu'après réflexion, mon honorable ami de Northumberland-est (M. Cochrane) admettra qu'il a été un peu vif. Il n'y a rien dans cette transaction qui ne fasse honneur au chef du département des Travaux publics. Il en est sans doute venu à la conclusion que ces vaisseaux et remorqueurs pouvaient être construits plus avantageusement à la journée qu'à l'entreprise. Sans doute on peut différer d'opinion ; mais parce que le ministre a décidé dans ce sens il ne s'ensuit pas qu'il y a eu prodigalité ou fraude.

Les honorables députés sa rappelleront que la navigation sur le Saint-Laurent est une question d'intérêt public non seulement pour Montréal et Sorel, mais pour tout le pays.

L'honorable député doit savoir qu'il y a quelque chose de défectueux dans le chenal. On construit chaque jour des navires plus gros et le chenal reste le même. Depuis quelques mois, on s'est plaint de la navigation sur le Saint-Laurent, et les taux d'assurance ont été élevés dans des proportions qui ont déterminé des protestations de la part des institutions commerciales de Montréal et de Québec. Si la dépense du creusement du chenal est plus élevée, c'est que les travaux à faire sont plus considérables. Vous ne sauriez creuser le chenal sans dragueurs, et la construction du matériel nécessaire est une dépense imputable sur le dragage. On ne saurait soutenir le contraire, à moins de prouver que le matériel n'était pas nécessaire. Dans les provinces maritimes, on se plaint constamment que nous ne faisons pas assez de dragage, et il nous faut répondre qu'il est inutile de demander de nouveaux crédits, parce que nous n'avons à notre disposition que deux ou trois dragueurs. S'il en est ainsi dans les provinces maritimes, il est également vrai que nous avons besoin d'une plus forte somme pour creuser le Saint-Laurent. Cette augmentation est motivée par les grands besoins du service.

Si les honorables députés désirent des renseignements sur quelques points spéciaux, je verrai avec plaisir à les leur obtenir.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre fait erreur s'il croit que l'on s'oppose à des crédits suffisants pour le creusement du Saint-Laurent. Il n'y a pas de divergence d'opinion sur ce sujet. La question que nous soulevons est bien différente.

Un arrêté du conseil, en 1880, déclarait que sauf dans les cas de nécessité urgente, tous travaux publics seraient faits par soumissions et à l'entreprise. Mon honorable ami peut-il prouver que depuis, il a été construit un dragueur à la journée en Canada ? Or, je lui recommanderais de suspendre cet item et de se procurer des renseignements complets sur la manière dont on veut dépenser cette somme élevée, $300,000 ou $400,000. Le comité manquerait à son devoir en laissant adopter ce crédit considérable en violation directe de la décision prise par le

parlement, et, dans les circonstances, mon honorable ami a tort de vouloir insister. Nous voulons un exposé détaillé de ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami m'a demandé s'il pouvait être prouvé que depuis l'adoption de cet arrêté, en 1880, on avait entrepris de construire un dragueur à la journée. Oui, l'ancien gouvernement commença de semblables travaux aux ateliers de Sorel, mais ce dragueur n'était pas terminé lors du changement de gouvernement.

M. HAGGART : N'y a-t-il pas eu un crédit spécial pour cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis informé que ces travaux ont été faits comme dans le présent cas, à même les crédits votés pour les améliorations du chenal. Ainsi nous suivons la pratique établie par l'ancien gouvernement.

M. BERGERON : Quel était le nom de ce dragueur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il avait été commencé sous l'ancienne administration, et lorsqu'est venu le changement il a été appelé "Laurier." On ne supposerait pas qu'un dragueur portant ce nom a été commencé sous l'ancien gouvernement, mais je crois que la coque en a été construite avant le changement.

M. DAVIN : Celui qui a dit à l'honorable ministre que nous avons mal interprété l'arrêté de 1880, l'a certainement mal renseigné, et il pourra s'en convaincre en lisant l'arrêté en question :

Nous recommandons qu'à l'avenir, tous travaux publics entraînant une dépense de plus de $5,000 seront faits par soumissions publiques et à l'entreprise.

Mon honorable ami est informé, dit-il, que cet arrêté ne s'applique pas aux travaux de ce genre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis informé qu'il n'a pas été ainsi interprété.

M. DAVIN : Pourrait-on savoir pour quelles raisons il interprète la chose ainsi ?

M. BERGERON : Pour démontrer à l'honorable ministre combien il est important de suspendre l'item, je vais lui poser quelques questions auxquelles il répondra plus tard. Où étaient construits les dragueurs avant 1896, et comment étaient-ils construits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils étaient achetés par la commission du havre et transférés au gouvernement.

M. BERGERON : Combien y en avait-il travaillant au chenal avant 1896 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cinq.

M. BERGERON : Comment s'appelaient-ils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les Nos. 6, 9, 8, 11, 12.

M. BERGERON : Combien employait-on d'hommes dans les ateliers de Sorel, avant 1896 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y en a eu 470 un jour ; aujourd'hui il y en a 250.

M. BERGERON : Quels gages payait-on ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les mêmes qu'à présent.

M. BERGERON : Je veux dire, quel montant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela dépend du nombre d'hommes.

M. BERGERON : Combien de temps a-t-on employé 470 hommes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 3 mois, l'hiver dernier.

M. BERGERON : L'hiver dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : Quand ont été votés les crédits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme partie du crédit général l'an dernier.

M. BERGERON : Quel travail fait-on généralement dans un an dans le creusement du chenal entre Montréal et Québec ? Qu'a-t-on fait en 1896, et que fait-on maintenant ? J'aimerais à savoir combien il y a de dragueurs employés et combien on enlève de verges cubes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis citer du rapport du département ce qui a été fait l'an dernier, mais la comparaison avec 1897 ne peut se faire de suite. Le rapport établit que le total de matière enlevée a été de 625,448 verges, soit une moyenne de $18 par jour pour chaque dragueur .

M. BERGERON : Mon honorable ami comprendra que je veux établir la comparaison entre 1896, avec cinq dragueurs, et aujourd'hui, avec le nouveau matériel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pourrai faire préparer un tableau. Il ne s'agit que de recueillir les faits exposés dans le rapport et qui sont connus du public, cependant, je ferai faire le travail au département.

M. BERGERON : Combien va-t-on employer de dragueurs dans ce chenal cet été ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quatre.

M. BERGERON : C'est moins qu'avant 1896.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les autres sont vieux et ont été remplacés.

M. BERGERON : Lesquels ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les Nos. 6, 7, 9 et 11 ont été retirés du service.

M. BERGERON : Où sont-ils maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont été dégréés.

M. BERGERON : Combien de temps ont-ils été dans le service ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 25 ans.

M. BERGERON : Combien en construit-on de nouveaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On en construit deux, et l'on a l'intention d'en construire deux autres qui remplaceront deux des vieux.

M. BERGERON : Combien tous ces travaux coûtent-ils par jour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pourrais répondre de suite à cette question. On me dit que ce crédit de $100,000 n'est pas disproportionné à l'ancien crédit.

M. BERGERON : Il vaudrait mieux savoir combien ces travaux coûtent par jour. Mon honorable ami comprendra que nous sommes intéressés autant que lui-même et que le gouvernement dans le creusement du chenal entre Québec et Montréal, et nous voulons lui aider pour qu'il soit fait autant d'ouvrage que possible durant la saison.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur me dit que chaque dragueur coûte de $100 à $125 par jour, dépenses d'exploitation.

M. BERGERON : Combien de verges cubes enlève un drageur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 3,000 en dix heures.

M. HAGGART : Si j'ai bien compris le ministre, la moyenne l'an dernier a été de 810 verges.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est cela. Quelques-uns travaillent dans les cailloux ; mais dans la matière molle, ils peuvent enlever 3,000 verges.

M. BERGERON : Où sont les machines que l'on a enlevées des vieux dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On s'en sert sur les nouveaux.

M. BERGERON : Et où va-t-on prendre les machines nécessaires aux nouveaux dragueurs en voie de construction ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On n'en a pas encore fait la commande.

M. COCHRANE : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. COCHRANE : A-t-on l'intention d'en demander ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je laisserai la chose à décider à mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (M. Tarte) lors de son retour.

M. BERGERON : Et les deux nouveaux dragueurs construits l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On n'a pas construit deux dragueurs, l'an dernier ; il y en a deux en construction, et l'on se propose d'en construire deux autres.

M. BERGERON : Où a-t-on acheté les matériaux pour les deux dragueurs en construction ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a obtenu les prix de diverses maisons, comprenant Lewis Bros & Co., J. W. Würtele & Co., Cavanagh & Co., et J. M. Pyke.

M. BERGERON : De qui les a-t-on achetés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En partie de J. W. Würtele & Co., et en partie de Cavanagh & Co.

M. BERGERON : Pour quel montant en a-t-on acheté de Würtele & Co. ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ pour $20,000 de chacun.

M. BERGERON : Ce Würtele est-il dans le commerce d'acier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est commissionnaire pour des articles de cette nature.

M. BERGERON : Quels étaient les prix des quatre soumissionaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas les chiffres ici, mais je les donnerai à l'honorable député. Dans tous les cas où l'honorable député a demandé des renseignements précis, je crois de mon devoir de les lui donner.

M. HAGGART : J'ai demandé, vous vous le rappelez, ce qu'il fallait pour rendre parfaite la navigation du Saint-Laurent. Je désire savoir quel est le coût par mille pour le creusement tant dans la terre que dans la roche, et quand l'excavation doit être complétée. Je désire savoir quelle est la différence entre la profondeur du chenal nécessaire aujourd'hui et la profondeur qu'il avait lorsque le département s'est est chargé il y a quatre ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami trouvera, je crois, la plupart de ces renseignements dans le rapport du ministre qu'il a maintenant entre les mains. Toutefois, je produirai tous les autres renseignements qu'il demandera.

M. HAGGART : Les détails ne sont pas ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit qu'ils sont tous dans le rapport du ministre, à la page 138. Il y a des tableaux élaborés.

M. BERGERON : Où sont aujourd'hui les dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y en a deux à Varennes, un au Cap-Santé et un à Québec.

M. BERGERON : Combien faudra-t-il de temps pour terminer les travaux, et quel en sera le coût ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour donner un chenal de 29 pieds, la moindre profondeur qu'exige aujourd'hui la navigation, il faudra trois ans à ces dragueurs, travaillant nuit et jour, au prix de $100 à $125 par jour chacun. Ils fonctionneront environ sept mois par année.

M. BERGERON : Quand a-t-on demandé les soumissions pour l'acier que l'on a employé à la construction de ces dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Au printemps de 1898.

M. BERGERON : Quand a-t-on acheté les matériaux, et quand a-t-on payé M. Würtele ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les paiements ont été faits il y a un an, pendant les mois de juin et de juillet, en partie sur les crédits votés pour l'ancien exercice, et en partie sur ceux du nouveau.

M. BERGERON : Ce M. Würtele est-il le fils du juge du même nom, de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. L'honorable député m'a posé une question relativement à la coutume de faire des travaux à la journée, malgré cet arrêté du conseil. On m'informe que le bureau de poste de la cité de Saint-Jean, après l'incendie, a été reconstruit à la journée au prix de $170,000. Tout a été consumé, rien ou presque rien n'est resté, et c'est virtuellement un nouvel édifice.

M. HAGGART : Cependant, il y a un arrêté du conseil pour la construction de cet édifice de cette manière. Il vous faut un arrêté du conseil pour ces dépenses, et je doute beaucoup qu'il y en ait un.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous l'aurons pour mon honorable ami, s'il y en a un.

M. HAGGART : Mais nous ignorons encore s'il en existe un. Si je ne me trompe, M. Ouimet a soumis les estimations, disant où le dragueur devait être construit, puis il a demandé un crédit pour le faire construire à Sorel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami confond peut-être un autre crédit avec celui-ci. On me dit qu'un crédit spécial a été voté pour la construction d'un dragueur devant faire le service dans les provinces maritimes, mais aucun crédit spécial n'a été voté pour ce dragueur, que l'on a appelé plus tard le "Laurier."

M. McALISTER : Est-ce que l'on n'a pas utilisé une partie des anciens murs du bureau de Saint-Jean ? Dans ce cas, les soumissionaires éprouveraient de la difficulté à connaître exactement le coût de sa reconstruction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les anciens murs ont été utilisés ; toutefois, une très grande partie des travaux coûtant $170,000, a été faite à la journée.

M. HAGGART : N'a-t-on pas dit que vu la difficulté de découvrir ce qu'il fallait faire, l'on serait obligé de faire ces travaux à la journée ? Je crois que l'on a dit cela lorsque l'on a voté le crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est très vraisemblable.

M. BENNETT : Une somme était incluse dans ce crédit, je crois, pour la construction d'un remorqueur appelé le "Challenge," qui a été construit à Sorel, l'année dernière. Le ministre peut-il me dire ce que la coque a coûté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas eu de coque pour un remorqueur de ce nom.

M. BENNETT : Alors, c'était le "Trudeau."

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût total du remorqueur a été d'environ $8,000.

M. BENNETT : A mon avis, si toutes les dépenses faites à Sorel sont aussi élevées que celles que l'on a faites en ce qui se rattache au remorqueur le "Trudeau", il devrait y avoir une petite enquête. Voici les faits : Le "Trudeau" étant un très ancien remorqueur, a été employé avec le dragueur de l'Etat le "Challenge." Le remorqueur étant vieux, on en a enlevé les machines à Midland. Au lieu de demander des soumissions, comme le ministre aurait pu le faire pour la construction d'une nouvelle coque, à cet endroit où différentes personnes auraient soumissionné, le remorqueur étant très petit comparativement à ceux qui y ont été construits, les machines en ont été enlevées, puis on les a transportées à Sorel pour les mettre dans une nouvelle coque, et cette denière a été amenée à Midland. Le "Trudeau" est relativement petit, et, au lieu de coûter $8,000, il est notoire qu'un remorqueur la moitié aussi gros y a été offert pour près de $5,000. Lorsque l'honorable ministre dit que la coque a coûté $8,000, je suppose qu'il comprend dans cette somme le transport des machines de Midland à Sorel. Le prix est élevé comparativement au prix de remorqueurs que j'ai vus dans cette localité. Je demanderai à l'honorable ministre si cela comprend le coût du transport de la chaudière et de la machine de Midland à Sorel, et de leur pose dans la nouvelle coque,

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas en mesure de donner les renseignements maintenant à l'honorable député (M. Bennett), mais je vais en prendre note et voir à ce qu'ils soient produits.

M. BERGERON : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, a-t-il dit que James Howden est le surveillant des travaux à Sorel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : J'ai toujours cru qu'il avait seulement la surveillance des remorqueurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est chargé de la surveillance de tout l'établissement.

M. BERGERON : Est-il employé en permanence ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A proprement parler, il ne fait pas partie des administrations publiques, mais virtuellement, c'est un employé permanent.

M. BERGERON : En examinant ces comptes, je vois des dépenses très extraordinaires. On dirait que les honorables membres de la droite cherchaient à gagner quelques-uns de nos conservateurs en achetant des marchandises chez eux. Je suppose que ces marchandises ont été achetées sans soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans soumission publique.

M. BERGERON : Je vois que des marchandises dont les prix s'élèvent en totalité à $175,000 ont été achetées sans soumission.

M. SUTHERLAND : Toutes achetées des conservateurs ?

M. BERGERON : Non ; on a payé la somme la plus considérable à John Cavanagh. $30,000.

M. HAGGART : Qui est M. Cavanagh ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une mrachand de quincaillerie de Montréal.

M. BERGERON : Je vois que l'on a acheté pour $20,000 de M. Würtele, et cela, sans soumission.

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien que j'aie dit qu'il n'y avait pas eu de soumission publique, dans ce cas-là, nous avons demandé les prix.

M. BERGERON : L'honorable ministre a promis de produire les noms et les chiffres, dans chaque cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. BERGERON : $359 ont été payés pour bois à la scierie de Sainte-Agathe. C'est aller chercher du bois bien loin, et cette dépense me surprend. $11 ont été payés pour de l'épinette. On a payé $15 à un nommé Rémi Boyer pour mesurage des remorqueurs "Laurier" et "Iberville".

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que l'on a demandé ce renseignement ici, et que le mesurage a été fait en conséquence.

M. BERGERON : Quel est ce Boyer ? Pourquoi le mesurage a-t-il été fait par cette personne, et non par l'ingénieur ou par celui qui est chargé des travaux là-bas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Boyer est un employé de la douane.

M. BERGERON : Un employé de l'Etat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : Pourquoi le gouvernement paierait-il $15 pour mesurer deux remorqueurs, lorsque cet homme est un employé de l'Etat, qui reçoit déjà de bons appointements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je serai heureux d'obtenir ce renseignement pour mon honorable ami. Je ne saurais répondre à sa question, mais je produirai les renseignements avec plaisir. Il est impossible de répondre tout de suite à un grand nombre des questions que l'honorable député m'a posées.

M. BERGERON : Oui, et si l'honorable ministre des Travaux publics lui-même était ici, il y a un grand nombre de ces questions auxquelles il ne pourrait pas répondre.

M. BENNETT : Il est peut-être possible à l'honorable ministre de me dire si l'ancienne chaudière et les anciennes machines ont été posées dans le "Trudeau".

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef me dit qu'il n'en est pas tout à fait sûr, mais qu'il le croit.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudra-t-il me donner les chiffres concernant le coût de la coque, et voudra-t-il me dire où l'on a dépensé le reste des $8,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous tâcherons d'avoir ces renseignements pour l'honorable député.

M. DAVIN : Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a dit que ce crédit serait suspendu jusqu'à la production des renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais avoir donné assez de renseignements au sujet de ce crédit pour que les honorables députés n'en demandent pas la suspension. J'ai promis, dans chaque cas précis, de produire les renseignements dès que je les aurais. Si les honorables députés désirent que le crédit reste en suspens, je n'y objecte pas, mais, à mon avis, nous avancerions la besogne, en laissant adopter le crédit à la condition qu'en dernière épreuve, les renseignements seront fournis. Je vais voir à ce qu'il soit fait un mémoire de chaque demande, et ces renseignements seront produits.

M. HAGGART : Voilà une dépense de $354,000 que l'on se propose de faire sans aucun arrêté du conseil. L'honorable ministre dit qu'il a peut-être un arrêté du conseil. Il s'agit ici d'un ministère qui a violé chaque promesse faite par les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition, et qui a agi en contravention directe à la loi statutaire du pays. Il est possible que vous violiez votre propre arrêté du conseil en le changeant et en le remplaçant par un autre. Voici un ministère où l'on a dépensé plus de $700,000 en contravention directe à la loi statutaire, aux arrêtés du conseil et aux promesses faites à mainte reprise par les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition. L'application de la loi et l'accomplissement des promesses des honorables membres de la droite, voilà ce à quoi s'attend le pays, que l'honorable ministre des Travaux publics ait raison, ou non, lorsqu'il dit qu'il peut avoir un meilleur service en adoptant le système des travaux à la journée. Il a déclaré que ce qu'il y avait de préférable pour la population du pays, c'était de permettre au ministre des Travaux publics de continuer à faire exécuter les travaux à la journée. Cela est contraire à la coutume et aux principes de tout gouvernement du pays, contraire au principe sur lequel ont insisté les membres du gouvernement lorsqu'ils étaient dans l'opposition, et contraire à la promesse formelle faite à mainte reprise par le gouvernement, laquelle portait que lorsque l'on votait une somme d'argent, les entreprises auxquelles elle était destinée devaient être données par soumissions publiques. Voici un ministère qui demande $354.00. Nous voyons, en examinant les comptes de l'année dernière, que presque tous les travaux exécutés par le ministère des Travaux publics l'ont été en violation de la loi et de l'arrêté du conseil, en violation de toutes les promesses faites par les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

M. DAVIN : Permettez-moi de donner un exemple de ce que vient de démontrer mon honorable ami. Rémi Boyer, nous a dit le ministre des Finances, est un employé permanent du ministère des douanes, et, cependant, il a reçu $15 pour mesurer le dragueur "Laurier" et le remorqueur "Iberville". L'honorable ministre (M. Fielding) connaît-il cet article de la loi de 1888 relative aux administrations publiques ?

Les paragraphes un et deux de l'article 51 du dit acte sont par le présent abrogés et remplacés par le paragraphe suivant :—

"51. Il ne sera payé d'appointements cumulatifs ou de rémunération supplémentaire d'aucune nature quelconque à aucun sous-chef, officier ou employé du service civil du Canada, ni à aucune autre personne employée au service public à titre permanent."

En présence de cet article de la loi relative aux administrations publiques, le ministre des Finances nous dit ici que cet employé permanent a reçu $15 pour mesurer le "Laurier" et un autre dragueur. Non seulement ils ont violé l'arrêté du conseil passé afin de protéger le public, mais ils ont réellement violé la disposition formelle de la loi. Aujourd'hui, le ministre des Finances nous a dit que nous n'interprétions pas convenablement cet arrêté du conseil. J'ignore qui l'a inspiré, mais si c'est le ministre de l'Intérieur qui a insinué cela, j'aimerais qu'il nous dit, à titre d'avocat, s'il a interprété cet arrêté du conseil autrement que je ne l'ai interprété. Voici un article de la loi relative aux administrations publiques que l'on viole délibérément dans le cas de Rémi Boyer. Tous les membres de la gauche—je n'ai pas besoin de le dire au ministre des Finances—désirent faciliter la besogne autant que possible et hâter la fin de la session, mais lorsque nous voyons, dans chaque département, cette violation systématique de toutes les sauvegardes dont on a eu dans le passé la sagesse d'entourer ces mêmes départements, afin d'empêcher la prodigalité et la corruption, comment pouvons-nous faire autrement que de chercher, dans l'intérêt public, à examiner à fond ces irrégularité ? Vous savez très bien, M. le président, que lorsqu'il existe des irrégularités, il vous est impossible d'empêcher le soupçon. Si les gens désirent agir honnêtement, pourquoi ne pas le faire régulièrement ? S'ils agissent irrégulièrement, qu'ils ne s'étonnent pas si l'opposition, au parlement, les critique comme nous le faisons, et qu'ils s'étonnent encore moins s'ils constatent que le public canadien leur refuse cette confiance sur laquelle ils comptent en vain.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

ABRAHAM ARONSBERG.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 144)—du Sénat—pour faire droit à Abraham Aronsberg.—(M. Landerkin.)

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je ne connais pas du tout ce bill moi-même, mais l'on m'informe que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), qui a examiné un peu la question devant le comité des bills d'intérêt privé, désire exprimer ses opinions. Malheureusement, il n'est pas présent, et s'il n'y a pas d'objections, je proposerai que le comité lève sa séance, fasse un exposé de l'état de la question et demande qu'il lui soit permis de siéger de nouveau, afin qu'il lui soit donné de le faire. Quant à moi, je ne connais pas du tout le bill.

M. HENDERSON : Je préférerais que l'honorable ministre allât plus loin et proposât que le comité levât sa séance. D'après

tous les renseignements que j'ai pu recueillir relativement à cette question, plus nous l'examinerons, je crois, plus nous serons portés à refuser la demande.

M. MACDONALD (Huron) : Je faisais partie du comité, et j'ai entendu discuter toute la question. Les intéressés me sont tout à fait étrangers, mais, à mon avis, il n'y a, dans cette affaire, rien qui nous justifierait de remettre l'examen du projet de loi. C'est la seconde fois qu'on veut le remettre, et l'on n'a donné aucune raison pour cela, vu surtout que la plupart des membres du comité sont ici. Vendredi soir, on l'a ajourné, parce que certains intéressés n'étaient pas présents. On en demande encore l'ajournement ce soir, parce que les mêmes personnes ne sont pas présentes. Il me semble que si ces dernières sont intéressées à la question, elles devraient être ici lorsque l'on examine le bill.

M. LaRIVIERE : A mon avis, les promoteurs du bill ne gagneront rien en en pressant l'examen dans le moment, et la motion que l'honorable ministre des Finances a faite est la seule raisonnable dans les circonstances. De fait, j'aurais été prêt à en finir, mais, en même temps, je crois que nous devons examiner très attentivement la question, car le bill est très contestable.

M. McGREGOR : L'honorable député voterait contre la motion, quoiqu'il en soit, car, d'après moi, son opinion est formée.

M. LaRIVIERE : J'en appelle aux règlements. L'honorable député n'a pas le droit de dire comment je voterai lorsque la question sera mise aux voix. Il n'a pas le droit de faire cette insinuation.

M. McGREGOR : Peut-être que non. Si l'honorable député veut voter pour nous, je me rétracterai. J'ai entendu les témoignages qui ont été donnés très clairement, et je ne sache pas, d'après ce que j'ai vu en cette Chambre, que nous ayons eu une question plus claire. Je ne vois pas pourquoi nous en ajournerions l'examen plus longtemps. Les témoins ont comparu devant ce comité, et ils ont donné leurs témoignages, et l'homme, qui est pauvre, je crois—je ne l'avais jamais vu—a déclaré qu'il avait dépensé $500 ou $600, et qu'il lui était impossible de continuer. Une des parties a dit qu'elle devait avoir un autre témoin de Toronto, celui qui avait épousé sa femme divorcée. Si ce parlement doit se prononcer sur les questions de cette nature, je suis convaincu qu'il devrait prononcer le divorce dans ce cas-ci.

M. McCLURE : J'ai entendu les témoignages rendus devant le comité, et je suis fâché de dire que je suis arrivé à une conclusion tout à fait différente de celle de l'honorable préopinant. Je ne désire pas que la question soit ajournée, car je suis prêt à voter, et je voterai certainement contre le bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas la question ; mais l'on m'a informé que mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries, s'est beaucoup intéressé à ce bill, et j'ai fait simplement la motion pour lui permettre d'avoir l'occasion d'exprimer ses idées. Cela fait, je n'ai plus d'autre intérêt à ce projet de loi.

M. SCRIVER : En ma qualité de président du comité des projets de lois d'intérêt particulier, je ne vois aucune objection à retarder la considération de ce projet de loi. L'audition de témoins à ce sujet a été une procédure un peu inusitée pour un comité sur divers projets de loi d'intérêt particulier. Lorsque le projet de loi a été soumis au comité, quelques membres du comité ont cru qu'il était opportun d'entendre une preuve supplémentaire. Cette preuve supplémentaire a été entendue et elle a été examinée avec soin de part et d'autre. Pour ma part, je considère qu'il y a une raison pour retarder l'étude de ce projet de loi.

La motion pour que le comité lève la séance et rapporte progrès est renvoyée.

Le projet de loi est rapporté.

EN COMITE—TROISIEME DELIBERATION.

Projet de loi (n° 145) à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound et la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique sous le nom de Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique.—(M. Belcourt.)

Projet de loi (n° 20) pour constituer légalement la Compagnie des Mines et du chemin de fer Zénith.—(M. Poupore.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE SAINTE-CATHERINE ET TORONTO.

M. CLARKE : Je propose la deuxième délibération de l'amendement fait par le Sénat au projet de loi (n° 69) pour constituer légalement la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto. Cet amendement limite à $20,000 au lieu de $25,000 par mille l'émission des obligations de la compagnie.

La motion est adoptée ; l'amendement est voté en deuxième délibération.

LA BANQUE DU PEUPLE.

M. PREFONTAINE : Je propose la deuxième délibération des amendements faits par le Sénat au projet de loi (n° 6) concernant la Banque du Peuple. Les amendements ne sont pas importants en ce qui concerne le principe du projet de loi. Le premier est à l'effet que rien dans cet acte n'affectera la garantie possédée lors de l'adoption de l'acte par un créancier de la banque nanti d'un jugement. Ceci doit s'appliquer à un créan-

cier qui a obtenu une garantie en appel. Il a obtenu jugement et la cause a été portée en appel, et les directeurs lui ont donné une garantie pour le montant du jugement et les frais. L'amendement suivant décrète que si, lors de la liquidation de ce qui reste de l'actif et des garanties, on réalise une somme suffisante pour payer 45 cents pour chaque dollar, le surplus devra être divisé entre les actionnaires. On s'est opposé à ce que la liquidation soit faite par les directeurs, qui sont personnellement responsables, parce qu'on a prétendu qu'ils pourraient tirer profit de la liquidation. Afin de parer à cette éventualité, le Sénat a jugé à propos d'ajouter cet article, et afin de se prémunir encore mieux contre toute éventualité possible, il a jugé à propos de nommer l'honorable M. Desjardins, président de la Banque Jacques-Cartier, comme l'un des liquidateurs. Ceci est accepté par les représentants des créanciers et des déposants de la banque, qui sont plus spécialement intéressés à cette liquidation, comme leur offrant plus de garanties.

M. HAGGART : Dois-je comprendre que les actionnaires seront seuls à se partager le montant qui pourra être réalisé en sus de 45 cents pour chaque dollar ?

M. PREFONTAINE : Oui.

M. HAGGART : Et les directeurs sont relevés de toute responsabilité quelconque ? Et les créanciers ayant obtenu jugement seront payés en entier tandis que les autres ne le seront pas ?

M. PREFONTAINE : On me permettra de m'expliquer. Il y a un créancier ayant obtenu jugement en faveur duquel on a fait une exception, et c'est parce qu'il a obtenu des garanties de la part de tierces personnes, et qu'il se trouve ainsi dans une position différent de celle des autres créanciers ayant obtenu jugement. Les autres ne sont pas privilégiés, mais se trouvent sur le même pied que les autres créanciers. Le créancier qui a été excepté ayant obtenu des garanties de la part de tierces personnes, on a jugé raisonnable de ne pas lui enlever cette garantie.

M. HAGGART : L'honorable député (M. Préfontaine) peut-il nous expliquer pourquoi cette distribution du montant en sus de 45 cents pour chaque dollar est limitée aux actionnaires ?

M. PREFONTAINE : Le représentant des créanciers n'a eu rien à faire à cela. C'était pour répondre à cette objection, comme je l'ai dit, à l'effet que le liquidateur pourrait faire des profits à même la liquidation. Et l'on a suggéré que ce qui pourrait être réalisé en sus des 45 cents serait déposé entre les mains du sous-ministre des Finances à Ottawa. On a suggéré divers moyens, et celui qui a été adopté est celui qui se trouve dans le projet de loi.

M. LaRIVIERE : Il ne faut pas oublier qu'il n'y a qu'une seule classe de créanciers, et ce sont les déposants. Les autres n'ont pas de réclamations. Les déposants recevront 75 cents pour chaque dollar, et s'il y a un excédent en sus des 75 cents, lorsque tout l'actif de la banque sera liquidé, cet excédent ira aux actionnaires ordinaires de la banque. Quelques-uns des déposants avaient poursuivi la banque et obtenu jugement, et l'un d'eux est allé encore plus loin ; il a obtenu des garanties, et c'est lui qui est privilégié.

La motion est adoptée, et les amendements sont votés en deuxième délibération et approuvés.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité)

Havres et rivières, Québec—Chenal des navires du fleuve Saint-Laurent. $354,000

M. DAVIN : L'honorable ministre n'a donné aucune explication du paiement à M. Rémi Boyer directement contraire à l'acte du Parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : J'ai demandé aux fonctionnaires préposés à cette fin de s'enquérir des faits, mais ceux-ci ne m'ont pas encore été fournis. Je suis convaincu que l'on constatera que ce paiement n'est pas contraire à l'acte du Parlement. Mais pour le moment, je ne puis donner les renseignements à l'honorable député. On m'a dit—je ne donne pas ceci comme une explication—que les officiers de douane agissent parfois comme greffiers de marine et sont payés pour cela. Je donnerai des renseignements plus précis. Le montant est peu considérable et il se peut qu'il n'y ait là qu'une question de dépenses.

M. DAVIN : Il y a un certain nombre d'autres questions auxquelles on n'a pas répondu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Autant que possible, je me suis efforcé de me procurer les renseignements demandés. L'une des questions avait rapport aux plaques d'acier pour la construction des dragueurs. J'ai déclaré qu'on avait demandé des cotes de prix à Ed. Cavanagh et Cie, de Montréal, Lewis frères, de Montréal, J. M. Pyke, et J. W. Würtele et Cie, d'Ottawa. Leurs soumissions ont été comme suit : Würtele, $29,460 ; Cavanagh, $20,460 ; Lewis frères, $22,400, et Pyke, $24,000. Les soumissions de MM. Wurtele et Cavanagh étant les plus basses, et étant égales, ont toutes deux été acceptées, et l'entreprise a été partagée entre eux.

M. BERGERON : Comment les soumissions peuvent-elles être faites de cette manière ? Ceci semble être une somme ronde ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le cahier des charges a été soumis et on leur a demandé de soumissionner à une somme ronde, la quantité donnée.

M. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il ce cahier des charges ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne l'ai pas. On ne m'a pas demandé de le produire. Mon honorable ami pourrait demander la même question au sujet de n'importe lequel du millier d'item mentionnés dans le rapport de l'auditeur général. Nous ne pouvons avoir tous ces documents en main dans le moment, mais nous pouvons nous les procurer.

M. BERGERON : Le nom de cette maison est-il Lewis frères de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : Je vois qu'ils figurent ici pour un joli montant dans le rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'a demandé aussi de donner des renseignements au sujet de la succession McCarthy, de Sorel. J'ai découvert que la propriété a été d'abord louée aux commissaires du havre de Montréal par M. McCarthy, en 1874, pour cinq ans, à $1,600 par année. En 1879, le bail a été renouvelé au même prix pour trois ans avec le privilège d'un renouvellement pour deux ans. En 1893, le bail a été fait au ministère pour cinq ans à $1.200 par année. Le 5 septembre 1898, le ministère a obtenu de la succession McCarthy une promesse de vente, le prix devant être fixé par arbitrage, et le ministère devant rester en possession de la propriété louée au même prix de loyer jusqu'à ce que le ministre signifiât son désir d'acheter. Dons, nous avons un bail à $1.200 par année avec le droit d'acheter par arbitrage en tout temps.

M. HAGGART : Aucune partie de ce crédit n'est dans le but d'acheter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. On m'a demandé de donner des renseignements sur le coût du dragage, et j'ai obtenu le mémoire suivant :

Année.	N° des dragueurs.	Verges cubes draguées.	Coût moyen par verge cube.
			cents.
1895	4	423,735	26 3-10
1896	4	437,632	28 2-10
1897	5	330,207	24½
1898	5	625,488	28½

On m'informe que l'un des dragueurs a été employé pendant une partie de la saison, puis a été envoyé à Kingston, de sorte que les cinq dragueurs n'ont pas été employés là constamment.

M. HAGGART : Le coût des réparations a-t-il été imputé sur cette entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Cela a été la coutume.

M. HAGGART : Le ministre devait produire l'arrêté du conseil l'autorisant à faire certains travaux sans soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe qu'il n'y a pas eu d'arrêté du conseil et que ce n'est pas la coutume au ministère d'obtenir un arrêté du conseil dans ces circonstances. J'ai obtenu du ministère la liste d'un grand nombre d'entreprises adjugées par l'ancien gouvernement sans arrêté du conseil, et faites à la journée, me dit-on ; et l'on m'informe que la pratique de l'ancien gouvernement sous ce rapport, a été suivie par le ministre actuel. Le statut ne lie pas le gouvernement autant que les termes d'un arrêté du conseil. Mais l'arrêté du conseil n'a pas été interprété par le ministre des Travaux publics de la même manière que les honorable membres de la gauche, et l'on m'informe qu'il a suivi la pratique de ses prédécesseurs sous ce rapport.

M. BERGERON : L'honorable ministre a dit cette après-midi que tous ces montants indiqués dans le rapport de l'auditeur général étaient pour des achats faits sans soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas précisément sans soumissions ouvertes au public, mais j'ai dit que dans des cas importants et pour des sommes considérables des cotes de prix avaient été demandées.

M. BERGERON : Ce n'est pas demander des soumissions lorsque le gouvernement s'adresse à ses amis et leur demande des chiffres ; cela ne convaincra pas le public que l'on a obtenu le meilleur marché possible. Le ministre des Travaux publics tâche d'être aussi bienveillant que possible envers ses amis. Il fait les affaires d'une manière très extraordinaire, et certains membres de la droite que je vois autour de moi feraient un bruit terrible si cela était fait par des conservateurs. Or, le ministre des Travaux publics a acheté beaucoup de charbon, mais il n'a pas demandé de soumissions. Il achète directement de ses amis. Je vois ici qu'il achète de Benson et Cie de Sydney, de la houille à vapeur, 11 tonnes à $3.65. Je constate aussi qu'il achète d'Alfred Lavallée de Sorel, 563 tonnes à $3.50 ; T. F. Moore et Cie, Montréal, 3,597 tonnes de charbon écossais à $2.90, 23 tonnes à 60 cents, charbon à vapeur de S. O., 1,035 grosses tonnes à $2,85 ; charbon de ferge, 130 grosses tonnes à $4.15, etc.

Chacun a sa part. Je n'ai pas le temps de repasser tous les comptes. Il achète aussi du bois, une peu de chacun ; il en achète de J. et B. Grier de Montréal, pour plus de $1,900 ; du fer de B. J. Coughlin de Montréal, aussi sans soumission. Je suppose qu'il lui a demandé son prix et qu'il lui a donné ce qu'il demandait. J'ai dit cette après-midi que quelque chose avait été acheté aux scieries de Sainte-Agathe. Puis, il y a du bois acheté de Shearer et Cie de

Montréal, et des marchandises achetées de Lewis frères dont les noms figurent ici très souvent. On leur a demandé leurs prix et ils les ont donnés, je suppose, comme Würtele et Cie et Cavanagh et Cie. Je suppose que le ministre des Travaux publics a cru qu'il lui fallait être généreux et distribuer ses faveurs à la ronde. Il partage cela entre ses amis de façon à ce que chacun ait sa part. Je vois que l'honorable ministre des Travaux publics n'oublie pas les amis de son collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux, car il va à Saint-Jean et donne à McAvity et fils des commandes pour $790 valant de marchandises, toutes achetées aux prix du détail. C'est comme un homme qui irait chez un marchand de détail dans un village et qui achèterait des articles en détail.

Le MINISTRE DES FINANCES : T. McAvity et fils, de Saint-Jean, sont des manufacturiers.

M. BERGERON : Mais ces articles sont achetés aux prix du détail. Il ne sert à rien d'aller chez un marchand en gros pour acheter des marchandises en détail, et sans demander de soumissions. C. O. Paradis, de Sorel, a une commande pour $237 ; W. F. Patenaude, de Sorel, a une commande de $2,282 ; Thibaudeau et Cie, Sorel, reçoivent une commande de $241 ; A. C. Trempe, de Sorel, a une commande de $452. Naturellement, tous ces gens seront maintenant les amis de l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau). C'est comme cela sur toute la ligne. Il est clair comme le jour que ce n'est pas là la manière dont on nous a parlé dans le passé comme devant présider à l'administration des affaires, si jamais les honorables membres de la droite arrivaient au pouvoir.

Je suis étonné du silence de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui reste assis, là, tandis que nous exhumons les opérations les plus scandaleuses qui aient jamais été exposées en cette Chambre. Je ne suis pas du tout surpris que le ministre des Travaux publics soit trop malade pour rester ici, et faire adopter ses crédits ; il lui aurait été impossible d'expliquer tout cela. Naturellement, je plains mon honorable ami, le ministre des Finances. Il dit, en réponse à nos questions : Je n'en sais absolument rien, l'homme qui a fait cela n'est pas ici. Je dois féliciter mon honorable ami de la patience dont il fait preuve en faisant tout ce qu'il peut pour nous donner des renseignements. Mais nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'il puisse répondre à toutes les questions que nous aurions le droit de poser si le ministre des Travaux publics était ici.

M. HAGGART : Le ministre en charge de ce ministère doit se rappeler que lorsque ces item ont été votés, le ministre des Travaux publics nous a promis que chaque article serait acheté au moyen de soumissions. Outre cela, l'honorable ministre dit que le statut ne le lie pas autant qu'un arrêté du conseil. Selon ma manière d'interpréter le statut, celui-ci impose au ministre l'obligation de demander des soumissions. Il achète deux quantités de matériaux d'une à $20,000 et l'autre à $22,000, sans soumissions et de deux maisons sur quatre auxquelles on a demandé leurs prix. Ce n'est pas de cette manière que j'interprète le sens de l'article suivant relatif aux travaux publics :

Le ministre demandera des soumissions au moyen d'annonces publiques pour l'exécution de tous les travaux, excepté dans les cas de nécessité urgente, alors que tout retard pourrait être nuisible à l'intérêt public, ou lorsque la nature des travaux est telle qu'ils puissent être exécutés plus promptement et plus économiquement par les fonctionnaires et employés du ministère.

Il n'y a ici aucune preuve de cette nature.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre doit être le juge en cette matière.

M. HAGGART : Pas du tout, ce n'est pas un cas d'urgence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui doit en juger ?

M. WALLACE : La Chambre des Communes.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Chambre a le droit de revision, mais, en attendant, c'est au ministre de décider.

M. HAGGART : Est-ce que l'honorable ministre veut dire que ces entreprises valant $20,000 et $22,000 auraient pu être plus promptement et plus économiquement exécutées par les fonctionnaires et les employés du ministère ? Etait-ce une entreprise urgente ? Est-ce que cela répond à l'une ou l'autre de ces deux classifications ? Assurément, ce n'est pas là la prétention de l'honorable ministre. Il est vrai que le très honorable premier ministre dit qu'un arrêté du conseil est nécessaire pour l'adjudication de l'entreprise et que nulle entreprise s'élevant à plus de $5,000 ne peut être adjugée autrement. Il dit que c'est tout simplement un arrêté du conseil ; nous pouvons révoquer un arrêté du conseil. Un arrêté du conseil ne nous lie pas. Mais ici aucun arrêté du conseil n'a été adopté. Vous n'avez pas même rempli cette formalité. Vous n'avez pas obtenu un arrêté du conseil pour adjuger cette entreprise, et vous êtes liés par le statut. Assurément, le ministre des Finances ne prétend pas qu'aucune de ces entreprises peut être classée parmi les entreprises d'une nécessité urgente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que je prétends, c'est que les termes de la loi autorisent le ministre à user de sa discrétion en pareil cas, et ma prétention est que l'arrêté du conseil n'a pas été interprété dans le passé de la manière dont l'honorable député veut l'interpréter aujourd'hui. Il n'a pas été ainsi interprété par l'ancien gouvernement. Mais, dans le cas particulier dont il parle, il y avait un arrêté du conseil

et ces soumissions dont j'ai parlé ont été acceptées par arrêté du conseil. Tout ce que je puis dire, c'est que l'on n'a pas considéré qu'un arrêté du conseil fût nécessaire dans le cas de travaux qui doivent être faits à la journée. Cela est régi par la lettre du statut lorsque le ministre croit que le service peut être fait plus avantageusement par les employés de son ministère. En faisant faire les travaux à la journée, je crois que le ministre agissait conformément à l'intention du statut et de l'arrêté du conseil.

M. HAGGART : L'honorable ministre donne une curieuse interprétation à un acte du parlement. Il dit que le ministre des Travaux publics a obtenu un arrêté du conseil. Tout ce que le ministre fait c'est de demander à un individu ce qu'il exigera pour une certaine entreprise. L'individu répond : Je la ferai pour $20,000. Alors le ministre va trouver ses collègues et obtient un arrêté du conseil. L'honorable ministre des Finances prétend que c'est là agir conformément au statut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HAGGART : C'est une manière très extraordinaire de s'y conformer. Peut-être que l'honorable ministre ne m'a pas compris. Est-ce un cas de nécessité urgente, ou un cas où, grâce à la nature des travaux, ils peuvent être exécutés plus promptement et plus économiquement par les fonctionnaires et les employés du ministère ? L'honorable ministre ne prétend pas que ces travaux ont été exécutés par les fonctionnaires et les employés du ministère.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas cette entreprise en particulier, mais mon honorable ami admet que la majeure partie de ces travaux ont été faits à Sorel, à la journée, par les employés du ministère.

M. HAGGART : Les réparations, et cela est conforme au statut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et la construction.

M. HAGGART : Non ; cela ne s'applique pas à la construction. Par exemple, le gouvernement a un crédit pour construire des dragueurs. Il faut qu'il y ait une raison autre que le fait que les travaux peuvent être exécutés plus économiquement et plus rapidement par le ministère. Pour se conformer au statut, il faut qu'il y ait un arrêté du conseil d'abord. A quoi sert le statut, à quoi sert l'arrêté du conseil, si le ministre peut en tout temps adjuger une entreprise, et si, après que l'entreprise est adjugée sans soumissions au premier individu qu'il lui aura plu de choisir, le ministre peut s'adresser à ses collègues et obtenir un arrêté du conseil acceptant l'offre ? L'honorable ministre prétend-il que c'est là agir conformément au statut et à l'arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Mon honorable ami voudra-t-il nous dire ce que le statut exige ?

M. HAGGART : Je l'ai lu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le statut parle-t-il d'un arrêté du conseil ?

M. HAGGART : Pas du tout :

Le ministre demandera des soumissions au moyen d'annonces publiques pour l'exécution de tous les travaux, excepté dans les cas de nécessité urgente, alors que tout retard pourrait être nuisible à l'intérêt public.

Il n'y a pas besoin d'un arrêté du conseil parce que le statut est obligatoire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Qui doit décider si c'est un cas de nécessité urgente ?

M. HAGGART : Le ministre décide s'il y a urgence et fait les travaux immédiatement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est ce qu'il a fait dans le cas actuel.

M. HAGGART : L'honorable ministre prétend-il que l'achat d'acier, de bois, ou de charbon dans le but de mener cette entreprise à bonne fin constituait un cas d'urgence ? Un cas d'urgence se produit lorsqu'une construction est détruite et qu'il faut la reconstruire immédiatement, ou lorsqu'une rupture se produit dans un canal et qu'il faut entreprendre immédiatement les réparations. Je crois que dans la plupart de ces cas, le ministre est obligé de s'adresser au conseil pour en obtenir un arrêté afin de faire exécuter ces travaux.

M. BERGERON : Je voudrais demander à l'honorable ministre quand le dragueur le "Laurier" sera prêt à commencer son service.

Le MINISTRE DES FINANCES Je puis dire à l'honorable ministre que ce dragueur fait honneur au nom qu'il porte et qu'il fonctionne bien.

M. BENNETT : L'honorable ministre a-t-il quelque information à nous communiquer au sujet du remorqueur le "Trudeau" ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand ce renseignement a été demandé cette après-midi, le département était fermé et je n'ai pu me le procurer. Cependant, j'ai envoyé un fonctionnaire qui devra trouver le renseignement demandé.

M. BENNETT : J'ai compris que l'honorable ministre a dit cette après-midi que ce remorqueur qui a été construit à Sorel, avait coûté environ $8,000. Je n'ai qu'une chose à dire, c'est que si les autres ouvrages qui se font à ces chantiers coûtent au pays en proportion aussi cher qu'a coûté ce petit remorqueur, on ne doit pas être surpris de trouver des montants aussi considérables dans les comptes publics. Le gouvernement, ou plutôt le ministre des Travaux publics demande $354,000 sous l'en-tête de "Améliorations au chenal des navires du fleuve Saint-Laurent" et la presse ministérielle va

publier à son de trompette, par tout le pays, que le gouvernement se prépare activement à favoriser le commerce d'expédition de Montréal. Or, si nous consultons les comptes publics de l'an dernier, nous trouvons qu'une insignifiante partie de l'argent voté a été consacrée aux travaux de creusement du chenal des navires. Des $200,000 dépensés l'an dernier, environ $53,000 ont servi à payer les gages des ouvriers employés dans les ateliers que l'honorable ministre des Travaux publics tient en activité à Sorel où au delà de 400 hommes travaillent tous les jours. On a acheté des matériaux dont le coût s'élève à environ $100,000 et la différence de $35,000 a servi à payer les gages et les dépenses de travaux des dragueurs engagés dans cet ouvrage, de sorte que, en d'autres termes, de ces $200,000, $35,000 seulement ont été consacrés au creusement du chenal.

Mais considérons le principe général de la question. Si je comprends bien, aucun département ne peut faire de contrat dont le montant dépasse $5,000 à moins que certaines conditions qui ont été stipulées, n'aient été remplies. Personne ne prétendra ni n'osera soutenir que dans le cas qui nous occupe, l'urgence pourrait justifier le ministre de ne pas se rendre à la nécessité de faire un contrat pour cet ouvrage. L'honorable ministre, méprisant tous les principes qui exigent dans des cas semblables de demander des soumissions et des contrats, s'est rendu auprès des amis de son parti et a acheté, sans donner occasion à une concurrence ouverte et juste, pour au delà de $20,000, et dans ces achats de matériaux pour un montant total de $100,000, il ne s'est pas occupé de la concurrence que d'autres industriels pouvaient faire. L'honorable ministre des Travaux publics affirme ses droits et beaucoup plus que ses droits, car dans les autres départements aucun ouvrage ne peut être fait, alors même que le montant en jeu est insignifiant, sans que des soumissions soient demandées.

L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a dit que deux compagnies avaient fait des calculs au sujet de ces matériaux, et bien que le montant en jeu fût de $20,000, par une étrange coïncidence, ces deux compagnies ont fourni exactement les mêmes chiffres. Cela tient presque du roman de voir deux compagnies dont le siège d'opération est à Ottawa pour l'une, et à Montréal pour l'autre, soumissionner pour fournir des matériaux pour une valeur de $20,000 et arriver dans leur soumission respective à un chiffre parfaitement identique. Le ministre des Finances ne saurait s'empêcher de remarquer que cela est de nature à laisser planer un certain doute sur la chose. Mais le ministre désirait vivement distribuer des faveurs à ses amis. Il s'est donc rendu auprès des chefs de ces deux maisons, dont l'un est M. Würtele, marchand à commission qui n'avait pas d'acier à vendre et qui, je crois, n'avait jamais eu l'occasion de vendre une livre d'acier.

Quand le ministre a besoin de chêne à Sorel, dans la province de Québec, est-ce qu'il l'achète dans cette province ? On fait venir ce chêne de la baie Georgienne à Sorel et le gouvernement paie environ $300 pour le transport. Cependant, il doit y avoir du chêne en quantité dans la province de Québec et pourtant on donne à M. James Playfair $1,213 pour avoir fourni du chêne et l'on paie $311 pour le transport de ce bois. Je connais une raison qui probablement a pu faire accorder ce montant à M. Playfair, qui, bien qu'ardent libéral, est mon ami personnel. Comme je l'ai dit cette après-midi, il y avait un vieux remorqueur nommé le "Trudeau" et il était devenu nécessaire de lui construire une nouvelle coque. M. Playfair et d'autres messieurs s'occupaient de construction de navires remorqueurs, mais le ministre (M. Tarte) ne voulait pas que les remorqueurs fussent construits au plus bas prix possible, en demandant des soumissions, car il désirait faire exécuter ces travaux aux chantiers de Sorel, où il pourrait employer plus d'hommes à la journée de travail et acheter aussi plus de matériaux de ses amis de la province de Québec. Aussi, comme le remorqueur le "Trudeau" n'était pas reconstruit à Midland où il aurait dû l'être, on apaisa M. Playfair en lui donnant au delà de $1,200 pour du chêne ; n'empêche que le gouvernement a dû payer $300 pour le transport de ce bois de la baie Georgienne à Sorel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où aurait-on pu prendre ce chêne ?

M. BENNETT : Certainement que tout le chêne qu'on a employé dans la province de Québec n'a pas été pris dans Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que vous pouvez acheter le chêne à meilleur marché dans Ontario que partout ailleurs.

M. BENNETT : Mais si le gouvernement voulait acheter pour $1,200 de chêne à Midland, pourquoi ne pas avoir demandé des soumissions ? Partout dans les comptes publics, on trouve qu'on a payé des montants considérables au même M. Playfair pour réparations aux bacs et toujours sans qu'on eût demandé des soumissions ; c'était un ami du gouvernement, et on lui faisait exécuter ces travaux au prix qu'il fixait lui-même.

Mais l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) désire si vivement plaire à tous ses amis qu'il s'est rendu à Saint-Jean, N.-B., où il a acheté du fer pour des milliers de dollars. Il faut que le pays sache que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) administre son département à sa guise et que lorsqu'il demande à la Chambre de voter ce crédit de $354,000, le parlement ne sait qu'une chose, c'est que le ministre est pour dépenser ce montant en achetant des marchandises privément de ses

amis politiques, aux prix fixés par ces derniers et sans demander de soumissions. Je suis surpris de voir que les autres ministres et principalement ceux d'Ontario se tiennent tranquillement à l'écart et tolèrent une telle conduite. Je ne parlerai pas des honorables députés qui siégent en arrière des banquettes ministérielles et qui gardent un silence absolu sur ces prodigalités et ces illégalités. Mais comment les ministres d'Ontario peuvent-ils laisser le ministre des Travaux publics dépenser des centaines de milliers de dollars sans demander de soumissions.

Qu'on me permette de demander au ministre des Finances combien de ces $354.000 doit être dépensé pour l'achat de matériaux.

Le MINISTRE DES FINANCES: Pour tenir les dragueurs à l'œuvre il faut $100,000 d'après estimation. Il faudra $254,000 pour la construction de nouvelles machines pour dragueurs et pour réparations aux anciennes machines.

M. BENNETT: Alors s'il faut en juger par l'expérience qu'il nous a donnée, le ministre des Travaux publics va mettre de 300 à 400 hommes à ces ouvrages; il les paiera ce qu'il voudra et ensuite dépensera $254,000 en achats de matériaux sans demander de soumissions. Si les affaires doivent être conduites d'après des principes d'affaires, pourquoi le ministre ne demande-t-il pas des soumissions pour la construction de ces dragueurs et n'accorde-t-il pas l'entreprise au plus bas soumissionnaire? Comparons cette conduite du ministre (M. Tarte) à celle des autres ministres. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) veut placer quelques bouées dans mon district au coût annuel de $50 à $100, et il demande des soumissions pour cet ouvrage, comme il doit le faire. Le directeur général des Postes (M. Mulock) demande des soumissions pour le transport de la malle à des distances insignifiantes, et je le félicite d'en agir ainsi; mais quand le ministre des Travaux publics nous demande de voter un crédit de $254,000, la Chambre n'a aucune garantie qu'un seul dollar de cette somme considérable sera dépensé d'après le principe de la concurrence ouverte. Il n'y aura pas de concurrence, on ne demandera pas de soumissions pour la construction de ces remorqueurs et de ces dragueurs. Le ministre parcourra le pays, sans s'occuper du lieu où demeurent les parties intéressées, et afin de donner un certain montant à toucher à un ami de la baie Georgienne, il achètera le bois à cet endroit, et afin de distribuer l'argent au loin, il achètera le fer à Saint-Jean, N.-B., et paiera les frais de transport de ces matériaux à Sorel.

Je suis surpris de voir que l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) ne voit pas à ce que ses amis politiques profitent de ce patronage qui passe. Pourquoi les marchands de Toronto ne fourniraient-ils pas ces matériaux? Il y a des constructeurs de navires à Toronto et lorsque le ministre des Travaux publics a quelque dragueur ou remorqueur à faire construire, pourquoi ne demande-t-il pas des soumissions dans cette ville, s'il ne veut pas le faire pour Midland? Nous n'avons, encore une fois, aucune garantie; mais nous savons que ces $254,000 seront partagés entre les amis du parti du ministre des Travaux publics (M. Tarte) et que pas un seul dollar ne sera dépensé sur soumissions.

Maintenant si nous prenons les dépenses de l'an dernier, que trouvons-nous? D'abord nous constatons que l'on a acheté pour $4,450 de bois d'une maison de New-Westminster, C.A., je présume qu'on n'a pas demandé de soumissions dans ce cas; nous trouvons encore qu'on a acheté pour $25,000 de matériaux de M. Cavanagh; la fonderie "Dominion" de Sorel a obtenu un *contrat de $1,500 sans soumissions; on a* accordé à M. Grier, de Montréal, un contrat de $2,000 pour du bois; à Lewis frères, marchands de fer, Montréal, un contrat de $4,300 environ; à Lavallée, de Sorel, un contrat d'environ $2,000; à Moore et Cie, Montréal, un contrat d'environ $14,000; à McAvity et fils, de Saint-Jean, un contrat d'environ $800; à la "Nova Scotia Steel Coy", un contrat d'environ $920; à Patenaude, de Sorel, un contrat de plus de $2,000; à Playfair, James et Cie, de Midland, Ont., un contrat d'environ $1,200; à Shepphерd et fils, de Sorel, un contrat de $2,600; à Würtele, d'Ottawa, un contrat de $20,500 pour ferronneries,—ce monsieur est reconnu comme ne s'étant jamais occupé de ce commerce et encore moins de vendre ces marchandises.

Une VOIX: C'est un tory.

M. BENNETT: Eh bien! je puis affirmer qu'il est bien plus l'ami du ministre des Travaux publics qu'il n'est l'ami d'aucun membre de ce côté de la Chambre. Cependant tout en constatant ces choses, tout en sachant que des sommes considérables ont été dépensées l'an dernier par le ministre des Travaux publics sans qu'il songeât à demander des soumissions, les honorables membres de la droite vont ce soir donner à ce ministre carte blanche pour dépenser $354,000, sachant que seulement $100,000 seront consacrés au creusement du chenal du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'espère qu'il sera parfaitement compris par les gens intelligents qui sont intéressés au creusement du Saint-Laurent, que les honorables messieurs de l'opposition et quelques autres personnes qui ont accepté leurs vues, sont bien décidés à considérer comme un gaspillage des deniers publics les dépenses nécessitées par la construction des dragueurs nécessaires à l'exécution de ce travail, une distinction entre la simple dépense occasionnée par la mise en opération de ces dragueurs et la construction de ces dragueurs eux-mêmes. Comment

pourrait-on mettre cette grande voie nationale dans l'état où elle doit se trouver sans construire des dragueurs ou sans améliorer ceux que nous possédons, c'est quelque chose que je ne puis comprendre ; cependant les honorables membres de la gauche sont décidés à mettre de côté la moindre dépense faite dans le but d'obtenir ces dragueurs et de dire que tout ce que nous dépensons est $100,000 et que cette dépense est faite pour tenir nos dragueurs en opération. Voilà un argument que je ne saurais adopter et j'ose dire que les centaines de milliers de personnes qui sont intéressées dans la navigation du Saint-Laurent diront avec moi que pour creuser ce fleuve, nous devons nous munir d'abord de l'outillage nécessaire ; et quand nous faisons construire nos dragueurs à nos chantiers de Sorel, tout homme de sens reconnaîtra que nous suivons la seule ligne de conduite raisonnable.

Les honorables députés ont parlé de l'achat des matériaux, mais ils n'ont pu prétendre que dans aucun cas le gouvernement ait payé un prix excessif. S'ils eussent cru que nous avions payé trop cher, nous aurions eu une enquête devant le comité des comptes publics, il y a longtemps ; on nous aurait posé toutes sortes de questions et demandé la production d'une foule de rapports afin de démontrer que tel était le cas.

Qu'il soit bien compris qu'il n'y a eu aucun changement apporté à la manière d'acheter ces matériaux. Si les honorables députés veulent consulter le rapport de l'auditeur général pour les années passées, ils y verront des item d'un caractère parfaitement semblable tous les ans. L'ex-ministre des Travaux publics dans l'exercice de la discrétion que la loi lui accordait, achetait ces matériaux, je suppose, de ses amis politiques. Je ne fais aucun reproche, si les prix payés étaient justes et raisonnables. Jusqu'à présent, il n'y a aucune preuve que le ministre des Travaux publics actuel ait payé des prix excessifs : mais les honorables députés insistent et disent que chaque dollar de cette dépense est allé à des amis politiques. L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) dit qu'une des personnes qui a vendu du fer au gouvernement ne s'était jamais livrée à ce commerce auparavant. On m'informe que ce monsieur avait l'habitude de fournir des marchandises de ce genre : qu'il en a même fourni à l'ancien gouvernement. La plupart des noms que mon honorable ami a cités, me sont inconnus : mais il lui est arrivé de citer le nom d'une compagnie de la Nouvelle-Ecosse qui m'est connue. Je sais que le président et le gérant de cette compagnie ont été des adversaires ardents du gouvernement actuel, et le président a siégé dans cette Chambre et s'est toujours montré conservateur à tous crins, ce qu'il est encore aujourd'hui ; et s'il m'est permis de juger des autres personnes qu'il a mentionnées par ce cas que je connais bien, j'oserai dire qu'une part considérable de l'argent qui a été dépensé est tombée aux mains des conservateurs et avec raison, parce qu'ils étaient engagés dans un commerce particulier, une industrie spéciale et qu'ils étaient prêts à fournir les marchandises à un prix raisonnable. Je crois que les honorables députés ont échoué dans leur tentative d'établir une accusation contre le ministre des Travaux publics, parce qu'il a observé la lettre et l'esprit de la loi et qu'il a suivi la ligne de conduite que lui avaient tracée ses devanciers.

M. BENNETT : Puis-je poser une question à l'honorable ministre ? Quand il s'agit de la construction d'un dragueur que les ingénieurs du département disent devoir coûter $25,000, les honorables membres de la droite prétendent-ils que le ministre des Travaux publics doit acheter les matériaux de ses amis politiques et construire ce dragueur à Sorel, plutôt que de demander des soumissions pour la construction de ce dragueur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une question sur laquelle on peut différer d'opinion. Il n'y a pas beaucoup de personnes en Canada qui construisent des dragueurs, et parce que le ministre (M. Tarte) décide de faire construire un dragueur à Sorel, il ne s'ensuit pas que ce soit l'occasion d'une perte considérable pour le pays. Au contraire, je ne doute pas que le ministre n'ait de bonnes raisons pour en arriver à cette décision.

M. BENNETT : Si le ministre peut acheter des matériaux pour la construction d'un dragueur, un entrepreneur public a le même pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais il peut ne pas avoir les mêmes avantages.

M. BENNETT : Si le ministre peut avoir les services d'un homme compétent pour surveiller la construction d'un dragueur, un entrepreneur peut faire de même. D'après la connaissance superficielle que j'ai des dragueurs, je ne crois pas que leur construction demande de grandes connaissances scientifiques. Je sais que des hommes du métier en ont construit sur la baie Georgienne. Mais le ministre des Finances a fait connaître ce soir la politique du gouvernement ; s'il a besoin de dépenser $20,000 ou $30,000 pour un dragueur, il ne demandera pas de soumissions, mais, comme dans le cas actuel, il achetera les matériaux de ses amis politiques, sans concurrence, et alors, sans regarder au coût, il construira un dragueur dans ses chantiers de Sorel.

M. TAYLOR : Si je comprends bien, ce crédit que le ministre nous demande de voter est de $354,000 destinés au creusement du chenal des navires du fleuve Saint-Laurent. On a voté pour la même fin $256,000 l'an dernier. Si nous consultons le rapport de l'auditeur général pour nous assurer comment cet argent a été dépensé l'an der-

nier, nous devons en arriver à la conclusion que le crédit actuel devra être dépensé de la même façon. Je veux demander au ministre qui est chargé de cette question de voir la page Q-26 du rapport de l'auditeur général et de me dire ce que les item que j'y trouve ont à faire avec l'amélioration du chenal des navires du Saint-Laurent. Il y a une somme de $186.50 payé à R. K. Holland, de Montréal, pour les articles suivants: 275 lanternes japonaises à 17½ cents ; 150 lanternes japonaises à 12 cents ; ⅔ grosse de fusées, $11.67 ; 450 lanternes seaux, $20.75 ; 10 douzaines de torches, à 90 cents ; 100 torches, $20 ; divers, $54.20 ; boîtes et frais de transport, $4.75. Je suppose que ces lanternes japonaises, ces torches et le reste devaient servir à une démonstration libérale. Je ne puis trouver d'autre raison à moins qu'il ne s'agit d'une réception au ministre. Il n'y a pas de doute que les $54.20 pour "divers" ont dû servir à quelque chose qu'on n'ose mentionner, pour la boisson probablement, et les $4.75 ont payé la mise en caisse de cette boisson et son transport au quai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pensez-vous que l'auditeur général laisserait passer un item comme celui-là ?

M. TAYLOR : Il l'a laissé passer et les chiffres sont ici. Ce que je demande, c'est que le ministre explique comment ces choses ont pu servir à améliorer le chenal des navires du Saint-Laurent. Le ministre met tout le monde au défi de montrer un cas où des prix exorbitants ont été payés. Dans cette même page, nous avons le cas de Cyrille Labelle à qui on a payé $8 pour l'emmagasinage de 16 barils d'huile. Il aurait mieux fait d'acheter l'huile ; on lui a payé aussi 2,000 livres d'étoupe anglaise à 6½ cents la livre. Tous ceux qui sont dans le commerce savent qu'on peut trouver dans n'importe quel magasin de fer cette étoupe à 5 cents. Le gouvernement qui, d'après ses déclarations, fait les choses en grand, pourrait importer cette étoupe au prix du gouvernement. Loin de là : il va chez un petit marchand et paie plus cher que le prix du détail. Je voudrais un mot d'explication de la part du ministre des Finances sur ces torches, ces lanternes japonaises et ces divers, pour lesquels on a payé $186.50.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains de ne pouvoir répondre. L'honorable député peut poser 5,000 questions concernant des item qui se trouvent dans le rapport de l'auditeur général et auxquelles on ne saurait répondre sur le champ. Je n'ai aucun doute que ces marchandises ont été achetées et employées dans un but convenable. L'honorable député semble bien connaître les méthodes suivies par l'ancien gouvernement, parce qu'il pense toujours que chaque item couvre quelque chose de mal. Il me semble qu'en l'absence de tout ce qui pourrait servir à démontrer le contraire, on doit supposer que ces marchandises ont été achetées dans un but convenable. L'honorable député est trop peu généreux et trop soupçonneux en prenant le contraire pour acquis. Il parle toujours de prodigalités ; il en a parlé déjà, et chaque fois, après enquête on a trouvé que les prix extravagants dont il parlait n'étaient que raisonnables.

M. TAYLOR : Je demanderais à l'honorable ministre de me citer un cas où je me sois trompé. Personne qui eût qualité pour cela n'a jamais contredit les déclarations ou énoncés que je faisais.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oh ! oh !

M. TAYLOR : Le ministre de la Marine et des Pêcheries rit. Je lui ai cité nombre de cas où son propre département a payé des prix extravagants et il n'a pu répondre. Ainsi, par exemple, il a payé $9.60 une caisse de lait concentré préparé dans sa propre province, et le lait de la même qualité est expédié à la Colombie Anglaise pour y être vendu $5.

Je crois que ce comité a le droit de demander au ministre des Finances une explication de cet item concernant ces torches, fusées, etc. Il a à ses côtés ses fonctionnaires qui peuvent lui fournir ce renseignement. L'an dernier, nous avons donné cet argent pour être employé au creusement du chenal des navires, maintenant nous aimerions savoir comment ces torches, etc., ont pu aider aux améliorations projetées. Les fonctionnaires de son département pourraient dire si l'argent ainsi dépensé a servi à une démonstration politique ou s'il a été employé pour les fins d'amélioration du chenal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les employés du département ne peuvent fournir à l'honorable député le renseignement demandé. Malgré tout le désir que j'ai de donner le plus d'informations possibles, ce que j'ai essayé de faire cette après-midi et ce que je me propose de continuer à faire jusqu'à ce que la neige tombe, s'il est nécessaire, je n'espère pas pouvoir satisfaire mon honorable ami (M. Taylor). Je sais qu'il est décidé à poser des question auxquelles je ne saurais répondre, à faire son affaire spéciale de poser des questions d'après le rapport de l'auditeur général concernant certaines choses, questions auxquelles il est impossible de répondre "ex abrupto." Il est vrai qu'on a bien le droit de s'enquérir de la manière dont a été dépensé chaque cent de l'argent public, mais en temps convenable. Je ne crois pas que je doive ou qu'aucun fonctionnaire du département puisse dire sur le champ pourquoi chaque dollar a été dépensé. Le rapport de l'auditeur général est là pour nous donner toutes les informations sur ces points. Et si c'est insuffisant, on a un autre moyen de s'occuper de la chose par l'intermédiaire du comité des

comptes publics, où l'honorable député est très vigilant et où il a le droit de demander des renseignements. Et s'il ne prend pas l'information de cette manière, il est déraisonnable de sa part de s'attendre à ce qu'on lui communique immédiatement les détails les plus minutieux de chaque dollar dépensé.

M. TAYLOR : C'est un outrage au bon sens, de la part du gouvernement, de venir ici demander qu'on lui confie des deniers publics sans être prêt à indiquer ce qu'il a fait de l'argent qu'on a déjà mis à sa disposition. L'honorable ministre nous déclare qu'il a besoin de chaque sou de ce crédit pour améliorer le chenal des navires ; mais il a promis la même chose l'an dernier, et nous constatons ici que $186.50 ont été affectés à l'achat de lanternes japonaises, de fusées, de torches, etc., etc. Eh bien ! quelles améliorations ces $186.50 représentent-ils ? L'honorable ministre parle d'accusations concernant des prix élevés dont il a déjà donné l'explication, et il ajoute que nous ne pouvons indiquer aucun cas où les prix aient été excessifs. Or, on constate sur cette page même la mention d'achats indiquant que relativement à ces articles dont on a eu besoin au sujet de ce chenal, le ministre au lieu de se les procurer à Montréal, s'est adressé à Ottawa pour favoriser son ami, M. Charleson ; et voici ce que démontre le compte de celui-ci :

Limes : plates, 14 pcs, 3 douz. à $4.45 ; demi-rondes, 3 douz. de 14 pcs à $5.80 ; 2 douz. de 12 pcs à $4.40 ; 1 douz. de carrelets, 18 pcs, $15 ; 3 douz. comiques, $2.75.... .... $57 30

Tous ces prix, comme toutes les gens du commerce le savent, outragent le bon sens. Le ministre aurait pu obtenir ces articles à meilleur marché dans tout magasin de quincaillerie en gros de Montréal. Je n'insiste pas pour que le ministre demande à son fonctionnaire—et je sais que celui-ci le sait—pourquoi on a acheté ces fusées, ces lanternes japonaises et ces torches, et en quoi elles ont amélioré le chenal du Saint-Laurent. J'élève la voix, au nom du public, contre cette manière de dépenser son argent pour organiser des démonstrations en l'honneur du ministre des Travaux publics ou de tout autre.

M. HAGGART : Nous avons signalé certains cas où l'on a payé un prix plus élevé que dans d'autres. Lorsque nous en arrivons à examiner les item, nous en voyons un de $20,000 et un autre de $22,000. Or, comment pouvons-nous savoir si ces prix sont exacts, ou non ? L'honorable ministre dit que nous aurions pu faire une motion pour obtenir les détails, et que nous aurions pu aller examiner les comptes au comité des comptes publics. Nous supposions qu'on s'était conformé à la loi, et que les travaux avaient été exécutés suivant les prescriptions du statut et de l'arrêté ministériel : nous supposions qu'on les avait achetés des plus bas soumissionnaires. Nous constatons maintenant que cela n'a pas été fait, qu'il n'y a pas eu de soumissions suivant le sens de la loi, et que ces entreprises ont été accordées à des favoris, ou à d'autres peut-être. Mais nous trouvons à redire à ce que l'arrêté ministériel n'ait pas été obéi.

L'honorable ministre prétend que parce que nous objectons à ce que $254,000 soient dépensés de cette manière, le pays comprendra que nous objectons à ce qu'il soit fait des améliorations dans le Saint-Laurent. L'honorable ministre dénature la question. Ce que nous voulons, c'est que la loi soit observée, et que ces cure-môles soient construits suivant la loi et suivant l'arrêté ministériel. Nous n'objectons pas à la dépense lorsqu'elle est nécessaire, mais nous objectons à ce qu'on paie 28¼ cents par verge cube le creusement fait, lorsqu'on peut le faire exécuter à un prix beaucoup moindre.

Je vais vous dire ce que le ministre devrait faire. Il devrait consulter les fonctionnaires de son département pour savoir où l'on peut faire construire un cure-môle moderne. Qu'il aille constater à Liverpool pour combien les cure-môles qui y sont construits peuvent accomplir des travaux identiques. Ils peuvent accomplir ces travaux à raison de 3 cents. A New-York, où la matière extraite du port est transportée à six milles, le ministre constatera que le prix de l'entreprise est à raison de 8 cents. Qu'il compare ce que fait son département à ce qu'a coûté aux commissaires du havre de Montréal le creusement du lac Saint-Pierre. Qu'il compare les prix que ceux-ci ont payés à ceux qu'il paie, lui, dans ce cas-ci. Si je me rappelle bien, ces prix des commissaires du havre de Montréal sont à raison de 11 cents à 12 cents. Je sais qu'on construit maintenant des cure-môles qui exécuteront ces travaux moyennant le quart du prix que le ministre a payé. Il devrait employer des cure-môles modernes pour accomplir ces travaux.

Mais ce à quoi nous objectons, c'est le principe sur lequel repose cette affaire. Le ministre pourra dire que ses prédécesseurs en fonctions ont fait la même chose. Je le nie. Je nie que les entreprises aient été accordées à des favoris sans adjudication jusqu'au montant de $40,000, sans parler de travaux qui ont coûté $254,000. Nous objectons à ce que le ministre dépense l'argent public tout comme il le juge convenable. Ce que nous critiquons, c'est qu'après avoir promis à cette Chambre lors de l'adoption de ces crédits, qu'il ferait toute la diligence voulue pour faire exécuter toutes choses au plus bas prix au moyen de soumissions et suivant devis, il a adopté la conduite contraire même. J'ai examiné les comptes, et si je me rappelle bien, il a dépensé $700,000 au sujet de travaux qu'il a fait exécuter sans demander de soumissions, et que nous pouvons supposer avoir été accordés à des favoris.

Je sais que le ministre a tenté de justifier la chose en cette Chambre, et que le premier ministre a fait de même. Ils ont essayé d'interpréter le statut d'une manière tout à fait différente de son sens naturel. Ils ont dit qu'il s'agissait d'un simple arrêté ministériel, qui ne les liait pas et qu'ils pouvaient changer. Comme je l'ai déjà dit, ce principe est mauvais. On peut faire faire à aussi bon marché le travail exécuté à la journée sous la surveillance du département, mais la chose est contraire au véritable principe. Le principe adopté par les deux côtés de la Chambre est que dans tous les cas où la chose est possible, les travaux soient accordés par adjudication.

Voici une somme de $254,000 affectée à la construction de cure-môles que le ministre dit ne pouvoir être construits au Canada. Les meilleurs cure-môles que nous ayons jamais eus ont été construits à l'entreprise au Canada. Un constructeur établi sur le canal Welland a des machines améliorées lui permettant de construire des cure-môles aussi bons que possible. Ces cure-môles sont construits dans la ville d'Ottawa. Le département des Chemins de fer et Canaux les a construits dans le bassin que nous avons ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement les a-t-il construits ?

M. HAGGART : Je crois que la construction en a été donnée à l'entreprise. Mais je dis que ces nouveaux cure-môles ne possèdent pas les qualités voulues, et qu'ils ne sont pas à la hauteur des exigences du creusement des ports.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a-t-il vu les nouveaux cure-môles que le ministre des Travaux publics a fait construire à Sorel ?

M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, comment pouvez-vous prétendre qu'ils ne sont pas bons ?

M. HAGGART : Je n'en sais rien, mais je sais qu'on a affecté plus de $100,000 l'an dernier à la construction de cure-môles, et que les travaux qu'ils accomplissent coûtent 28 cents par verge, alors que les anciens cure-môles exécutaient les travaux au même prix. J'ignore le prix de creusement payé par les commissaires du havre de Montréal, mais je pense qu'il a été beaucoup moindre. Et je sais que grâce aux méthodes modernes ces travaux peuvent être exécutés à des taux beaucoup moindres que celui-là.

Mais le principe que j'invoque est qu'on ne devrait accorder les entreprises qu'après avoir demandé des soumissions. Tout le monde au Canada a le droit de soumissioner au sujet de toute entreprise publique. Aucun ministre n'a le droit de prendre les deniers publics pour les dépenser de cette manière, obtiendrait-il autant en échange, chose qui, je l'admets, arrive parfois. C'est exposer le département aux soupçons que d'accorder les travaux sans procéder par adjudication, c'est contraire à la loi, contraire à l'arrêté ministériel, contraire au principe que les deux côtés de la Chambre ont toujours préconisé en cette enceinte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami prétend avec force que la chose est contraire à la loi, contraire à l'arrêté ministériel, contraire à la coutume. Je désire appuyer sur le fait que la chose n'est contraire ni à la loi, ni à l'arrêté ministériel, ni à la coutume, mais qu'elle est exactement conforme à la loi et à l'arrêté ministériel tel qu'ils ont été interprétés par l'honorable député lui-même. Je remercierai l'honorable député à propos d'un aveu qu'il a fait incidemment. Dans la phrase même où il se déclarait opposé au système de la construction par le gouvernement de cure-môles à Sorel, il a avoué qu'en sa qualité de chef du département, il avait construit un cure-môle pour l'Intercolonial à Ottawa.

M. HAGGART : Je n'ai pas avoué cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : N'est-il pas vrai qu'un cure-môle a été construit à la journée par son propre département ?

M. HAGGART : Je l'ignore.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est-il en état de nier l'assertion ?

M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Car j'ai été informé que l'honorable député avait bâti le cure-môle qu'il a mentionné avoir été construit à Ottawa, les travaux ayant été exécutés sous la surveillance de son propre département et par des employés de ce département.

M. HAGGART : Je ne crois pas avoir eu quoi que ce soit à faire relativement à sa construction. Il n'a pas été construit par mon département. Le département des Travaux publics possédait deux endroits destinés à la réparation des cure-môles, savoir : Sorel et Ottawa. J'étais absolument étranger à la chose vu que ça ne concernait pas mon département.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'est pas pour se soustraire à la responsabilité des actes du département des Travaux publics.

M. HAGGART : Nullement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député doit accepter la responsabilité des actes du département des Travaux publics de l'époque où il faisait partie du gouvernement, comme il me faut le faire relativement aux départements de mes collègues du ministère actuel.

Je désire faire remarquer comme il est injuste de la part de mon honorable ami de citer des prix de dragage fait ici pour les

comparer à de très bas prix de dragage fait ailleurs. Il a cité le prix moyen du dragage exécuté ici, et il l'a comparé au prix payé à Liverpool. Le dragage a été fait à aussi bon marché au Canada qu'à Liverpool, d'après les rapports officiels. Il y a des cas au Canada où le dragage a été exécuté à des taux aussi peu élevés que 11 cents, 6 cents et 5 cents par verge cube, mais l'honorable député prend la moyenne pour la comparer à certains taux très peu élevés. Il appert du rapport du département des Travaux publics qu'en 1895, sous l'ancien régime, le coût du dragage exécuté par le cure-môle "Laval" dans le chenal de Montréal à Québec a été de 54½ cents. Je n'ai pas de doute qu'il y avait des circonstances exceptionnelles dans ce cas. Je suppose qu'il s'agissait de creuser dans le roc. Je ne veux pas dire que l'honorable ministre a payé trop cher, mais je veux qu'il soit juste et qu'il ne compare pas un cas où le travail est facile à un autre où il est difficile. Il y a des endroits où l'on peut faire faire les travaux moyennant 5 cents ou 6 cents par verge, et il y en a d'autres où ces travaux doivent coûter 54½ cents par verge.

M. HAGGART : Combien ont-ils coûté aux commissaires du havre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas les chiffres ici.

M. HAGGART : Je crois que c'est environ 11 cents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les mêmes travaux dans le chenal des navires ?

M. HAGGART : Les travaux exécutés dans le lac Saint-Pierre, je pense, mais je puis me tromper.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le souschef m'informe qu'ils ont payé plus cher que nous, croit-il, mais je ne suis pas sûr.

M. HAGGART : Je puis avoir tort.

M. WALLACE : M. le Président, je désire dire quelques mots relativement aux déclarations de l'honorable ministre des Finances. Il s'indigne et il nous déclare que nous avons absolument tort de venir exposer nos plaintes à ce comité. Il dit : "Pourquoi ne consultez-vous pas le rapport de l'auditeur général et ne vous adressez-vous pas au comité des comptes publics ?" Il n'a pas besoin qu'on lui apprenne pourquoi nous n'avons pas agi ainsi, car il sait qu'alors que le rapport de l'auditeur général doit, d'après le loi, être produit en cette Chambre dans les huit jours qui suivent l'ouverture de la session, il ne l'a été que des semaines et des mois après. La loi parlementaire, qui doit régir la conduite de l'honorable ministre comme celle du plus humble citoyen de ce pays, a été violée à cet égard. Lorsque l'honorable ministre a dit : "Pourquoi n'examinez-vous pas le rapport de l'auditeur général," nous supposions qu'on s'était conformé à la loi et qu'on devait demander des soumissions. Si tel eût été le cas, quels qu'eussent été les prix, nous n'aurions pas eu légitimement lieu de nous plaindre. Mais lorsque nous voyons que la loi à cet égard a encore été violée et que le gouvernement n'a pas demandé de soumissions, si ce n'est de la manière louche dont ils exécutent leur besogne, nous avons le droit d'élever la voix. Ces messieurs disent : Nous avons demandé à deux de nos amis de soumissionner. Par une coïncidence remarquable, ces deux amis ont soumissionné en demandant exactement le même montant. Il n'est nullement honnête d'en agir ainsi, car, lorsqu'il s'agit de la dépense des deniers publics, tous les commerçants, tous les manufacturiers et tous les entrepreneurs ont le droit d'avoir l'occasion de soumissionner, et c'est un devoir dont nous sommes tenus envers le pays de demander des soumissions et d'accorder l'entreprise au plus bas soumissionnaire, si celui-ci est un homme de bonne réputation, c'est-à-dire s'il est capable de remplir ses obligations.

En certains pays, on adopte la coutume de faire connaître les soumissions au public, tandis qu'ici les soumissions sont décachetées à huis-clos, et les calculs et supputations faits par les fonctionnaires du département. Or, je prétends que rien ne justifie l'observation de cette coutume. Que les soumissions soient révélées au public, afin que le public intéressé fasse ses propres calculs. Le peuple saura ainsi ce qui se passe, et il aura là une garantie de plus que les deniers publics seront convenablement dépensés.

Quant à nous adresser au comité des comptes publics, où l'honorable ministre des Finances nous a invités à nous rendre, je puis dire qu'il n'a convoqué d'assemblées de ce comité que près de trois mois après l'ouverture de la session, et alors que les comités des chemins de fer et des banques et du commerce siégeaient. Les membres du comité des comptes publics font aussi partie de ces autres comités, et ils ne peuvent assister et rendre justice en même temps à deux comités. Les enquêtes ajournées de l'an dernier devaient d'abord faire l'objet de l'examen du comité des comptes publics ; et comme notre temps était limité, il ne nous était pas donné de pouvoir faire en ce comité toute l'investigation que nous aurions voulue. Cependant, l'honorable ministre des Finances nous dit de nous adresser au comité des comptes publics. Nous nous sommes présentés en cette Chambre parce que c'est là justement que nous devions nous adresser.

Certains item se rattachant au dragage du Saint-Laurent sont très intéressants. Le ministre nous déclare qu'il est juste et convenable de consacrer à la construction de cure-môles une partie de l'argent affecté au dragage du chenal, parce que sans cure-môle nous ne pouvons exécuter les travaux. Voilà une déclaration très extraordinaire. Si l'on vote, par exemple. $50.000 en vue de draguer le havre de Toronto, dira-t-on, dans le

cas où l'on consacrerait $45,000 de cette somme à la construction du cure-môle, et la différence aux travaux de dragage, que les $50,000 ont été affectés aux fins auxquelles le crédit était destiné ? Pas le moins du monde. Ce qu'il faudrait faire, ce serait de demander un crédit pour construire les cure-môles, et un autre crédit ensuite dans le but d'exécuter le dragage. Ce serait là l'honnête manière propre aux affaires de procéder, mais c'est précisément celle que le ministre actuel a négligé d'adopter.

Relativement à certains item, je vois que l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a cité certaines dépenses au sujet desquelles il a vainement demandé des explications. A la page Q-24, par exemple, je vois que sur un cure-môle possédant un équipage de huit personnes, il n'y a pas moins de quatre cuisiniers. Le remorqueur "St. James," dont l'équipage est composé de huit personnes, a également quatre cuisiniers. Ces gens-là doivent avoir vécu grassement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces cuisiniers étaient-ils tous là en même temps ?

M. WALLACE : C'est ce que je demande à l'honorable ministre. Je suis à poser des questions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a dit qu'il y avait quatre cuisiniers pour huit personnes, je crois que nous devons lui demander compte de cette assertion.

M. WALLACE : Je vois là qu'on a payé des gages à quatre cuisiniers et à huit hommes, et je voudrais que le ministre donnât des explications à cet égard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certaines gens ne peuvent garder leurs cuisiniers.

M. WALLACE : Voici le remorqueur "C. J. Brydges." Sur ce remorqueur, il y a trois cuisiniers et environ sept ou huit hommes d'équipage.

Voici ensuite autre chose où les chiffres sont plus considérables et plus importants. Je vois que J. W. Würtele, d'Ottawa, a reçu $20,460, moins $7.50 déduits pour frais de transport, en vertu d'un contrat daté du 11 janvier 1898, et en outre $70 à raison d'autres item. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si M. J. W. Würtele fait le commerce de ces articles.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe qu'il est agent des manufacturiers de ces articles en Angleterre.

M. WALLACE : Quelle est là sa besogne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est commissionnaire.

M. WALLACE : Dans quel genre d'affaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans les métaux et la quincaillerie, et il a fourni des articles de ce genre à l'ancien gouvernement.

M. WALLACE : A-t-il fourni ces articles suivant adjudication ou non ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'ancien gouvernement ?

M. WALLACE : L'ancien gouvernement n'est pas sur la sellette maintenant. Le ministre sera mal vu à prétendre que certaines choses ont été faites par l'ancien gouvernement. Il se borne à affirmer sans pouvoir fournir une preuve quelconque.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, j'ai le rapport de l'auditeur général.

M. WALLACE : Il prétend que certaines choses ont été faites par l'ancien gouvernement. C'est une pure assertion de son crû, mais lors même que l'ancien gouvernement aurait été fautif, et nous n'avons pas la moindre preuve à cet égard, cela ne pourrait justifier le gouvernement actuel de mal faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'abonde dans ce sens.

M. WALLACE : Nous voulons savoir si l'entreprise de $20,460 accordée à J. W. Würtele le 11 janvier 1898, l'a été après que le public eut été appelé à soumissionner. Je ne parle pas de simulacres de soumissions demandées à deux ou trois personnes.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà fourni le renseignement, mais l'honorable député a pu n'être pas présent. On a demandé à quatre personnes de soumissionner. J'ai donné les noms et les montants dans chaque cas, mais je les répèterai si l'honorable député les ignore. Il y a eu deux soumissions de $20,460, une troisième de $22,400, et une quatrième de $24,000. Les soumissions de Cavanagh et Cie et de J. W. Würtele étant les plus basses et d'un égal montant, l'entreprise a été divisée également entre eux.

M. HAGGART : Est-ce le M. Würtele qui a fourni des articles en acier au gouvernement ? Si je me rappelle bien, il était agent pour la vente de ciment.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe qu'il a fourni ce qu'on pourrait appeler l'approvisionnement de la quincaillerie, c'est-à-dire la même chose qu'il avait déjà fournie.

M. HAGGART : J'ai découvert la chose au sujet du cure-môle construit dans la ville d'Ottawa. Ce cure-môle était le "Laval". Il a été construit sous la surveillance du département des Travaux publics. Il l'a été après que des soumissions eurent été demandées, et par les plus bas soumissionnaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le cure-môle dont les travaux, suivant ce que j'ai constaté après examen, ont coûté 54½ par verge. Je crains que la construction de ce cure-môle n'ait pas été un succès.

M. WALLACE : Voilà qui ne répond guère à l'assertion de l'honorable ministre déclarant, d'abord, que le département des Chemins de fer et Canaux avait construit un cure-môle en faisant faire le travail à la journée, et ensuite que le département des Travaux publics avait fait la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous examinerons cela plus attentivement ; mais il n'y a pas de doute que l'assertion de l'honorable député est exacte, et je l'accepte.

M. WALLACE : Relativement à Würtele et Cie et à Cavanagh et Cie, on nous dit qu'une grande quantité d'angles, de rivets, d'écrous, etc., ont été fournis, et que les deux soumissions étaient absolument semblables. Cela prouve clairement que ces soumissions étaient faites pour la forme et qu'il y avait collusion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami n'a-t-il jamais vu deux soumissions semblables ?

M. WALLACE : Je n'ai jamais entendu dire qu'à propos de travaux requérant une longue suite d'articles différents, il y eût deux soumissions semblables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans l'ensemble ?

M. WALLACE : Ces soumissions doivent avoir été faites suivant une certaine base, c'est-à-dire qu'on doit avoir demandé tant pour les angles en acier, tant pour les rivets, tant pour les écrous, et ainsi de suite. Je suppose que d'après la doctrine des probabilités il n'arrivera pas une fois sur un million que deux soumissions soient exactement semblables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque la soumission est faite en bloc ?

M. WALLACE : Ces gens ont fait leurs soumissions pour le même prix exactement ; c'est la preuve qu'il y a eu collusion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est arrivé cinquante fois à ma connaissance.

M. HAGGART : Il y a quelques instants, le ministre de la Marine et des Pêcheries a prétendu que tout était conforme à la loi et que le ministre des Travaux publics a fait son devoir et s'est conformé à la loi et à l'arrêté du conseil. Je voudrais savoir sur quoi il s'appuie pour dire cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me rappele pas avoir fait de déclaration catégorique, mais j'ai prétendu qu'il n'était pas contraire à la loi de faire faire l'ouvrage par les employés du département.

M. HAGGART : Certainement que non. Mais ce M. Würtele est-il un fonctionnaire du département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je parlais de la construction des dragueurs par les employés du département des Travaux publics, et j'ai dit que cela n'était pas contraire à la loi. On peut les faire faire par soumissions, ou par les employés du département si le ministre est d'avis qu'ils peuvent être construits plus expéditivement et plus économiquement. Je n'ai pas discuté la question de savoir si la loi était bonne ou mauvaise.

M. HAGGART : Je parlais des commandes faites à Cavanagh et à Würtele pour plus de $5,000 de matériaux ; je faisais remarquer qu'il n'y avait pas urgence, et que les travaux n'étaient pas faits par les employés du département. Mais même s'il y avait urgence, le Gouverneur en conseil devait en être informé et c'est lui qui aurait dû autoriser le ministre à faire faire les travaux. Mais cela n'a pas été fait dans ce cas-ci.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La loi ne dit pas que la question d'urgence est celle qui prime les autres.

M. HAGGART : Je ne parlais pas de la loi, mais de l'arrêté du conseil et voici ce qu'il dit :

Sur un mémoire du 20 mars 1880, recommandant qu'à l'avenir tous les travaux publics entrainant une dépense de plus de $5,000 soient accordés à l'entreprise après avoir demandé des soumissions publiquement, dans les cas d'urgence ou pour d'autres causes, il a été trouvé désirable d'agir autrement ; et dans tous ces cas, il faudra se faire autoriser par arrêté du conseil.

Je suppose que les " autres causes " sont quand l'ouvrage peut être fait plus économiquement par les fonctionnaires et employés du gouvernement. Ici, on ne prétexte même pas avoir obtenu un arrêté du conseil.

M. TAYLOR : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) parlant des dépenses faites sur le remorqueur " St. James " a fait remarquer qu'on y a employé quatre cuisiniers au prix de $162.46, et le ministre a répondu que ces cuisiniers n'avaient pas été employés en même temps. S'il veut examiner le rapport de l'auditeur général, il verra, qu'ils n'étaient pas nécessaires du tout, car le capitaine Chevrier reçut pour la pension de l'équipage : huit hommes depuis le 12 avril ; mai, neuf ; juin, sept ; et blanchissage, $221. Ensuite on a payé au capitaine Laferrière, du 1er juillet au 31 octobre—huit hommes ; novembre, sept, et blanchissage, $440. Ainsi on a payé $661 pour la pension de l'équipage de ce remorqueur durant la saison de navigation.

M. BERGERON : Il en est de même sur tous ces bateaux.

M. TAYLOR : Le gouvernement payait la pension de l'equipage et on n'avait nul besoin de ces cuisiniers. Pendant que le ministre nous expliquera cette dépense, j'aimerais qu'il nous dise aussi pourquoi on a dépensé ces $186 pour des lanternes chinoises, des flambeaux et des fusées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette de ne pouvoir donner d'explications au sujet des lanternes chinoises, mais quant aux cuisiniers, on me dit qu'il est alloué une certaine somme au capitaine pour la nourriture de l'équipage et que le gouvernement fournit le cuisinier.

M. BERGERON : Sur le "John Pratt" il y en a eu six.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a des maîtresses de maisons que ne peuvent pas garder de servantes ; le capitaine du "John Pratt" est peut-être dans ce cas-là.

M. BERGERON : Je ne vois pas les dépenses de l' "Eureka", à bord duquel le ministre des Travaux publics s'est promené l'été dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous aurons cela dans la rapport de l'auditeur général l'an prochain.

M. BERGERON : J'espère que nous saurons tout alors ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; attendez que vous nous voyiez à l'œuvre l'an prochain.

M. BENNETT : Quel prix ont coûté ces deux dragueurs construits l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y en a deux en voie de construction, mais ils ne sont pas finis.

M. BENNETT : Quel en est le coût probable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ $100,000.

M. BENNETT : L'an dernier, le ministre des Travaux publics a dit qu'il ferait construire deux nouveaux dragueurs en acier, au coût de $75,000 ; il ne dit pas "chacun" bien que la phrase puisse être interprêtée dans ce sens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis informé que les estimations étaient de $100,000 pour chaque dragueur, mais que cela comprend pour environ $25,000 de vieilles machines. Le ministre des Travaux publics avait donc raison de les évaluer à $75,000 chacun.

M. BENNETT : Doit-on en construire d'autres cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, on a l'intention d'en construire deux autres devant coûter $110,000, et $100,000 de cette somme seront dépensés cette année.

M. HAGGART : Les deux dragueurs en voie de construction auront coûté $254.000. La balance doit-elle être appliquée sur les dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; il y a les chalands et autres accessoires.

M. TAYLOR : Puisque l'honorable ministre ne peut pas expliquer l'emploi de ces $186.50, peut-être que son voisin (M. Bruneau) qu'on dit être un des trois hommes qui gouvernent le pays actuellement, pourra nous en dire un mot. Je crois que c'est lui qui s'est mutiné l'an dernier et qui a envoyé sa démission qu'il a ensuite retirée. C'est peut-être pour célébrer cet événement que cette dépense a été faite, car tout le monde sait que ces $186 n'ont pas été employés au creusement du chenal.

M. A. A. BRUNEAU (Richelieu) : M. le Président, je puis assurer l'honorable député (M. Bergeron) que les chandelles romaines dont il parle n'ont certainement pas servi en l'honneur de son humble serviteur. Je crois que l'honorable député a dû lire la déclaration que j'ai publiée dans les journaux contredisant cette ridicule dépêche à laquelle il a également fait allusion ; et il me semble que cette information doit lui suffire.

M. BERGERON : L'honorable ministre ne pourrait-il pas passer à l'item suivant et laisser celui-ci en suspens jusqu'à ce qu'il ait obtenu des renseignements nécessaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai donné tous les renseignements que j'ai pu. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'attendre pour savoir l'usage qui a été fait de ces lanternes.

M. BERGERON : L'honorable ministre sait que nous avons droit d'avoir ce renseignement.

Le MINISTRE DES FINANCES : En dernière épreuve.

M. BERGERON : Il est difficile d'obtenir beaucoup de renseignements quand l'Orateur est au fauteuil. Il devrait passer à l'autre item et laisser celui-ci en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député doit admettre que nous lui avons fourni tous les renseignements qu'il est possible de donner en l'absence du ministre. Cette question au sujet des lanternes chinoises n'est pas sérieuse, mais je promets de lui donner des informations à ce sujet, en dernière épreuve.

M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il promettre que des soumissions seront demandées pour la fourniture de tous les matériaux devant servir à la construction de ces dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est excessivement difficile de m'arracher une promesse—lent à promettre, prompt à tenir. Je ne puis rien promettre au nom du minis-

tre que je remplace en ce moment ; mais je puis déclarer que la loi sera respectée comme nous prétendons l'avoir toujours fait. Je m'engage à produire les contrats.

M. HAGGART : Le ministre doit promettre que toute commande pour plus de $5.000 sera demandée par soumission.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député devrait être satisfait quand je dis que la loi sera respectée.

M. HAGGART : Quelle que soit la loi, le ministre avait toujours promis que toute commande pour les matériaux servant à la construction de ces dragueurs et s'élevant à plus de $5,000 serait faite par soumissions publiques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis faire aucune promessse. Il ne conviendrait pas d'en faire au nom du ministre des Travaux publics.

M. HAGGART : Quelqu'un devrait pouvoir le faire. Outre les dispositions formelles de la loi et l'arrêté du conseil, nous avons la promesse du ministre l'an dernier. Le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer et Canaux se sont engagés, à plusieurs reprises, à demander des soumissions pour ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une preuve de plus qu'il faut être prudent, en fait de promesses.

M. BERGERON : Le ministre des Travaux publics peut avoir changé d'idée. La construction de ces dragueurs par le département était une innovation. Il déclara qu'il agissait ainsi parce que les dragueurs au Canada appartenaient aux conservateurs et qu'il ne voulait pas les employer ; il préférait avoir des dragueurs du gouvernement.

M. DAVIN : La Chambre devrait prendre un moyen quelconque pour faire comprendre au ministre des Finances, le ministre intérimaire des Travaux publics, la nécessité de se conformer à la loi et à l'arrêté du conseil. Je vois l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) en arrière du ministre des Finances, et comme il est à craindre que sa philosophie ne se soit emparée de l'esprit et de la conscience du gouvernement, dans ce cas, une simple promesse ne serait pas suffisante. Il nous faut trouver quelque chose de plus solide, car d'après ce système philosophique de l'honorable député, quand on émet une opinion ou qu'on donne une promesse, cela signifie la disposition d'esprit dans laquelle on se trouve dans le moment, mais que si le lendemain la disposition change, la promesse n'existe plus.

Mais il y a encore plus, car outre la philosophie de l'honorable député de Labelle, nous avons aussi celle du premier ministre, qui a déclaré que sa doctrine n'est pas de faire ce qui est bien et ce qui est juste, mais de donner satisfaction au peuple. Il est regrettable que le premier ministre ait ainsi donné le mauvais exemple à son collègue, mais cette philosophie nous explique beaucoup de choses qui nous ont paru inexplicables, tortueuses, extraordinaires, de la part du gouvernement actuel. Cela explique sa conduite sur le tarif, sur le plébiscite et sur les mille autres questions à propos desquelles il a manqué à toutes ses promesses.

Prenons, par exemple, le cas même que nous discutons en ce moment. Si lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, il s'était rencontré une dépense de $186, pour des lanternes chinoises, des fusées, des flambeaux et surtout des "divers," l'opposition d'alors aurait été inexonorable. Qu'y a-t-il sous ces "divers" ? Cette somme de $54.20 couvrirait à peu près le coût de quelques caisses qui auraient pu être mises à bord, pour les nécessités du voyage, comme lorsque le ministre des Travaux publics est allé visiter l'école sauvage, près de Winnipeg. Je veux savoir ce qu'il y a derrière ces "divers."

M. TAYLOR : Les "divers" étaient dans des caisses et on a fait payer les caisses.

M. DAVIN : Caisses, $4.75. Je répète que si nous avions eu un item comme celui-là sous le régime des conservateurs, nous aurions—mais où est donc l'honorable député de Wellington-nord ? Non seulement sa voix harmonieuse est muette, mais son siège est vide. Il semble avoir eu le pressentiment que nous aurions à discuter un compte comme celui-là et il s'est tenu à l'écart.

Combien de fois l'avons-nous entendu critiquer à propos des servlettes de Rideau Hall, des crachoirs, etc., et je l'en félicite. Je ne veux pas l'attaquer en son absence, et je reconnais que c'est un génie dans les petites choses. S'il était encore dans l'opposition, il parlerait des heures sur les détails du crédit considérable qu'on nous demande de voter. Pour l'honneur de la Chambre, celui du gouvernement et celui de l'opposition de même que dans l'intérêt des contribuables, ce crédit ne doit pas être voté sans aucune explication de la part du ministre intérimaire des Travaux publics.

Je ne doute pas qu'il n'ait passé plus d'un mauvais quart d'heure au conseil, en compagnie de son redoutable collègue des Travaux publics. Je ne doute pas qu'il n'y ait eu plus d'un orage, durant les séances du cabinet, mais le ministre des Travaux publics est absent, et quelles explications avons-nous de celui qui, pour me servir de l'expression d'Alexander Mackenzie, devrait coucher sous les armes, pour mieux protéger le trésor ? Il avoue qu'il ne peut fournir aucun renseignement. La facture doit être dans les bureaux du département, et si elle était produite, nous saurions en quoi consistent ces "divers." Sans cela, ce comité restera sous l'impression que le ministre a intérêt à cacher quelque chose. Il n'a pas le droit d'être surpris parce que l'opposition tient à faire son devoir.

Dans le cas actuel on viole la garantie que le gouvernement, dans des temps meilleurs, avait prise contre toute dépense inutile ou extravagante. Aujourd'hui, cette précaution est jetée aux quatre vents par un ministre qui voudrait que tout l'argent du trésor fût consacré à faire faire des travaux à la journée. Il ne voudrait pas être obligé de demander des soumissions. Sans doute qu'en l'absence du ministre des Travaux publics, que nous regrettons tous, nous ne pouvons pas exiger que le ministre soit au courant de tous les détails, mais il pourrait au moins, être franc.

A mon grand regret, je ne puis que protester contre un item comme celui-là, mais il est très regrettable que la Chambre soit privée du moindre renseignement. Je vois ici l'honorable député de Yarmouth (M. Flint) le représentant de l'Alliance fédérale, et il n'a pas un mot à dire contre cet item de $54.20 plus $4.75 pour le voiturage et les caisses. Ce spectacle n'a rien d'édifiant. On devait plutôt s'attendre à le voir se lever et demander d'une voix de stentor ce qu'il y a sous cet item de $54. Je ne m'étonne pas de voir le ministre de la Marine et des Pêcheries absorbé dans la lecture pour échapper au désagrément de ce débat, mais j'aurais cru que son voisin de gauche (M. Flint) se lèverait avec cet air de sincérité qu'il sait si bien prendre et demanderait ce que cache cet item de $54.20, plus $4.75 pour caisses et voiturage.

M. BENNETT : Vu la somme considérable en jeu et les dépenses inexpliquées de l'exercice précédent, je propose la résolution suivante :

Que dans l'emploi de $354,000 pour le creusement du chenal du Saint-Laurent, (item n° 150) il ne soit fait aucuns travaux excédant $5,000 et qu'il ne soit acheté de matériaux, dépassant $5,000, à moins que des soumissions publiques n'aient été demandées, et que la plus basse n'ait été acceptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut réellement soumettre cette résolution, je lui ferai remarquer qu'il ferait mieux d'attendre que la Chambre siège. Je ne dis pas qu'elle ne peut pas être présentée devant le comité, mais ce n'est guère régulier d'amener cela en amendement à un crédit particulier. Il vaudrait mieux attendre.

M. HAGGART : C'est parfaitement régulier de proposer cette résolution devant le comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais la chose offre des inconvénients. Il faudrait en faire un amendement à ma motion demandant que le crédit soit voté.

M. WILSON : Le gouvernement n'a qu'à l'accepter. La résolution ne demande que ce qui s'est toujours fait, et je ne vois pas comment le gouvernement peut s'y opposer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous devons discuter cette question sérieusement, tout ce que je puis dire, c'est qu'il est impossible d'établir une règle fixe. Le gouvernement doit pouvoir user de discrétion, pour laquelle il est responsable au parlement. Bien que le principe général soit admis, la loi elle-même admet des exceptions. Elle décrète que des soumissions seront demandées, toutes les fois que cela n'offre pas d'inconvénients, et chaque fois que l'intérêt public le requiert ; mais elle n'en fait pas une règle absolue dont il soit impossible de s'écarter.

M. TAYLOR : La loi est impérative.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. L'acte concernant les travaux publics décrète que le ministre demandera publiquement des soumissions, excepté dans les cas d'urgence, ou dans les cas où, à son avis, le travail pourrait être fait plus avantageusement par les employés du gouvernement.

M. BENNETT : Ma résolution ne concerne pas les dépenses passées, mais uniquement l'emploi de ces $354,000. On ne peut pas prétendre que le gouvernement ignore de quelle manière cet argent doit être employé, et la résolution lui demande de se conformer au mode des soumissions et des contrats dans l'emploi de cet argent. Si ma résolution est dans l'ordre, je demande qu'elle soit mise aux voix.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il vaut mieux d'abord en bien comprendre la portée. Elle est dirigée contre le crédit. Si elle est adoptée, le crédit est rejeté.

M. BERGERON : Pas du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement. Elle met des obstacles insurmontables à l'emploi du crédit et elle ne peut pas être acceptée.

M. TAYLOR : Elle empêchera de dépenser $186 pour des lanternes chinoises, des flambeaux, etc.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout ; le gouvernement pourra acheter autant de pièces pyrotechniques qu'il voudra, seulement il devra demander des soumissions.

M. BENNETT : Qu'on en fasse simplement une annexe au crédit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député (M. Bennett) est sérieux, qu'il soit bien compris que ni la motion, ni le crédit ne seront consignés dans les journaux de la Chambre. C'est une manière commode de satisfaire un caprice sans encourir de responsabilité. Mais s'il désire émettre un principe il lui faudra attendre lors de la dernière épreuve.

M. BENNETT : C'est aussi ce que je puis faire en dernière éfreuve et demander l'opinion de la Chambre.

M. McNEILL : L'honorable ministre (sir Louis Davies) parle de manies ; il me semble que c'est une bonne manie que celle de demander que les deniers publics soient sagement dépensés.

M. BENNETT : Si le ministre suppléant veut déclarer que de ce crédit il ne sera dépensé sans soumissions aucun montant de plus de $5,000, pour travaux et matériaux, je retirerai ma motion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que je ne pourrais pas faire une promesse de ce genre. Nous demandons ce crédit à la Chambre, sujet, aux restrictions de la loi et à la pratique du département. Si de nouvelles restrictions sont nécessaires, cela peut se faire en amendant la loi. Je dirai que nous allons nous conformer à la loi, mais je n'aimerais pas à faire des promesses au nom du ministre absent des Travaux publics.

M. BERGERON : Pourquoi le gouvernement canadien ne ferait-il pas comme les grandes compagnies ? Pourquoi acheter le mastic, les clous à la livre, l'huile au gallon, etc.? Pourquoi ne pas faire comme le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc, la Compagnie des wagons de luxe Pullman, demander des soumissions pour tout ce dont on a besoin pour l'année et acheter au plus bas prix possible ? L'honorable député (M. Bennett) veut simplement que le gouvernement fasse ses affaires d'une manière pratique, comme ces grandes compagnies. Ce que nous voulons, c'est établir des règles telles qu'il sera impossible à un ministre de gaspiller les deniers publics. Le ministre des Finances sait qu'une partie de cet argent a été dépensée follement, gaspillée Il semble presque impossible de maintenir le ministre des Travaux publics dans les bornes de la loi. Personne n'a jamais pu y réussir et je m'imagine que personne n'y réussira. Mais le ministre des Finances, un de ses collègues, est responsable de toutes ces choses et il devrait désirer voir le département des Travaux publics soumis à certaines restrictions, non seulement pour le bien du pays, mais dans l'intérêt et pour l'honneur du gouvernement. Mon honorable ami entend, je suppose, rester dans la vie publique et il doit désirer préserver l'honneur du gouvernement et prévenir toute perte de deniers publics dans les départements. Il devrait, je crois, accepter avec plaisir une motion comme celle-ci ; je ne vois pas pourquoi on demanderait l'opinion de la Chambre, après les révélations qui ont été faites.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a été fait ce soir devant la Chambre aucune révélation jetant l'ombre d'un soupçon sur la conduite du ministre des Travaux publics (M. Tarte) ou les fonctionnaires de son département. Autant que je sais, s'il a payé des prix un peu élevés, nous n'avons eu aucune preuve du fait ni aucune tentative a-t-elle été faite pour l'établir devant le tribunal le plus compétent, le comité des comptes publics. Je sais pourquoi les honorables députés n'ont pas porté la chose devant ce comité; c'est parce qu'ils ne pouvaient rien prouver ; autrement, ils auraient été contents de soumettre les faits à ce tribunal. J'accepte volontiers l'idée qu'il faut acheter à aussi bon marché que possible, mais dès que les prix sont raisonnables, je ne blâme pas un ministre de donner la préférence à ses amis politiques. Si les honorables députés veulent rendre la loi plus sévère, qu'ils l'amendent. Je ne vois rien de pratique dans l'amendement qui a été présenté ; ce serait imposer à ce crédit des restrictions, qui en rendraient l'application impossible portant en même temps un coup au service auquel il est destiné.

M. McNEILL : La pratique sous l'ancien gouvernement était de demander des soumissions publiques pour les travaux de ce genre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Etait-ce la coutume suivie dans le cas du pont Curran ?

M. McNEILL : Je le crois. A tout événement, c'était le principe général adopté par l'ancien gouvernement, et chaque fois que les messieurs de la droite ont pu découvrir un cas où ce principe n'avait pas été suivi, nous avons entendu dans cette Chambre dénoncer le gouvernement.

Nous disons simplement aujourd'hui aux honorable députés d'appliquer le principe général dans le cas de cette dépense et je crois qu'il vaudrait bien mieux, dans l'intérêt public, en arriver à une entente sans prendre aucun vote.

M. HENDERSON : Il me semble que l'honorable ministre n'a pas raison lorsqu'il reproche aux députés de ce côté-ci de n'avoir pas soulevé cette question dans le comité des comptes publics. Il y a 100 ou peut-être 150 des membres de la Chambre qui ne font pas partie de ce comité. Quant à moi, bien que j'aie passé 11 sessions ici je n'ai jamais été membre de ce comité ici je n'ai jamais eu l'occasion d'y voir un seul compte. Or, si les membres de ce comité n'ont pas demandé ce compte, je ne pense pas que je doive être privé de ce renseignement simplement parce que les autres membres du comité n'ont pas jugé à propos d'en demander.

Je crois que dans l'intérêt de tous ceux qui ne font pas partie de ce comité, le ministre des Finances devrait se rendre à la demande qui lui a été faite et soumettre ce renseignement à la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel renseignement ?

M. HENDERSON : Des députés de ce côté-ci ont dit qu'il y avait des items d'un caractère douteux. Prenez, par exemple les lanternes chinoises, les flambeaux et surtout

les divers. Je veux être renseigné à ce sujet; je ne puis sans cela donner un vote intelligent. J'espère que le ministre des Finances suspendra l'article jusqu'à ce qu'il puisse produire ce renseignement; ou plutôt, il pourrait peut-être obtenir de suite cette information de son sous-ministre qui est assis près de lui.

L'amendement est rejeté.

Travaux publics—
Ont.—Rivière Kaministiquia..... $13,000

M. BERGERON : Quels travaux fait-on là actuellement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est nécessaire pour continuer le creusement de cette rivière à une profondeur de 20 pieds jusqu'à l'élévateur du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. BERGERON : J'aimerais à savoir pourquoi le gouvernement dépense cet argent dans la rivière Kaministiquia. Dois-je comprendre que les travaux doivent être exécutés entre les élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique et l'embouchure de la rivière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis l'embouchure de la rivière jusqu'à l'élévateur du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. BERGERON : J'avais toujours cru que l'eau était très profonde à cet endroit, et je ne comprends pas la nécessité de ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici le renseignement que je possède ; du 2 juillet au 9 novembre 1898, le dragueur " n° 9 " a été occupé dans la rivière Kaministiquia. Cette année, il a repris l'ouvrage où il l'avait laissé, entre les rivières McKellar et de la Mission, creusant 3,629 pieds, donnant une moyenne de 190 pieds, à une profondeur de 20 pieds jusque vis-à-vis l'embouchure de la rivière de la Mission. On a aussi creusé vis-à-vis le nouvel élévateur en acier, sur 562 pieds de long et 150 pieds de large, jusqu'à 41 du bassin ; aussi à une profondeur de 20 pieds à eau basse. On a également fait disparaître une batture de 370 pieds de surface et 16 pieds de profondeur, à l'entrée de la rivière de la Mission. La matière enlevée était du galet et du sable équivalant à $140,450 verges cubes ; coût, $6,701.91.

M. HAGGART: Voilà ce qui a été fait l'an dernier ; qu'allez-vous faire cette année ?

M. BERGERON : Combien ces travaux ont-ils coûté jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût total, jusqu'au mois de mars 1899, est de $250,725.66.

M. BERGERON : Espère-t-on que cela va finir ? Y a-t-il du sable mouvant qui remplit le chenal et qu'il faut enlever ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il va falloir encore un travail de deux saisons.

M. BERGERON : Dois-je comprendre qu'il y a du sable mouvant ou autre terre de ce genre qui remplit le chenal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le lit de la rivière est formé de sable et de boue.

M. BERGERON : L'ingénieur ne pourrait-il pas trouver quelque moyen d'arranger l'entrée de la rivière de manière à ce que ce travail ne soit pas à recommencer chaque année ? Ne vaudrait-il pas mieux y faire certains travaux de maçonnerie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que semblables travaux coûteraient énormément cher, beaucoup plus cher que la méthode actuellement suivie.

M. HAGGART : Dois-je comprendre que le port se remplit chaque année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HAGGART : Combien le creusement coûte-t-il ? Combien cela mesure-t-il de verges ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux de la saison dernière ont coûté 4 6-10 cents la verge.

M. BERGERON : Le travail est-il fait par les dragueurs du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. McLENNAN (Glengarry) : Je connais cette localité et je sais qu'il faut faire des travaux chaque année, vu qu'il y a du sable mouvant à l'entrée. Ces travaux sont faits dans le but de fournir un port aux navires qui sont là pour faire raccordement avec le chemin de fer.

Salle d'exercices d'Halifax, y compris le montant périmé ($6,389).....	$13,000 00
Edifice public à Kentville.....	15,500 00
Edifice public à Liverpool.....	12,000 00
Edifice public de Windsor—Reconstruction du bâtiment incendié le 17 octobre 1897.....	3,500 00
Salle d'exercices de Windsor—Reconstruction du bâtiment incendié le 17 octobre 1897.....	1,900 00
	$45,900 00

M. BERGERON : Cette salle d'exercices d'Halifax est-elle finie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit va le compléter.

M. BERGERON : On ne demandera plus d'argent pour cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; pas à présent. L'édifice est complété, mais on pourra demander quelque chose pour l'entretien.

M. BERGERON : Mais ceci finit l'édifice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. PRIOR : Quel est le coût total de cette salle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $275,000, y compris le présent crédit.

M. PRIOR : Quelles sont ses dimensions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 304 sur 160 pieds, y compris 4 tourelles.

M. PRIOR : Etait-ce nécessaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Halifax est un centre militaire important. La vieille salle avait été construite avant la Confédération et était simplement tombée en ruines.

M. BENNETT : A-t-on commencé la construction des édifices publics à Kentville et à Liverpool ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux sont commencés à Liverpool. Ils ne le sont pas à Kentville, mais on a acheté l'emplacement.

M. BERGERON : Quel est cet édifice à Kentville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un édifice public comprenant les douanes, les postes, etc.

M. BERGERON : Combien cela coûtera-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $20,000.

M. DAVIN : Quelle est la population de Kentville ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Environ 3,000.

M. DAVIN : Quelle est la population de Liverpool ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un peu moins.

M. BERGERON : Mon honorable ami (M. Fielding) se rappelle-t-il ce qui a été dit au sujet du bureau de poste de Laprairie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me rappelle ce qui a été dit au sujet du bureau de poste de Liverpool.

M. BERGERON : $15,500 cette année et $5,000 l'an dernier suffiront-ils pour compléter l'édifice de Kentville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Lorsque cette estimation a été préparée, on pensait qu'il y aurait quelques dépenses à la fin de l'an dernier. Cela aurait complété les travaux, mais il n'y a rien de fait. Le chiffre total, cependant, sera d'environ $20,000.

M. HAGGART : Les travaux seront-ils faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas de Liverpool, on a donné une entreprise après avis public, et je crois que la même méthode sera suivie dans le cas de Kentville.

M. BERGERON : L'honorable ministre ne croit-il pas que cela devrait être donné à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que j'ai fait dans le cas de l'édifice de mon propre comté.

M. WILSON : Je demanderai au ministre si le coût de ces édifices sera de $20,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Je crois que l'édifice de Liverpool coûtera moins cher. C'est celui de Kentville qui coûtera le plus.

M. WILSON : Un va coûter $20,000, et l'autre combien ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Celui de Liverpool coûtera $17,000.

M. WILSON : Quelle est la population ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 3,000. C'est le chef-lieu du comté.

M. BRITTON : Combien a coûté l'édifice de Napanee ?

M. WILSON : Un peu plus de $50,000, et c'est un des meilleurs édifices du genre, dans Ontario.

M. BRITTON : Quelle est la population de Napanee ?

M. WILSON : Environ 3,500.

M. BERGERON : Cela prouve que les messieurs de la droite ne sont pas plus parfaits que nous.

M. WILSON : Je me rappelle que mon honorable ami (M. McMullen) s'est plaint amèrement de cette dépense et qu'il s'est opposé à la construction de tout autre édifice de ce genre. On a peut-être dépensé plus qu'il ne fallait, mais j'ai toujours cru que mon comté devait avoir sa part des deniers publics ainsi dépensés, et je crois que j'ai raison. Je ne blâme personne d'agir de même, mais je ne veux pas que l'on dénonce le principe dans le cas des autres, et les honorables députés n'ont pas raison de dire : Vous agissiez mal en faisant cela, mais nous sommes justifiables parce que nous vous imitons.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami admettra que si ses amis ont dépensé $50,000 pour un édifice à Napanee, lorsque nous en dépensons $20,000 dans un endroit plus important, c'est réellement un grand progrès.

M. WILSON : Mais je n'admettrai pas qu'il y ait une ville plus importante que Napanee.

M. HAGGART : A moins qu'on ne nous promette de faire faire ces édifices par soumission et à l'entreprise, j'avertirai le ministre qu'il peut s'attendre à un vote de la Chambre.

Windsor, N.-E.—Edifice public..... $3,500

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces crédits suffiront pour compléter la salle d'exer-

cices et l'édifice à Windsor, N.-E. Après l'incendie il existait un grand malaise et le ministre (M. Tarte) entreprit de faire construire ces édifices.

M. BENNETT : A-t-on commencé l'édifice de Kentville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a fait l'acquisition de l'emplacement.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il dit qu'il ne promettrait pas de demander des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas de l'édifice de Liverpool, il a été demandé des soumissions et la chose a été donnée à l'entreprise. L'honorable député a posé une question raisonnable, mais j'aurais préféré qu'il la posât plus tard.

M. BENNETT : Si cette promesse n'est pas donnée, je proposerai que cet item soit biffé.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'habitude de demander des soumissions et de donner la chose à l'entreprise, et je n'ai pas le désir de renoncer à ce principe. Ça été la pratique dans le passé, et je la recommanderai assurément.

M. KAULBACH : Le gouvernement a-t-il l'intention de construire un édifice public à Bridgewater, N.-E., ainsi que je l'ai demandé il y a quelques jours ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien que j'aie des sympathies pour Bridgewater, je crains de ne pouvoir donner d'espoir à mon honorable ami. Les estimations supplémentaires seront soumises demain, et je crains que l'honorable député ne soit pas aussi content que je voudrais le voir.

M. KAULBACH : C'est très injuste de désappointer ainsi la population de Bridgewater à ce sujet ; car elle mérite un édifice public, elle le mérite plus que plusieurs autres ville qui en ont. Le gouvernement tiendra compte, je l'espère, de ce que souffre Bridgewater depuis que le feu en a détruit le centre commercial. Le revenu de Bridgewater justifie le gouvernement de répondre à l'appel que je lui fais de la part de cette ville. Je ne demande pas une faveur, mais un droit, et le ministre devrait mettre sans retard dans les estimations un crédit pour ces travaux.

Marysville, N.B.—Edifice public $3,600

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet édifice n'a pas été commencé. Le crédit a été mis dans les estimations par l'ancien gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends mal comment le statut permet de construire ces édifices sans demander de soumissions. Le ministre (M. Fielding) semble voir là un pouvoir discrétionnaire. D'après moi, il n'y en a pas, je ne vois d'exception que dans un cas d'urgence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami pourra voir que l'acte dit plus que cela. Je ne dis pas qu'il ne faudrait pas demander de soumissions, mais je crois que le gouvernement a le droit de construire ces édifices sans soumissions s'il le veut.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Fielding) dit qu'il y a autre chose dans le statut ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais qu'il y a autre chose dans le statut, mais il n'y a rien autre chose à l'appui de ce que vient de dire l'honorable ministre. Il y a ceci : dans le cas où, vu leur nature, les travaux pourront être faits plus promptement et d'une manière plus économique par les employés du département. Mais, à mon avis, cela n'autorise pas la construction de ces édifices par le travail à la journée. Les employés dont il est question plus haut sont, je suppose, les employés permanents du département. Cela ne veut pas dire que vous pouvez employer certaines personnes pour construire l'édifice à la journée, car vous ne pouvez prétendre que ce sont des employés du département, dans l'esprit de la loi, car, à mon avis, il est très clair qu'ils n'en sont pas. Je crois donc que l'honorable ministre ne peut invoquer cette autre disposition du statut à l'appui de ses prétentions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Borden) n'était pas ici à la reprise de la séance, lorsque nous avons réglé ce point au sujet d'une autre branche des travaux publics. L'interprétation que nous avons donnée au statut et qui a toujours été la même, est celle-ci : c'est là une question dans laquelle le ministre doit exercer son propre jugement. Il est quelqu'un qui peut déterminer s'il est, ou non, dans l'intérêt public de laisser de côté la première disposition du statut, et ce quelqu'un, c'est le ministre des Travaux publics. Naturellement, il faut qu'il s'explique au parlement. Comme question de droit, l'ancien gouvernement et le gouvernement actuel ont soutenu que le ministre avait le pouvoir de faire faire des travaux publics sans demander de soumissions et je n'ai pas l'intention de me départir de cette coutume.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à m'expliquer. Il y a deux acceptions mentionnées dans le statut : le cas d'urgence, et, dans une certaine mesure, le ministre en est le juge ; mais s'il juge d'un manière ridicule et absurde, alors qu'il est évident pour tout le monde qu'il n'y a pas urgence, il est responsable au parlement dont il devra subir la censure. Je parle de toute autre chose que de l'arrêté du conseil. Maintenant quant à l'autre disposition de l'article, c'est-à-dire lorsque les travaux, vu leur nature, pourront être exécutés plus promptement et d'une manière plus économique par les fonctionnaires du département, voilà un

cos où entre l'interprétation du statut, et je ne doute pas un instant que celle que j'ai soumise tout à l'heure ne soit la véritable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui devra juger si les travaux seront faits plus promptement et plus économiquement par les fonctionnaires du département ?

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ne saisit pas le sens de mes paroles. Je dis que les mots "fonctionnaires et employés du département" ne comprennent pas des hommes engagés pour construire un édifice public. A mon avis, il s'agit seulement des fonctionnaires régulièrement et permanemment au service du département. Je doute qu'une interprétation contraire ait pu être donnée à ce statut par ce gouvernement ou par l'ancien gouvernement, mais c'est une question qui pourrait être soumise au ministre de la Justice, et je serais étonné qu'il donnât une interprétation différente de celle qui j'ai indiquée au comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pourrais peut-être hésiter à émettre une opinion sur cette question, mais je crois que l'interprétation que soumet l'honorable député est très forcée. Je dirai que l'intention est que dans certaines circonstances, un édifice ou autres travaux publics pourront être construits par les employés du gouvernement. Si l'honorable député croit que cela veut dire le sous-ministre, les commis et le personnel permanent, on voit de suite que ceux-là ne peuvent construire un édifice. Cela signifie des personnes employées de temps en temps par le gouverement ; non pas permanemment, car en général les ouvriers ne sont pas employés permanemment par le gouvernement. Je soumettrai cette idée à l'honorable député pour lui prouver que son interprétation est forcée.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'admets pas cela du tout. Je connais bien le département des Chemins de fer qui a un grand nombre d'ouvriers habiles constamment à son emploi dans le Nouveu-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Je crois que le statut veut parler de ces hommes ; et ayant ces hommes à son service, le ministre peut juger si certains travaux seront mieux faits par eux. Le statut ne peut s'appliquer au cas où vous n'employez des hommes que pour construire un édifice, ou quoi que ce soit.

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'appui de son interprétation l'honorable député a naturellement le fait que le département a à son service un bon nombre d'ouvriers permanents, mais cela ne s'applique que dans un sens très restreint au département des Travaux, publics, et ce n'est pas l'interprétation donnée par le gouvernement actuel ni par l'ancienne administration.

M. HAGGART : J'avais toujours cru que l'interprétation de mon honorable ami était celle donnée à l'acte par l'ancien gouvernement. Il y a dans l'arrêté du conseil une légère anomalie, je l'admets, dans le fait de mentionner le chiffre de $5.000. Le statut ne fait pas de restriction. Le département des Chemins de fer et Canaux a un grand nombre d'hommes sur les canaux, sur l'Intercolonial, et d'autres travaux publics, des hommes employés toute l'année, et dans le cas de travaux comme l'amélioration de l'entrée du canal Welland, ou la construction d'un pont sur le canal Lachine, il appartenait au ministre de décider s'il donnerait ces travaux à l'entreprise, ou s'il les ferait faire par les employés permanents du gouvernement : on n'a jamais songé cependant à donner ce pouvoir discrétionnaire dans le cas de construction d'un nouvel édifice.

Québec—Edifices publics.... .. ..$61,100

Le MINISTRE DES FINANCES : La principale augmentation est dans le cas de la station de quarantaine à la Grosse-Ile ; les autres crédits sont à peu près les mêmes qu'auparavant. Il y a un crédit de $14,000 pour la construction d'un aqueduc à la station de quarantaine de la Grosse-Ile.

M. BERGERON : Quel est le premier crédit de $12,000 pour améliorations, réparations, etc., aux édifices publics fédéraux ?

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est le crédit ordinaire pour des réparations aux édifices publics dans la province de Québec.

M. BERGERON : Qu'a-t-on fait au bureau de poste de Berthier pour lequel on a voté un crédit l'an dernier et il y a deux ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'édifice a été reconstruit. On a dépensé environ $5,000.

M. BERGERON : Qui a fait l'évaluation de la maison que l'on a achetée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le sous-ministre des Travaux publics a visité le district dans ce but et il a trouvé une estimation dans les livres de l'estimateur.

M. BERGERON : Quel travail professionnel a fait M. Chenevert pour les $50 qui lui ont été payés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a cherché les titres.

M. BERGERON : Cela a été fait par le régistrateur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les deux messieurs, l'un avocat, l'autre notaire, ont fait ce travail. L'un a cherché les titres, l'autre a préparé l'acte.

M. BERGERON : Qui fournit la lumière aux édifices publics de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Compagnie "Royal Electric Light".

M. BERGERON : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que non. Un premier arrangement avait été fait avec la Compagnie de publication de la " Gazette ", mais par le nouvel arrangement, nous faisons une économie considérable. D'après le premier arrangement on payait ¾ de cent par lampe par heure et le dernier arrangement est de 3-5 par lampe. Il y a une légère augmentation dans le nombre de lampes, mais en tous cas il y a une économie importante dans le changement.

M. TAYLOR : Combien coûte une lumière par année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a payé à la Compagnie de la " Gazette " en 1896-97, $6,911.52, et cette année nous avons payé $4,424.32 ; soit une économie de $2,500.

M. TAYLOR : Combien de lumières ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 390 à présent.

M. TAYLOR : Combien a coûté la pose des appareils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les appareils étaient la propriété du gouvernement, qui les avait achetés de la " Gazette ".

M. BERGERON : Pourquoi, alors, demande-t-on un crédit pour l'installation de la lumière électrique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas du bureau de poste, mais de l'installation dans d'autres édifices à Montréal.

M. BERGERON : Voici un crédit pour recouvrir le toit en cuivre. A-t-on demandé des soumissions pour cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : A qui a été adjugée l'entreprise ; quel était son prix ; combien y a-t-il eu de soumissionaires et quels étaient leurs prix ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entrepreneur est Joseph Lamarche. Je ne puis dire dans le moment quels étaient les autres soumissionnaires, et à combien s'élevaient leurs soumissions. L'entreprise a été accordée à M. Lamarche pour $9,400. J'obtiendrai les autres renseignements que demande l'honorable député.

M. BERGERON : Si le chiffre du contrat est de $9,400, comment se fait-il qu'on nous demande $7,000 ? A-t-on dépensé de l'argent d'avance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit comprend d'autre chose que le travail fait par M. Lamarche. Le coût total des travaux est de $14,999. La dépense jusqu'au 31 décembre 1898, était de $211.32, et jusqu'au 30 juin 1900, on croit qu'elle sera de $7,768 ; soit un total de $7,979. Le crédit est de $7,000.

M. BERGERON : Le cadran de cet édifice est-il en bon ordre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne fonctionne pas très bien.

M. BERGERON : Y a-t-il quelque chose à y faire ? C'est un cadran fort trompeur. J'ai entendu beaucoup de plaintes au sujet de ce cadran.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne voulons rien de trompeur dans ce dont le gouvernement est responsable. Nous nous occuperons de la chose.

M. BERGERON : Je ne vois rien dans les crédits de Québec pour un bureau de poste et un édifice public à Valleyfield, chose que promettait l'automne dernier le ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis donner aucun renseignement à l'honorable député à ce sujet.

M. BERGERON : Je suis surpris de ne pas voir un crédit à cette fin, car en novembre dernier, lors de la dernière élection locale, le ministre des Travaux publics promettait solennellement, dans une assemblée publique, qu'un montant considérable serait mis dans les estimations pour la construction d'un édifice public à Valleyfield. La ville mérite cela ; elle compte au delà de 11,000 habitants, et les bureaux de douane, d'accise et de poste sont tout à fait insuffisants pour les besoins du public. Mon honorable ami (M. Fielding ne peut me dire, sans doute, s'il y a un crédit à ce sujet dans les estimations supplémentaires. Je suppose que l'on me ménage une agréable surprise.

Edifices publics dans Ontario—	
Edifice public, Arnsprior—A voter de nouveau le montant perimé	$ 3,400
Edifices publics fédéraux — Réfections, améliorations, réparations, etc	10,000
Edifice public, Ingersoll	10,000
Salle d'exercices de Kingston	40,000
Edifices publics, Ottawa—	
Réparations aux murs en maçonnerie	4,000
Edifice Langevin, mettre les mansardes et le toit à l'épreuve du feu, et pour rayons en acier et autres aménagements dans la voûte de sûreté	24,000
Edifice public—Portage-du-Rat—Emplacement donné graduitement par la municipalité	14,000
Bureau de poste de Sarnia, etc	10,000
Edifices publics fédéraux à Toronto—Améliorations, réfections, réparations, etc	6,000
Woodstock—Edifice public, etc	20,000
	$141,400

M. McLENNAN (Glengarry) : Je ne vois ici aucun crédit pour l'édifice projeté à Alexandria. J'aimerais à avoir des renseignements sur le coût des travaux faits jusqu'à présent et le coût de l'emplacement. Si l'honorable ministre ne possède pas dans le moment ce renseignement, il pourrait le fournir plus tard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je répondrai à l'honorable député lors de la discussion des estimations supplémentaires.

M. TAYLOR : Relativement aux édifices publics de Arnprior, je remarque à la page 9-44, du rapport de l'auditeur général, un compte de $49.50 pour la pose de 31 lumières et deux commutateurs par la Compagnie de lumière électrique de Arnprior ; cela fait $1.50 par lumière. J'aimerais à signaler à l'attention du ministre la différence dans le prix des lumières posées dans cet édifice, $3.50 ou environ.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'installation des fils électriques dans un édifice nouveau coûte toujours moins cher que dans un vieil édifice. Tout constructeur dira à l'honorable député qu'il y a une différence considérable.

M. TAYLOR : C'est tout ce que l'on paye chez nous même pour les vieilles maisons. Et pour obtenir ces prix, je dirai à l'honorable député qu'il n'est pas nécessaire d'acheter des milliers de lampes comme ici.

Il y a un autre item au sujet du bureau de poste de Arnprior. Je vois que M. J. W. Tierney, un homme cité devant le comité des comptes publics où il a été reconnu comme meneur de parti, et qui tient un magasin de nouveautés, a reçu $2 par jour pour 335 jours, y compris les dimanches depuis juillet jusqu'à mai, soit, $670 comme surveillant des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me rappelle le cas ; j'ai connu ce monsieur, c'est un homme intelligent et qui s'est admirablement défendu devant le comité. Le prix qu'on lui a payé est le prix ordinaire dans tous les cas. Je crois que subséquemment on a placé un ouvrier en charge des travaux.

M. TAYLOR : Je désire savoir si cet homme est encore en fonctions et retire son salaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que M. Tierney n'a pas été longtemps dans le service. Celui qui l'a remplacé est M. Marina. Il y a quelques mois que M. Tierney n'est pas là. Je crois que l'inspecteur devrait être là jusqu'à ce que le contrat soit enlevé des mains des entrepreneurs.

M. PETTET : Je remarque plusieurs item ici pour la province de l'Ontario. L'ancien gouvernement avait acheté un terrain dans la ville de Picton pour un édifice public, et la dernière année, je crois, qu'il a été au pouvoir un crédit de $13,000 fut voté pour la construction de cet édifice public. Pour certaines raisons, le gouvernement actuel a biffé ce crédit. Je crois que le comté de Prince-Edward a grandement droit à un édifice public. Nous n'avons jamais rien obtenu du gouvernement dans ce comté, pas même une subvention à un chemin de fer ou pour un bassin public, à l'exception d'un crédit dépensé dans le port de Picton. Voilà les seuls deniers publics dépensés dans ce comté depuis la Confédération. J'attirerai l'attention du gouvernement sur le fait que Picton est le chef-lieu du comté. Cette ville à une population d'environ 4,000, deux grandes fabriques de conserves, une tannerie, une fonderie, et autres institutions. Je crois donc que nous avons droit à certaines dépenses de ce genre.

M. McALISTER : L'honorable ministre peut-il dire quelle est la population de la ville d'Ingersoll ?

M. WILSON : Au sujet des édifices publics à Picton, il y a eu un crédit de voté par l'ancien gouvernement pour la construction d'un édifice public et je crois même que l'on avait acheté un emplacement. Je suis d'avis que peu de villes dans Ontario méritent plus que Picton un édifice public. C'est une belle ville, entreprenante, et le gouvernement a déjà acheté l'emplacement. Comme le gouvernement actuel a beaucoup suivi la politique de ses prédécesseurs, je crois qu'il pourrait faire un pas de plus dans cette direction et accorder un crédit pour la construction d'un édifice public à Picton.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les discours des honorables députés au sujet de Picton m'intéressent beaucoup. Que les honorables messieurs se rappellent qu'il ne faut pas se décourager.

L'honorable député de Ristigouche (M. McAlister) me demande quelle est la population d'Ingersoll. Elle était de 4,200 lors du dernier recensement. Je suppose qu'elle a augmenté depuis.

M. McALISTER : A-t-on pris quelque mesure pour construire ce bureau de poste ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui, l'entreprise a été donnée au prix de $13,437.

M. HENDERSON : Je ne m'oppose pas à ce crédit, mais il me semble qu'il a été adopté un faux principe, non seulement par le gouvernement actuel, mais peut-être aussi par son prédécesseur, au sujet de la construction d'édifices publics dans divers comtés de la province de l'Ontario surtout, que je connais bien. Je le déclare franchement, je n'approuve pas le principe général de construire un édifice coûteux dans une ville de 2,000 ou 3,000 habitants. Il n'y a pas que la dépense première, mais il y a aussi les frais d'entretien. Il faut payer le gardien tout comme le directeur de la poste et un édifice de $15,000 ou $20,000, même dans une ville comme Ingersoll, coûte trop cher au revenu. Je recommanderais un autre principe. Dans un comté de 4 ou 5 villages d'une grandeur raisonnable, au lieu de construire un édifice coûteux, disons de $30,000, cet argent devrait être divisé et l'on pourrait construire 4 ou 5 édifices dans les différentes villes et villages du comté.

Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a cinq villes d'à peu près la même population, et nous n'avons pas un seul édifice public.

D'après le principe suivi jusqu'aujourd'hui il semblerait qu'à moins d'avoir une popula-

tion de 2,500 ou plus, une ville n'a pas droit à un édifice public.

Au lieu de demander un édifice public de $30,000, même dans le chef-lieu d'un comté, je demanderais au gouvernement de répartir cette somme entre les diverses villes. Vous pouvez bâtir 5 bons édifices suffisants pour les fins du service postal et avec une résidence pour le directeur de la poste. Une maison de $6,000 serait suffisante pour les besoins de la population et du service. De cette manière vous auriez une voûte à l'épreuve du feu pour la protection de la malle et de la propriété du public. Cela épargnerait aussi les loyers payés chaque année pour les bureaux de poste.

Dans mon comté, les bureaux de poste sont trop petits. A l'heure de l'arrivée des malles ils ne peuvent accommoder la foule. Si le gouvernement ne donne de meilleurs édifices ou ne paye de plus forts loyers, nous ne pouvons exiger un meilleur service de la part des directeurs de la poste. J'espère que le ministre des Finances, ministre intérimaire des Travaux publics, acceptera cette recommandation. Je suis sous l'impression que l'an dernier cette idée que j'ai soumise a été bien vue du ministre de la Marine et des Pêcheries, et j'espère qu'il l'étudiera. Le gouvernement n'a absolument rien à y perdre. Il y a beaucoup d'argent, et s'il faut en emprunter pour cela, le pays n'y perdra pas, puisque après la construction de ces édifices, il n'aura plus de loyers à payer.

Le ministre, j'espère, tiendra compte de mes observations et y appellera l'attention du ministre des Travaux publics, à son retour. Que l'on applique ce système par tout le pays et outre l'économie qui en résultera, cela ne pourra que contribuer au comfort, au service et à la sécurité du public.

M. BENNETT : Relativement à ce crédit destiné à l'amélioration de l'édifice Langevin, se propose-t-on de faire tous ces travaux à l'entreprise et par voie de soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont les ouvriers du ministère qui feront ces travaux, sauf les liasses, les tablettes et les voûtes en acier qu'il faudra nécessairement se procurer ailleurs.

M. BENNETT : Puisque ce crédit est affecté à des travaux qui seront exécutés par les employés ordinaires du ministère, quelle partie du crédit consacrera-t-on à l'achat des matériaux, et demandera-t-on des soumissions pour la fourniture de ces matériaux ? Voici pourquoi je signale la chose au ministre : Il y a quelque temps, il a été voté un crédit pour la partie de ces travaux terminée l'année dernière, et l'on a fait une forte dépense sans demander de soumissions, bien que le montant s'élevât à plus de $5,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand j'ai dit que les travaux étaient exécutés par les ouvriers du ministère, cela s'entend des travaux déjà exécutés. Le crédit en question est destiné à la confection de tablettes d'acier pour le ministère de l'Intérieur, $10,000, et à une voûte pour le ministère des Postes, $14,000.

M. BENNETT : Demandera-t-on des soumissions pour la voûte et les tablettes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a déjà été demandé des soumissions pour les voûtes et il n'y a encore rien de décidé. Quant à l'autre item, il n'y a que deux maisons de commerce qui fabriquent ces tablettes d'acier, et elles exécutent toutes deux des travaux pour le gouvernement.

M. BENNETT : Se propose-t-on de demander des soumissions ou tout simplement de demander à quelques personnes leurs prix ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsqu'il n'y a que quelques maisons qui fabriquent un article, il n'est guère nécessaire de faire la dépense de demander des soumissions. Nous avons adressé des circulaires aux établissements qui fabriquent les articles en question, et il a été demandé des soumissions à ceux qui s'occupent de ce genre de commerce.

M. HAGGART : Ce crédit donne-t-il toute la dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une estimation. Les soumissions ont été transmises au ministère. La commande a été donnée pour la voûte et le prix est de $13,365.

M. CLARKE : Quelle est cette maison de commerce ?

Le MINISTRE DES FINANCES : MM. J. et J. Taylor, de Toronto.

M. BERGERON : Que veut dire cet item, réparation des murs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de jointoyer le murs de tous les édifices publics.

M. HAGGART : Assurément cet ouvrage ne doit pas être aussi dispendieux que cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le montant paraît élevé, mais pour des édifices comme ceux-ci, cet ouvrage coûte fort cher, et s'il n'est pas bien fait, les murs tombent bientôt en ruine. J'ai découvert l'autre jour une hirondelle faisant son nid dans la façade de cet édifice où il ne semble pas y avoir de place. Les travaux proposés sont nécessaires.

M. HAGGART : Le ministre devrait choisir un endroit moins saillant que la façade de cet édifice, s'il veut nous faire voir la somme d'ouvrage qui se fait tous les mois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons vous faire voir ce que nous faisons.

M. BERGERON : Y a-t-il une partie de ce crédit destiné à la clôture du parc de Major's Hill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. BERGERON : Dans quel but demande-t-on une aussi forte somme pour la salle d'exercices militaires de Kingston ?

M. ROSS ROBERTSON : Le ministre peut-il me dire si l'on a examiné la partie supérieure de la tour Victoria, la principale tour de l'édifice, d'où il s'est détaché dernièrement plusieurs pierres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, l'architecte a fait l'examen de la partie de l'édifice dont parle l'honorable député.

M. ROSS ROBERTSON : En quel état a-t-il trouvé cette partie de l'édifice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a constaté rien autre chose que la chute d'un morceau de pierre ; mais il fera un autre examen.

M. MILLS : Puisque le ministre en est sur les édifices parlementaires, je veux dire un mot de la salle de lecture. Elle est très mal éclairée ; c'est à peine si l'on peut lire les journaux dans quelques parties de la salle. C'est la chambre la plus mal éclairée de tout l'édifice, et c'est pourtant celle qui devrait l'être le mieux. La ventilation y est aussi très défectueuse. Je signale ces deux choses au ministre et j'espère qu'à la prochaine session, il y aura quelque amélioration, surtout dans l'éclairage de la salle de lecture. Je félicite le ministre d'avoir procuré une si bonne lumière à la Chambre. Cela lui fait réellement honneur, et s'il voulait continuer ses améliorations dans ce sens, ce serait un pas dans la bonne voie.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a raison de dire qu'il nous faudrait une bonne lumière dans la salle de lecture, et j'aurai l'œil à la chose.

M. HUGHES : Puisque nous en sommes sur ce sujet, je rappellerai au ministre que les chambres de toilette et de bain ne sont guère fin-de-siècle.

M. BERGERON : Dites donc aussi qu'elles sont fort mal entretenues.

M. BENNETT : Où en sont rendus les travaux à l'édifice du Portage du Rat, et a-t-on demandé des soumissions pour ces travaux ?

M. CLARKE : Avant de passer outre, le ministre pourrait-il me faire connaître les noms des maisons de commerce auxquelles on a demandé des soumissions pour les tablettes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a que deux compagnies : l' " Office Specialty Company," et l' " Eclipse Furniture Company." Elles font toutes deux des travaux pour le gouvernement.

M. BERGERON : Et la salle d'exercices militaires de Kingston ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Bennett) veut savoir où en sont les travaux de l'édifice du Portage du Rat. Ils sont donnés à l'entreprise.

M. BERGERON : A qui ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A M. William Garson, de Sainte-Catherine, pour $18,975.

M. BERGERON : Combien a-t-il été reçu de soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été reçu plusieurs soumissions, mais je n'ai pas ici le mémoire.

M. BERGERON : Le ministre peut-il nous faire connaître les noms des soumissionnaires et le chiffre des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pourrai fournir ces détails plus tard, si l'honorable député le désire.

M. HUGHES : S'agit-il ici de soumissions ou d'invitations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De soumissions.

M. HUGHES : Par voie d'avis publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Par avis publics dans les journaux. La salle d'exercices de Kingston coûtera $40,000. Ce crédit couvre la somme nécessaire, d'après l'estimation de l'architecte en chef, pour l'exécution des travaux de construction de la salle d'exercices de Kingston pendant l'exercice prochain.

M. BERGERON : Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont été donnés à l'entreprise pour $61,930, ce qui ne renferme pas l'appareil de chauffage, etc. M. Sullivan et M. William Langdon, sont les entrepreneurs, et les plus bas soumissionnaires.

M. HENDERSON : A-t-on choisi l'emplacement du bureau de poste de Sarnia, et dans l'affirmative, quel est cet emplacement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est l'emplacement connu sous le nom d'emplacement Alexander.

M. HENDERSON : Et encore mieux connu sous le nom d'emplacement Lister.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce nom ne fait qu'ajouter au mérite de l'emplacement.

M. HENDERSON : Il faut remonter à une génération pour trouver le nom d'Alexander. Alexander est mort depuis longtemps et d'Alexander l'emplacement est tombé aux mains de Lister.

M. McALISTER : Quel est ce Lister ?

M. HENDERSON : Ce pourrait fort bien être le juge Lister. Je dois féliciter le mi-

nistre du choix de l'emplacement, qui est fort convenable pour le bureau de poste de Sarnia. Il avait été question de deux ou trois emplacements. L'emplacement dans le haut de la ville aurait coûté fort cher, puisqu'il aurait fallu démolir des constructions de haut prix, étant donnée l'expropriation de ces propriétés. L'emplacement McLean était en arrière de la rue principale et n'aurait pas convenu. Je félicite le gouvernement d'avoir choisi l'emplacement Alexander, et j'espère que l'édifice en question y sera bâti.

M. BERGERON : Et le bureau de poste de Woodstock ? Mon honorable ami (M. Sutherland) je crains fort devra faire son deuil du grief qu'il a entretenu pendant si longtemps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement a acheté, à Woodstock, pour $6,900, un emplacement de Alexander Watson et de Mary E. Adams. Les travaux ne sont pas encore commencés.

M. BERGERON : Va-t-on demander des soumissions pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est d'usage de le faire pour les édifices publics et je suppose que la coutume sera suivie.

M. HUGHES : Quelle est la population de Woodstock ?

M. SUTHERLAND : 10,000 âmes.

M. BERGERON : C'est une bonne idée, à mon avis, de doter Woodstock d'un bureau de poste.

M. CLARKE : Quels sont par le menu les modifications et les amélioration qu'on se propose de faire subir aux édifices publics de Toronto ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici l'estimation de l'architecte en chef : entrepôts de vérification, $2,040 ; douane, $250 ; revenu de l'intérieur, $250 ; bureau de poste, $2,415 ; dépenses casuelles, $1,041 ; totalité, $6,000.

M. CLARKE : Plusieurs députations se sont rendues auprès du gouvernement de temps à autre, pour demander de faire des allonges au manège militaire pour les quartiers de cavalerie et d'artillerie. Le ministre se le rappelle, la ville de Toronto a acheté l'emplacement où le manège militaire a été construit, au prix de $150,000, et dans le plan primitif il était pourvu à la construction de quartiers d'infanterie et de cavalerie. Plusieurs députations se sont rendues auprès du gouvernement, lui demandant de compléter le plan primitif de cet édifice, et je demanderai au cabinet, si c'est son intention de porter au budget supplémentaire un crédit destiné à finir le manège militaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une question où le ministère des Travaux publics doit déférer, dans une large mesure, à l'avis du ministre de la Milice. Je sais qu'il s'est fait une agitation pour l'agrandissement du manège militaire ; mais il m'est impossible de dire à mon honorable ami (M. Clarke) quelle décision sera prise.

M. CLARKE : Il aurait sans doute suffi d'acheter un emplacement plus petit et moins dispendieux, si le gouvernement n'avait pas l'intention de compléter le bâtiment, d'après le plan primitif. Lorsqu'une députation se rend auprès du ministre de la Milice à ce sujet, on la renvoie généralement au ministre des Travaux publics. Il est certainement nécessaire de pourvoir à l'installation des différentes armes du service, dans la ville. On a souvent appelé l'attention du cabinet sur cette question, et j'espérais que l'on porterait un crédit au budget pour compléter le manège militaire.

M. HUGHES : Je ne prétends pas que les corps ruraux s'attendent à ce qu'on leur construise des manèges militaires aux dépens des contribuables du Canada, à l'instar des corps urbains. Toutefois, j'avais compris que l'on proposerait cette année d'ériger des salles d'armes pour les corps ruraux. Je signale le fait au ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Milice a soumis l'affaire aux ministres et elle est actuellement sur le bureau.

M. ROSS-ROBERTSON : Je désire savoir si le ministre des Travaux publics se propose d'ériger un ascenseur à la douane de Toronto ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose m'a été signalée par le ministère des Travaux publics ; mais il m'est impossible de donner à mon honorable ami (M. Robertson) d'assurance à ce sujet.

Le comité lève sa séance et rend compte de ses travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. HAGGART : Quelle sera la besogne de demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces jours derniers, il a été entendu entre le premier ministre et quelques députés de la gauche que demain la Chambre aborderait l'étude du bill relatif à la conservation de la santé des ouvriers employés aux travaux de l'Etat ; et si le comité le désire, nous commencerons l'étude de ce bill ; sinon, nous nous formerons en comité des subsides.

M. BERGERON : Il y a aussi la résolution relative à la réforme du sénat.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était l'intention du premier ministre d'inscrire cette mesure à l'ordre du jour. S'il ne l'a pas encore fait, il le fera demain.

M. TAYLOR : Le budget supplémentaire sera-t-il déposé sur le bureau demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit et cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 18 juillet 1899.

La séance s'ouvre à trois heures, sous la présidence de l'Orateur suppléant.

Prière.

DECES DE L'HONORABLE M. GEOFFRION.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Hier, nous déplorions la perte de l'un de nos collègues et voici que, vingt-quatre heures plus tard, l'ange de la mort visite de nouveau cette Chambre et choisit une victime dans nos rangs. J'ai le triste devoir d'annoncer à la Chambre la mort de l'un des députés les plus estimés, les plus populaires et les plus chers à cette Chambre, l'honorable M. Geoffrion, qui est décédé ce matin, après une très courte maladie. La Chambre ne se rend pas compte de toute la grandeur de la perte que lui fait éprouver la mort de M. Geoffrion. Il était venu tard au parlement, et bien qu'il eût toujours été ardent partisan, il n'avait pas de goût pour la vie politique et ce ne fut que d'abondance de cœur et par pure générosité qu'il consentit à devenir membre de cette Chambre. Au parlement, il n'a jamais eu l'occasion de déployer, dans leur pleine mesure, les talents dont il était doué. Toutefois, bien qu'il ne se livrât pas activement aux luttes politiques, son influence parmi nous était extraordinaire et elle tenait aux éminentes qualités que la Providence lui avait départies. Elle était la résultante de ses grands talents, de la sûreté de son jugement, de sa force de caractère, de sa bonté de cœur et de ses vues larges et pleines de loyauté. La réunion de ces qualités en faisait une puissance dans la sphère où il s'agitait. A Montréal, qui l'a compté au delà de trente années durant au nombre de ses citoyens, et surtout au barreau de la ville, sa mort fait un vide qu'il est difficile de mesurer et impossible de combler. Pendant plus de trente ans, il s'est livré à l'exercice de sa profession devant les tribunaux. Chaque jour, il consacrait à l'administration de la justice toutes les ressources de son esprit, tous les trésors de son érudition, tout son grand savoir. Il a toujours été en grande estime auprès des tribunaux et populaire au barreau. Il se faisait tout à tous, abstraction faite du rang social, et aujourd'hui, sa perte est vivement sentie de tous ceux qui ont quelque chose à démêler avec l'administration de la justice à Montréal, à quelque rang de la société qu'ils appartiennent. C'est tout simplement une perte irréparable. Il ne nous sera jamais donné de rencontrer personne jouissant d'autant de prestige et d'influence ; mais si chez cet homme si supérieurement et si richement doué, il se trouvait une qualité qui surpassât peut-être toutes les autres, c'était son inaltérable bonté de cœur. Je l'ai eu pour ami pendant plus de trente-six ans, et j'avoue franchement que dans tout ce laps de temps, je n'ai jamais entendu sortir de sa bouche une parole malveillante, et ce que j'affirme ici tout le monde peut l'attester. Il était de ces hommes qui honorent le genre humain, ayant passé toute sa vie à faire le bien.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas eu le plaisir de connaître M. Geoffrion aussi intimement que l'a fait le chef de la Chambre ; mais je l'ai assez pratiqué et l'ai assez vu à l'œuvre pour ne pas hésiter à donner mon adhésion à tout ce que vient de dire le premier ministre. Comme le premier ministre l'a dit avec raison, M. Geoffrion était bien l'un des membres les plus influents, les plus habiles et les plus importants du parlement et il a toujours déployé les qualités dont le premier ministre lui a attribué le mérite. Ce n'est pas seulement le parti politique auquel M. Geoffrion appartenait qui déplore sa perte, mais en outre le parlement dont il faisait l'ornement et le pays tout entier où il s'était créé une place si distinguée et si honorable au cours de sa carrière. Que le premier ministre veuille bien accepter mes condoléances au sujet de l'irréparable perte qu'il vient de subir, et je tiens à lui dire que le sentiment de douleur qu'il éprouve est pleinement partagé par les députés des deux côtés de la Chambre.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE—NOMINATION DE JUGES A MONTREAL.

M. FORTIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire soulever une question de privilège. Dans le compte rendu des observations que j'ai adressées à la Chambre au sujet de la nomination de nouveaux juges à la cour Supérieure dans le district de Montréal, la "Gazette," de Montréal m'attribue les paroles que voici :

> Les juges à Montréal et dans la province de Québec reçoivent le même traitement qu'ils touchaient il y a trente ans, tandis que la vie est plus chère aujourd'hui qu'elle ne l'était alors. Si les juges recevaient un meilleur traitement, peut-être feraient-ils plus de besogne. Dans tous les cas, cela engagerait des avocats d'élite à entrer dans la magistrature. Aujourd'hui il est impossible d'obtenir les services d'avocats d'élite et force est au gouvernement de nommer à ces charges des hommes de mérite secondaire, bien que méritants dans une certaine mesure.

Le "Star," de Montréal donne un compte rendu dans la même note. Voici les paroles qu'il me prête :

> Les juges à Montréal reçoivent aujourd'hui le même traitement qu'on leur allouait il y a trente ans, bien que la vie soit bien plus chère qu'à cette époque. Si l'on accordait aux juges une rémunération plus convenable, ils y trouveraient un stimulant à mieux travailler et à faire plus de besogne. Il résulte un autre inconvénient du maigre traitement accordé aux juges : c'est qu'il est impossible de faire accepter la magistrature par les avocats de premier ordre, et force est

au gouvernement de donner ces charges à des avocats de mérite secondaire, au grand détriment de la magistrature.

Bien que je me sois prononcé en faveur de l'augmentation du traitement des juges, jamais je ne suis allé jusqu'à affirmer, comme le disent ces journaux, qu'il n'y a que des avocats de mérite secondaire qui acceptent la magistrature. Le compte rendu des débats rapporte fidèlement ce que j'ai dit, sauf l'omission de quelques mots dans la phrase que je vais citer. Voici, d'après le compte rendu officiel, ce que j'ai dit :

J'ajoute, toutefois, qu'il n'est nullement certain que la nomination de nouveaux juges produise tout le bien qu'on en attend. Il faut quelque chose de plus, au moins dans le district de Montréal, et c'est l'augmentation du traitement des juges. Dans le district de Montréal, les juges touchent actuellement le même traitement qu'ils recevaient il y a trente ans, et tout le monde sait que le coût de la vie, dans les grandes villes, s'est accru de beaucoup, pendant les vingt ou trente années dernières. Si l'on accordait aux juges une meilleure rémunération que celle qui leur est accordée aujourd'hui, il est possible qu'ils donneraient une plus forte somme de travail ; dans tous les cas, ce serait un encouragement à le faire. On nous a dit, et c'est chose bien connue, que certains avocats ont accepté des places de juge au prix de grands sacrifices personnels. Il est notoire que d'éminents membres du barreau de Montréal, et j'ajouterai dans tous les grands centres de population, refusent d'accepter des places de juge, pour les émoluments actuellement attribués à cette charge. Il en résulte qu'il est impossible d'obtenir les services des avocats d'élite et qu'il faut nommer à ces charges des avocats de mérite secondaire, bien que ce soit d'excellents avocats.

C'est dans cette dernière phrase qu'il a dû être omis quelques mots, car ce qui est dit ici ne découle pas logiquement de ce qui précède. Voici ce qui précède : Que quelques-uns des avocats le plus affectés par cette affirmation n'ont accepté la magistrature qu'au prix de sacrifices personnels. Il s'agit ici d'un cas particulier ou de quelques cas particuliers à certains juges. Voici ce qui suit : Qu'il est notoire que quelques-uns des meilleurs avocats—non pas tous—refusent d'accepter ces charges, en raison du maigre traitement attribué aux juges.

Or, on m'accuse d'avoir conclu du particulier au général et affirmé qu'il n'y a que des avocats de mérite secondaire qui soient nommés à ces charges de juges, parce que les autres refusent de les accepter. Ce que j'avais à la pensée et ce que j'ai toute la certitude possible d'avoir affirmé, pourrait s'exprimer dans les termes que voici :

La conséquence est qu'il n'est pas toujours possible d'obtenir les services des avocats d'élite, et que, par conséquent, dans quelques circonstances, il a fallu nommer à ces charges des avocats d'ordre secondaire, tout méritants qu'ils fussent.

L'insertion de ces trois ou quatre mots complète parfaitement la pensée que j'avais à l'esprit et que je voulais exprimer, bien que le fond même de la proposition puisse prêter à la discussion. En toute justice pour tous magistrats, je dois déclarer ceci : j'avais à la pensée, au cours de ce débat, la situation faite aux juges dans la province de Québec et surtout aux juges du district de Montréal. Et pour rien au monde, tant la chose est éloignée de ma pensée, je n'aurais voulu énoncer une proposition d'une nature aussi absolue que celle qu'on m'attribue, applicable à tous les juges de la province.

J'ai aussi eu l'honneur d'être critiqué par un autre journal important de Montréal. Et les paroles que ce journal me prête vont encore plus loin que celles que je viens de citer et sont tout aussi éloignées de l'idée que j'ai voulu exprimer dans la circonstance en question. Il s'agit de "La Presse." Dans son numéro du samedi, le 15 du courant, sous le titre de "Un Mot Malheureux," voici ce que publie ce journal :

"Si les juges étaient mieux payés, peut-être travailleraient-ils plus. Dans tous les cas, un meilleur salaire déterminerait une meilleure classe d'hommes à accepter ces postes. Aujourd'hui, on ne peut pas obtenir la meilleure qualité, et il n'y a que des gens de seconde classe, quoique bons quand même, qui acceptent d'être juges." Si l'on avait offert une récompense pour la plus grosse ineptie incentable, personne n'aurait songé à celle-là, et M. Fortin prend d'emblée le premier prix d'incongruité.

Puis, l'auteur de cet article ajoute quelques observations, auxquelles, du reste, je n'ai rien à redire. Les paroles que me prête ce journal manquent absolument d'exactitude. J'ai déjà donné lecture de cette partie du discours que j'ai prononcé au cours du débat en question, et il ne s'y trouve rien de semblable à ce que me fait dire ce journal :

Dans tous les cas, un meilleur salaire déterminerait une meilleure classe d'hommes à accepter ces postes.

Il n'y a absolument rien qui autorise à affirmer d'une façon aussi catégorique qu'il est impossible aujourd'hui d'obtenir les services d'éminents avocats, et qu'il n'y a que des hommes de mérite secondaire qui veuillent entrer dans la magistrature. J'ai été d'autant plus surpris de lire cela dans la "Presse," que le compte rendu publié par son correspondant d'Ottawa le 13 de juillet me rendait justice et exprimait l'idée que j'avais voulu exprimer. Le compte rendu du 13 de juillet ne ressemble en rien à celui du 15 de juillet, où l'on m'attribue ces assertions que je répudie. Voici ce que dit le correspondant :

M. Fortin, député de Laval, appuie chaleureusement le discours de M. Madore et fait ressortir la position intolérable faite aux avocats et aux plaideurs par l'encombrement des tribunaux de Montréal. Il profite de l'occasion pour faire remarquer que le traitement des juges est actuellement ce qu'il était il y a trente ans, et notoirement insuffisant, maintenant que tout a augmenté de prix.

Voilà le compte rendu du correspondant, qui est censé assister aux séances de la Chambre et qui rapporte fidèlement ce que j'ai dit. Et cependant, voilà que deux jours plus tard, le même journal me fait dire des choses que je n'ai jamais dites ni eu l'intention de dire au parlement, et cela, sans autre

but apparent que de me faire tort dans l'esprit du public.

C'est la première fois que je suis en lieu de signaler la chose à l'attention de la Chambre. Le débat en question a eu lieu mercredi dernier, l'après-midi. J'ai quitté Ottawa le même soir et n'y suis revenu qu'hier soir. C'est hier soir, après la séance de l'après-midi que, pour la première fois, j'ai pu parcourir le compte rendu officiel des débats, et je le répète, constater l'omission d'un ou deux mots dans une ou deux phrases du compte rendu. Sauf cette omission, le compte rendu de mon discours est fidèle et j'y donne mon adhésion ; mais je répudie l'expression et les idées que m'attribuent les journaux en question.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai écouté avec une attention soutenue l'intéressant discours prononcé par le député de Laval (M. Fortin) dans la circonstance en question, et j'ai aussi prêté l'oreille aux explications que l'honorable député vient de donner à la Chambre au sujet de ce discours : mais j'avoue que je suis encore à me demander pourquoi il a appelé l'attention de la Chambre sur cette question. L'honorable député a fait deux importantes déclarations. Il a d'abord dit que si les juges——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il n'est pas absolument conforme au règlement de discuter cette question maintenant. Si je ne me trompe, l'honorable député a soulevé la question de privilège, et bien qu'il n'ait pas fait de motion, je suppose qu'il est dans l'ordre en discutant cette question et en appelant l'attention de la Chambre sur le fait que les journaux ont dénaturé le sens de ses paroles. Je ne crois pas, cependant, qu'il soit conforme au règlement de discuter la question——

M. DAVIN : Je propose que la Chambre lève sa séance.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis porté à croire, M. l'Orateur, qu'en recourant aux précédents, l'on établirait qu'il est de règle, lorsqu'il est soulevé une question de privilège, que les députés répondent aux observations de ceux qui soulèvent cette question. Il est possible que je me trompe, et peut-être serait-il plus dans les règles de faire une motion. Et si je n'ai pas fait de motion, c'est que je ne pensais pas qu'il y eût lieu de mettre tant de formalités. Toutefois, puisque la presse est censée avoir fait un compte rendu infidèle et que l'exactitude du compte rendu de nos débats est mise en doute, je crois avoir le droit de dire quelques mots. D'abord, si je ne me trompe, l'honorable député a fait deux déclarations, toutes deux fort graves. Il s'est plaint de ce que le traitement des juges dans la province de Québec n'est pas assez élevé, et la raison qu'il a alléguée en faveur de l'augmentation de ce traitement est que, s'ils étaient mieux rétribués, les juges feraient plus de besogne. Voilà la déclaration de l'honorable député,

consignée au compte rendu des débats, bien qu'il ait ajouté que quelques juges consacrent beaucoup de temps à leur besogne. Voilà une grave affirmation et j'espère que l'honorable député se trompe en supposant que si les juges dans la province de Québec ne s'acquittent pas parfaitement de leurs devoirs, c'est parce que leur traitement est insuffisant. Il a certainement mis la Chambre en lieu de penser que l'une des raisons qui militent le plus fortement en faveur de l'augmentation du traitement des juges à Québec, est que par suite de la modicité du traitement actuel, les avocats les plus capables refusent d'entrer dans la magistrature.

M. FORTIN : Quelques-uns.

Sir CHARLES TUPPER : Non, pas tous, sans doute : et il était bien inutile d'apporter ce correctif. S'il est vrai que le gouvernement, en choisissant les juges pour la province de Québec, est obligé de nommer à ces charges des avocats de mérite secondaire, parce qu'il est impossible, en raison de la modicité du traitement actuel, d'engager les avocats d'élite à accepter ces charges, c'est là une affirmation fort grave.

M. FORTIN : J'ai dit deux choses : d'abord, que quelques juges sont entrés dans la magistrature au prix de grands sacrifices personnels, et je citerai sir Alexandre Lacoste, juge en chef de la cour d'Appel.

M. BERGERON : Et combien d'autres ?

M. FORTIN : Il y en a un bon nombre d'autres. Ensuite, j'ai affirmé qu'il est notoire que quelques avocats d'élite ont refusé d'entrer dans la magistrature, en raison de l'insuffisance du traitement. Or, je n'ai pas dit que ce fût la seule raison militant en faveur de l'augmentation du traitement des juges ; la principale raison, ai-je dit, est la cherté de la vie aujourd'hui. L'échelle actuelle des traitements a été établie à l'époque de la Confédération, il y a plus de trente ans, et depuis cette époque, la vie est devenue plus chère.

Sir CHARLES TUPPER : Cela est tout à fait indépendant de la question que je débats, car j'en suis à discuter les affirmations de l'honorable député de Laval (M. Fortin), et je cherche à me rendre compte de la portée de son argumentation. Personne ne prétendra que les éclaircissements qu'il vient de nous apporter modifient en quoi que ce soit l'état de la question ou la nature de son argumentation. Il est inutile pour le moment d'aborder l'étude des raisons qui militent en faveur de l'augmentation du traitement des juges. C'est là une autre considération fort importante. La question principale qui se pose est celle-ci : les traitements alloués aux juges dans la province de Québec sont-ils insuffisants au point que le gouvernement se trouve dans l'impossibilité d'obtenir les services des avocats les plus éminents et de les engager à entrer dans la magistrature ? Voilà une importante ques-

tion. S'il est vrai, comme l'affirme l'honorable député, qu'aujourd'hui, en raison de l'insuffisance du traitement actuel, les membres les plus distingués du barreau de la province de Québec refusent d'entrer dans la magistrature et qu'en conséquence, le gouvernement soit obligé de choisir des avocats de mérite secondaire, pour me servir des expressions mêmes de l'honorable député, c'est là un grave état de choses qui s'impose aux préoccupations du premier ministre et du gouvernement. Il est de la plus haute importance que le pays puisse obtenir les services des hommes les plus éminents et les mieux doués, pour remplir ces charges.

J'ignore si, dans le compte rendu revisé des débats, l'honorable député de Laval, a apporté les rectifications qu'il nous a signalées aujourd'hui.

M. FORTIN : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : Il nous faut bien accepter le discours avec ses rectifications ; mais cela n'empêche pas que les deux faits signalés par la presse restent debout : d'abord, que les juges s'acquitteraient mieux de leurs devoirs et feraient plus de besogne, s'ils étaient mieux rémunérés ; et en second lieu, qu'il est impossible, en raison de la modicité du traitement actuel, d'engager les avocats de mérite supérieur à entrer dans la magistrature.

Si j'ai pris intérêt à la question, c'est que, tant que le traitement demeurera ce qu'il est, il est probable que nous aurons le plaisir de garder au milieu de nous le député de Laval, honneur et plaisir qui nous seraient enlevés si l'on modifiait la loi, car alors, il succomberait peut-être à la tentation d'un traitement plus élevé.

L'honorable député n'a guère réussi à prouver que la presse a dénaturé le sens de son discours, car les corrections qu'il a apportées le laissent à peu près dans le même état.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ferai observer à mon honorable ami et à la Chambre qu'il n'y a rien à débattre sur la motion d'ajournement proposée après le discours du député de Laval. Mon honorable ami (M. Fortin) a tout simplement exercé son droit de député en donnant ces explications de nature personnelle, au sujet des inexactitudes du compte rendu. Il n'y avait donc pas lieu de soulever de débat, après que l'honorable député eût donné à la Chambre la version fidèle de son premier discours, et la Chambre n'avait qu'à accepter les rectifications qu'il lui présentait. Nous sommes tous disposés à accepter ces rectifications, car si l'honorable député eût réellement fait les observations que la " Presse " lui a plus tard attribuées, elles auraient donné lieu au même débat qui s'est élevé depuis. Le fait que ses observations dans cette circonstance, n'ont pas soulevé de débat, est une présomption que le compte rendu est infidèle. C'est le correspondant de le " Presse " qui a donné le compte rendu le plus fidèle et il n'y a certainement rien à redire à ce sujet.

La motion d'ajournement est repoussée.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.— BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

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

MINTO.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget supplémentaire affecté au service du Canada pour l'exercice finissant le 30 de juin 1900, et en conformité des dispositions de la " Loi de l'Amérique britannique du Nord " 1867, le gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 18 de juillet 1899.

Je propose que ce message de Son Excellence ainsi que le budget soit renvoyé au comité des subsides.

La motion est adoptée.

PRIMES AU FER ET A L'ACIER.

Le bill (n° 161) relatif au fer et à l'acier fabriqués au Canada, (M. Fielding), subit sa deuxième lecture.

(En comité.)

Article 2.

M. MILLS : Le bill stipule-t-il le paiement de la prime au fer fabriqué avec le minerai importé de l'étranger ou au fer où il n'entre que du minerai du pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : C'est la continuation de la loi actuelle. Il est stipulé que la prime sera payée sur le fer dans la fabrication duquel il entre soit du menerai importé de l'étranger, soit du minerai du pays ; toutefois, il y a un droit différentiel en faveur du menerai natif. C'est la loi actuelle et le bill ne s'en écarte point.

M. HAGGART : Le bill autorise-t-il le mélange des deux minerais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La prime est en proportion du minerai employé.

M. MILLS : M. le président, j'élève la voix contre la proposition tendant à accorder une prime au fer dans la fabrication duquel il entre du minerai importé de l'étranger.

Il existe au Canada beaucoup de minerai de fer ; dans les provinces maritimes, dans l'Ontario, dans la province de Québec, il se trouve une foule de mines susceptibles de développement, et s'il faut accorder une prime à la fabrication du fer, accordons-là à celle du fer où entre le minerai du pays, et cela afin de stimuler le développement de

nos mines. Dans mon propre comté, il y a au moins deux mines de fer susceptibles de développement. L'une de ces mines a été exploitée pendant nombre d'années, et l'exploitation en a cessé il y a trois ou quatre ans. Accordons cette prime au fer fabriqué avec nos minerais du pays, et ces mines seront remises en exploitation. Je proteste donc en peu de paroles, mais de toutes mes forces, contre la proposition tendant à payer une prime au fer fabriqué avec le menerai importé de l'étranger, prime qui, à mon sens, doit être réservée au fer produit à même nos minerais du pays.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne saurais nullement me ranger à l'avis du député d'Annapolis (M. Mills). Le but, cela va de soi, est de créer la grande industrie du fer au Canada et la proposition de mon honorable ami aurait pour conséquence de faire avorter, dans une large mesure, de faire manquer ce but.

L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) se rappelle que j'ai soulevé la question de savoir s'il fallait admettre les minerais de Terre-Neuve sur le pied des minerais importés de l'étranger. Ma proposition tendait à établir cette colonie-sœur sur un autre pied que les pays étrangers, mais le ministre des Finances n'a pas voulu accéder à ma proposition, et réflexion faite, il a probablement raison, car, ainsi qu'il l'a fait observer, ce serait tenir la porte un peu trop ouverte que d'admettre les colonies-sœurs sur ce pied. Force m'a donc été d'acquiescer à sa propre proposition sur ce point. Quant à la proposition du député d'Annapolis, elle aurait pour résultat de faire avorter la mesure, et j'espère que mon honorable ami n'insistera pas davantage. Je sais parfaitement qu'il y a dans son propre comté de précieuses mines de fer que cette mesure tend à développer.

M. HAGGART : Je diffère entièrement d'avis avec le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) sur cette importante question. A mon avis, le but principal de ces primes n'est pas de stimuler l'industrie métallurgique mais de développer nos propres mines. La loi, dans sa teneur primitive, je le sais, admettait une certaine proportion de minerais étrangers, dans la fabrication du fer et de l'acier. L'argument allégué à cet égard se basait sur la nécessité de l'importation de ces minerais de l'étranger pour le smeltage. Que servirait-il de créer de grandes industries manufacturières au pays, si nos mines restent inexploitées ? L'objectif de la protection devrait être, avant tout, de stimuler l'exploitation des mines du pays. Voilà pourquoi je me range à l'avis du député d'Annapolis (M. Mills) et je maintiens que, sauf la proportion de minerais étrangers nécessaires au traitement de nos propres minerais, la protection doit s'appliquer uniquement au développement de nos mines.

Sir CHARLES TUPPER : Que le ministre des Finances (M. Fielding) me pardonne, si je prends une si large part à ce débat. Je me serais abstenu de le faire, si l'attaque n'était pas venue de mes propres partisans. Je n'aime pas qu'on m'attaque par derrière. Je vais faire connaître à mon honorable ami (M. Haggart) deux raisons qui militent contre ce qu'il a avancé. D'abord, la loi dont il est l'un des auteurs et des promoteurs, traite la question des minerais étrangers et domestiques au même point de vue que le bill actuel ; et mon honorable ami et le gouvernement dont il a fait partie ont adopté cette mesure et en portent la responsabilité. En second lieu, l'honorable député pourrait-il me dire comment il est possible de développer nos chemins de fer, sans fabriquer le fer ? Le bill à l'étude stimulera l'exploitation de nos mines de fer au Canada dans une mesure où il serait impossible de le faire sans cela, en favorisant l'importation de capitaux étrangers qui contribueront à l'établissement des industries du fer et créeront une demande pour nos propres minerais.

M. WALLACE : Si je saisis bien le sens de l'artiile 2, il y est stipulé qu'il ne sera pas accordé de primes aux lingots d'acier fabriqués à même les barres de fer puddlé, mais que la prime sera payée sur les barres de fer puddlé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. WALLACE : Ainsi, en premier lieu, la prime est accordée au fer en gueuse, puis aux barres de fer puddlé. Si je ne me trompe, l'acier est directement fabriqué à même le fer en gueuse et ne subit pas d'ordinaire le procédé de conversion en fer malléable ou en barres de fer puddlé ; de sorte que si les fabricants adoptaient ce procédé, ce serait uniquement afin d'obtenir la prime.

Quant à accorder la prime aux minerais de fer importés de Terre-Neuve, je me range volontiers à l'avis du chef de l'opposition, qui demande qu'on accorde la prime aux minerais de fer importés de Terre-Neuve et pour cette raison-ci : on dit qu'il y a dans cette colonie une espèce de minerai de fer qu'on ne rencontre nulle part ailleurs au Canada ; ou bien, s'il s'y rencontre, c'est à une si grande distance de nos usines métallurgiques, qu'il serait impossible de l'y transporter. Si ce minerai se rencontrait sur les rives nord du lac Supérieur, il serait évidemment impossible de l'expédier au Cap-Breton ou à New-Glasgow où il y a des hauts-fournaux. Si nous voulons devenir une grande nation industrielle, il nous faut fabriquer le fer en gueuse, et il importe de ne pas établir de restrictions quant à l'importation du minerai de fer, il faut le prendre partout où il se trouve, à Terre-Neuve, s'il n'y en a pas au Canada. Si les fabricants peuvent se le procurer près de New-Glasgow, ils l'utiliseront là.

Je crois que, pour d'autres raisons, on ne devrait pas traiter Terre-Neuve comme une nation étrangère. Nous espérons que cette île formera un jour partie de notre Confédé-

ration, et nous ne devons pas maintenant par quelques-uns de nos actes, nous aliéner l'amitié du peuple de cette colonie. Au contraire, nous devons, pour des raisons politiques, tâcher de nous l'attacher.

A un point de vue économique, nous devrions recevoir le minerai de Terre-Neuve et le mettre sur le même rang que le nôtre relativement aux primes d'encouragement. Cela favoriserait plus la fabrication du fer en gueuse et de l'acier que tout ce que vous pouvez faire. Je dirai au ministre des Finances qu'il devrait ouvrir nos portes au minerai de Terre-Neuve et lui donner les mêmes primes qu'au nôtre.

M. BENNETT : Lorsque la Chambre a discuté cette question, dans une autre occasion, j'ai fait observer au ministre des Finances qu'il fallait, pour fabriquer du fer en gueuse, beaucoup plus de travail avec du charbon qu'avec du coke. Je puis ajouter qu'il y a un haut fourneau à Hamilton, et si je ne me trompe, tout coke que l'on emploie là est importé des Etats-Unis, et l'industrie canadienne ne reçoit de cette source aucun encouragement.

D'un autre côté, il y a aujourd'hui un haut fourneau à Deseronto, et on est à en construire un autre à Midland. Tous deux sont alimentés par le charbon, et notre population fournira une immense somme de travail pour produire ce charbon. Si je ne me trompe, la capacité des hauts fourneaux de Midland et d'Hamilton est à peu près la même, mais celui de Midland consomme annuellement 50,000 cordes de bois, tandis que celui d'Hamilton consomme du coke importé des Etats-Unis.

Il est évident que le fait de couper 50,000 cordes de bois doit fournir beaucoup de travail, et je désire demander au ministre des Finances s'il a étudié la question d'une augmentation de primes pour le fer en gueuse fabriqué avec du charbon sur celui fabriqué avec du coke.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me rappelle que l'honorable député a appelé mon attention sur la matière, et j'avoue que son argument ne manque pas de force. Mais il serait difficile d'établir une distinction entre les deux espèces de combustible dont on se sert pour fabriquer le fer. L'honorable député d'Annapolis, qui a ouvert la discussion, a soutenu qu'on ne devait donner aucune prime au minerai de Terre-Neuve, et l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a soutenu tout le contraire ; le gouvernement a décidé de prendre un juste milieu. Nous ne voulons pas prohiber le minerai de Terre-Neuve, mais d'un autre côté, nous ne voulons pas le mettre au même rang que le nôtre. Je suis parfaitement convaincu que notre attitude ne paraîtra pas hostile au bon peuple de Terre-Neuve, mais qu'au contraire, celui-ci croira qu'en faisant bénéficier son minerai d'une partie de nos primes, nous lui donnons une preuve de notre amitié.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère qu'avant longtemps, l'île de Terre-Neuve entrera dans la Confédération et apportera son minerai avec elle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je partage les espérances de l'honorable chef de l'opposition. Il n'y a pas de doute que nous ne devons pas perdre de vue la probabilité de l'entrée dans la Confédération, à une date rapprochée, de notre colonie sœur. Lorsque ce temps sera venu, si notre système de primes est encore en vigueur, Terre-Neuve en bénéficiera tout comme nous.

Mais, en ma qualité de ministre des Finances, je suis obligé d'envisager la question à un autre point de vue ; c'est que ces primes peuvent représenter une somme considérable, et en traitant le minerai de Terre-Neuve comme le nôtre, je crains d'obérer le trésor public et de voir la Chambre hésiter à prendre cette responsabilité.

Je puis assurer à l'honorable député que toutes ces raisons ont été pesées. Nous croyons que le bill, tel qu'il est, encouragera beaucoup l'industrie du fer dans les différentes parties du pays. J'espère que le comité adoptera ce projet de loi, sans l'amender.

M. HAGGART : Quelle est la différence des primes entre le fer national et le fer étranger ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $3 la tonne sur le fer national et $2 sur le fer étranger, et dans les cas d'alliages, lesquels sont fréquents, nous payons alors en tenant compte de la proportion du minerai qui entre dans la fonderie.

M. HAGGART : Malgré la politique de l'ancien gouvernement, je n'ai pas changé d'opinion sur la matière. La raison donnée pour ne pas recevoir le minerai étranger dans le pays, c'est qu'il était impossible de fondre notre minerai sans le mêler avec un minerai étranger, surtout dans la Nouvelle-Ecosse.

Voyez ce qui se passe au haut-fourneau de Hamilton. Non seulement nous frappons d'un droit de douane le minerai qui entre dans le pays, mais nous accordons une prime de $2 par tonne au fer fabriqué avec du minerai extrait des mines américaines du lac Supérieur. Je crois que c'est là une mauvaise politique. S'il est nécessaire de faire entrer une certaine proportion de minerai étranger dans la fabrication de notre fer, c'est très bien. On fabriquera l'acier et le fer avec du minerai de fer, si vous accordez une prime assez élevée, mais si vous ne faites qu'une différence de $1 par tonne entre le fer fabriqué avec du minerai étranger et celui fabriqué avec le minerai national, il est probable que, à cause du plus grand développement des mines américaines, on emploiera entièrement du minerai étranger : ce qui ne procurerait aucun avantage au Canada.

L'objet de ces primes devrait être,—et tous nos efforts devraient tendre à cette fin,—de

développer les mines de fer du Canada. Je n'ai pas d'objections à ce que nous traitions Terre-Neuve d'une manière exceptionnelle, en sa qualité de colonie-sœur. Il est peut-être nécessaire que nous admettions son minerai en franchise, ou que nous le mettions sur un pied d'égalité avec le nôtre.

Mais mon argument a trait aux mines du lac Supérieur. Les Américains ont énormément développé leurs mines situées sur la rive sud du lac Supérieur. Il est admis que nous avons autant de richesses minérales sur la rive nord.

Quel était l'objet de ces primes ? C'était le développement des mines de notre propre pays. En arrière de Kingston et dans le comté de Hastings, nous avons d'aussi bon fer qu'il est possible d'en trouver dans le reste du monde. Nous voulons que tous ce minerai soit fondu dans le pays, et nous serions parfaitement disposés à accorder de grandes subventions afin d'exploiter ces gisements et d'encourager la fabrication du fer. Mais si l'effet de ces primes n'est pas de développer ces mines, mais simplement de fondre le minerai étranger importé dans le pays, c'est un minime avantage pour le pays. Vous ne faites que encourager une industrie étrangère et demander au peuple canadien de payer, sous forme de droits, un prix plus élevé pour son fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable préopinant dit que nous pourrions fabriquer notre fer avec notre propre minerai, si nous accordions des primes suffisamment élevées. Jusqu'à un certain point, cela est vrai. Je suppose que nous pourrions produire des oranges au Canada, si nous donnions des primes assez fortes ; mais je crois qu'il faudrait des primes beaucoup plus considérables que les honorables députés ne sont disposés à en donner, pour fabriquer du fer avec du minerai canadien seulement. Il est bien connu que vous devez allier le minerai de différents pays, pour obtenir un fer satisfaisant.

Je crois que l'argument du chef de l'opposition est très fort et très concluant. Si vous voulez développer l'industrie du fer dans le pays, vous devez avoir des minerais variés, et des hauts fourneaux, et je crains bien que vous ne réussissiez pas, si vous ne jetez dans vos fourneaux que du minerai national. Mais si vous alliez de minerai national et étranger, vous créez pour notre minerai un marché que vous n'auriez pas autrement. Je n'ai aucun doute que cette politique n'encouragera pas seulement l'usage du minerai étranger, mais fournira des moyens d'écoulement à notre minerai, et contribuera plus que toute autre chose au développement de nos mines de fer.

M. EDWARDS : J'ai combattu les premières résolutions que l'on a présentées à ce sujet en 1887, et j'étais également opposé aux résolutions sur lesquelles ce bill est basé, et je m'oppose maintenant à l'adoption de ce projet de loi. Je suis entièrement opposé au système dont ce bill est un des fruits. Je n'ai pas besoin de m'étendre sur le sujet, car mes vues sont bien connues.

Mais ce qui m'amuse, c'est de voir les honorable membres de la gauche appuyer une mesure dont l'objet est de supprimer graduellement ces primes. C'est ce que le parti libéral a préconisé. Cette disposition du bill me console, car j'espère qu'avant peu d'années, on abolira complètement ce système. Les honorables membres de la gauche ont soutenu et soutiennent encore que c'est une erreur d'abaisser graduellement les droits ; et il me semble qu'ils renient aujourd'hui les principes qu'ils ont toujours proclamés. En vérité, c'est un spectacle amusant pour moi.

M. CRAIG : Je ne me lève pas pour discuter cette question, mais simplement pour dire que ce qui est un spectacle amusant pour moi et les autres membres de la gauche, c'est de voir un honorable député qui s'est toujours proclamé libre-échangiste ardent, appuyer toujours un gouvernement qui a adopté la protection. Je ne sais pas pourquoi l'honorable préopinant a parlé——

M. EDWARDS : Pour faire ressortir tout le ridicule de votre attitude.

M. CRAIG : ——si ce n'est pour amuser les membres des deux côtés de la Chambre. Si l'honorable député était conséquent, il n'appuierait pas le gouvernement actuel, car jamais gouvernement plus protectionniste n'a tenu les rênes des affaires.

M. EDWARDS : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ? N'est-il pas plus logique d'appuyer un gouvernement qui proclame que, dans les meilleurs intérêts du pays, il convient d'abaisser les droits, qu'un gouvernement qui répéterait sans cesse que les producteurs du pays devraient toujours gémir sous le fardeau de taxes élevées ?

M. CRAIG : Je ne veux pas faire perdre le temps du comité, mais je dirai simplement que l'honorable député (M. Edwards) a montré son jeu. Il demande : Ne serait-il pas plus logique d'appuyer le parti qui dit faire ces choses dans les intérêts des cultivateurs du pays. Je crois qu'il doit appuyer ce dernier.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

AMENDEMENT A L'ACTE DES COMPAGNIES.

Le bill (n° 160)—du Sénat—modifiant l'acte des compagnies (M. Fielding), est lu une deuxième fois et renvoyé au comité des banques et du commerce.

ACTE POUR ETABLIR DES MESURES D'HYGIENE SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 105)—du sénat—pour établir des mesures d'hygiène sur les travaux publics.

Ce bill est la conclusion logique du rapport de la commission chargée, l'an dernier, de faire une enquête sur certaines plaintes faites au sujet de la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Il n'y a pas de doute que cette enquête a révélé un malheureux état de choses et a démontré que les entrepreneurs de travaux publics ne veillaient pas avec assez de soin sur la santé de leurs employés. C'est pourquoi le gouvernement a résolu de saisir la Chambre d'un projet de loi destiné à empêcher la répétition de faits semblables.

Dans un pays comme le nôtre, dans un aussi vaste territoire, dont une grande partie n'est pas encore colonisée et dans lequel de nombreux travaux publics seront sans doute entrepris, il peut arriver que plusieurs milliers d'hommes, à un moment donné, se trouvent réunis dans une région qui est virtuellement un désert, privés de tous moyens de communication et des avantages de la civilisation.

Si nous ne prenons certaines mesures pour obliger ces compagnies à veiller sur la santé de leurs ouvriers, nous serons encore témoins des tristes choses dont la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau nous a donné le spectacle. Par ce projet de loi, le gouvernement prescrit certaines mesures de précaution qui seront suffisantes, je crois, pour assurer le confort et protéger la santé des ouvriers. Le présent bill s'appliquera à tous les travaux publics qui sont du ressort de ce parlement et, comme le dit le premier article, à tout chemin de fer, canal, pont, ligne télégraphique et autres travaux faits sous l'autorité législative du parlement du Canada.

Le bill décrète que toutes les fois que des travaux publics seront en cours de construction, l'exécutif aura le droit de prescrire des règles afin de protéger la santé et le confort des ouvriers. Naturellement, la raison pour laquelle nous investissons l'exécutif de ce pouvoir, c'est que, dans certaines occasions, ces règles ne seront pas nécessaires. Si des travaux publics sont exécutés dans les vieilles provinces et dans les régions colonisées du pays, là où se trouvent réunis tous les éléments de la civilisation, l'état normal des choses répondra aux conditions nouvelles qui pourraient surgir et assurera le confort et la protection de la santé des ouvriers. Mais si des travaux publics sont exécutés, disons dans les montagnes Rocheuses, dans les prairies ou dans toute autre partie du Canada où les ouvriers pourront se trouver à plusieurs milliers de milles des sources de la civilisation, l'exécutif pourra prescrire certaines règles au sujet du confort et de la santé de ces hommes.

Ces règles sont au nombre de cinq. D'abord, nous prescrivons certaines mesures pour déterminer l'étendue et la nature des installations que devront offrir les maisons, tentes ou autres logements occupés par les personnes employées aux travaux. Si, comme la chose est déjà arrivée, et notamment, je crois, lors de la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, les hommes sont tellement entassés dans des wagons à marchandises qu'ils n'ont pas la quantité d'air pur nécessaire, l'exécutif pourra prescrire certaines règles pour obliger les entrepreneurs à prendre certaines mesures que conseille l'hygiène, et à donner à leurs hommes assez d'espace pour respirer.

L'exécutif pourra prescrire des règles pour l'inspection de ces maisons, tentes ou autres logements, et pour leur nettoyage, assainissement et désinfection ; ainsi que pour obliger à fournir un nombre suffisant de médecins, établir des hôpitaux et isoler les personnes atteintes de maladies contagieuses.

Nous savons que, malheureusement, nous avons eu à déplorer des pertes de vies dans la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, parce que des règlements de cette nature n'avaient pas été établis. Après avoir lu très attentivement les témoignages, je ne suis pas prêt à faire peser sur les entrepreneurs toute la responsabilité de la mort de ces deux jeunes gens, mais l'enquête a démontré d'un façon concluante que, toutes les fois qu'une semblable agglomération d'hommes se fait sur un même point, il est indispensable de prescrire des règles hygiéniques et de les faire strictement observer.

Je crois que la Chambre approuvera toutes les dispositions de ce bill. Il n'y a qu'une chose que l'on pourrait critiquer. L'article 4 prescrit :

> Le gouverneur en conseil pourra, jusqu'à ce que le parlement en ordonne autrement, établir des punitions, amendes et déchéances pour infraction ou inobservation des règles, et aussi prescrire la procédure en application de ces peines.

C'est peut-être étendre un peu le pouvoir que le parlement est disposé à placer entre les mains de l'exécutif ; mais, en somme, je crois que cette disposition est suffisamment qualifiée par l'article suivant, lequel prescrit qu'aucune punition que le Gouverneur en conseil aura établie ne pourra dépasser trois mois. Avec cette restriction, la disposition peut rester telle qu'elle est, et je crois que nous pouvons, en toute sûreté, confier au gouverneur en conseil l'établissement et la sanction de ces règlements. Dans aucun cas, l'emprisonnement ne pourra dépasser trois mois. Si l'avenir démontrait que cette peine n'est pas suffisante, nous demanderions au parlement de prescrire un châtiment plus rigoureux ; mais, en somme, je crois que cette mesure, qui n'est qu'un premier pas dans une nouvelle voie, recevra l'approbation de la Chambre.

M. POWELL : Quel sera le maximum de l'amende ?

Le PREMIER MINISTRE : Le bill ne le mentionne pas.

M. ROSS ROBERTSON : Me basant sur le principe qu'il est mieux de prévenir le mal que de le guérir, je dis qu'il est très malheureux que ce bill n'ait pas été présenté pendant la session de 1896. Il est naturel, je suppose, qu'un gouvernement, comme toutes les institutions humaines, ait plus de regrets que de prévoyance. L'objet du bill me semble avoir le même effet que fermer la porte de l'écurie après que le cheval a été volé. J'aurais désiré voir le gouvernement prendre des mesures afin de punir celui qui a volé le cheval, c'est-à-dire placer la responsabilité des actes criminels qui ont été commis au cours de la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, sur la compagnie ou les personnes que la conscience publique accuse. J'espère que ce bill empêchera la répétition des infamies qui ont souillé le beau nom du Canada ; mais je dois dire que si le ministre de la Justice est aussi lent à faire usage du pouvoir que lui confère ce projet de loi, qu'il l'a été à agir sur la plainte de feu le Dr. Meade, ce bill sera une duperie et un trompe l'œil.

Pendant que j'ai la parole, et vu que le sujet est pertinent à la matière que nous discutons, je fais aussi bien de dire immédiatement ce que je pense des atrocités du Pas du Nid-de-Corbeau et du rapport de M. Clute. Je ne fatiguerai pas la Chambre par une répétition élaborée de mes vues sur cette question. J'ai lu le rapport et une grande partie des témoignages. Le rapport farde un peu les faits que la preuve a révélés. Je ne parle pas ainsi pour accuser M. Clute de partialité, mais simplement pour faire observer que ce monsieur a bien pris le soin de ne pas exagérer les faits. Les témoignages et le rapport prouvent que les députés qui, à la dernière session, ont affirmé que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était coupable, archicoupable, avaient parfaitement raison.

On se plaît à affirmer qu'une version est vraie jusqu'à ce qu'on en ait adopté une autre dont on soutient également l'exactitude, et on ne cesse de répéter que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique va rencontrer ses accusateurs et se jusitfier complètement. Mais où est la justification ? Les témoignages et le rapport démontrent la culpabilité du chemin de fer Canadien du Pacifique, car cette compagnie a accepté une subvention de ce parlement et l'a dépensée sous l'empire d'un système qui rendait inévitables le vol du travail et la mort des ouvriers.

Je ne m'attarderai pas à discuter la responsabilité de M. Haney et des sous-entrepreneurs. M. Haney était simplement le représentant du chemin de fer Canadien du Pacifique, et les sous-entrepreneurs ne sont que des comparses dans ce drame de la construction de la voie ferrée du Pas du Nid-de-Corbeau. L'entreprise a été conduite d'une manière dont cette puissante compagnie est seule responsable. J'ai appris de bonne source que tous ceux qui ont travaillé à la construction de ce chemin, excepté M. Haney, avaient été pressurés. Les sous-entrepreneurs ont eu tellement à souffrir de l'avarice des entrepreneurs, qu'ils ne pouvaient pas même acheter un habit pour les ouvriers malades. Toute l'affaire n'est qu'une série d'actes de monstrueuse avarice ; on a leurré les gens en les faisant travailler à la construction de ce chemin de fer, et en leur payant à peine de quoi se nourrir ; la compagnie étant assez bonne pour ne pas exiger d'eux le prix de leurs cercueils.

Il est bien bon de parler de tirer vengeance des sous-entrepreneurs qui étaient les victimes d'un système de pressuration inauguré par M. Haney, sous les auspices du chemin de fer Canadien du Pacifique, et dont celui-ci était seul responsable ; mais je crois que les actes qui ont eu lieu après la mort de ces malheureux établissent la culpabilité de cette puissante compagnie.

Je n'aurais pas aujourd'hui ajouté un mot à la discussion de ce pénible sujet, si je n'avais voulu adresser quelques paroles d'éloge à un homme dont le profil lumineux se détache sur le fond noir de cet infâme tableau. Je veux parler du Dr Meade, le médecin plein d'humanité et le brave coroner de Pincher-Creek. Aucune de mes paroles ne peut maintenant être entendue de cet homme qui a adouci l'amertume des derniers moments de ces pauvres jeunes gens canadiens que l'on a abandonnés à une mort cruelle dans un vieux wagon à marchandises. Le Dr Meade, depuis que ce sujet a été discuté la dernière fois, est passé dans un monde où il ne peut plus sentir la morsure de la critique et où il n'entend plus le bruit des louanges humaines.

Il est bien bon pour les agents bavards du chemin de fer Canadien du Pacifique de dire que cet obscur individu, Haney, et les autres sous-entrepreneurs sont responsables de la mort de ces deux jeunes gens. Le Dr Meade partageait peut-être l'opinion que le chemin de fer Canadien du Pacifique affecte aujourd'hui de nourrir. En sa qualité de coroner, il a fait des démarches afin de savoir qui était responsable de la mort de Fraser et de McDonald. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique n'était pas coupable, pourquoi cherchait-il à étouffer l'enquête ? On aurait pu croire que le Dr Meade, dans ses efforts pour connaître la vérité, se serait heurté contre le mauvais vouloir des sous-entrepreneurs ou des autres individus qui étaient à blâmer. Mais lorsqu'il a voulu établir les responsabilités de la mort de ces deux malheureux, il a rencontré sur son chemin, non pas les sous-entrepreneurs, mais la puissante compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pesant de toute son influence sur le gouvernement de ce pays.

J'ai été très injuste à la dernière session envers le sous-ministre de la Justice. Je l'ai

blâmé des procédures préliminaires qui donnaient beau jeu au chemin de fer Canadien du Pacifique pour faire échouer le Dr Meade.

Je suis heureux de constater que le ministre de la Justice a assumé la responsabilité de cette supercherie qui est une honte pour le gouvernement de ce pays. Si le ministre de la Justice faisait partie de cette Chambre, je lui dirais qu'à mon sens sa responsabilité n'est pas des plus légères. Il fend les chevaux en quatre et il essaie d'entourer de présomptions défavorables ce coroner de Pincher-Creek, qui a montré plus d'humanité et plus de patriotisme dans cette affaire que n'en a montré tout le gouvernement du Canada. Si, au point de vue strict de la loi, le Dr Meade n'avait pas qualité pour tenir une enquête, pourquoi le ministre de la Justice n'a-t-il pas envoyé des agents pour faire enquête et poursuivre devant les tribunaux criminels ceux qui s'étaient rendus coupables du meurtre de ces hommes ? Au contraire, le ministre de la Justice a jeté dans la balance tout le poids du gouvernement contre le Dr Meade. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a eu carte blanche comme il arrive toujours avec le gouvernement. Les victimes ont été enterrées, et finalement le gouvernement a dû agir. Je suppose que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne s'opposait pas à l'action du gouvernement, parce qu'il était alors trop tard pour faire quelque chose, et je crois que maintenant on ne peut rien faire.

Je n'ai rien à ajouter ; je voudrais cependant exprimer ma conviction sincère que le ministre de la Justice a peu raison d'être fier de cet épisode qui marquera l'histoire de son département. Et le gouvernement du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), en dépit des talents et de l'éloquence de ce dernier, fait dans cette affaire une piètre figure à côté du seul homme de Pincher Creek qui s'est efforcé de faire son devoir, mais dont la voix a été étouffée par le chemin de fer Canadien du Pacifique aidé du ministre de la Justice et, autant que je le puis savoir, de tout le gouvernement du Canada.

M. SPROULE : Il me semble que l'article du bill constituerait un empiétement sur les droits des provinces, parce que le droit de s'occuper de l'hygiène publique et de passer des règlements à cette fin appartient aux provinces. Si des travaux publics sont exécutés dans les territoires et les districts du Nord-Ouest qui sont gouvernés par l'autorité fédérale, d'autres travaux peuvent aussi s'exécuter dans les anciennes provinces du Canada. Je crois qu'il pourrait s'élever des conflits entre le gouvernement central et celui des provinces, si cet article était adopté.

M. A. C. BELL (Pictou) : Je suis convaincu que l'action du gouvernement en présentant ce bill rencontrera l'approbation de tout le pays qui désirait voir prendre cette attitude à nos gouvernants. Il n'y a pas de doute que les révélations faites au sujet de la mort de deux de mes électeurs au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau sont des plus tristes ; bien que nous ne puissions rien faire pour aider ces pauvres jeunes hommes, car ils n'ont plus besoin de secours terrestres, cependant, ce sera une consolation pour leurs parents d'apprendre que dans un sens leur mort a servi à mettre fin à ce qui sans conteste était un mal et une honte pour le Canada. Leur mort aura amené le gouvernement à adopter des mesures pour empêcher que des faits semblables ne se renouvellent à l'avenir dans notre pays qui a tant l'esprit de justice. Je suis persuadé que le gouvernement a fait ce qui était essentiel dans les circonstances. La preuve faite devant M. le comissaire Clute démontre que des moyens avaient été pris pour protéger la vie de ces hommes ; l'organisation était bonne, mais elle n'était pas efficace. Je crois que rien, si ce n'est la surveillance du gouvernement, si ce n'est le pouvoir des autorités de cette partie du pays d'infliger des pénalités tel que pourvu par ce bill, ne rencontrera les exigences de la situation. Je crois qu'il est certain qu'autant que le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouve concerné—et je prétends que la responsabilité doit retomber en premier lieu sur cette compagnie, parce que c'est elle qui faisait exécuter ces travaux—il a pris les moyens qu'il a jugés nécessaires afin de donner à ses employés pour ce travail les soins médicaux et la protection suffisants. Cependant, les faits prouvés devant le commissaire Clute démontrent que bien que la compagnie ait fait cela, qu'elle ait établi tout un système pour fournir les soins médicaux et tout ce qu'il fallait aux malades, cependant, l'application de ce système n'était pas facile dans ce district éloigné ; d'où malades en grande quantité et dans certains cas, mort cruelle et douloureuse. La compagnie semble avoir pris beaucoup de peine pour fournir à ses hommes les soins médicaux et les remèdes. Son système était complet en tant qu'organisation, mais il a été inefficace parce que son application a été laissée aux mains de personnes qui savaient ne pas devoir être tenues responsables de leurs actes, qui désiraient bien plus faire de l'argent que protéger ces employés et qui n'ont pas pris les moyens nécessaires pour rendre utile cette dépense faite volontairement par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie ne voulait rien épargner quant à ce service. Les chiffres cités dans le rapport que j'ai entre les mains et que je suis heureux de pouvoir consulter—parce qu'à une session précédente j'ai dû diriger l'attaque contre le chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet de la mort de deux de mes électeurs—démontrent que la somme perçue des ouvriers pour ce service s'élevait à $12,816, mais que le Pacifique a dépensé de son propre argent $17,731. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a payé, en outre, près de $5,000. Il

est donc évident que cet événement douloureux qui nous occupe n'a pas été causé par la négligence ou la parcimonie de la compagnie, mais qu'il est dû au manque de surveillance, au fait que les sous-entrepreneurs ne sont pas tenus responsables tout autant que la compagnie elle-même ; s'ils étaient responsables, ils verraient à protéger la santé et la vie des hommes qu'ils ont sous leur direction et sauraient qu'ils devront rendre compte de leur conduite à ce sujet au peuple du Canada, et s'il est nécessaire, au gouvernement de ce pays. Les faits prouvés à l'enquête ont démontré que la compagnie avait une organisation complète ; elle s'était assuré les soins d'un médecin distingué, gradué du McGill, dont la réputation à Lethbridge était des plus enviables, pour lui confier la direction de tout le travail. Il avait d'amples pouvoirs, d'après ce qui a été prouvé à l'enquête : il pouvait employer des subalternes et établir des hôpitaux. Mais cela n'a pas été fait, et le résultat fut que, lorsque arriva le moment critique, quand l'existence de mes jeunes concitoyens ne dépendait que d'attentions et de soins continus, l'organisation manqua. Les médecins chargés de ces districts avaient trop d'ouvrage, leurs divisions étaient trop étendues, ils n'avaient pas d'hôpitaux pour isoler les cas de maladies contagieuses. Ces deux jeunes gens qui sont morts ont été transportés à 70 milles d'un district confié à un médecin, dans un autre et enfin dans un troisième district sans avoir, au cours de ce voyage long et fatal, rencontré un médecin qu'ils auraient dû cependant trouver à un certain point déterminé.

Il y avait trois médecins chargés des districts par lesquels ils sont passés, mais à cause du manque d'organisation et d'un système convenable, ces malheureux jeunes gens n'ont pu recevoir de soins et la mort sous sa forme la plus horrible les a terrassés. Quelque temps après on fit des enquêtes et comme résultat de la mort de ces infortunés, l'organisation fut perfectionnée, d'autres hôpitaux furent construits ; on bâtit aussi des hôpitaux pour ceux qui souffraient de maladies contagieuses, mais il était trop tard.

A la lecture du rapport de M. Clute, on constate que le chemin de fer Canadien du Pacifique qui, dès le principe, était la partie responsable, a pris toute les précautions pour prévenir de tels malheurs. Mais on constate d'autre part que celui qui avait pris l'entreprise pour les soins médicaux à être donnés aux ouvriers, que l'homme qui était à la tête du service ne s'y est pas dévoué avec l'assiduité et le soin nécessaires. Il paraîtrait que ce médecin qui avait la charge de cette longue ligne de chemin de fer, à la construction de laquelle des milliers d'hommes étaient employés—en effet on y a compté jusqu'à 4,000 ou 5,000 ouvriers—avait une clientèle considérable à Lethbridge qui occupait tout son temps. Il ne pouvait par conséquent donner toute l'attention voulue à son travail extérieur, ce qui pourtant était d'absolue nécessité. En effet, quand il a été interrogé, il a laissé entendre qu'il avait rejeté presque toute sa responsabilité sur les épaules des médecins chargés de ces districts spéciaux ; quand le commissaire enquêteur voulut savoir pourquoi on n'avait pas construit un hôpital à un certain endroit, le Dr. Mewburn a répondu que le médecin qui était chargé de cette division aurait dû faire construire cet hôpital. Quand on lui a demandé : N'était-ce pas votre devoir de voir à ce que cet hôpital fût construit ? Il n'a pu rejeter sur d'autres la responsabilité qui de fait ne devait retomber que sur lui. Aucun hôpital n'a été construit, parce que l'organisation que propose aujourd'hui le gouvernement n'existait pas alors. Maintenant, si ce bill devient loi, je présume que chaque médecin chargé d'un district sera responsable de la mort de tout individu s'il n'a pas fait son devoir. S'il a nui à l'action intelligente de ses subordonnés, s'il ne leur a pas donné les pouvoirs suffisants pour faire certaines choses qu'il est de leur devoir de faire, il sera passible d'emprisonnement. Il semblerait, d'après les témoignages donnés à l'enquête, que jusqu'à un certain point tous ceux qui se sont trouvés concernés dans cette affaire l'ont considérée plus au point de vue financier qu'au point de vue humanitaire, alors qu'on aurait dû s'occuper moins de l'argent et plus des ouvriers. Il est prouvé aussi, entre autres choses, que pas moins de trois médecins ayant la charge des districts subordonnés et employés par la compagnie ou par le Dr Newburn qui était chargé de la surveillance de ces médecins et qui pouvait les nommer et les destituer ont été remerciés de leurs services pour avoir dit devant le coroner que leurs districts étaient si vastes, qu'ils ne pouvoient faire l'ouvrage qui s'y développait sans cesse. Si tel est le cas, il me semble que M. Mewburn ne prenait pas le bon moyen de mettre un médecin en état de faire un travail intelligent, mais qu'il l'empêchait de déclarer qu'il était surmonté par l'ouvrage ; qu'il avait plus de travail qu'il n'en pouvait faire.

En conséquence, bien que, en principe, la compagnie puisse être tenue responsable des maladies et des mortalités qui se sont produites tout le long de ce chemin de fer, il paraît cependant que, dans une large mesure, ces résultats malheureux n'ont pas eu pour cause la parcimonie de la compagnie qui avait pris des précautions sérieuses pour fournir les soins médicaux à ses ouvriers,—l'enquête en effet démontre ce fait—mais ils sont dus au fait que les subordonnés n'avaient pas ce sentiment de responsabilité, ni ce soin nécessaire pour donner à ces hommes, qui étaient en quelque sorte leurs pupilles, à ces infortunés qui se trouvaient entièrement entre leurs mains, ces soins délicats et tendres que leur auraient prodigués les médecins nommés pour les leur donner. Il est malheureux que ce système qui ressemble à un contrat où l'on est porté à

M. BELL (Pictou).

prendre l'entreprise au plus bas prix, s'applique dans des circonstances semblables. Si vous donnez un contrat à un homme qui, dans un certain sens, sous-loue cette entreprise pour le soin des malades, jusqu'à un certain point vous introduisez le système des entreprises et vous placez au-dessus de tout la question d'argent. Le projet de loi actuellement soumis rencontre, d'après moi, le but qu'il se propose. Malheureusement, il arrive trop tard pour aider ces pauvres jeunes gens à qui je m'intéressais d'une manière plus particulière ; je suis convaincu que rien ne sera plus de nature à adoucir le chagrin de leurs amis que de savoir que leurs souffrances et leur mort ont produit le bien, et que ce bien se fera sentir dans les années à venir.

M. D. C. FRASER (Guysborough) : Je félicite le premier ministre d'avoir présenté ce bill. Je suis heureux, comme membre de cette Chambre, de voir que la vie humaine est tenue en plus grande estime que les richesses et que ceux qui sont obligés de gagner leur vie sur des travaux publics de ce genre sont pour avoir au moins autant de protection qu'en ont ceux qui les emploient. C'est véritablement une législation dans le sens juste, et plus nous reconnaîtrons que la vie et la santé de l'homme sont plus précieuses que la prospérité du pays, plus nous suivrons les véritables principes. On a parlé longuement des injustices qu'ont à supporter les ouvriers, et je puis dire qu'on a rappelé de grandes vérités. Mais il ne serait pas juste que les remarques de l'honorable député de Toronto restassent sans réponse. Je ne suis pas l'apologiste du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je serai toujours avec lui quand il aura raison, et contre lui quand il aura tort. Mais je puis dire que, dans ces deux cas, le chemin de fer Canadien du Pacifique a agi de manière à mériter de sincères félicitations. Il ne reconnaît aucune responsabilité légale ; il a sur ce point l'opinion d'avocats éminents ; mais il reconnaît qu'un grand mal a été causé aux parents et aux amis de ces deux jeunes gens et il offre spontanément et sans menace aucune, mais simplement à titre de don gratuit, $1,500 à la famille de chacun de ces jeunes gens. Il fait plus que cela : en donnant l'argent, il veut qu'il soit bien compris que ce don ne préjudicie en rien aux poursuites légales que les parties pourraient intenter.

Les parents et les amis de Fraser et de McDonald ont autant de droit aujourd'hui de prendre ces procédures que s'ils n'eussent jamais reçu un sou. S'ils croient pouvoir établir une cause devant les cours contre le chemin de fer Canadien du Pacifique, ils ont pleine liberté de poursuivre la compagnie. Je ne mentionne ces détails que pour démontrer que les remarques faites avec tant de vigueur par l'honorable député de Toronto-est (M. Robertson) ne continnent pas tous les faits. Je crois qu'il n'est que juste de reconnaître la chose. Sans doute, cela ne compense pas pour les parents et les amis de ces deux nobles jeunes gens leur perte, mais c'est toujours une consolation de savoir qu'on reconnaît qu'une injustice, qu'un mal a été causé, et c'est ce qu'a reconnu la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien qu'étant une corporation et c'est un sentiment que les corporations ressentent tout aussi bien que les particuliers dans des circonstances semblables.

Je crois que l'action prise par le gouvernement réjouit tous les membres de cette Chambre. Pour moi, j'appuie de tout cœur ce projet de loi et j'espère que, comme des circonstances diverses peuvent surgir et exiger des modifications à la loi ou une législation plus complète, ce parlement sera toujours prêt à faire tout ce qu'il pourra en adoptant telle législation qui fortifiera la position des ouvriers, de manière à ce qu'ils ne soient pas écrasés par le capital, la force et le pouvoir, et que, lorsqu'ils travailleront dans une contrée éloignée, ils aient cette protection de la vie et de la santé que ce parlement doit garantir à tout sujet britannique.

M. DAVIN : M. l'Orateur, comme étant l'un de ceux qui ont soulevé cette question devant la Chambre, l'an dernier, on me permettra peut-être de dire un mot au sujet de la législation qui nous est soumise par le gouvernement. Quant au renseignement que vient de nous fournir l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) sur la conduite du chemin de fer Canadien du Pacifique, je crois qu'il n'est que juste de reconnaître qu'une étude du rapport fait voir que les officiers subordonnés n'ont pas employé tous les moyens mis à leur disposition pour protéger ceux dont la vie et la santé leur étaient confiés. L'injustice consiste à ne pas atteindre la personne ou les personnes qui sont responsables du malheur qui a frappé ces jeunes gens, parce qu'il doit y avoir quelqu'un de responsable.

Je suis des plus heureux d'entendre ce qu'a déclaré l'honorable député de Guysborough au sujet du don gratuit fait par le Pacifique aux parents de ces jeunes gens et de cette entente expresse que ce don n'affectera en rien le droit des intéressés de s'adresser aux tribunaux pour obtenir compensation. Quant au bill lui-même, je voudrais faire voir qu'il accorde un pouvoir et une discrétion considérables au gouvernement. En effet, ce bill déclare simplement que le gouvernement pourra virtuellement adopter par arrêté du conseil toute législation concernant les compagnies qui emploient un grand nombre d'hommes. Il me semble qu'il y a un double désavantage dans des mesures de ce genre. D'abord, le gouvernement s'arroge un pouvoir qui en vérité appartient à la Chambre, et ensuite, nous n'avons aucune garantie que le gouvernement fera ce qui serait décidé, si un bill concernant toute la question était présenté à la Chambre. Naturellement, une mesure de ce genre im-

posera la plus grande responsabilité au gouvernement et l'obligera de revenir encore devant le parlement, s'il ne pourvoit aux cas semblables à celui qui a donné lieu à cette législation. C'est la seule critique que j'ai à faire ; je crois qu'il eût été préférable de soumettre à la Chambre un bill élaboré de manière à ce que nous eussions pu déterminer les prémisses de ce bill. Je vois qu'on stipule dans le bill actuel que la punition ne devra pas excéder un emprisonnement de trois mois. Cette punition est bien faible pour des offenses comme celles qu'on peut imaginer. On devrait y ajouter une amende. A tout événement, le bill lorsqu'il sera adopté ne donnera pas seulement une grande discrétion au gouvernement, mais lui imposera de graves responsabilités, et l'on peut s'attendre à ce que dans la suite des incidents se produisent où cette législation ne pourra s'appliquer.

M. F. OLIVER (Alberta) : Je comprends, M. l'Orateur, d'après la discussion qui s'est faite jusqu'ici dans cette Chambre, que les honorables députés sont sous l'impression que le bill actuel est rendu nécessaire par ce qui est arrivé sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Je ne puis dire si le bill n'est pas nécessaire, mais je voudrais profiter de l'occasion qui m'est offerte pour détruire cette impression qu'il y a eu une injustice de commise dans ce cas particulier, par suite d'un manque de législation. Je veux encore profiter de la circonstance parce que je crois nécessaire de donner une explication personnelle non seulement pour moi, mais aussi en faveur de l'ex-coroner Meade qui a été mêlé à cette affaire, et dont les actes, ou plutôt l'inaction, ont été représentés par l'honorable ministre de la Justice au Sénat, comme étant la cause du déni de justice signalé à cette occasion.

Si la Chambre veut me prêter son attention, je vais rappeler le cas en quelques mots. La mort de ces jeunes hommes est arrivée le 23 janvier 1898. Le coroner Meade, remplissant ses devoirs de coroner, a convoqué une enquête pour le 8 février suivant. A la demande de M. Haney, gérant du chemin de fer Canadien du Pacifique, un bref d'injonction défendant au coroner de tenir telle enquête, fut émis. Ce fait fut signalé à l'attention du département de la Justice et du ministre de la Justice lui-même. Ce dernier prétendit qu'il ne lui appartenait pas, comme ministre de la Justice, d'intervenir dès le début. L'injonction fut plaidée et jugement rendu. Ce fait fut rapporté au ministre de la Justice auquel on représenta qu'il était désirable qu'il intervînt. On lui représenta qu'il était désirable que si le Dr. Meade était incompétent à agir comme coroner, s'il y avait un doute quant à sa compétence, ou aucune probabilité que l'injonction serait maintenue, ou que la décision sur l'injonction serait retardée, ou demandât au Dr. Meade de se retirer et qu'on nommât un autre coroner pour continuer l'enquête. Le sous-ministre de la Justice, au nom du ministre de la Justice, répondit que le département n'avait aucune autorité pour agir dans cette affaire. Après cela, le département entra en communication avec le représentant de la Couronne dans cette localité. Celui-ci télégraphia au département à Ottawa ce qui suit : "Le Dr. Meade n'est pas disposé à se retirer." Le département suggéra alors que, comme la décision sur le bref d'injonction devait être rendue bientôt, il n'était pas nécessaire de demander au Dr. Meade de se retirer de l'enquête, et qu'il serait bon d'attendre cette décision, que si cette décision était défavorable au Dr. Meade, un autre coroner recevrait instruction de le remplacer. Après la déclaration du sous-ministre de la Justice, le Dr. Meade avait refusé de se retirer et il attendait la décision du juge avant de prendre aucune décision à ce sujet.

J'étais à Pincher Creek lors de la mort de ces deux jeunes gens. Comme je connaissais personnellement les faits de la cause, je me suis intéressé auprès du département de la Justice relativement à cette affaire, et j'ai attiré l'attention du ministre et du sous-ministre sur les faits. Comme ils me représentaient que la décision sur l'injonction serait bientôt rendue, je consentis à laisser la chose dans le statu quo. Cette décision, cependant, ne fut rendue que le 15 avril. Je ne suis pas prêt à dire ce que le gouvernement peut avoir fait pour hâter la décision sur cette injonction, mais il me semble qu'on a dû donner au juge quelque conseil, puisqu'il a rendu sa décision avant l'expiration des trois mois qui ont suivi la mort de ces jeunes hommes, quand il s'agissait d'un de ces cas où, on le comprend facilement, les fins de la justice exigent une action prompte et décisive.

Parlant sur cette question de juridiction sur les coroners, le ministre de la Justice disait au Sénat :

> Je dois dire, d'abord, que les coroners ne sont pas des fonctionnaires de notre département ; en réalité, ils ne sont pas fonctionnaires du gouvernement du Canada, dans ce territoire ; ils ne sont pas nécessairement parties dans l'administration de la justice. Ce sont des fonctionnaires ministériels dont les devoirs sont de s'enquérir et de rechercher dans tout ce qui pourra ensuite exiger une enquête judiciaire—nommés par les gouvernements des provinces. Nous n'avons aucune juridiction sur eux.

Sur ce point, il serait peut-être bon de faire connaître à la Chambre l'opinion du premier ministre des Territoires quant à la juridiction sur les coroners. M. Haultain écrit :

> BUREAU DU PROCUREUR GÉNÉRAL,
> RÉGINA, 22 juillet 1898.
>
> CHER MONSIEUR,—Les coroners sont nommés dans les Territoires par le lieutenant-gouverneur sur l'avis du Conseil exécutif. Il en est de même des juges de paix. Tous les devoirs des coroners et nombre des devoirs des juges de paix, se rapportent à l'application de la loi criminelle qui dépend exclusivement du département de la Justice à Ottawa.

Nous n'avons ni responsabilité ni devoir relativement à cette institution ou à la conduite du criminel, sauf la responsabilité qui nous incombe de nommer des personnes aptes à remplir les charges de juges et de coroners. Si un juge ou un coroner néglige son devoir ou se conduit mal, il est justiciable de l'exécutif, qui peut le démettre de ses fonctions. Il s'agit de bien définir la situation. S'il est nécessaire de tenir une enquête, il ne nous incombe point de voir à ce que cela se fasse, mais nous avons le droit de nous enquérir de la façon dont nos fonctionnaires remplissent leur devoir.

Notre devoir est de nommer des coroners et des magistrats ; c'est le devoir du ministère de la Justice de mettre en mouvement le mécanisme du droit criminel par l'entremise de ses fonctionnaires.

Bien à vous.

F. W. G. HAULTAIN.

M. F. OLIVER, M.P.,
Edmonton, Alberta.

Le premier ministre des Territoires est donc d'avis que les coroners relèvent de la juridiction de ceux qui les rémunèrent, et que c'est au ministère de la Justice à Ottawa qu'il appartient d'ordonner ces poursuites. Je ne m'attarderai pas à discuter la question de savoir si le ministre affirme à droit que ce ministère n'a aucune juridiction en pareilles circonstances, lorsqu'il s'agit de la mort de deux ouvriers, et qu'il est parfaitement évident qu'il était nécessaire de prendre une prompte décision, pour satisfaire aux obligations de la justice.

J'aborde une autre question : il s'agit de l'initiative prise par le docteur Meade et de la responsabilité que le ministre de la Justice a fait peser sur lui dans son discours au sénat sur cette question. Voici comment le ministre de la Justice s'est exprimé :

La première communication que nous eûmes à ce sujet fut une dépêche transmise au ministère par le docteur Meade, un coroner, qui avait décidé de tenir une enquête et à qui certains intéressés, des fonctionnaires attachés à cette entreprise de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, avaient fait injonction de ne pas tenir d'enquête * * * Sur réception de cet exposé de faits du docteur Meade, nous lui donnâmes instruction de se récuser et de laisser nommer un autre coroner afin que l'enquête suivît son cours. Il refusa de le faire et par conséquent, il ne nous restait plus qu'à le laisser poursuivre sa ligne de conduite, tout en s'exposant au délai que l'injonction lui imposerait.

Dans ce discours, le ministre fait peser directement la responsabilité sur le docteur Meade. Il déclare explicitement que le ministère lui a donné instruction de se récuser, et qu'il refusa de le faire. Or, au moment où le ministre de la Justice faisait cette déclaration au sénat, je n'avais point par devers moi d'exemplaires des documents relatifs à cette question. Je les ai maintenant et je prends la liberté d'en donner lecture à la Chambre, en justice pour le docteur Meade, et pour établir que, quelque soit le coupable, ce n'est point la faute du docteur Meade si justice n'a pas été faite. Voici d'abord deux dépêches :

LETHBRIDGE, *viâ* McLEOD, 1er mars 1898.

H. R. MEADE, Pincher Creek.

Relativement à l'enquête sur la diphtérie, où en sont rendues les choses? Conviendrait-il d'obtenir un coroner en dehors du district, soit à Calgary, pour continuer l'enquête ?

C. F. P. CONYBEARE.

Voici la réponse du docteur Meade :

PINCHER CREEK, 3 mars 1898.

C. CONYBEARE, accusateur public, Lethbridge.

Relativement à l'enquête, faites ce qu'il vous conviendra. Je n'ai point d'animosité contre le C.P.R. Le docteur Jenkins, qui demeure ici, est un coroner. Est-ce qu'un autre coroner pourrait prendre sous sa juridiction mon jury, vu que je ne pense pas que vous puissiez trouver personne qui veuille exhumer les cadavres, en raison de l'infection ?

Le docteur Jenkins pourrait présider avec moi, s'il le faut. L'enquête est ajournée, en attendant la décision du juge.

DOCTEUR MEADE.

Or, je le demande à la Chambre : est-il rien qui indique dans cette dépêche que le docteur Meade ait refusé de se récuser ? Tout n'indique-t-il pas, au contraire, qu'il était prêt à se retirer, ou à prendre tout autre moyen voulu afin que les poursuites suivissent leur cours, d'autant plus que dans cette dépêche même, il signale l'urgence de ces poursuites ? Mais, me dira-t-on, pourquoi ce docteur Meade ne s'est-il pas récusé ? Je vais vous le dire. Voici une lettre adressée au docteur Meade par l'accusateur public :

LETHBRIDGE, 3 mars 1898.

M. H. R. MEADE,
Pincher Creek.

CHER MONSIEUR,—Vos deux lettres du 25 et du 26 sont arrivées dans l'après-midi du 1er du courant. Nous vous avions adressé une dépêche dans la matinée du même jour, avant d'avoir reçu vos lettres. En présence des circonstances concomitantes de la mort de ces deux hommes, le ministère a décidé d'ordonner une enquête approfondie, et en raison de la motion d'injonction, il a pensé qu'il serait préférable, afin d'obvier à tout délai, de confier la besogne à un autre coroner, sans attendre la décision du tribunal ; et cela vous explique pourquoi je vous demande, dans ma dépêche, si vous consentiriez à vous récuser ; mais je suppose que le juge rendra bientôt sa décision. J'ai transmis aujourd'hui même au ministère copie de votre dépêche, et il est possible qu'au moment où il la recevra, nous sachions le résultat du jugement sur cette motion. A tout événement, soyez sûr que l'enquête se poursuivra, soit par vous-même soit par un autre coroner.

Bien à vous,

CONYBEARE ET GALLIHER.

Cette dépêche du docteur Meade n'indique-t-elle pas clairement qu'il était décidé à se récuser en faveur d'un autre, afin que l'enquête suivît son cours ? En outre, l'accusateur public, dans sa lettre au docteur Meade, ne donne-t-il pas clairement à entendre que celui-ci n'est pas tenu de se récuser, qu'il est libéré de toute responsabilité par le ministère qui se charge de faire l'enquête la plus approfondie sur l'affaire. En présence de ces faits, il est de mon devoir, en justice pour le docteur Meade, et en raison de la déclaration faite, la session dernière, par le ministre au sénat, de porter les faits à la connaissance de la Chambre. J'ajouterai ici : la session dernière, j'ai accusé le sous-

ministre d'avoir été la cause du délai et de l'avortement subséquent de la justice. Les éclaircissements apportés par le ministre ont modifié la situation au point d'établir qu'il partage cette responsabilité avec le sous-ministre.

M. H. A. POWELL (Westmoreland) : Comme il se trouvait un ou deux de mes commettants employés aux travaux de construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, j'ai été tout particulièrement en lieu d'étudier cette affaire, et je dois féliciter le gouvernement d'avoir soumis ce bill à la Chambre. Quant à savoir si les pouvoirs attribués au gouvernement par le bill à l'étude sont suffisants pour lui permettre d'atteindre l'objectif si désirable auquel il vise, c'est là une chose que l'on révoquera en doute. Toutefois, après étude faite de la question, je me range à l'avis du premier ministre, et j'estime que ls malheureux événements qui se sont déroulés au cours de la construction des travaux de ce chemin de fer sont le résultat nécessaire de l'état de choses dans un pays rude et peu développé, et des circonstances concomitantes de la vie de pionniers, plutôt que le fait de la négligence coupable d'un groupe quelconque de personnes ou d'une compagnie. Je conviens aussi que les griefs signalés comme l'a dit le premier ministre, se rattachent plutôt au traitement des ouvriers en bonne santé qu'à celui dès malades. Les habitations fournies aux ouvriers par les entrepreneurs de la voie ferrée étaient de nature à ruiner infailliblement la santé même la plus robuste. Ainsi, leurs huttes de bois étaient des bâtiments de la dimension de 40 pieds sur 60, et de chaque côté on avait établi des couchettes de 4 pieds sur 6, construites en deux rangées, tandis que le toit n'avait que de 6 à 7 pieds d'élévation.

On comprend facilement qu'étant donné l'entassement dans de pareils réduits d'un grand nombre d'ouvriers obligés de respirer un air vicié, la maladie, sinon l'asphyxie, ait dû infailliblement se produire. Aussi se rencontrait-il dans ces huttes un nombre d'invalides incompréhensible aux yeux de ceux qui connaissent toute la salubrité du climat de ce pays. En même temps, un fait étonnant, concomitant de celui que je viens de signaler était le grand nombre de convalescents parmi ces ouvriers dans les hôpitaux établis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. On eût dit qu'il ne pouvait arriver rien de mieux aux ouvriers que de tomber malades. La proportion des convalescents dans ces hôpitanx était supérieure à celle des convalescents dans les meilleurs hôpitanx canadiens. Parmi les malades attaqués du typhus, la proportion de la mortalité n'y était que d'un pour cent, phénomène assez rare dans ce genre de fièvres.

Relativement à la mort de ces deux jeunes gens de la Nouvelle-Ecosse, le premier ministre nous a dit qu'on ne saurait en donner le blâme à personne. Je dois ajouter, à l'appui de ce que dit le premier ministre, qu'après soigneuse étude du rapport, j'ai constaté que la mort de ces deux infortunés jeunes gens a été uniquement la conséquence d'erreurs de jugement. Ainsi, ils se trouvaient au camp de Mann et Kennedy lorsqu'ils tombèrent malades, le premier, le 15 janvier, si je ne me trompe, et l'autre dans la nuit du 19 ou dans la matinée du 20 du même mois. Donc le 20 janvier, au mépris de toutes les règles établies par les autorités médicales, on les fit transporter à l'hôpital de Fort-McLeod, à 80 milles de distance au moins. Or, chose incroyable, il se trouvait pourtant un hôpital pour les maladies contagieuses établie par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à un mille et demi du camp, et à 70 verges seulement de la route ; cependant, voilà qu'on transporte en traîneaux à 80 milles de distance, ces malheureux patients, exposés à toutes les intempéries de l'air, malgré qu'il fît une belle journée d'hiver.

M. BERGERON : Ajoutez, sans nourriture et sans stimulants.

M. POWELL : Oui, sans nourriture et sans stimulants, comme le fait observer le député de Beauharnois. J'ai pris la peine de me renseigner sur les dispositions faites par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le soin des malades, et je puis déclarer, à l'appui de ce qu'a dit le député de Pictou (M. Bell) que cette compagnie qui n'était pas même indirectement responsable, s'est chargée d'une œuvre que je pourrais dans une large mesure appeler œuvre de charité, se donnant des peines infinies et s'imposant de fortes dépenses, pour faire donner aux malades les soins convenables. Elle a employé, nous dit le rapport, un médecin en chef, à $3.000 de traitement annuel. Elle a aussi employé le docteur King, à titre de médecin en chef d'un hôpital situé au Fort-McLeod ou quelque part dans ce voisinage. Elle s'est, en outre, procuré les services d'un prêtre catholique éminent qui était en même temps habile médecin, gradué d'un collège de médecine, et qui avait sous ses ordres, à titre d'hospitalières, plusieurs sœurs de charité. A l'hôpital établi expressément pour les ouvriers à Lethbridge et au Fort-McLeod, la compagnie a employé, à grands frais, un certain nombre de gardes-malades. Elle a employé cinq médecins ambulants à $100 de traitement mensuel, sans compter les frais de transport et d'entretien. Ces médecins avaient pour devoir de se transporter sur tous les différents points de la ligne, une ou deux fois la semaine, afin de veiller à la santé des employés. La compagnie a aussi fourni des tentes aux hôpitaux provisoires ou isolés pour le traitement des maladies contagieuses. Elle a donné au médecin en chef toute la latitude possible. La Chambre le comprend, l'un des plus grands embarras qui surgissent parmi ces populations vient du fait qu'elles s'alarment de la

présence, dans une localité ou dans le voisinage, de malades atteints de maladies contagieuses. Les gens du pays refusent de recevoir ces malheureux dans leurs maisons ou de leur donner à manger. C'est ce qui est arrivé ici. Ces infortunés malades, atteints de la diphtérie erraient çà et là dans un état déplorable, et les habitants du pays refusaient absolument de s'exposer au risque de la contagion, en les hébergeant chez eux. Aussi souffrirent-ils une mort horrible, et cela, en raison du fait que, par suite d'une erreur de Mann et Kennedy, erreur dont la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'est nullement responsable, ils ont été repoussés de l'hôpital établi presque à leur porte. Le gouvernement, je l'espère, établira une sévère réglementation à cet égard, et verra à ce que l'on fasse toutes les dispositions hygiéniques voulues, pour la conservation de la santé publique. Il est déplorable que ces ouvriers meurent sans recevoir des soins médicaux convenables ; et il est encore plus triste de les voir mourir dans des circonstances comme celles où sont morts ces deux pauvres jeunes hommes ; toutefois, on ne peut donner le blâme à personne pour leur mort, toute déplorable qu'elle soit. Ce que le gouvernement ne saurait tolérer davantage, c'est que les entrepreneurs entassent à l'avenir leurs employés dans de pareilles huttes.

M. L. A. CHAUVIN (Terrebonne) : Le premier ministre pourrait-il me dire s'il a eu une entrevue avec certains ouvriers qui ont été employés aux travaux de construction de chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, et qui ont été représentés ici par M. Pierre Denis de Montréal, et dans l'affirmative, quelles réponse il leur a donnée et quelles mesures l'on a prises pour remédier à leurs griefs ?

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami veut bien me poser cette question, lorsque nous examinerons le bill en comité je me ferai alors un devoir de lui répondre.

M. CHAUVIN : M. l'Orateur, je dois dire à l'honorable premier ministre et à cette Chambre que j'approuve le principe du bill qui est maintenant devant nous. Je trouve que cette législation est dans une excellente direction. Sans doute qu'il n'est pas bon que le gouvernement intervienne trop souvent dans les questions ouvrières ; car c'est souvent un abus d'autorité. Mais dans un cas comme celui-ci, c'est faire un usage légitime de l'autorité que le gouvernement a en main, que de venir au secours des ouvriers, surtout en ce qui regarde la santé et la vie de la classe ouvrière.

En ma qualité de représentant ici, comme quelques autres aussi des députés de cette Chambre, qui sont membres de la Société Canadienne d'Economie Sociale, de Montréal, je dois dire que nous approuvons, et nous approuverons, j'espère, toutes les mesures qui tendront à améliorer le sort des classes ouvrières dans le pays.

M. B. M. BRITTON (Kingston) : J'ai lu fort attentivement, il y a quelques semaines, le rapport et les dépositions sur lesquelles il s'appuie, et je dois déclarer que j'en ai conclu, après avoir apporté à cette étude toute l'impartialité possible, que ni le gouvernement ni la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne sont blâmables. Il va sans dire que la mort tragique de ces deux jeunes gens nous a tous révoltés. La pensée des souffrances qu'ils ont endurées avant de mourir, au cours de ce pénible voyage, a profondément ému tous ceux qui ont lu les détails de cette tragédie ; toutefois, il ressort de l'étude attentive de la preuve, ainsi que vient de le faire observer le député de Westmoreland (M. Powell) que leur mort est le résultat de circonstances particulières à cette contrée et à l'entreprise en question, circonstances fort difficiles à prévoir et qu'il eût été impossible de faire davantage pour prévenir les tristes événements que nous déplorons tous. Si le député de Toronto-est (M. Ross Robertson) avait lu la preuve, j'ai peine à croire qu'il eût pensé justifiable l'expression dont il s'est servi, quand il a dit que c'est sur la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique que retombe le sang de ces hommes.

M. ROSS ROBERTSON : Avez-vous lu la preuve ?

M. BRITTON : Oui.

M. ROSS ROBERTSON : Les 450 à 500 pages de la preuve ?

M. BRITTON : Pas tout, mais une grande partie. D'abord, ces hommes n'étaient pas au service de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais à celui des sous-entrepreneurs, Mann et Kennedy. C'est à ces entrepreneurs qu'incombait surtout la responsabilité de prendre soin de la santé de leurs employés et de s'occuper d'eux, en cas d'accident. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait, il est vrai, pourvu à ces besoins en établissant ce qu'on appelle des hôpitaux provisoires ; les sous-entrepreneurs avaient, en outre, à payer un honoraire pour chaque homme à leur service et cette somme était insuffisante pour faire face à tous les besoins. Toutefois, la compagnie a pris les précautions jugées nécessaires et elle n'a jamais hésité à prendre toutes les mesures ou à s'imposer les dépenses voulues pour faire face aux besoins qui pourraient se présenter. Même les conclusions du rapport de la commission—abstraction faite de la question de savoir si j'ai, oui ou non, lu toute la preuve—ces conclusions dis-je, tendent moins à incriminer la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique elle-même que le système qu'elle a adopté en n'établissant d'abord que des hôpitaux provisoires et en manquant d'établir des hôpitaux d'urgence ou d'isolement, où auraient pu être transportés les hommes atteints de maladies contagieuses. L'honorable député a dit qu'il vaut mieux prévoir les événe-

ments que de se laisser devancer par eux. J'en conviens. A la lecture de la preuve, il est facile de voir ce qu'il aurait été possible de faire ; mais mettons-nous dans la situation où se trouvaient, au début, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou bien Mann et Kennedy, ou tout autre chargé de la conduite de ces hommes, et il est difficile de voir comment il eût été possible au début de prendre d'autres mesures que celles adoptées pour se prémunir contre les malheureux événements qui sont arrivés. Rien, ni paroles ni actes, ne sauraient désormais être utile à ces malheureux, et je suis bien aise qu'on ait saisi la Chambre d'une législation qui attribue au gouvernement les pouvoirs voulus et le rende responsable, dans une plus large mesure qu'il ne l'a été jusqu'ici, de la santé de ceux qui sont employés aux travaux publics au Canada. Désormais, s'il se produit quelque accident, nous saurons sur qui faire retomber la responsabilité.

Faute de pareille législation, de quel droit vient-on accuser le gouvernement, comme l'a fait le député de Toronto-est ? En quoi le cabinet est-il blâmable ? On ne peut guère le blâmer que d'avoir retardé à faire l'enquête. Si l'on cherche à faire peser sur le cabinet quelque autre responsabilité, ce ne saurait être que celle-là même qui lui aurait incombé, si le parlement eût adopté au préalable pareille législation.

Pour le coup, le cabinet ne saurait être tenu responsable de l'injonction accordée par un juge, mettant le coroner en demeure de se récuser, dans l'enquête au sujet de la mort de ces hommes. Personne ne songe à incriminer M. Meade, maintenant que l'on connait les faits, et que l'on sait qu'il était prêt soit à se récuser soit à poursuivre l'enquête ; et personne ne saurait affirmer qu'il ne l'eût pas conduite à bien, si on lui eût permis de le faire.

Mais voici l'important principe que M. Haney a invoqué pour empêcher M. Meade de faire l'enquête. Il fut établi au cours de l'enquête qu'on avait administré de la morphine à l'un des hommes, et qu'il y avait certaines circonstances concomitantes de sa mort, circonstances auxquelles le docteur n'était pas étranger, que l'on aurait peut-être pu faire valoir pour l'empêcher de remplir les fonctions de coroner. M. Haney à titre d'intéressé, pour ne pas dire impliqué dans l'affaire, avait parfaitement droit de demander qu'il fût fait injonction à M. Meade de ne pas remplir les fonctions de coroner. Le juge différa quelques temps de rendre sa décision, et l'on donne à entendre à ce sujet que le ministre de la Justice aurait dû lui intimer l'ordre de rendre sa décision plus tôt qu'il ne l'a fait. Mais c'eût été là une immixtion injustifiable dans l'administration de la justice et dans l'exercice des fonctions de ce juge. Intimer à ce juge qu'il devrait donner sa décision avant d'être en mesure de le faire, eût été lui signifier dans quel sens il devait se prononcer. Attaquer le gouvernement parce qu'un des ministres n'a pas pris l'initiative à l'égard du juge qui a accordé l'injonction ordonnant au coroner de se récuser, c'est aller au delà des bornes permises dans la discusson. Si j'envisage l'affaire dans son ensemble, abstraction faite de la preuve, et sans me demander si la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a pourvu à la conservation de la santé des hommes au service des sous-entrepreneurs, et dans quelle mesure l'on a pris soin de ces hommes, j'affirme qu'il ressort d'une lecture attentive du rapport que, quelque sympathie que nous éprouvions pour ces malheureux et leurs amis, on ne saurait faire retomber la responsabilité ni sur le gouvernement fédéral, ni sur la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. ELLIS : Si l'honorable député croit que le juge aurait dû faire l'injonction en question, n'est-il pas d'avis aussi que ce juge aurait dû être réprimandé pour n'avoir pas rendu sa décision plus tôt ? A mon avis, il mérite censure.

M. BRITTON : S'il fallait, comme le veut l'honorable député, censurer tous les gens qui retardent trop à rendre leurs décisions dans les causes portées à leur tribunal, nous aurions forte besogne.

M. BOSTOCK : Je suis bien aise que le gouvernement ait soumis ce bill à la Chambre et qu'il soit disposé à prendre les mesures voulues pour la santé des ouvriers employés aux travaux publics. L'affaire dont il s'agit dans le rapport en discussion intéresse particulièrement une partie du comté que j'ai l'honneur de représenter et mes commettants ont été indignés, quand ils ont su de quelle façon s'est fait le service médical, pendant la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Ils sont convaincus que les entrepreneurs des travaux de cette ligne, chargés de la responsabilité de ces travaux, ne se sont pas donné la peine de choisir un personnel compétent pour le service médical. J'étais absent de la Chambre, lorsque cette mesure lui a été soumise, mais je sais que le député de Pictou (M. Bell) a discuté la chose à fond et a prouvé, en s'appuyant sur le rapport de M. Clute, que ce service médical était insuffisant. En pareilles circonstances, il serait inutile de revenir sur ce débat. Le gouvernement, j'espère, établira une réglementation sévère pour la protection de la santé des ouvriers employés aux travaux publics en cours de construction dans la Colombie Anglaise. Les entrepreneurs qui s'occupent activement de la construction de ces travaux savent qu'il résulte souvent beaucoup de maladie du bouleversement du sol vierge, ainsi que de l'entassement des ouvriers dans ces logements insalubres. La réunion de ces circonstances tend à provoquer la maladie et nécessite l'établissement d'un bon service médical.

Il est un autre point qui mérite d'être signalé, bien qu'il n'en soit point question

dans le bill ; il s'agit des honoraires perçus des travailleurs occupés à ces travaux. Les ouvriers pensent qu'il serait possible d'adopter un meilleur système pour la perception de ces honoraires mensuels. Dans quelques circonstances où de fortes équipes d'hommes étaient à l'œuvre, les ouvriers ont pensé sans pouvoir, toutefois, apporter de preuves à l'appui, que les entrepreneurs réalisaient de bons profits à même la perception de ces honoraires pour le service médical. Les entrepreneurs ont perçu des honoraires mensuels pour cet hôpital et pour le service médical, et ces sommes, à leur avis, dépassent beaucoup le coût réel du service. Cette question s'impose à l'attention du cabinet. Puisque l'on fait tant que d'éxiger ces honoraires pour le service medical et celui des hôpitaux, il faudrait obliger les entrepreneurs à rendre compte de leur administration de ces fonds Je serais bien aise que l'on insérât un article dans ce sens au bill à l'étude. La chose s'impose plus que jamais aux préoccupations du cabinet. Je félicite le gouvernement d'avoir soumis ce bill à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux nullement prolonger le débat ; mais avant que le bill subisse sa deuxième lecture, le premier ministre ou quelque autre membre du cabinet devrait nous apporter quelque déclaration au sujet de la question déjà soulevée de savoir si, en dehors des Territoires du Nord-Ouest ou même des parties organisées des Territoires, ce bill ne serait pas inconstitutionnel. Il importe grandement de savoir si le gouvernement aura le pouvoir d'appliquer cette législation dans les anciennes provinces, ou même dans ces parties des Territoires dont l'administration a été assignée au Gouverneur général en conseil. Naturellement, je puis me tromper et je serais bien aise d'avoir l'avis des légistes à ce sujet. Je crains qu'il ne s'élève un conflit de juridiction relativement à l'importante question de la santé publique et de l'application de cette législation.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le ministre de la Justice a mis cette question à l'étude, et bien qu'à mon avis, il existe encore quelque doute à ce sujet, je pense toutefois qu'il y a tout lieu de croire que l'attitude prise par le ministre de la Justice est légitime. Le premier article stipule que ce bill s'appliquera à tous les travaux entrepris sous l'empire de l'autorité législative du Parlement du Canada. Cet article s'applique évidemment dans les Territoires du Nord-Ouest ; la chose ne saurait faire doute. Il s'applique également à certains travaux exécutés dans les autres provinces. Ainsi, les travaux exécutés sur les canaux, entrent évidemment dans les attributions du Parlement fédéral.

D'autre part, la question de l'hygiène publique entre dans les attributions des provinces. Or, c'est un principe d'interprétation que, du moment qu'un privilège est attribué au parlement, tous les pouvoirs inhérents à l'exercice de ce pouvoir lui sont également attribués, bien qu'ils puissent venir en conflit avec les attributions des autorités locales. Et, comme la question de construction d'un canal ou d'un chemin de fer, déclarés d'utilité publique par le parlement fédéral, entre évidemment dans la catégorie des questions attribuées à la juridiction de ce parlement, il peut s'ensuivre que tous les pouvoirs inhérents à l'exercice de ce pouvoir soient également attribués au parlement. Telle est l'interprétation donnée à ce bill par le ministre de la Justice ; puisque nous avons le pouvoir de construire les travaux publics, et non seulement cela, mais encore d'ordonner leur construction——

Sir CHARLES TUPPER : La chose est spécialement prévue.

Le PREMIER MINISTRE : La règle d'interprétation, règle parfaitement comprise et établie hors de tout doute, est que les pouvoirs inhérents à l'exercice de ces pouvoirs sont attribués au parlement fédéral. S'il m'est permis d'exprimer mon propre avis, il me semble que la question peut surgir de savoir si c'est bien là un pouvoir inhérent à celui de faire construire ces travaux. Il est possible que la question soit portée devant les tribunaux ; et c'est là une chose à laquelle nous ne saurions obvier. Il n'est pas probable, toutefois, que les abus que ce bill tend à réprimer s'élèvent jamais dans les anciennes provinces, où la population est plus dense et où les ouvriers employés à pareils travaux trouvent, au milieu des populations, tous les moyens de conserver leur santé, moyens auxquels le bill pourvoit dans les parties reculées de nos territoires non encore organisés.

Supposons qu'au lieu de la construction de ce chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, dans des montagnes Rocheuses à des milliers de milles de distance des avantages et des aises de la vie civilsée, il se fût agi de construire un chemin de fer dans une partie bien établie de l'Ontario, ou dans toute autre partie des anciennes provinces à portée des ressources de la civilisation, ce qui est arrivé en Colombie Anglaise n'aurait jamais pu se produire. Bien qu'à mon avis, l'occasion ne se présente peut-être jamais d'appliquer cette législation dans les anciennes provinces, je ne doute point, cependant, qu'il n'y ait lieu à mettre à l'épreuve la constitutionnalité du bill. A mon avis, la question sera de savoir si le pouvoir que nous assumons ici est inhérent au pouvoir qui nous est attribué de construire des travaux publics. S'il est déclaré que c'est un pouvoir inhérent au dernier, il est hors de doute que nous avons juridiction ; mais s'il est décidé que ce n'est pas un pouvoir inhérent mais éloigné, alors le bill sera inconstitutionnel.

M. ROSS-ROBERTSON : Est-ce l'intention du gouvernement d'élaborer une réglementa-

tion basée sur les prescriptions de ce bill et répondant aux circonstances auxquelles il est applicable ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

Le motion est adoptée ; le bill subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité afin de délibérer sur le bill.

(En comité)

Article 1.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, le premier ministre a dit qu'il n'est pas question d'appliquer cette législation aux anciennes provinces.

Sir CHARLES TUPPER : Il a dit qu'il n'y aurait pas lieu de l'appliquer aux anciennes provinces.

M. SPROULE : C'est possible, mais si la chose arrivait, il surgirait un conflit de juridiction. La loi de l'Ontario relativement à l'hygiène publique stipule que, dans toute municipalité organisée, il sera créé un bureau d'hygiène, avec un inspecteur, dont les attributions sont clairement établies dans la loi provinciale, et qui sera autorisé à pénétrer en tout lieu et de constater si les lois de l'hygiène y sont observées. L'article à l'étude semble inconciliable avec la loi provinciale.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne prétends nullement que l'objection soulevée par mon honorable ami ne soit pas valable. Mais le bill s'appliquera à toute partie du Canada où il sera construit des travaux publics. Il embrasse certainement les anciennes provinces, et je conviens que la question peut surgir de savoir si la loi est constitutionnelle. A tout événement, nous avons l'intention de l'appliquer à toutes les parties du Canada où il se construit des travaux sous l'empire de l'autorité législative du parlement. Il est possible que l'objection soit valable ; toutefois, j'espère qu'il n'y aura pas lieu de soumettre ce point de loi aux tribunaux, car il est probable qu'il ne sera jamais nécessaire d'appliquer cette prescription législative dans les anciennes provinces, mais seulement dans les territoires non encore organisés.

M. BORDEN (Halifax) : Relativement à la question soulevée par le chef du cabinet, je crois qu'il peut y avoir quelque doute au sujet de la juridiction du parlement. Il s'est présenté une affaire de ce genre dans l'Ontario, dans la cause de la Reine contre Stone. La législature de l'Ontario avait rendu une loi en répression des fraudes se rattachant à la vente du lait aux fromageries. Subséquemment, le parlement fédéral légiféra sur une question à peu près similaire, et les tribunaux décidèrent que les deux lois étaient constitutionnelles. Les tribunaux déclarèrent que la loi de l'Ontario était "intra vires" dans l'affaire de la Reine contre Watson, parce qu'il s'agissait de contrats et de la réglementation des droits civils. Lorsque la question de la constitutionnalité de la loi fédérale fut plus tard portée devant les tribunaux, l'on prétendit qu'elle était "ultra vires" dans l'affaire de la Reine contre Stone, parce qu'elle statuait sur la même question, et que la cour d'Appel de l'Ontario avait décidé que la législature avait le droit de légiférer sur cette question. La raison sur laquelle le tribunal s'est appuyé pour maintenir la constitutionnalité de la loi fédérale est que le parlement peut créer un crime, bien que la législature provinciale eût déjà légiféré sur la même matière, par voie de réglementation provinciale. Or, si le bill à l'étude statue sur un délit d'une façon distincte de la réglementation provinciale, l'on peut soutenir que le parlement a le pouvoir de rendre cette législation. Quant à savoir si l'on a élaboré le bill de façon à ce que le principe que j'ai signalé lui soit applicable, c'est là une question discutable. L'on peut aussi soutenir, d'après le même principe, que le pouvoir d'établir pareille législation est inhérent à la juridiction du parlement sur les travaux publics.

Article 2.

M. BERGERON : Cet article n'est-il pas trop large ?

Le PREMIER MINISTRE : Il a subi l'épreuve de la Chambre Haute et nous pouvons l'accepter, bien que les termes en soient un peu larges.

M. SPROULE : La loi d'hygiène de la province de l'Ontario décrète ce que voici :

Le bureau d'hygiène provincial aura juridiction sur tout ce qui intéresse la santé et la vie des populations de cette province ; il étudiera spécialement la statistique vitale de la province et s'efforcera de faire un emploi sensé et profitable des données recueillies au sujet de la mortalité et de la maladie au sein de la population ; il fera des recherches et des enquêtes hygiéniques touchant les causes des maladies et surtout des maladies infectieuses ; sur les causes de la mortalité et les influences des localités, des professions et métiers, des habitudes, manières de vivre et autres circonstances sur la santé publique ; il sera aussi tenu de faire telles recommandations qu'il jugera convenables sur les moyens de prévenir les maladies contagieuses et infectieuses et d'empêcher leur propagation ; il s'informera aussi des mesures que prennent les bureaux locaux pour combattre les maladies dangereuses, contagieuses ou infectieuses, en vertu des pouvoirs attribués à ces bureaux par la loi provinciale d'hygiène ; et au cas où il serait constaté que ces bureaux ne prennent pas les mesures voulues, et ne font pas un exercice légitime de leurs attributions, il sera loisible au bureau provincial, dans l'intérêt de la santé publique, d'ordonner au bureau local de faire tels exercices de ses attributions que, de l'avis du bureau provincial, l'urgence demande ; et au cas où le bureau provincial, après telle demande du bureau provincial, négligerait ou refuserait d'exercer ces pouvoirs, le bureau provincial pourra, avec l'approbation du ministre sous la direction duquel le bureau se trouve pour le présent, exercer aux frais de la municipalité tels pouvoirs des bureaux locaux qu'il jugera nécessaires dans les circonstances, et ils devront, au besoin, donner des instructions aux fonctionnaires du gouvernement et aux

bureaux d'hygiène relativement à la santé publique et sur les moyens à adopter dans ce but, ainsi que relativement à la situation, au drainage, à l'approvisionnement d'eau, à la disposition à faire des matières fécales, au chauffage et à la ventilation de toute institution ou édifice public.

Voilà les pouvoirs attribués aux bureaux provinciaux. Puis, au cas où il ne serait pas établi de bureau d'hygiène dans une municipalité quelconque, l'inspecteur est autorisé à dresser son rapport et l'exécutif a le pouvoir de nommer un inspecteur avec mission de se rendre dans le district en question pour y exécuter des règlements ou les instructions du bureau provincial d'hygiène. Non seulement ce pouvoir lui est attribué mais il est tenu de l'exercer. Dans le district de Muskoka, où les municipalités locales ne sont pas aussi bien organisées que dans les anciens établissements du pays, et où il n'existe pas de bureaux municipaux d'hygiène comme il s'en trouve ailleurs, le bureau provincial d'hygiène signale à leur attention, au besoin, les prescriptions de la loi provinciale.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne veux nullement révoquer en doute ce que vient de dire l'honorable député (M. Sproule), et je veux tout simplement lui faire cette observation-ci : supposons, je le répète, qu'au lieu de la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, il se fût agi de la construction d'un chemin de fer dans l'Ontario, il n'y aurait pas lieu de rendre une législation spéciale pour prévenir le retour de pareils événements. Les prescriptions de la loi provinciale d'hygiène autaient suffi à la protection de la santé des hommes employés sur ces travaux, protection à laquelle ils ont des titres incontestables.

Mais, nous dit l'honorable député : à quoi bon pareille législation pour l'Ontario ? Il n'y aurait nullement lieu de la rendre, s'il ne s'agissait que de l'Ontario, mais il est d'autres provinces qui ne sont pas dotées de législation semblable à celle de l'Ontario. Si je ne me trompe, il n'existe pas de pareille législation dans la Colombie Anglaise, non plus que dans les provinces maritimes. Dans ces provinces, il peut surgir un besoin qui appelle pareille législation. Mon honorable ami conviendra qu'aucun gouvernement ne se soucierait d'exercer les pouvoirs qui lui sont attribués par ce bill dans la province de l'Ontario, où il existe déjà un système qui suffit amplement à faire face aux besoins prévus par le bill à l'étude.

M. SPROULE : J'ai appelé l'attention du premier ministre sur ce point, dans l'espoir que peut-être, il pourrait être stipulé que ce bill ne s'appliquera qu'aux districts placés sous la juridiction du parlement, et non pas aux provinces où il existe déjà des bureaux provinciaux d'hygiène.

Le PREMIER MINISTRE : Après une soigneuse étude de ce bill, le Sénat a décidé de l'adopter. L'objection soulevée par mon honorable ami est peut-être valable, mais nous pouvons adopter le bill, dans sa teneur actuelle.

Article 3.

M. BERGERON : Cet article attribue des pouvoirs fort étendus. La question que vient de soulever le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) s'applique, je crois, à cet article qui statue sur l'étendue et la nature des services à établir. Comment appliquer cette loi contre un entrepreneur du canal de Soulanges, par exemple ? Le premier ministre dit qu'en toute probabilité, ce bill ne sera pas appliqué dans les anciennes provinces, mais il ne l'affirme pas positivement. Comment pourriez-vous obliger un entrepreneur du canal de Soulanges à construire ses maisons et ses tentes de telle ou telle façon ? C'est là une matière de droit civil qui rentre dans les attributions des gouvernements provinciaux. On ne saurait lui tracer les dimensions à donner à ses bâtiments ou aux tentes qu'il érige pour ses ouvriers. Et qui paiera les frais d'inspection des maisons, des tentes et des camps ? Quel inspecteur le gouvernement nommera-t-il ? Qui paiera ses dépenses ? Forcerez-vous l'entrepreneur à payer les dépenses d'un fonctionnaire dont il n'a nul besoin, lui qui, pendant trente ou quarante ans, a exécuté ses travaux sans qu'il se soit jamais produit d'accidents comme ceux que nous déplorons aujourd'hui ? Allez-vous le forcer de payer un inspecteur qui ne se tiendra sur les lieux que pour gagner quelques dollars, car, de fait, c'est à cela que se résumera cette charge ? Comment pouvez-vous forcer un entrepreneur à se soumettre aux instructions que vous lui imposerez relativement au nombre de médecins qu'il emploiera ? Le rapport de la commission qu'on nous a lu cette après-midi prouve qu'il y avait assez de médecins sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce n'est pas en raison de l'insuffisance des médecins que cet accident s'est produit. Si j'ai bien compris la preuve, c'est plutôt parce que les sous-entrepreneurs ont mal administré ce service. De quel droit le premier ministre pourrait-il forcer un entrepreneur, disons sur le canal Soulanges, d'employer le nombre de médecins que lui prescrirait le ministre de la Justice ? Je trouve fort à redire surtout aux deux dernières lignes qui autorisent :

A prendre telle autre mesure pour atteindre ce but, que le gouverneur en conseil jugera convenable.

C'est là donner trop de latitude à l'exécutif. Non seulement ai-je de graves doutes au sujet de la constitutionnalité de cette législation, mais je suis d'avis que si on l'applique, elle créera beaucoup de mécontentement et probablement plus que cela, et si on ne veut pas l'appliquer, pourquoi établir une législation d'une nature aussi insolite ?

Le PREMIER MINISTRE : Je diffère tout à fait d'avis avec l'honorable député (M. Bergeron) et je pense que, réflexion faite, il

modifiera l'opinion qu'il vient d'exprimer. L'honorable député dit que nous n'avons nullement le droit de forcer un entrepreneur, disons sur le canal de Soulanges, à établir des logements de dimensions spécifiées pour ses ouvriers. C'est là une question de droit civil, nous dit-il. Il me semble qu'il ne s'agit guère là de droit civil, mais tout est subordonné à la question de savoir s'il existe ici un pouvoir inhérent à celui qui est attribué au parlement, relativement à la construction des travaux publics. Si nous avons le pouvoir de permettre à certains entrepreneurs de construire certains travaux, disons sur le canal de Soulanges, ou ailleurs, et d'employer des milliers d'hommes, n'entre-t-il pas dans les attributions du parlement de décréter que cet entrepreneur donnera à ses ouvriers le volume d'air nécessaire, d'après les lois de la science, à la respiration humaine ? Est-ce une injustice de dire à un entrepreneur public qu'il ne lui sera pas permis d'employer d'ouvriers aux travaux que nous l'autorisons à faire, à moins de leur fournir ce qui est indispensable à leur santé ? Est-ce manquer à la justice due à l'individu, que de forcer l'entrepreneur à tenir les logements de ses ouvriers dans l'état de propreté voulue et à les bien aérer, de façon à en bannir la maladie ? Il me semble qu'il n'y a là d'injustice pour personne. Non seulement il n'y a pas d'injustice, mais nous faisons évidemment notre devoir en décrétant que les ouvriers employés aux travaux publics au Canada devront avoir toutes les aises indispensables à l'état de bonne santé. Nous avons certainement le pouvoir de construire ces travaux publics au Canada, et à mon avis, je crois que nous avons le pouvoir inhérent au premier, de statuer sur les conditions auxquelles ces travaux devront s'exécuter, de façon à ce que la santé publique ne coure pas de danger.

M. BERGERON : Jusqu'ici, il a été question du devoir des entrepreneurs envers leurs employés ; mais voici, par exemple, les ouvriers du canal de Soulanges, dont un grand nombre demeurent dans des tentes et des maisons qu'ils ont érigées eux-mêmes et qui sont leur propriété. Cette législation s'appliquerait-elle aussi à ces derniers ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne décrétons rien de particulier dans ce bill ; nous nous contentons d'attribuer à l'exécutif le pouvoir d'établir des règlements. Il n'est guère probable que l'exécutif soit dans le cas de faire des règlements relativement à des travaux comme ceux qui se font sur le canal de Soulanges ; car, dans les anciennes provinces, il ne s'est jamais présenté de besoins qui aient nécessité l'exercice de ces pouvoirs par l'exécutif. C'est dans le cas de travaux comme ceux du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau que l'exercice de ces pouvoirs deviendra nécessaire : On portera plainte au gouvernement que les ouvriers sont privés des aises nécessaires de la vie, que le service médical est défectueux, et ainsi de suite ; et ce sera alors le devoir du gouvernement de faire des règlements à ce sujet. Il ne nous est point parvenu de plaintes de la part des ouvriers du canal de Soulanges, et apparemment, il n'y existe pas de griefs. Dans les parties civilisées du pays où il s'exécute d'importants travaux publics, les ouvriers jouissent des soins médicaux voulus et ont à leur portée toutes les aises ordinaires de la vie ; sinon, ils ne tardent guère à se plaindre. Cette législation-ci ne vise qu'à venir en aide aux ouvriers dans les parties reculées du pays où leurs plaintes ne seraient pas entendues. Nous n'avons pas voulu établir dans ce bill de règles inflexibles, car, à notre avis, il est préférable de laisser au gouvernement le soin de prendre la décision demandée par les besoins du moment. Ce n'est nullement un devoir agréable que ce bill impose au gouvernement. C'est une législation que nous ne serons jamais en lieu d'appliquer, je l'espère ; mais si jamais les événements qui se sont passés sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau venaient à se répéter, nous aurions une législation applicable à ces besoins ; et voilà pourquoi nous voulons l'établir.

M. BERGERON : Il serait peut-être préférable d'insérer ces règlements dans la loi, afin que leur teneur fût connue. Si ce bill est adopté, tout entrepreneur qui soumissionnera la construction d'un chemin de fer ou autres travaux publics, devra au préalable bien étudier les dispositions de la loi. Si l'entrepreneur savait précisément les mesures qu'il lui faut prendre pour l'avantage de ses ouvriers, alors ce serait bien différent. Ainsi, il est possible qu'un soumissionnaire ait déjà tout son matériel ; il est possible qu'il ait des tentes d'une certaine grandeur, et du bois de certaines dimensions pour l'érection de ses bâtiments ; mais s'il croit que le gouvernement va établir des règlements touchant les dimensions des tentes et des bâtiments, cela pourra influencer sa soumission. Il faut se rappeler que ce bill, s'il devient loi, s'appliquera non seulement aux anciennes provinces mais à tout le pays ; et je le répète, il serait préférable que tous les règlements fussent insérés au bill, afin que tout le monde sût à quoi s'en tenir à ce sujet.

Qu'est-ce qui peut empêcher une personne de se rendre auprès de l'entrepreneur du canal de Soulanges, par exemple, et de lui dire : Les quartiers de vos ouvriers ne sont pas convenablement ventilés ; il y a trop d'hommes dans chaque tente, et ainsi de suite, et je vais porter une plainte contre vous en vertu de cette loi ? Il est vrai qu'il serait obligé de soumettre la chose au gouvernement et que ce dernier pourrait bien refuser d'accéder à sa demande, mais nous ne sommes pas bien positifs sur ce point. Nous éviterions tout danger de chantage en indiquant tous les détails dans ce bill. Nous pourrions aussi ajouter qu'il n'aurait

pas force et effet dans certaines parties du pays, où la chose ne serait pas nécessaire. Si vous n'en agissez pas ainsi, je crains que vous ne fassiez plus de mal que de bien.

M. HAGGART : Nous avons le pouvoir de construire des travaux publics, et il est évident que cela nous donne aussi le droit de dire comment les ouvriers devront être nourris, et quelles seront les conditions du travail. Ce n'est qu'indirectement que nous avons le droit de nous occuper de la santé des employés. Je n'ai par le moindre doute sur notre juridiction dans cette affaire, mais une autre question est celle de savoir si cette loi est opportune. Je ne voudrais pas avoir la responsabilité absolue de m'occuper de la santé de ceux qui sont employés sur tout les travaux publics ; bien qu'il soit peut-être du devoir du gouvernement d'exercer sa juridiction sous ce rapport, quelque peu agréable que puisse être ce devoir.

En un mot, je crois que nous ne devons l'exercer que dans des cas particuliers. Si l'entrepreneur ne traite pas ses employés convenablement, le gouvernement est tenu en vertu de ce bill de voir à ce que les maisons, les tentes et les quartiers des ouvriers soient dans un état convenable. Mais en supposant que l'entrepreneur ne se conforme pas à la loi, comment pourrons-nous le punir ? Avez-vous stipulé dans ce projet de loi que le montant requis pour installer convenablement les ouvriers devra être déduit du montant de son contrat ?

Il faudrait aussi voir à ce que la loi puisse être mise en vigueur lorsqu'il s'agirait d'un sous-entrepreneur. Je doute qu'après avoir accordé une entreprise vous puissiez en déduire un certain montant pour une telle fin. Je me suis simplement levé pour déclarer qu'à mon avis le gouvernement n'a pas le pouvoir d'agir comme il le fait. Ce n'est ni plus ni moins qu'un incident qui se produit au cours de la construction.

M. PRIOR : Je ne veux dire que quelques mots relativement à cette mesure. J'approuve ce que vient de dire l'honorable premier ministre, et je crois que ce projet de loi est bien fondé. Il me semble que tout entrepreneur digne de ce nom ne voudra pas qu'un tel projet de loi soit adopté et mis en vigueur, car il est dans son intérêt de voir à ce que ses ouvriers soient bien logés, qu'ils aient de l'air en quantité, qu'ils soient à l'abri du danger et en bonne santé.

Si le gouvernement peut adopter des lois de cette nature, quant à ce qui concerne les mineurs et ceux qui sont employés dans les fabriques, il peut certainement faire la même chose pour ceux qui sont employés sur les chemins de fer et sur les grandes entreprises publiques. Il est inutile pour moi de parler plus longuement sur cette question, je me contenterai donc d'ajouter que j'approuve entièrement cette législation. Nous avons entendu parler du mauvais traitement incroyable infligé par les entrepreneurs à leurs ouvriers, lorsque ces derniers étaient tenus de travailler loin des centres civilisés, et cette législation est juste tant pour le patron que pour l'ouvrier.

M. POWELL : Le gouvernement a-t-il l'intention de s'attribuer les pouvoirs considérables contenus dans le paragraphe " a ", c'est-à-dire, de faire des règlements relativement à la grandeur, à l'étendue et aux avantages que devront offrir les maisons, tentes ou autres quartiers occupés par les ouvriers ? Ou a-t-il simplement l'intention de régler la manière dont les ouvriers sont traités sous ce rapport par leurs patrons ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : N'est-ce pas là ce à quoi le bill pourvoit ?

M. POWELL : Non, il va encore plus loin que cela. Il est conçu dans des termes encore plus généraux. Supposons que les ouvriers soient nourris dans une maison qui n'est pas sous la juridiction de l'entrepreneur. Cette mesure est conçue dans des termes tellement généraux, que cela pourrait bien lui faire perdre tout effet au point de vue constitutionnel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les règlements pourvoiront à cela.

M. POWELL : Si l'acte est inconstitutionnel, les règlements qui pourront être faits en vertu de cette loi n'auront aucune valeur. Je fais simplement remarquer la chose.

M. TISDALE : Je crois que cette remarque que vient de faire l'honorable préopinant mérite d'être prise en considération. Cet article devrait être limité aux logements fournis par les entrepreneurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si vous faisiez cela, il chercherait à s'exempter des obligations contenus dans l'acte tout entier.

M. TISDALE : Supposons que les ouvriers se fournissent de logement et se nourissent eux-mêmes. J'approuve le projet de loi lui-même, mais je trouve que cette stipulation est trop générale. Je ne me suis aperçu de la chose que lorsque l'honorable député (M. Powell) l'a fait remarquer, et je crois que cela mérite d'être pris en sérieuse considération.

Le PREMIER MINISTRE : Il est six heures.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

MESURES D'HYGIENE SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Article 4.

M. DAVIN : Le gouvernement ne pourra en vertu de cet article imposer aucune

amende ; l'honorable ministre ne croit-il pas qu'il serait préférable d'imposer une amende ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que cela se trouve compris dans les mots "amendes et confiscation."

M. BERGERON : La confiscation devrait être imposée en vertu d'une loi provinciale.

Le PREMIER MINISTRE : Si nous sommes obligés de percevoir des amendes, nous devons nous servir des tribunaux locaux ; mais nous avons le droit de légiférer.

M. BERGERON : Pourquoi ne pas ajouter au bill un article spécial dans lequel il sera dit que le bill ne deviendra pas loi tant qu'il ne sera pas mis en vigueur en vertu d'un arrêté du conseil ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous devons avoir le droit de faire les règlements, et si nous faisons des règlements, ces derniers ne devront avoir force et effet qu'aux endroits qui y seront mentionnés. Supposons que cette loi eût existée lors de la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. nos règlements ne se seraient appliqués qu'à ces travaux et au district dans lequel le chemin de fer était en voie de construction. Ce bill nous donne le droit de faire des règlements, chaque fois que la chose sera nécessaire, et de les faire appliquer à un district en particulier.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES—*PECHE DU HOMARD.*

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

M. McLENNAN (Inverness) : J'ai ici le rapport publié en septembre dernier par la commission nommée pour s'enquérir de la condition dans laquelle se trouvent les pêcheries de homards dans les provinces maritimes, et cela dans le but d'établir des règlements pour leur protection. La principale raison alléguée pour la nomination de cette commission, c'est que tous les gardes-pêche des provinces maritimes faisaient rapport au gouvernement depuis un certain nombre d'années, que le homard se faisait de plus en plus rare, et c'est pour cela que le cabinet résolut de trouver un moyen quelconque pour arrêter la ruine complète de ces endroits de pêche d'une valeur considérable. Cependant, en lisant ce rapport, je constate que la durée de la campagne de pêche a été augmentée au lieu d'être diminuée, comme on aurait été porté à le croire.

La durée de la saison de pêche a été prolongée dans presque tous les districts du Cap-Breton, à l'exception du comté d'Inverness, que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. Comme il est facile de s'en convaincre en jetant les yeux sur la carte de la Nouvelle-Ecosse, le comté d'Inverness comprend tout le côté ouest de l'île du Cap-Breton. Au printemps, la glace du golfe en sortant, frappe les grèves de cette partie du pays, et ce fait appert de la remarque suivante des commissaires : que la pêche du homard dans les comtés situés sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse ne peut se faire aussi facilement à cause de la glace qui demeure jusqu'à une époque avancée de la saison sur le littoral des quatre comtés du Cap-Breton, et en particulier dans les comtés de Richmond, Cap-Beton et Victoria, mais à ceux-là la commission ajoute le comté d'Inverness.

Bien que les commissaires aient mentionné la chose dans leur rapport, ils n'en ont pas moins recommandé au gouvernement que la saison pour la pêche du homard dans les comtés situés sur la côte-est de l'île du Cap-Breton fut de trois semaines plus longue que sur le côté ouest, en d'autres termes, le long de la côte ouest du comté d'Inverness. Le résultat d'une telle décision c'est que les inspecteurs des pêcheries reçoivent l'ordre du ministère d'avertir 400 pêcheurs de homards établis sur les 140 milles de côtes du comté d'Inverness, de cesser de pêcher, tandis que les pêcheurs des trois autres comtés de l'île du Cap-Breton—ceux qui sont établis sur la côte est de l'île—ont encore la permission de pêcher durant deux semaines et plus—c'est-à-dire, du 15 juillet au 1er août.

Comme les commissaires n'allèguent aucune raison dans leur rapport pour justifier une telle ligne de conduite, je proteste contre une telle décision de leur part. De nouveau j'appelle l'attention du ministre qui est à la tête de ce ministère, et qui est un des membres distingués du cabinet, sur le fait que cette commission a commis une injustice grave à l'égard des pêcheurs de homard du comté d'Inverness. Afin de prouver ce que j'avance, je désire faire remraquer au gouvernement que les quatre comtés de l'île du Cap-Breton étaient sous l'ancienne administration, soumis aux mêmes règlements, concernant la saison de pêche du homard.

Ceux qui s'intéressent à cette question, comprendront que cette industrie est de la plus grande importance, pour ceux qui demeurent dans cette partie du pays, car cette industrie qui, il y a un quart de siècle, ne faisait pour ainsi dire que commencer dans les provinces maritimes, rapporte annuellement, à l'heure actuelle, une somme de $4,000,000, et sur ce montant total, le comté d'Inverness figure pour environ $70,000. Cette partie du rapport qui exclut le comté des privilèges accordés aux autres comtés, vous paraîtra encore plus étrange, lorsque j'aurai lu l'extrait suivant du rapport du professeur Prince, le surintendant des pêcheries du Canada. Il cite à l'appui de sa prétention sous ce rapport la "Fishing Gazette" de New-York, du 26 février 1897. Voici ses propres paroles

La "Fishing Gazette" de New-York, du 26 février 1897, publie l'article significatif suivant :—

"On est d'avis qu'il n'y aura pas de homard mis en conserves durant la prochaine campagne sur la côte du Maine. La plus grande partie de cette industrie sera exercée dans les provinces anglaises."

Le professeur Prince ajoute :

C'est au Canada que se trouvent encore les plus grandes pêcheries de homards de l'univers, et ce n'est pas exagérer que de dire que cette industrie a atteint une période critique.

Les signes évidents d'épuisement ne peuvent plus être mis en doute. Les petits homards de 5 ou 8 ou 9 pouces de longueur, qui, il y a quelques années, étaient rejetés avec dédain, sont aujourd'hui pris avec avidité, et dans certains districts, forment l'article principal sur lequel comptent ceux qui s'occupent de la mise en conserves du homard. Autrefois, il suffisait de deux ou trois homards pour remplir une boite d'une livre, maintenant il ne faut pas moins de cinq, six, sept et souvent dix homards.

Comme je l'ai déjà dit, cette commission a été nommée dans le but de faire une enquête et d'indiquer au gouvernement le meilleur moyen à prendre pour protéger cette grande industrie. Instruits par l'exemple de ce qui est arrivé dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre et dans les autres pays où il n'existait aucune loi protectrice, le professeur Prince a certainement été l'un de ceux qui ont les premiers demandé au gouvernement de nommer cette commission chargée de faire une enquête et un rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour protéger cette industrie, au Canada, comme je l'ai dit il y a un instant. Cette commission au lieu de restreindre la limite durant laquelle ce crustacé de valeur peut être pris, l'a prolongée presque partout, mais elle a jugé à propos de faire une exception pour le comté que j'ai l'honneur de représenter.

Il est vrai, comme l'a admis lui-même l'honorable ministre, que d'autres localités que le comté d'Inverness ont formulé des plaintes à ce sujet. Mais je prétends qu'il n'existe pas d'endroit qui se trouve dans les mêmes conditions que les 140 milles de côte du comté d'Inverness. Il est possible que dans les petites baies et sur les îlots qui existent le long du littoral de l'île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse, les conditions soient les mêmes que celles qui existent sur la côte du comté d'Inverness, mais je dis et répète, qu'il n'existe pas une semblable étendue de côte, dans les provinces maritimes, où les conditions soient les mêmes que celles qui existent dans le comté d'Inverness. Cette conduite des commissaires a d'autant plus lieu de me surprendre, que j'ai moi-même pris la peine, alors que les membres de la commission étaient à préparer leur rapport dans cette ville, d'aller les trouver et de leur dire ce que je connaissais des conditions particulières dans lesquelles se trouvait le comté d'Inverness ; or, ces messieurs m'ont promis cette fois là qu'ils prendraient mes remarques en considération, et que la seule distinction qui serait faite entre les deux côtes de l'île du Cap-Breton serait entre le 20 juillet et le 1er août.

Ils m'ont donc promis que ma demande serait accordée, et je crois que l'honorable député de Halifax approuvera ce que je viens de dire, car il a lui aussi essayé de faire adopter à la commission certaines prétentions qu'il a émises devant elle, relativement à cette question de la pêche du homard. Il était présent, et je suis persuadé que lui ainsi que plusieurs autres personnes admettra avec moi que les remarques que j'ai faites étaient raisonnables et que les commissaires s'étaient engagés à les respecter. Je dois ajouter à ce sujet qu'il est vrai que cette commission a essayé de recueillir des renseignements dans le comté d'Inverness, mais il lui a été impossible de se rendre à plusieurs endroits par suite du mauvais temps et de la saison avancée. J'ai donc cru que j'avais le droit de me présenter devant eux pour compléter les renseignements qu'ils pouvaient s'être procurés lors de leur visite dans le comté.

Je ferai aussi remarquer que dans le cas des îles de la Madeleine, nous n'avons pas d'autre preuve, que celle des personnes qui s'occupent de la mise en conserve du homard sur ces îles. J'ai donc cru que j'avais au moins autant de droit de donner mon témoignage à ce sujet que M. Leslie, qui s'occupe de la mise en conserve du homard dans les îles de la Madeleine, et son témoignage a été considéré comme étant le témoignage le plus important reçu par les commissaires relativement aux places de pêche de ces îles. Malgré la peine que je me suis imposée de me rendre auprès des commissaires, et les remarques que j'ai faites plus tard à ce sujet, il n'en a pas moins été décidé que les pêcheurs établis le long de la côte du comté d'Inverness devaient cesser de faire la pêche deux ou trois semaines avant leurs voisins établis dans les autres comtés de l'île.

Il y a quelques jours, j'étais en frais de comparer des notes avec un député représentant l'un des comtés des provinces maritimes, et il m'a assuré ainsi que plusieurs autres personnes que dans son comté les paqueurs et les pêcheurs abandonnent la pêche du homard dès le commencement de juillet ; or comment se fait-il que la côte ouest de l'Ile du Cap-Breton, où la glace continue de flotter une couple de semaines plus tard, et quelquefois plus longtemps, puisse être placée sur un pied d'égalité quant au temps avec un endroit du littoral ainsi situé ? Voilà une question à laquelle je ne puis répondre. Puisque l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas encore, à ma connaissance, demandé au gouvernement d'adopter un arrêté du conseil relativement à ces règlements, je lui demande donc de prendre ma demande en sérieuse considération. Si, au contraire, ces règlements ont été adoptés, il doit au moins avoir dit que ces règlements devront s'appliquer en tenant compte des recommandations faites par les commissaires dans leur rapport.

Je suis donc d'avis que l'honorable ministre n'a pas encore pris une décision définitive sur le rapport de la commission, et j'ai l'espoir que l'honorable ministre va prendre de nouveau cette question en considération. Comme le commissaire venant du comté d'Inverness a refusé de signer ce rapport, parce que les autres commissaires refusaient de placer ce comté sur le même pied que les autres comtés du Cap-Breton, je demande à l'honorable ministre, vu ces faits, de prendre mon témoignage en sérieuse considération. Je crois avoir exprimé là l'opinion unanime de mes électeurs et avoir parlé dans leur intérêt ; par conséquent, mes paroles doivent avoir beaucoup plus de poids à ses yeux que l'opinion émise par des commissaires étrangers à mon comté et qui n'en connaissent pas les conditions particulières.

Comme je suis censé représenter dans cette Chambre les intérêts de mes électeurs, j'espère que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries va prendre en sérieuse considération la question que je viens de soulever en leur nom, et que le comté d'Inverness va bénéficier comme les autres comtés de l'île du Cap-Breton du délai supplémentaire qui est accordé à ces derniers. Je ne demande pas d'autre faveur pour mon comté sous ce rapport. Je veux simplement que son nom figure dans le paragraphe "C", qui, je crois, comprend le reste de l'Ile du Cap-Breton. Je demande simplement à l'honorable ministre d'étudier cette question avec soin, et de prendre mon témoignage en sérieuse considération lorsque je m'adresse à lui en qualité de représentant des électeurs de mon comté dans cette Chambre. Je veux surtout qu'il tienne compte de cette partie du rapport des commissaires, qui a trait aux glaces flottantes que l'on rencontre près des côtes de l'Ile du Prince-Edouard, bien que les commissaires ne s'occupent plus de cette condition particulière lorsqu'il s'agit de traiter la question de la durée de la saison de pêche le long de cette même côte. Qu'il n'oublie pas non plus que depuis vingt ou vingt-cinq ans, ces comtés forment un district de pêche séparé.

J'ai aussi remarqué un autre article du rapport des commissaires que, dans leur sagesse, ils conseillent d'appliquer aux pêcheurs, et c'est celui qui consiste à dire que trois jours de grâce devraient leur être accordés, lorsqu'ils sont avertis de retirer leurs appareils de pêche. J'espère que l'honorable ministre a jugé à propos d'accorder au moins ces trois jours de grâce aux pêcheurs d'Inverness, lorsque ces appareils sont encore en position, et qu'il va tenir compte de la demande que je lui fais de placer ces pêcheurs sur le même pied que leurs voisins de l'île du Cap-Breton. Mais même dans le cas où il refuserait de se rendre à ma demande, j'espère que lorsque le gouvernement aura à s'occuper de cette question et devra adopter un arrêté du conseil pour donner force de loi à ce rapport, ou à n'importe quelle partie de ce dernier, il prendra en considération les remarques que je viens de faire au nom des électeurs de mon comté, et qu'il les placera sur le même pied que leurs voisins.

M. BELL (I. P.-E.) : Il me fait plaisir de voir que l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) a soumis cette question à la Chambre. L'industrie de la pêche du homard est d'une importance vitale pour les provinces maritimes. Je comprends la position difficile qu'occupe l'honorable député, position qui n'est guère plus enviable pour l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Je sais qu'il est difficile pour le ministre de la Marine et des Pêcheries de conclure un arrangement qui puisse être de nature à satisfaire toutes les parties en cause, et je crois même qu'il est impossible de régler ces différentes saisons de pêche dans les différentes localités de manière à ce qu'elles puissent convenir à tous les pêcheurs.

Malgré toute la sympathie que j'éprouve pour l'honorable député d'Inverness, je suis d'avis que le seul moyen sûr que l'honorable ministre ait à sa disposition en cette affaire est de suivre exactement les recommandations faites par les membres de la commission chargée de faire une enquête sur le homard, parce que s'il s'éloigne des recommandations qui y sont contenues, relativement à l'Ile du Cap-Breton ou au comté d'Inverness, il ouvre par le fait même la porte à de nouvelles protestations qui pourront lui arriver de toutes les parties des provinces maritimes. Il n'a donc qu'une chose à faire pour éviter un plus grand mal, c'est de dire à tous ceux qui s'adressent à lui : voici le rapport de la commission, et je dois m'y conformer. Je n'ai pas l'intention de recommencer l'enquête pour savoir quelles sont les raisons qui les ont portés à faire ces recommandations, je suppose qu'après avoir entendu la preuve faite, ils avaient des raisons sérieuses d'en arriver aux conclusions qu'ils ont adoptées.

L'honorable ministre ne peut donc faire mieux que de suivre leurs conseils. Mais dans cette partie de l'île du Prince-Edouard que j'ai l'honneur de représenter, nous avons à nous plaindre que l'honorable ministre n'a pas tenu compte du rapport de la commission. Le rapport recommande que pour cette partie de la côte de l'île qui s'étend de West-Cape à Carleton-Head, la saison de pêche s'étende du 20 mai au 10 août. Nous avons à nous plaindre que l'honorable ministre ne s'est pas conformé aux recommandations de la commission, et a malgré cette dernière réduit la campagne de pêche au 1er août, nous privant par là de 10 jours de pêche que nous avions le droit d'avoir.

Les raisons alléguées par les commissaires, pour accorder un campagne de pêche particulière à cette partie de l'île, étaient nombreuses et des plus convaincantes. L'une de ces raisons était que la pêche ne commençait à être fructueuse dans cette partie

de l'île que vers le 6 de juillet. Par conséquent, toute la pêche dans cette région devait se faire après cette date. Ils ont prétendu, comme ils en avaient le droit, que chaque partie de la côte avait un droit égal à la pêche—c'est-à-dire aux dons de la nature. Les pêcheurs firent valoir cet argument auprès des commissaires, qui en arrivèrent à la conclusion qu'il était conforme au bon sens et à la justice de donner à cette partie des côtes de l'île une campagne de pêche s'étendant du 20 mai au 10 août.

Je suis bien prêt à admettre que l'honorable ministre fait tout ce qui est en son pouvoir pour protéger l'industrie de la pêche ; cependant, je ne comprends pas comment il peut faire une exception pour cette partie de la côte et refuser de se conformer à son sujet à la recommandation des commissaires. Je crois que cette population a grandement raison de se plaindre. Je n'entrerai pas dans une autre question, qui est personnelle entre l'honorable ministre et moi-même relativement à la conversation que nous avons eue ensemble et à l'entente à laquelle nous en sommes arrivés à ce sujet. Il a ses idées sur ce point et j'ai les miennes. Mais j'insiste pour que la population de cette partie de la côte ait droit aux privilèges de la pêche suggérés et compris dans la recommandation de la commission concernant le homard.

Il est une autre remarque que je désire faire à ce sujet, relativement à la manière de clore la saison. Je pense que les pêcheurs devraient avoir une semaine pour transporter leurs casiers sur la rive ; durant ce temps, on ne leur permettrait pas d'amorcer leurs casiers, mais on ne les tiendrait pas responsables de ce que ces casiers non amorcés seraient restés à l'eau. Il est difficile d'assigner une limite particulière de temps, car on ne peut jamais dire si une saison sera orageuse ou non ; mais, dans tous les cas, il n'est ni juste ni raisonnable de détruire les casiers des pêcheurs lorsqu'on les trouve non amorcés à l'eau après l'expiration de la saison. C'est ce que le gouvernement a jugé à propos de faire par le passé à l'égard de la pêche au homard. Chaque fois qu'il y a eu infraction de la loi sous ce rapport, le gouvernement a enlevé des casiers pour les détruire. Je pense que la politique du gouvernement est erronée sur ce point ; je pense que dans aucune circonstance les objets ne devraient être détériorés ou détruits. Les câbles, les casiers et les poulies devraient être transportés à la côte pour être vendus.

Je n'entends pas monopoliser le temps de la Chambre, mais comme mon honorable ami a soulevé cette question, j'ai cru devoir profiter de l'occasion pour représenter exactement l'état de choses et insister sur les droits de ma circonscription auprès de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies : Avant l'adoption de cette motion, je désire dire, en réponse à mon honorable ami (M. Bell, Prince-est), que nul ne regrette plus que moi de n'avoir pu, dans l'intérêt des pêcheries dont il est l'avocat si éloquent, me conformer à ses vues. On sait la grande importance de cette industrie pour la population des provinces maritimes. On sait que c'est là à peu près le seul endroit au monde où cette industrie soit exercée. On a vu exploiter cette industrie le long de côtes d'Angleterre et des Etats-Unis, mais elle y a été absolument détruite par suite du défaut de protection convenable, et la seule raison pour laquelle nous voyions cette industrie subsister encore est que le département de la Marine et des Pêcheries a appliqué avec vigueur et énergie, depuis plusieurs années, les règlements concernant la clôture de la saison relativement à la pêche du homard dans les provinces maritimes. Je n'hésite pas à dire que s'il s'était produit quelque relâchement dans l'application de ces règlements l'industrie n'aurait pas subsisté encore plus d'une année ou deux, et la source de la subsistance de plusieurs milliers de personnes aurait été ainsi tarie.

Il existe une lutte continuelle entre les pêcheurs se livrant à cette industrie et s'occupant plus naturellement de la prise immédiate que de la protection de l'industrie, d'un côté, et le département prenant plus garde à la protection de l'industrie et moins garde à la prise immédiate, de l'autre. Chargé comme je le suis de la responsabilité de la surveillance de ces pêcheries, je serais infidèle à mon devoir si je ne suivais les méthodes plus ou moins établies par mes prédécesseurs. Si j'ai erré, je crois que c'est par excès de sévérité et de rigueur ; car, ayant demeuré au milieu de cette population j'ai constaté que le préjudice était causé et l'industrie détruite le long de nos côtes par les mêmes moyens et de la même manière qu'ils l'ont été le long de la côte du Maine. Tout ceux qui sont au fait de la chose savent que si l'on permettait à ces gens de faire la pêche à leur façon, il ne s'écoulerait pas deux ans avant que le homard fût devenu un crustacé éteint, en ce qui concerne les provinces maritimes.

Cependant, j'ai été importuné de demandes provenant des diverses parties de la côte, tendant à obtenir des prolongations de temps pour des raisons spéciales toujours amenées de l'avant. J'en suis venu à la conclusion, après m'être consulté avec mes collègues, l'an dernier, que le gouvernement, les gens se livrant à l'industrie de la pêche au homard et moi-même avions droit de demander la nomination d'une commission composée de neuf hommes capables, qui visiteraient toutes les localités dans les provinces maritimes, interrogeraient les pêcheurs de chacune de ces localités, et, après avoir réuni les témoignages des pêcheurs, feraient rapport au gouvernement quant aux moyens à projeter pour empêcher l'extinction de cette industrie. Cette commission a

été nommée, et mon honorable ami, le député d'Inverness (M. McLennan), a été au nombre des neuf membres qui l'ont composée. Il n'y a pas de rapport de minorité, et ce monsieur, ai-je compris, a fait rapport conformément à la décision unanime de la commission.

Je le répète, il n'y a pas de dissentiment.

M. McLENNAN (Inverness) : Il n'a nullement signé le rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela se peut, mais dans tous les cas, il n'a pas présenté de rapport de minorité et autant que je puis en juger, le rapport a été unanime. Cette commission a décidé d'abandonner l'ancien système pour lui substituer celui de défendre la pêche durant des périodes de temps différentes à divers endroits déterminés de la côte.

Par exemple, le population de la côte orientale du Cap-Breton, baignée par l'Atlantique, s'était plainte depuis nombre d'années qu'elle se trouvait dans une position désavantageuse comparativement au reste du Cap-Breton, ainsi que comparativement aux provinces de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, à cause des tempêtes dont sa côte est battue et de la glace qui l'empêchent d'y faire la pêche aussi tôt qu'aux autres endroits dans la saison. Au sujet de cette localité, c'est-à-dire, la côte orientale du Cap-Breton, les commissaires ont recommandé une prolongation de temps. Je l'ai accordée pour cette année. J'ai actuellement l'intention de recommander à mes collègues la continuation de cette prolongation relativement à la côte orientale.

Quant au comté d'Inverness, ce que mon honorable ami (M. McLennan) déclare est parfaitement vrai. Il est venu me trouver après avoir appris que la commission était portée à faire rapport contrairement à cette prolongation quant à son comté, et pour insister auprès de moi sur la très grande nécessité et la très grande importance d'accorder le long de la côte occidentale du Cap-Breton la même prolongation qu'on accordait le long de la côte orientale. J'ai discuté au long ce sujet avec les membres de la commission concernant le homard, mais ceux-ci n'ont pas fait rapport en faveur de l'honorable député (M. McLennan), et il est tout à fait évident, aux yeux de tous ceux qui connaissent les faits, que si l'on avait accordé une prolongation à la côte occidentale du Cap-Breton, on aurait dû accorder la même prolongation aux côtes voisines de l'Ile du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse. Ces côtes sont en vue l'une de l'autre, éloignées de quelques milles seulement, et il aurait été absolument impossible, dans le golfe Saint-Laurent, d'accorder une prolongation à la côte occidentale du Cap-Breton pour la refuser à la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard et à la côte nord de la Nouvelle-Ecosse.

Voici la position que j'ai adoptée, savoir : qu'alors que je reçois des centaines de lettres et de requêtes de toutes les parties de la côte demandant des prolongations semblables à celles accordées à la côte orientale du Cap-Breton, il me faut, à moins de mettre de côté tout le rapport de la commission, adhérer aux recommandations des commissaires au territoire qu'ils ont déterminé.

Les commissaires ont recommandé une prolongation de temps quant à un seul autre endroit, savoir : dans le golfe Saint-Laurent, entre la rivière Catfish et le cap Tormentin, au Nouveau-Brunswick, et entre les caps Ouest et Carleton, à l'Ile du Prince-Edouard, dans la partie réservée du détroit. Les commissaires ont recommandé que la prolongation s'étendit là jusqu'au 10 août, et mon honorable ami, le député de Prince-est (M. Bell) se plaint de ce que, tout en accordant une prolongation à cette localité, je ne le fais pas pour tout le temps recommandé par les commissaires. Or, M. l'Orateur, je ne l'ai pas fait cette année pour la raison fort évidente et indiscutable que le rapport des commissaires ne permet pas la pêche avant le 1er mai à cet endroit, et qu'elle y a commencé, cette année, avant cette date. Par conséquent, la restriction ne s'est pas appliquée aux dits endroits cette année ; et comme la pêche y a commencé dès le départ de la glace, j'ai décidé qu'après avoir eu l'avantage de pêcher avant le 1er mai, on ne devait pas avoir la liberté de le faire après le 31 juillet. La majorité des gens sensés trouveront, je crois, que cette décision est raisonnable et juste. L'an prochain, pour ce qui me concerne, je me croirai tenu d'accorder la prolongation suivant les termes du rapport de la commission.

Je puis à bon droit prétendre, je pense, que la décision à laquelle j'en suis arrivé donnera satisfaction à la grande majorité des gens se livrant à l'industrie de la pêche et qui y ont placé plusieurs centaines de mille dollars. Je sais que plusieurs centaines de personnes se sont trouvées mécontentes, mais elles appartenaient à la classe des gens songeant seulement au profit actuel de l'avenir immédiat, sans nullement s'occuper de la protection et de la conservation de l'industrie en elle-même envisagée comme constituant un moyen de subsistance pour les milliers de personnes qui en vivent sur le littoral des provinces maritimes.

Outre la prolongation de temps, les commissaires ont recommandé qu'il fût accordé quatre ou cinq jours de grâce aux pêcheurs pour enlever les casiers, ainsi qu'un avertissement à cet égard. Je n'ai pu me décider à accepter ce conseil, pour la raison bien évidente à mes yeux, que la chose équivaudrait simplement à prolonger d'autant la saison. Je suis trop bien au fait de ce qui se passe là-bas pour ne pas savoir que si l'on accorde quatre ou cinq jours pour enlever les casiers, on emploiera ce délai à faire la pêche, et qu'il vaudrait autant prolonger absolument d'autant la saison.

J'espère donc que mes honorable amis comprendront que la position adoptée par le

gouvernement en cette affaire est la seule qu'il lui fût possible d'adopter, et qu'il devait adhérer aux recommandations des commissaires qui ont tenu 65 séances, et examiné un grand nombre de témoins, en tant qu'il s'agit des divisions territoriales. Je regrette extrêmement que malgré la pression ue mon honorable ami, le député d'Inverness (M. McLennan), a exercée sur moi depuis le mois d'avril dernier, c'est-à-dire depuis la rédaction du rapport, jusqu'aujourd'hui, il m'ait été impossible d'accéder à ses réclamations, pour la raison que si je l'avis fait, j'aurais dû conséquemment en agir de même à l'égard des provinces contiguës de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard.

M. A. C. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Je ne me lève pas pour critiquer le rapport des commissaires nommés pour s'enquérir des pêcheries de homard des provinces maritimes. Je n'ai aucun doute quelconque que ces messieurs ont exécuté leur besogne soigneusement et aussi bien qu'ils l'ont pu. Je désirer déclarer aussi que j'approuve cordialement la position que le ministre de la Marine et des Pêcheries a prise dans son désir de faire tout en son pouvoir pour conserver cette très précieuse industrie à la population des provinces maritimes. Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable ministre devrait être félicité et appuyé relativement à chacune de ses démarches faites en vue de protéger cette industrie importante, et pour ma part, je serai prêt à lui apporter mon appui de toute manière possible, comme je l'ai fait précédemment quant à ses prédécesseurs au département de la Marine et des Pêcheries. Ce sujet se prête très difficilement à la législation ou à la réglementation, car les différentes localités trouvent toujours diverses raisons pour se plaindre.

M. l'Orateur, je représente cette partie du golfe Saint-Laurent où l'on a introduit d'abord l'industrie de la mise en boîtes du homard, et c'est la partie du golfe où la pêche s'est faite le plus longtemps. Là, les pêcheurs, dans leur propre intérêt et en vue de conserver et protéger cette industrie dans la mesure de leurs pouvoir, ne cherchent pas à obtenir une prolongation de la saison. Je dirais à mon honorable ami, le député d'Inverness (M. McLennan), qui s'intéresse à bon droit à la cause des nombreux pêcheurs du comté qu'il représente, que si les pêcheurs eux-mêmes pouvaient seulement envisager le sujet sous le jour voulu et en vue de la perpétuation de la pêche sur leurs propres côtes, ils ne demanderaient pas une prolongation de la saison. La population de ma localité, sachant que les pêcheries s'épuisent, est prête, indépendamment de toute loi ou de tout règlement du département, à suspendre la pêche même avant la date fixée pour la clôture de la saison.

Naturellement il y a des saisons où il peut être très difficile de se conformer aux règlements. Du côté nord de la province, les côtes sont souvent embarrassées de glace une semaine ou deux encore après que le côté sud en est délivré, et ainsi le hareng, dont on se sert pour amorcer les casiers destinées à prendre le homard, ne peut approcher, et les pêcheurs se trouvent ainsi empêchés de se livrer avec succès à leur métier. Toutefois, je suis convaincu que la manière de protéger cette importante industrie est d'adopter toutes les mesures raisonnables qu'il est possible de prendre pour abréger la saison.

M. McLENNAN (Inverness) : La commission a prolongé la saison de la pêche.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : En tant qu'une prolongation de la saison a été recommandée par le rapport de la commission, je conseillerai fortement au ministre de la Marine et des Pêcheries de ne pas consentir à cette prolongation. Lorsqu'on a d'abord commencé à exploiter l'industrie de la pêche au homard, une boîte d'une livre pouvait se former de deux ou trois homards. Maintenant, il faut huit ou dix homards, et parfois même une douzaine, pour en remplir une boîte d'une livre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il en faut jusqu'à seize dans certains cas.

M. MACDONALD (King, I. P.-E) : Nous pouvons aisément voir par cela que l'industrie s'épuise. La seule chose qui fasse qu'elle paie tant soit peu aujourd'hui est l'immense nombre de casiers qu'on pose à présent. Ces casiers couvrent les parages de pêche d'une extrémité à l'autre de la côte. Le nombre s'en augmente annuellement, à tel point, que la destruction complète de l'industrie de la pêche au homard ne sera plus, je le crains beaucoup, qu'une affaire de fort peu de temps. Si l'on pouvait imaginer quelque moyen de suspendre tout à fait, sans nuire aux individus, la pêche durant deux ou trois ans, afin de donner aux pêcheries l'avantage de se rétablir, la chose serait dans l'intérêt des pêcheurs eux-mêmes, autant que dans celui de cette fort importante industrie en général.

M. ELLIS : Ecoutez ! écoutez ! C'est la seule chose qu'il y ait à faire.

M. MACDONALD (I. P.-E.) : J'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries adoptera toutes les mesures possibles pour conserver cette très importante industrie aux provinces maritimes.

M. GANONG : Je ne me lève pas pour me plaindre particulièrement moi-même du rapport de la commission, mais plutôt pour me faire l'écho des sentiments des pêcheurs du comté de Charlotte au sujet de la manière dont cette commission les a totalement ignorés. Bien qu'on ait demandé plusieurs fois aux commissaires des pêcheries que la commission tînt une de ses séances dans la ville

de Saint-André ou dans quelque autre endroit convenable du comté de Charlotte, il ne leur a pas paru possible, en vertu des arrangements de la commission, de se rendre dans ce comté, pourtant l'un des plus importants du Nouveau-Brunswick, au point de vue de ce genre de pêche. On aura quelque idée de cette industrie, lorsque je dirai qu'en 1897, sur 2,205,000 livres de homard frais produit et exporté par le Nouveau-Brunswick, 1,547,000 livres furent expédiées du comté que j'ai l'honneur de représenter. Cette quantité était un peu moindre que l'année précédente, année où il fut pris 1,876,000 livres de homard dans ce comté. Je ne crois pas que dans tout le pays, il y ait un comté que cette industrie intéresse plus que le comté de Charlotte.

Ce comté est très rapproché du marché des Etats-Unis, et pour cette raison, le marché du homard vivant est de beaucoup plus important pour nous que pour quelques-uns des comtés situés plus au nord. Pour vous donner quelque idée de la différence d'importance qui existe entre le commerce du homard vivant et celui du homard destiné à être mis en boîte, je puis dire qu'à une assemblée tenue récemment dans notre comté un pêcheur qui venait d'aller voir à ses casiers déclarait qu'il y avait trouvé vingt homards, et qu'il en avait vendu dix-sept à trois cents pièce et les trois autres dix-sept cents pièce, obtenant pour les trois derniers autant que pour les dix-sept autres. Voilà qui démontre qu'il faut accorder quelque attention à cet industrie du homard, ou un jour ou l'autre nous la perdrons tout entière.

Les pêcheurs de notre comté ressentent que la commission concernant le homard les a entièrement ignorée en cette matière, et ils le ressentent très vivement. Je crois qu'ils ont adressé des représentations au ministre à ce sujet, et j'espère qu'un jour ou l'autre, le ministre jugera à propos de se rendre sur les rives du comté de Charlotte, pour se renseigner davantage sur les pêcheries qui importent tant à ce comté.

M. KAULBACH : Je comprends pleinement les nombreuses épreuves auxquelles le ministre de la Marine et des Pêcheries est en butte, lorsque les pêcheurs des côtes des provinces maritimes font entendre des protestations, ainsi que les difficultés qu'il lui faut surmonter pour tenter de satisfaire les caprices des différentes gens au sujet de la pêche au homard, relativement et à la saison où la pêche est défendue et à la limite de dimension du homard pêché. Il me semble que depuis l'extrémité ouest de la province de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la frontière américaine, en passant par la baie de Fundy, il y a eu contre la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse baignée par l'Atlantique une distinction que je crois avoir été défavorable à l'intérêt des pêcheurs, en limitant à neuf pouces la grosseur du homard que peut être pêché, tandis que au nord de mon comté, elle est limitée à sept pouces. Il me semble que l'inverse devrait être le cas. Le poisson qui habite les eaux de la région que je représente vit dans une eau plus chaude que celle située plus au nord ; et, en outre, les eaux de la baie de Fundy et du littoral de l'Atlantique qui se trouvant à la hauteur de mon comté ont été sujettes à la pêche plus tôt que celles situées plus au nord, et par conséquent, la limite de dimension du homard ne devrait pas être fixée contre nous.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je pense que la limite de dimension fixée pour le nord est de huit pouces, non pas de sept.

M. KAULBACH : Dans tous les cas, cette distinction, il me semble, ne devrait pas exister, et elle devrait plutôt être faite tout au contraire, en notre faveur. Mais on se plaint d'année en année que le homard devient moins abondant. Si les pêcheries sont épuisées, et si l'on ne fait aucune tentative pour remplacer par du jeune homard le homard pêché, avant très peu de temps ce crustacé sera très rare ou presque éteint.

Nous savons tous comme le homard est prolifique. Lorsqu'on voit un homard de douze pouces produire environ 22,000 œufs, dont environ 2,000 seulement se perdent, le reste pouvant être cultivé au moyen d'incubateurs, on peut se faire une idée de la nature profitable de l'entreprise qu'on pourrait réaliser en introduisant le système de l'éclosion des œufs de poisson au moyen d'incubateurs.

Je crois que le gouvernement fait preuve de beaucoup d'inertie en ne s'occupant pas plus activement à voir à ce qu'on prenne le soin de cultiver le fretin relativement aux pêcheries de homard. On dépense beaucoup d'argent de diverses manières, et j'ai mes doutes sur la question de savoir si dans beaucoup de cas on le fait profitablement. Mais une chose que je sais, c'est qu'on ne pourrait faire de placement plus profitable qu'en affectant une certaine somme d'argent à la fondation d'établissements de pisciculture le long de la côte des provinces maritimes. Si cela était fait, nous pourrions maintenir les pêcheries en bon état de peuplement, et ainsi toute la prise faite n'épuiserait jamais les eaux de nos parages de pêche.

J'espère donc que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries considérera sérieusement l'opportunié d'accorder une somme d'argent sous forme de prime aux pêcheurs, afin que ceux-ci l'utilisent au repeuplement des eaux de la côte. Ce que nous devrions faire, je crois, ce serait d'envoyer des spécialistes en Norvège, en Suède ou à Terre-Neuve, pour constater comment les établissements de pisciculture fonctionnent dans ces pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous en avons un de notre crû.

M. KAULBACH : Je le sais, mais il appert que ce petit établissement n'a pas eu un succès de nature à encourager l'honorable ministre à tenter d'autres efforts dans un sens identique, parce que, d'après moi, on ne s'est pas assez intéressé à lui donner suite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous faisons une avance cette année, comme vous le verrez par les estimations supplémentaires.

M. KAULBACH : *Oui, mais c'est si lent* que le poisson aura eu le temps d'être tout pris, et qu'il n'en restera plus pour prendre les œufs, lorsqu'on constatera quelque progrès.

Je regrette de n'avoir pas su que ce sujet serait soulevé, car c'est un sujet auquel je m'intéresse profondément, et j'aurais aimé saisir l'occasion de discuter également la culture de la morue, ainsi que l'utilisation du foie de morue en vue de la fabrication de l'huile de foie de morue destinée aux fins médicales. C'est là une question que toute la Chambre aurait discuté avec profit, et il me semble qu'il serait dans l'intérêt du Canada, et surtout des provinces maritimes, que l'honorable ministre tâchât de formuler quelque plan par lequel les objets que je préconise en ce moment pourraient être réalisés.

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

(En comité.)

Ferme expérimentale—	
Nouveaux édifices et améliorations, renouvellements, réparations, etc., relativement aux édifices actuels, clôtures, etc.	$9,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à pourvoir aux améliorations, renouvellements et réparations exécutés aux divers établissements des fermes expérimentales existant dans tout le Canada. $8,000 doivent être dépensés relativement à la ferme expérimentale centrale, et le reste doit être réparti parmi les diverses fermes expérimentales succursales.

Edifices publics à Ottawa—ventilation, éclairage, réparations, matériaux, ameublement, etc	$100,000
Rideau Hall, compris les terrains—améliorations, réparations, ameublement et entretien	17,000
Rideau Hall—combustible et éclairage.	8,000
Edifices publics à Ottawa—terrains.	5,000
" " enlèvement de la neige, y compris Rideau Hall.	2,000
Edifices publics à Ottawa—chauffage, compris salaires des ingénieurs, chauffeurs, préposés à l'ascenseur et gardiens	65,000
Edifices publics à Ottawa, compris chemins et ponts, gaz et lumière électrique	13,000
Edifices publics à Ottawa,—compris Rideau Hall—eau	16,500
Edifices publics à Ottawa,—téléphone.	5,000
Ottawa—parc du Major	3,500
Edifices publics—loyers	18,000
Edifices publics fédéraux—ameublement	6,000
Edifices publics fédéraux—salaires des ingénieurs, chauffeurs et gardiens, etc.	80,000
Edifices publics fédéraux—chauffage, combustible, etc	55,000
Edifices publics fédéraux—éclairage	45,000
" " —eau	16,000
" " —divers pour gardiens, ingénieurs, chauffeurs, etc.	5,000
Edifices d'immigration—réparations, ameublement, etc	4,000
Edifice de la quarantaine—entretien	4,000
Edifices publics fédéraux—électricité et autre pouvoir pour les ascenseurs, oblitération des timbres	5,000
	$473,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis un grand nombre d'années, le crédit pour réparations aux édifices publics à Ottawa dépassait $100,000. L'an dernier, il fut réduit à $75,000, mais les fonctionnaires du département ont préparé un mémoire exposant pourquoi, à leur avis, il était impossible de maintenir les édifices en bon état avec ce faible crédit. Ils ont étudié soigneusement la question et disent que la détérioration des édifices de ce genre est de telle nature qu'à moins d'un crédit plus élevé, il serait impossible de maintenir les édifices dans le bon état que nous désirons.

Je serais heureux de donner toute autre information que l'on voudrait avoir.

M. HAGGART : Quels sont les principaux item de dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un mémoire qui m'a été soumis dit que les travaux nécessaires sont surtout faits par les ouvriers employés par le département des Travaux publics, sous la surveillance d'officiers du département, selon les besoins des divers départements et conformément aux plans de l'architecte en chef. Il y a $50,000 pour les gages des hommes et $50,000 pour l'achat de matériaux et d'articles qui ne peuvent être préparés dans les ateliers du gouvernement. Les édifices qu'il faut maintenir sont : les édifices parlementaires, l'édifice de l'est et celui de l'ouest, l'édifice Langevin, la cour Suprême, l'édifice de la commission géologique, le bureau de l'Imprimerie, l'édifice des Pêcheries et la Galerie Nationale des Arts.

M. BENNETT : Qu'y a-t-il encore dans les estimations supplémentaires, outre ce crédit relatif aux édifices publics à Ottawa, y compris Rideau Hall ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A la page des estimations, l'honorable député trouvera plusieurs item, comprenant :

Ottawa—Bureau de poste, douane, nouvelle chaudière	$1,600
" Cour Suprême, nouvelle chaudière	1,200
Enlèvement des vieux fils et posage de nouveaux fils dans l'édifice du parlement et la bibliothèque	7,000
Edifices administratifs d'Ottawa—Edifices de l'est et de l'ouest, plancher en béton, nettoyer et peinturer les corridors, linoleum, etc.	7,500

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut regarder à la page précédente, il y trouvera un montant de $104,709.69 pour les édifices publics à Ottawa.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais ce n'est pas pour entretien. Il s'agit de construction, et cela est imputable sur le capital. Voici :

Nouvel édifice administratif (Edifice Langevin), Ottawa—Solde et intérêt dus à l'entrepreneur	$29,811 73
Edifices publics, Ottawa—Protection contre l'incendie et éclairage à l'électricité, etc	21,897 96
Edifices militaires, Ottawa, nouveau magasin	25,000 00
Observatoire astronomique d'Ottawa	16,000 00
Pour terminer la reconstruction de la partie de l'édifice de l'ouest détruite par l'incendie du 11 février 1897	12,000 00
	$104,709 69

M. BERGERON : Au sujet de la ventilation de cette Chambre, je crois ue le ministre des Travaux publics nous a promis l'an dernier—ou peut-être l'année précédente—qu'il y aurait quelque chose de fait. La ventilation de cette Chambre, quand vient l'été, est certainement une chose importante, car nous devons surveiller notre santé aussi bien que celle des autres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais que le ministre des Travaux publics a fait faire quelque chose pour améliorer la ventilation. Je ne sais pas s'il en est de même des autres députés, mais il me semble que la ventilation est meilleure.

M. WALLACE : Il me semble qu'à certains moments, l'atmosphère dans cette Chambre est insupportable. Depuis le commencement de la session, ceux qui se trouvent dans cette partie-ci de la Chambre ont eu constamment à se plaindre des courants qui viennent d'en haut. Nous avons communiqué avec les employés, lorsque nous avons pu les trouver, mais il n'y a eu rien de fait. Depuis une dizaine de minutes, l'atmosphère ici, est très mauvais.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois avouer que moi-même, j'ai déjà ressenti ces courants. Cela est dû, je pense, au fait que les fenêtres du côté nord sont ouvertes. C'est là l'opinion de l'architecte.

M. WALLACE : Quelqu'un devrait s'occuper de la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets que cela est très important.

M. BERGERON : A propos de ce crédit de $100,000 pour travaux et matériaux, il ne semble pas y avoir eu de soumission. Je vois dans le rapport de l'auditeur général dix ou douze pages consacrées à des item pour marchandises achetées en petites quantités sans soumissions et payées, je suppose, de très hauts prix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il n'y a eu aucun changement dans la méthode suivie pour l'achat de ces choses. Cela se fait comme sous l'ancienne administration.

M. BERGERON : Mais on nous avait promis un grand changement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, là où l'on pourrait faire des améliorations; et il a été fait des changements importants et nécessaires. Il ne s'ensuit pas que tout ce qu'ont fait nos prédécesseurs fût mal fait. S'ils ont bien agi dans ce cas, nous avons raison de suivre leur exemple.

M. DAVIN : Comme le sous-ministre des Travaux publics est ici, je soulèverai de nouveau la question de la ventilation de la salle de lecture. Il n'y va pas simplement de l'intérêt de ceux qui fréquentent cette salle, mais aussi de l'intérêt des ministres eux-mêmes, car plusieurs ont des chambres attenantes à la salle de lecture, et ils ont dû remarquer l'état vicié de l'atmosphère à cet endroit. Le ministre des Travaux publics m'avait promis de faire quelque chose à ce sujet, et le gardien de la salle me dit qu'un fonctionnaire du département est allé prendre certaines mesures en vue, je suppose, de quelques améliorations ; mais il n'y a rien eu de fait. Mais naturellement nous sommes à la fin de la session, et nous pouvons endurer, mais dans l'intérêt des membres du parlement, on devrait s'occuper de la chose pour la prochaine session.

J'ai aussi parlé de l'éclairage de la bibliothèque. Il faudrait mettre un plus grand nombre de lampes, ou augmenter le pouvoir de celles qui y sont déjà.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été question de la chose, pendant l'absence de l'honorable député (M. Davin). Quant à la ventilation, j'admets qu'il faudrait y apporter remède. L'architecte m'a informé qu'il était à étudier la question, et il croit que l'éventail électrique aurait un très bon effet. Nous augmenterons le nombre des lumières. J'espère que la Chambre verra aussi des améliorations sous ce rapport, à la prochaine session.

M. DAVIN : On nous a promis une grande amélioration dans les dépenses de Rideau Hall. Je suis le dernier des députés à vouloir des privations à Rideau Hall, mais il y a loin entre les privations et la prodigalité. Nous avons ici, pour Rideau-Hall, un crédit de $17,000 pour entretien, améliorations et ameublement. C'est un chiffre énorme. Vient ensuite pour combustible et éclairage, $8,000. Puis enlèvement de la neige, autour des édifices publics à Ottawa, y compris, Rideau-Hall, $2,000. J'aimerais à savoir quelle proportion de ce chiffre est payée pour Rideau-Hall. Vient ensuite une dépense de $16,500 pour l'aqueduc. Je suppose que tout cela ne fait pas moins que $30,000 pour Rideau-Hall. C'est réellement

monstrueux. J'aimerais à savoir s'il y a moyen de faire quelque réduction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les honorables députés veulent consulter les comptes publics des années précédentes, ils pourront voir que dans certains cas, la dépense a beaucoup dépassé celle de cette année. En 1897, la dépense était de $22,341 ; en 1898, $17,736, et nous demandons cette année $17,000 pour le même service. Relativement à l'aqueduc, il y a déjà sur l'ordre du jour une résolution que nous discuterons en temps opportun relativement à de nouveaux arrangements avec la ville d'Ottawa. Pour le moment, nous payons les taxes d'eau.

M. BERGERON : Si mon honorable ami avait entendu les discours faits par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) sur ce même sujet, les cheveux lui auraient blanchi. Maintenant quel est le nouvel arrangement au sujet du chauffage ? On a décidé de faire un changement, il y a deux ans, dans le mode de chauffage des édifices publics d'Ottawa.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les appareils ont été changés et on a substitué le charbon au bois. On consomme environ cinq mille tonnes de charbon pour les édifices publics à Ottawa.

M. BERGERON : Qui fournit le charbon ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise a été donnée sur soumission à M. Heney d'Ottawa. M. Heney était le plus bas soumissionnaire. Il y en avait un autre qui offrait une qualité différente de charbon, mais le département ne l'a pas acceptée.

M. TAYLOR : Je remarque que l'on a demandé l'an dernier une somme semblable pour Rideau Hall, mais je suppose qu'elle a été dépensée en entier. J'aimerais à demander à l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) et à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) si, au nom des cultivateurs canadiens, ils approuvent le ministre des Travaux publics lorsqu'il dépense quinze cents piastres ($1,500) pour des articles que je vais citer. Ces articles, je suppose, ont été achetés sans soumission. Ils viennent d'une maison de Montréal, Cuddy et Brodeur. J'espère que l'honorable député de Frontenac se rappellera la chose et que, une fois de retour chez lui, il demandera aux patrons de son comté, s'ils approuvent cette dépense de $1,500 pour Rideau Hall :

20 bouteilles à eau, à $1.50	$ 30 00
12 pots à eau, à $1	12 00
6 carafes	7 50
12 pots à champagne, à $1	12 00
200 coupes " à 75c.	140 00
100 bassins, à 65c	65 00
130 assiettes à glace, à 65c	84 00
10 sucriers, à 70c.	7 00
10 " à 75c.	7 50
50 verres à vin, à 65c.	32 50
24 " à soda, à 60c	14 40
70 " à punch, à 50c.	35 00
200 verres à Bordeaux, à 70c.	$ 140 00
100 " à vin d'Oporto, à 65c	65 00
100 " a sherry, à 65c	65 00
70 " à liqueur, à $60c	42 00
	$759 40
Tasses et soucoupes en porcelaine, etc.	$ 39 70
Plats de table	295 50
Service à thé et à déjeuner	299 00
	$1,393 60
A la page 82	79 70
" 82	31 80
	$1,505 10

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la chose s'est faite, comme elle se faisait sous l'ancienne administration. Il serait difficile, dans certains cas, de demander des soumissions, car il s'agit dans la plupart des cas d'assortir des articles que l'on a déjà dans l'établissement. J'ignore si les choses ont été achetées au prix du gros ou du détail. Quand il s'agit de remplacer les articles brisés, vous ne sauriez les trouver dans les maisons de gros.

M. BERGERON : Pourquoi acheter autant de verres après le plébiscite sur la prohibition ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La prohibition ne s'applique pas dans tout le pays, et je ne suis pas très certain que nous pourrions la mettre en vigueur à Rideau Hall, quand même nous le voudrions.

M. DAVIN : Comment se fait-il qu'il faille chaque année acheter une aussi énorme quantité de ces articles ? Voici un petit item dont j'aimerais à connaître la signification :—Boyden & Son, pour articles non renvoyés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans certains cas, la coutume est de ne pas acheter ces marchandises, mais de les louer pour l'occasion, et s'il y en a de cassés, il faut les payer.

M. BERGERON : Un renseignement au sujet de l'éclairage. L'an dernier, on nous a annoncé un changement complet de système ; la lumière électrique devait être substituée au gaz dans tous les édifices. Je vois cependant que nous avons payé au delà de $12,000 pour le gaz dans les édifices ici, en même temps que $11,000 pour la lumière électrique. Si nous faisons usage de la lumière électrique, pourquoi payer le gaz ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une partie de l'établissement est encore éclairée au gaz. L'honorable député comprendra que nous n'avons pu changer de système d'un seul coup. Nous avons encore le gaz dans certaine partie de l'édifice, mais le compte est beaucoup moins élevé qu'auparavant.

M. BERGERON : Je vois que ce compte dépasse $12,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour 1897-98.

M. BERGERON : C'est le dernier compte que nous ayons.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le mode d'éclairage a été changé depuis.

M. BERGERON : Je demanderai à mon honorable ami de suspendre l'article, vu que l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) a exprimé le désir de dire quelque chose sur la question de l'éclairage. Nous pourrions laisser en suspens un item, afin de pouvoir discuter encore la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas d'objection à la chose ; cela, je crois, est raisonnable.

M. BENNETT : Je demanderai au ministre d'expliquer cette dépense de $18,000 pour loyers. S'agit-il d'édifices loués par le gouvernement fédéral dans cette ville ou en dehors ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de divers endroits du pays où il n'y a pas d'édifices publics.

M. ROSS-ROBERTSON : Je demanderai au ministre, si le département des Travaux publics a étudié la question d'avoir un système séparé de lumière électrique pour les édifices publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons, d'année en année, fait des arrangements avec des entrepreneurs d'Ottawa. Naturellement, nous sommes parfaitement libres d'avoir nos propres machines, mais la chose n'est pas encore décidée.

M. ROSS-ROBERTSON : A-t-on jamais étudié la question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais le ministre des Travaux publics a cru que l'arrangement qu'il avait fait avec la compagnie locale donnait satisfaction. On peut, à bref délai, mettre fin à cet arrangement, et nous sommes libres d'avoir nos propres machines, si cela est nécessaire.

M. OSLER : Je ne veux pas critiquer les dépenses faites pour Rideau Hall ; car je crois que cette résidence doit être entretenue d'une manière convenable. Cependant, c'est une vieille résidence, et on pourrait se demander s'il ne vaudrait pas mieux en construire une autre pour éviter d'énormes dépenses qui se renouvellent chaque année. Je désire attirer l'attention du ministre sur le mode que l'on a adopté dans la production du budget principal et du budget supplémentaire. Je vois dans le premier un item de $470,000 et dans le second, $104,709 puis certains item pour Rideau-Hall, s'élevant à $30,000. En parcourant les estimations supplémentaires, je ne vois pas un seul item qui n'aurait pu être compris dans les estimations principales. Pourquoi cela ? Je crois qu'il eût été préférable de faire entrer ces item dans le budget principal. Il convient que le budget supplémentaire soit réduit au plus petit chiffre possible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certes, ce que propose l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) est très raisonnable, mais l'expérience de tous les gouvernements a démontré que cela était excessivement difficile, sinon impossible. Le budget principal est soumis immédiatement après l'ouverture de la session, et à mesure que l'on procède il se présente des choses importantes qu'il faut faire entrer dans le budget supplémentaire. Mon honorable ami admettra que le montant du budget supplémentaire n'est pas exceptionnellement élevé. D'après notre expérience, et ça été l'expérience de tous les autres gouvernements, je pense, il est nécessaire d'ajouter certains crédits au budget supplémentaire, à mesure que la session avance.

M. BERGERON : Mon honorable ami a-t-il jamais entendu parler d'estimations supplémentaires s'élevant à $5,000,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami, constatera, je crois, que la chose s'est déjà présentée par le passé.

M. BERGERON : L'honorable ministre pourrait se renseigner sur ce point auprès de son collègue de droite (sir Richard Cartwright.)

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans être obligé de m'adresser à mon honorable ami (sir Richard Cartwright), je crois pouvoir dire qu'il y a eu des estimations supplémentaires imputables sur le revenu, tout aussi élevées que celles que nous avons ce soir.

M. DAVIN : Je suis de l'avis de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) qu'il faut conserver Rideau-Hall. J'aimerais à poser une question à l'honorable ministre des Finances. J'ai vu aujourd'hui, dans la rue, un membre distingué du parti ministériel, M. Smith, l'organisateur, et je demanderai à l'honorable ministre s'il n'a pas vu une feuille de campagne, publiée par M. Smith en 1895 et dans laquelle il émettait l'idée de la réduction des dépenses de Rideau-Hall, comme article du programme du parti de la réforme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me rappelle pas cet important document. Dans la petite province que je représente, quand vient le temps des élections, nous nous entretenons d'habitude des grandes questions qui affectent le pays, et cela doit expliquer pourquoi je n'ai pas eu connaissance de ce document.

M. DAVIN : Je regrette que le ministre des Finances soit si sévère pour les libéraux de la grande province. C'est une manière très polie de dire à ses amis de l'Ontario qu'ils sont des gens à esprit étroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh non !

M. BERGERON : Pour démontrer combien le gouvernement est extravagant dans ses dépenses, je signalerai à l'attention un petit compte que je vois dans le rapport de l'auditeur général :

Dépenses pour voitures—
Pour payer des employés à Rideau Hall :
I. Côté, sept voyages à $1 ; J. B. St-Laurent, jeune, 13 voyages à $1..... $20 00

A peu près $1 par jour.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces employés ont dû se rendre à Rideau-Hall, le dimanche, alors qu'il n'y avait pas de tramway.

M. BERGERON : Je crois qu'ils y sont allés par le tramway, et ils ont mis le reste dans leurs poches.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que l'honorable député soit sérieux en supposant que ces personnes ont voyagé dans le tramway et se sont fait payer comme si elles avaient loué une voiture. Ce serait un acte malhonnête. Le sous-ministre m'informe qu'il y a une explication à cela, mais qu'il ne l'a pas ici.

M. BERGERON : Puisque tout le crédit reste en suspens, je serais heureux d'avoir cette explication.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans laisser le crédit en suspens, je me procurerai les renseignements.

M. BERGERON : Je croyais que le crédit était suspendu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un item du crédit seulement.

M. BENNETT : Quel est le gardien de l'édifice public à Orillia ; quand a-t-il été nommé et quel salaire reçoit-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : John Frawley ; $15 par mois ; nommé il y a quelques mois.

M. BENNETT : Je regrette que le ministre des Travaux publics ne soit pas ici. Je ferai cependant remarquer au ministre des Finances qu'un employé fidèle, contre lequel il n'y avait aucune plainte a été sommairement destitué, sans enquête. J'ai soulevé cette affaire à la dernière session, et le ministre des Travaux publics m'a donné sa parole que ce gardien ne serait pas remplacé et qu'il avait pris des arrangements avec le directeur du bureau de poste qui se chargeait de l'entretien de l'édifice. Je regrette qu'il ne soit pas ici, pour que je le remercie de sa sincérité ; mais les citoyens de cette ville sauront à quoi s'en tenir sur ce point.

M. CLARKE : Combien y a-t-il de téléphones dans ces édifices et combien paie-t-on par téléphone ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a 129 téléphones, dans les différents départements et on paie $35 par téléphone.

Mr. TAYLOR : A-t-on introduit quelque changement dans l'éclairage et le chauffage de Rideau-Hall ? Je vois par le rapport de l'auditeur général qu'on a payé $8,000 à lord Aberdeen, à cet effet. Pourquoi cette somme lui a-t-elle été payée directement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis plusieurs années, ça été la coutume de payer cette somme directement au gouverneur général pour le chauffage et l'éclairage.

M. HAGGART : En vertu de quel principe fournit-on des téléphones au juge Burbidge de la cour de l'Echiquier, et au greffier Audette ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une coutume qui existe depuis plusieurs années et personne ne s'en est jamais plaint.

M. BERGERON : Ce n'était pas la peine, assurément, de changer de gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons changé beaucoup de choses.

M. LaRIVIERE : Nommez-en une.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne serons pas cruels au point de prétendre que l'ancien gouvernement n'a rien fait de bien.

M. BERGERON : Y a-t-il des téléphones chez les ministres comme chez les sous-ministres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et il y en a toujours eu.

M. BENNETT : Jusqu'à quelle catégorie d'employés fournit-on le téléphone ? Pourquoi ne pas payer aussi la note de leur blanchisseuse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On le donne aux principaux employés qui sont exposés à être appelés fréquemment, surtout à ceux dont on a fréquemment besoin en dehors des heures de bureau.

M. BERGERON : Il est entendu que l'item concernant l'éclairage reste en suspens pour être discuté de nouveau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement.

Havres et rivières—
Nouvelle-Ecosse..... $104,450

M. BENNETT : Quelle est la politique du gouvernement concernant la construction de ces quais ? Doivent-ils être construits et entretenus par le gouvernement, ou si les municipalités y contribuent ? Des centaines de milliers de dollars ont été dépensés pour des quais dans tout le pays. Est-ce là la politique du gouvernement, chaque fois qu'un ami politique a besoin d'aide, de lui construire un dock pour faire concurrence à ceux des particuliers ? Est-ce sa politique

de dépenser des dizaines de mille dollars pour construire des docks à des endroits où il n'y a pas de trafic ? Il est évident que s'il y avait assez de trafic pour nécessiter la construction d'un dock, les particuliers se chargeraient de le construire. Est-ce l'intention du gouvernement, pour des raisons politiques, de construire des docks là où ils ne donneront aucun revenu, parce qu'il n'y a pas de trafic ?

Il y a d'abord Advocate-Harbour, N.-E., où l'on construit un quai de $2.000. Y en a-t-il déjà un à cet endroit ; s'y fait-il du commerce, et est-il si peu considérable qu'aucun particulier ne veut construire un dock ?

Je connais des cas dans Ontario où le gouvernement a fait construire des docks pour faire concurrence à ceux des particuliers, ce qui est injuste. Je connais d'autres cas, où le gouvernement n'avait d'autre excuse que la politique pour construire des docks. Le ministre voudra-t-il expliquer à la Chambre pourquoi le gouvernement fait construire ces docks ? Il est évident que s'ils étaient nécessaires ou utiles, l'entreprise privée les aurait construits depuis longtemps.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Bennett) se sert du mot "docks" au lieu de quais, qui ont une toute autre destination. Quand il y a une certitude que l'initiative privée fournira toute les commodités voulues, le gouvernement n'intervient pas, mais là où les bénéfices ne seraient pas suffisants pour attirer les capitaux, le gouvernement peut entreprendre de construire un quai.

M. PRIOR : Les gouvernements provinciaux ne sont-ils pas supposés faire ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas. Dans tous les cas, je sais qu'ils ne le font pas, et je ne discuterai pas la question de savoir qui devrait s'en charger. Le gouvernement fédéral a toujours construit ces quais dans les différentes provinces. Tous les quais ainsi construits sont la propriété absolue du gouvernement, qui naturellement est aussi chargé de leur entretien. Ils sont ordinairement sous la surveillance d'un intendant qui garde une partie des droits de quaiage pour ses services, mais les réparations et l'entretien sont à la charge du gouvernement.

Cela constitue un item important de notre budget, et sans entrer dans la discussion de ce qui a pu se produire dans une section particulière, il n'y a pas le moindre doute que l'argent que le ministère des Travaux publics dépense ainsi est très utile aux populations de ces endroits. Ce n'est pas une politique nouvelle ; elle est pratiquée depuis des années, et je ne crois pas qu'elle ait jamais été sérieusement critiquée.

M. BENNETT : Peu m'importe de savoir si l'ancien gouvernement faisait ou non la même chose. Le ministre prétend qu'il est d'utilité publique de construire un quai à la tête de Indian-River, à un endroit appelé Keene, dans la province d'Ontario, ce n'est qu'une crique pas plus large que d'ici au mur. Il se trouve qu'elle est située dans une division représentée par un partisan du gouvernement ; je comprendrais qu'on votât de l'argent pour construire un pont, mais c'est une absurdité de construire un quai à cet endroit. Alors il suffira que la population d'un village quelconque désire un quai, pour que le gouvernement se charge de le construire, pourvu, toutefois, qu'il puisse en retirer quelque avantage politique, car c'est le levier dont on semble s'être servi dans le cas que j'ai cité. Il n'y a jamais eu de pont à cet endroit, et personne n'aurait jamais songé à en construire un, car il n'y a aucun trafic. Rien n'est plus absurde.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces quais ne sont pas construits dans l'espérance qu'ils constitueront des placements profitables ; mais leur entretien ne constitue pas une charge pour le trésor. Il est possible qu'un quai soit construit dans un endroit où il n'y ait pas de bénéfice à attendre, mais cependant ils rendent de grands services à la population. L'honorable député cite un endroit où il n'y a pas eu de quai depuis Adam. S'il y en avait eu un, il ne serait pas nécessaire d'en construire un autre.

S'il y a une population suffisante dans les environs, c'est peut-être un bon endroit pour un quai, bien qu'il n'y en ait jamais eu, et qu'il n'y ait pas de bénéfices à en attendre. Le devoir du gouvernement est de venir en aide à la population.

M. BENNETT : D'après ce principe, l'honorable ministre devrait construire un bureau de poste dans toutes les villes sans égard à la population.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement fournit un bureau de poste dans tous les villages et dans les endroits plus importants, il fait construire un édifice spécial.

M. HAGGART : L'honorable ministre ne pousse-t-il pas le principe un peu loin ? Cette année, il demande de l'argent pour 89 quais, dont 54 sont dans les estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Nouvelle-Ecosse est une province dans laquelle il y a beaucoup de côtes. Nous ne construisons pas beaucoup de quais dans le Manitoba.

M. OSLER : Dans les estimations principales, le gouvernement aide à construction de 35 quais dans la Nouvelle-Ecosse ; c'est un joli nombre à construire et entretenir à perpétuité. Mais quand nous examinons ces petites estimations supplémentaires, qui paraissent si innocentes et qui n'ont été présentées qu'à la fin de la session, parce qu'on n'y avait pas songé plus tôt, nous voyons que le gouvernement a découvert 56 nouveaux quais à construire et entretenir à perpétuité dans la Nouvelle-Ecosse—or, 56 ajoutés à 35 donnent le joli total de 91.

Il y a certainement une élection en perspective dans la Nouvelle-Ecosse, sinon dans le reste du pays. Tout cela est entrepris par un gouvernement qui devait faire des économies. En été, j'habite sur les bords du lac Simcoe et je me sers d'un quai que j'ai construit à mes propres frais. Il y a 40 quais autour du lac ; le gouvernement a peut-être aidé à la construction d'un ou deux, mais je suis convaincu qu'il se fait plus de trafic à dix de ces quais qu'à 80 des 91 quais de la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement devrait entretenir des quais convenables, aux endroits du littoral où il se fait de la pêche et du commerce, mais on n'a assurément pas découvert tout à coup 91 ports dans la Nouvelle-Ecosse où les besoins du trafic exigent un quai.

J'ai souvent entendu dire ici que la Nouvelle-Ecosse est une province pauvre, qui n'est pas traitée généreusement. Grand Dieu ! une province qui a 91 quais construits et entretenus par le gouvernement ne pourra pas se plaindre d'être maltraitée. S'il faut que l'Etat entreprenne de construire des quais du Maine au Labrador et de la Colombie Anglaise à l'Alaska, dans la même proportion qu'il le fait pour la Nouvelle-Ecosse, tout l'argent du pays n'y suffira pas.

Ces 91 quais et jetées qu'on nous demande de construire dans la Nouvelle-Ecosse sont autant d'insultes à l'adresse du pays. Peu m'importe le nombre de quais qu'on a construits et les sommes d'argent qu'on a dépensés sous l'ancien gouvernement, mais je dis que c'est une insulte à la population canadienne de demander de construire et entretenir 91 quais dans la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas très surpris d'entendre mon honorable ami parler ainsi. Il connaît probablement très peu les provinces maritimes, cette partie de la Confédération qui, de l'aveu du chef de l'opposition, est venue, il y a quelques années au secours des anciennes provinces qui étaient financièrement embarrassées. L'honorable député ne voudrait pas me croire si je disais cela moi-même, mais s'il veut consulter les " Débats " il verra que c'est ce que déclare le chef de l'opposition, dans un discours prononcé au commencement de la présente session.

Je regrette les remarques que l'honorable député vient de faire. Toute la difficulté provient de ce que lorsque les provinces maritimes ont besoin de quelque chose, elles se contentent de demander de petites sommes pour répondre aux besoins des différentes parties de la province. Si nous demandions des $700,000 ou $800,000 comme certaines autres provinces mon honorable ami ne s'y opposerait peut-être pas. Mais parce que nous nous contentons de quelques petits travaux, mon honorable ami s'applique à calculer le nombre d'entreprises qui profiteront de ce crédit, sans tenir compte du fait que le total demandé est très restreint et raisonnable.

Badinage à part, tous ces crédits autant que je sache, sont destinés à venir en aide à la population. Les entreprises qui peuvent être utiles à une partie du pays peuvent ne pas l'être pour une autre, et ce que vient de dire l'honorable député n'est ni juste, ni généreux, ni digne d'un représentant de la grande ville de Toronto, dans la grande province d'Ontario.

M. OSLER : Avant d'occuper un siège dans cette Chambre, j'ai eu occasion de voir quelques-uns des travaux de la nature de ceux qui nous sont soumis en ce moment, et je considère qu'il était impossible d'imaginer des dépenses plus absolument inutiles que celles-là. Plusieurs de ces quais ne servaient à rien ; quelques-uns n'étaient pas même accessibles.

Personne ne voudrait s'opposer à des dépenses faites dans l'intérêt public ; mais d'après ce que j'ai vu dans les provinces maritimes et d'après ce que je vois ici, je suis convaincu que les neuf dixièmes des dépenses que l'on se propose de faire n'ont en vue que des intérêts locaux et aucunement le bien public. Il s'agit simplement d'accorder un peu de faveurs à ces comtés.

Je ne m'oppose pas aux dépenses qui pourraient être faites dans la Nouvelle-Ecosse—une province qui fait honneur à la Confédération ; c'est une des plus riches du Canada, et dont la richesse et l'importance doivent augmenter considérablement. Mais je considère qu'il n'est pas sage de la part du gouvernement de se charger de la construction de ces quais. S'il se charge de 91 quais cette année, il se chargera probablement de 191 l'an prochain.

M. DAVIN : Il est impossible de comparer les estimations de l'an dernier avec celles de cette année et de ne pas voir dans cette multiplication des quais à construire, quelque chose d'étrange, sinon d'alarmant. Si l'honorable ministre veut regarder aux pages Q-3 et 4 du rapport de l'auditeur général, il verra que l'an dernier il y avait juste 35 quais à construire, et que cette année il y en a 91. Cela prend des proportions alarmantes, et les noms de quelques-uns de ces quais sont aussi très suggestifs. Comment se fait-il que ces quais soient si nombreux cette année, surtout dans les estimations supplémentaires ? Est-il à supposer que si les 56 quais mentionnés dans les estimations supplémentaires ont réellement besoin d'aide, on ne s'en soit pas aperçu à temps pour les mettre dans les estimations principales, du moins quelques-uns d'entre eux ? Il est impossible de ne pas en venir à la même conclusion que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), et de ne pas supposer qu'il y a d'autres motifs que l'intérêt public pour introduire toutes ces demandes dans les estimations supplémentaires.

Cela nous ramène forcément aux méthodes en usage dans les différents départements depuis trois ans. Jamais dans l'histoire de ce pays nous avons eu un gouvernement d'é-

lection comme celui-ci. Nous avons déjà eu des ministres qui, en certaines occasions n'auraient pas manqué de profiter des circonstances pour améliorer leur position devant les électeurs. Mais aujourd'hui, nous avons un gouvernement qui dès son arrivée au pouvoir, semble avoir compris que ce n'est que par des efforts désespérés qu'il pourra retenir la position qu'il a atteinte par un hasard inespéré, et c'est pour cela que dans tous les départements, et non pas seulement dans celui des Travaux publics, on ne travaille qu'en vue des élections. Je ne dirai pas que c'est de la corruption, car ce mot ne serait peut-être par parlementaire, mais on ne devra pas être surpris si en dehors de cette Chambre, les électeurs se servent de cette expression pour qualifier la politique du gouvernement.

M. LANG : Je dois faire observer à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) que la rivière Indian n'est pas le petit cours d'eau insignifiant qu'il veut bien dire. A Keen, où doit être construit le quai projeté, la rivière est parfaitement navigable, et l'a été depuis 50 ans. Il y avait un quai à cet endroit, avant qu'il fût né. Actuellement, il tombe en ruine, et il n'y s'y fait pas beaucoup de trafic, et c'est pour cela que les particuliers ne veulent pas se charger de le reconstruire. Mais cette population a autant de droits à ce petit secours, que d'autres villes en ont à des entreprises considérables.

M. BENNETT : La meilleure réponse que je puisse faire à l'honorable député, c'est que son prédécesseur, M. Burnham, qui a siégé ici pendant deux ou trois parlements, a eu le bon sens de ne pas demander un pareil crédit, ou n'a pas eu l'audace de le proposer au gouvernement.

M. LANG : Il n'a jamais rien obtenu pour son comté.

M. BENNETT : Ses titres à la représentation étaient basés sur les mérites du gouvernement qu'il appuyait, et non sur les quelques dollars qu'il aurait pu obtenir pour le comté.

M. BELL (Prince-est, I.P.-E.) : Si j'habitais le province d'Ontario, je serais peut-être porté à parler comme viennent de le faire certains députés que je viens d'entendre. Je comprends qu'ils voient avec certains soupçons un grand nombre de ces petits crédits pour la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard. Mais je me permettrai de leur faire remarquer qu'il y a un autre côté de la question. Qu'ils se placent au point de vue d'un représentant des provinces maritimes.

Voici un exemple : Le Canada a dépensé $80,000,000, pour son système de canaux. Or, l'Ile du Prince-Edouard paie les intérêts annuels sur cette somme dans la proportion d'un quarantième. La population de l'Ile du Prince-Edouard est dans une position isolée et ne retire pas un sou de bénéfice de ces canaux. Cependant, nous payons notre part sans murmurer.

Si l'on prétend que ces 80 millions de dollars constituent un placement voyons combien cela rapporte. Si on se donne la peine de faire ce calcul, on constate que nos canaux ne rapportent pas le tiers de 1 pour 100, sur ce qu'ils ont coûté. Cet argent a été dépensé dans Ontario et dans Québec, pour doter le pays d'une route navigable jusqu'à la mer.

On ne peut pas considérer ces entreprises au simple point de vue des revenus qu'elles donnent, ce sont des entreprises nationales, pour le bien général du pays. C'est aussi de cette manière qu'il faut considérer les quais des provinces maritimes. Ils sont construits pour le bien général, et s'ils ne rapportent pas les bénéfices que quelques-uns en attendent, ils se trouvent sur le même pied que les canaux.

Puisque la population des provinces maritimes paie honorablement et sans murmurer sa part du coût de construction des canaux dont elle ne retire que très peu, ou pas de bénéfices, la population de l'ouest devrait être disposée à contribuer à la construction des quais des provinces maritimes, même si elle n'en doit pas attendre de grands bénéfices. Les deux entreprises sont dans l'intérêt général du Canada, et tout le pays devrait être prêt à les encourager.

M. TAYLOR : L'honorable ministre demande un crédit pour des réparations au brise-lames de Cow-Bay. Nous avons voté $5,000 l'an dernier, et il demande $15,000 cette année. A-t-on demandé des soumissions pour ces travaux, et où en sont-ils rendus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'une entreprise considérable qui a déjà coûté beaucoup d'argent. Les travaux se font à la journée.

Je devrais peut-être faire des excuses à la Chambre, car Cow-Bay se trouxe dans le comté représenté par l'honorable chef de l'opposition. Ce brise-lames est un travail important, que toute la population du district désirerait voir renouveler, mais comme cela entraînerait des dépenses considérables, nous avons décidé de ne dépenser que l'argent nécessaire pour le maintenir en bon ordre. Ces réparations sont faites par le travail à la journée, conformément à la loi et à la coutume.

M. TAYLOR : L'honorable ministre dit que les travaux sont faits à la journée et sont situés dans le comté du chef de l'opposition. Je n'ai pas de doute qu'il exige de tous les ouvriers qu'il emploie, la promesse qu'à la prochaine élection, ils voteront contre le chef de l'opposition. Autrement pourquoi demanderait-il $15,000 des deniers publics pour faire des réparations à un brise-lames, à la journée, quand la loi dit expressément

qu'il faut demander des soumissions quand la dépense doit dépasser $5,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'abord cela est tout à fait conforme à la loi et à la pratique suivie par l'ancien gouvernement, bien que cela ne soit pas une excuse. Mais je ne puis pas blâmer l'honorable député de soupçonner que nous exigeons des promesses des ouvriers, car cela est tout à fait dans le genre des tactiques auxquelles il est habitué à avoir recours.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable ministre fait erreur en disant que cela est conforme à la loi et à la pratique de l'ancien gouvernement, puisque c'est ce dernier qui a fait voter la loi décrétant que pour les travaux excédant $5,000, il faudra demander des soumissions et les donner à l'entreprise. C'est peut-être la pratique actuelle, mais ce n'était certainement pas celle de l'ancien gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député se trompe. Il a été admis hier que lorsqu'il s'agit de réparations, la loi permet de faire les travaux à la journée ; j'ai cité un cas où l'ancien gouvernement a dépensé $170,000 en travaux à la journée, dans la ville de Saint-Jean.

M. BERGERON : A combien sont estimés les travaux au brise-lames de Cow-Bay ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre intention n'est pas de faire toute les réparations que la population environnante désirerait, car cela coûterait trop cher ; avec la somme que nous demandons, nous le mettrons en aussi bon ordre que possible.

M. BERGERON Vous ne pouvez pas dépenser d'argent dans une entreprise publique, sans avoir fait faire, au préalable, une estimation du coût.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les réparations coûteront autant d'argent que le parlement voudra en voter. Avec ces $15,000, nous espérons maintenir ce brise-lames en bon ordre, mais nous ne prétendons pas faire toutes les réparations à présent. Il a été construit il y a plusieurs années par la famille Archibald qui exploitait des mines de charbon à cet endroit, sur une vaste échelle. Il fut ensuite vendu à l'ancien gouvernement, qui y consacra des sommes considérables. A cette époque, il se faisait de grands travaux miniers à Cow-Bay ; mais depuis ils ont été discontinués. Une nouvelle compagnie est sur le point de les reprendre, et on s'attend à ce qu'il se fasse de fortes expéditions de charbon à cet endroit.

M. HAGGART : Qu'est-ce que ce travail a coûté jusqu'à présent, y compris les réparations actuelles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'au 31 décembre 1898, il avait coûté $210,741.

M. DAVIN : L'honorable ministre peut-il dire où est situé Ingonish ? Est-ce dans Victoria, comme le prétend l'honorable député de Victoria, (M. Bethune), qui est passé à la droite de cette Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ingonish se trouve au nord de l'île du Cap-Breton, dans le comté de Victoria, représenté par l'honorable député dont il vient d'être question.

M. CLARKE : Ces travaux sont-ils faits à la journée ou donnés à l'entreprise ? Sont-ils commencés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a encore rien de fait. On est à préparer les plans.

M. BERGERON : Demandera-t-on des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le crois. La plupart des nouveaux travaux sont donnés à l'entreprise.

M. BERGERON : Demandera-t-on des soumissions pour ceux-ci ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que oui ; mais il peut exister de bonnes raisons pour n'en pas demander.

M. WALLACE : Nous savons maintenant pourquoi l'honorable député de Victoria a changé de côté.

M. CLARKE : A quoi sont estimés ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût total est estimé à $21,500.

M. CLARKE : Qu'a-t-on fait des $2,000 votés l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit n'a pas été employé. Il s'agit d'un brise-lames comme ceux qu'on construit ordinairement dans les provinces maritimes.

M. BERGERON : Pourquoi fait-on exécuter ces travaux ? On n'en a jamais eu besoin avant aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député se trompe en disant que le besoin ne s'en est pas fait sentir avant aujourd'hui. Il s'agit d'un brise-lames, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'expliquer en quoi consiste un brise-lames à l'honorable député que représente, en quelque sorte une province maritime.

M. BERGERON : Les députés demandent généralement tout ce qu'ils peuvent obtenir ; mais je ne me rappelle pas qu'on ait jamais demandé la construction de ce brise-lames. Il est surprenant que la demande en soit faite aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député peut être certain qu'un grand nombre de demandes sont faites qui ne sont pas accordées.

M. POWELL : Quel trafic y a-t-il à Ingonish ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas beaucoup de trafic, dans le sens propre du mot ; c'est surtout un village de pêcheurs.

M. WALLACE : Quelle en est la population ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle est dessiminée le long de la côte, au lieu d'être rassemblée de manière à former un village.

M. DAVIN : Je vois ici un crédit de $8,000 pour Port Hilford, dans Guysborough. On m'informe que c'est une bien petite localité et qui n'a besoin de rien. Cette dépense est faite pour faire cesser les importunités de l'honorable député de Guysborough (M. *Fraser.*)

M. COCHRANE : Je suis surpris d'entendre le ministre des Finances, qui remplace le ministre des Travaux publics, traiter ces crédits aussi légèrement et répondre à un député qu'il doit savoir ce que c'est qu'un brise-lames. Mon comté est borné au sud par le lac Ontario, où il y a beaucoup de quais, et il y a une grande différence entre un quai et un brise-lames. Un brise-lames est une jetée destinée à protéger un port, et un quai est un endroit qu'un navire vient accoster pour prendre ou livrer sa cargaison. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on dépense de l'argent aux endroits où il peut être utile à l'intérêt public, mais quand le ministre des Finances veut construire des travaux là il n'y en a pas besoin, il va trop loin. Quand j'entends un député de l'Ile du Prince-Edouard comparer ses petits docks à nos quais, je suis tenté de lui dire qu'il y a un quai à Presqu'île qui expédie plus de grain à lui seul que toute la province de l'Ile du Prince-Edouard. Il est plus surprenant encore d'entendre un homme de profession, un homme instruit, comparer les petits quais de l'Ile du Prince-Edouard au système de canaux du Canada.

Le ministre des Finances ne daigne même pas nous dire en quoi consiste un brise-lames, ni pourquoi il veut en construire un de $19,000 ou $20,000. Les partisans se réjouissent d'appuyer un gouvernement qui ne leur ménage pas ses faveurs. Nous dépensons aujourd'hui environ $51,000,000, et nos adversaires disaient que le pays était volé, que les cultivateurs étaient saignés à blanc par les conservateurs, quand ils dépensaient $40,000,000.

L'honorable député de Peterborough-est (M. Lang) dit que son prédécesseur n'a jamais rien obtenu pour son comté. Cela fait honneur au parti conservateur qu'il n'ait rien pu obtenir pour construire un quai sur un ruisseau qui se jette dans le lac Rice. Il dit qu'il y avait un quai à cet endroit, avant que nous fussions nés ; mais je répète que le gouvernement conservateur a bien fait de ne pas dépenser $2,000 pour un quai à cet endroit, où il ne sera pas plus utile que sur les terrains du parlement, à Ottawa.

Le gouvernement entreprend la construction de cette énorme quantité de quais, et ne veut pas demander de soumissions pour donner les travaux à l'entreprise. Les conservateurs ne pouvaient pas dépenser $5 sans demander de soumissions, et aujourd'hui, le ministre fait faire à la journée des travaux de $19,000 et $20,000 et se moque de la loi. Si nous avions des élections, je me demande si nous ne verrions pas une répétition de ce qui a eu lieu à l'édifice de l'ouest, pendant l'élection de Wright.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) me paraît très sérieux. Je me demande pourquoi il n'y a pas dans les estimations un item pour le dragage du port de Toronto. L'honorable député reçoit plus de protection que sous le tarif des conservateurs, et peu lui importe le port de Toronto. A propos de l'édifice de l'ouest, on m'a rapporté qu'il y avait tellement d'ouvriers employés sur ces travaux qu'ils portaient les lattes, une par une, et j'ai vu moi-même cinq hommes occupés à tenir une échelle sur laquelle un autre travaillait. Immédiatement après l'élection, ces ouvriers retournèrent dans le comté de Wright.

Si les cultivateurs étaient saignés à blanc du temps des conservateurs, comment les saigne-t-on aujourd'hui ? Je sais, M. le Président (M. Ellis), que vous prenez ces choses à cœur, et vous devez vous sentir mal à l'aise en voyant vos amis dépenser tant d'argent pour des travaux à la journée, quand ils devraient être donnés à l'entreprise. Je n'exige pas que le ministre des Finances soit aussi au courant des détails que le minitsre des Travaux publics, mais quand nous lui demandons des explications, il ne doit pas nous répondre que nous devrions le savoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. COCHRANE : Vous l'avez dit à l'honorable député de Beauharnois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit qu'il devait le savoir, mais qu'il le savait.

M. COCHRANE : Moi, je ne le sais pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député le sait, car il a donné une excellente définition d'un brise-lames.

M. COCHRANE : Oui, mais je ne comprends pas comment le gouvernement puisse dépenser autant d'argent le long d'un littoral si peu peuplé qu'on y trouve à peine un village. La province d'Ontario fait un très grand commerce d'expédition, et si l'on doit dépenser l'argent si libéralement dans la Nouvelle-Ecosse, nous devrions en avoir notre part. Je ne crains pas de dire que nous expédions plus de grain du port de Brighton, qu'on n'en expédiera jamais de ce quai d'ici à ce qu'il pourisse de nouveau. Je ne m'oppose pas à ce qu'on construise des quais là où ils sont nécessaires, mais je ne veux pas qu'on gaspille les deniers publics

pour des fins purement politiques. Je voudrais savoir du ministre, M. le Président, comment il se fait qu'on n'a pas songé à construire ces quais pendant une grand nombre d'années, et que tout à coup, en 1899, on les juge nécessaires.

M. BENNETT : Je voudrais savoir de l'honorable ministre des Finances si les brise-lames et quais suivants sont situés dans la division électorale qu'il a l'honneur de représenter : Brise-lames de Clarke's-Harbour, $5,000 ; Coffin's-Island, $300 ; East-Ragged-Island, $1,500 ; Port-Latour, $3,000 ; Upper-Port-Latour, $400 ; Shag-Harbour, $2,000 ; Upper-Woods-Harbour, $1,600 ; Port Mouton, $2,000 ; Port-Medway, $500 ; Upper-Port-Latour, $300 ; Lockeport, $3,000 ; East-Ragged-Island, $1,000 ; Jordan-Bay brise-lames de l'est, $1,200 ; Newellton-Cape-Island quai, $2,000. Toutes ces dépenses sont-elles faites dans la circonscription électorale de l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député vient évidemment de citer le budget principal et les estimations supplémentaires, et je crois que tous les travaux qu'il vient de nommer sont, en effet, dans les comtés que j'ai l'honneur de représenter. Je demande pardon à la Chambre d'exiger si peu, mais je n'ai pas pu obtenir plus. Comme on dit : attendez de nous voir à l'œuvre l'an prochain.

M. BENNETT : Je me suis servi d'un guide postal pour trouver ces localités, mais quelques-unes sont tellement insignifiantes, qu'elles n'ont pas de bureau de poste. N'est-ce pas une position humiliante pour un ministre de la Couronne, de profiter du fait qu'il remplace temporairement le ministre des Travaux publics, pour se faire voter ces différents crédits, pour sa propre division électorale ? Je m'en réjouis, car j'en conclus qu'il doit se considérer comme très peu sûr dans son comté. Et hier encore, n'avons-nous pas vu le même ministre faire voter un crédit de $15,000 pour l'érection d'un édifice public dans une petite ville de son comté qu'on appellerait à peine un village dans Ontario ?

Voyez dans quelle position il se trouve. Après avoir parcouru tout sa province et avoir fait le tour du Canada, pendant les élections le 1896, il n'a pas pu trouver, dans toute la Nouvelle-Ecosse, un seul député disposé à lui céder son mandat pour lui permettre d'accepter un portefeuille dans le cabinet actuel. Il a fallu que M. Forbes, qui était alors député, fût nommé juge.

Après avoir subi cette humiliation de la part de ses propres amis politiques, il vient ici et pille le trésor public afin de pouvoir faire construires des quais et des brise lames partout où il est possible d'en mettre dans son comté.

Il n'est pas étonnant que ses partisans espèrent aussi obtenir des crédits pour se consolider dans leurs propres divisions électorales. Je répète que je me réjouis de voir que le ministre des Finances se croit si incertain de sa réélection, qu'il se croit tenu d'offrir ces pots-de-vin à ses électeurs pour les induire à le réélire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une bonne partie des remarques de l'honorable député n'exige aucun commentaire de ma part ; elles seront consignées dans les " Débats " et nous pourrons nous en servir à l'occasion. J'ai l'honneur de représenter deux comtés et l'ensemble des crédits qu'ils recevront ne représente qu'une goutte d'eau dans un bassin, comparé aux sommes votées pour des travaux publics ailleurs.

Mais parce que ces petites sommes sont partagées entre un grand nombre de localités, l'honorable député s'imagine qu'en citant toute la liste, il créera l'impression que des crédits considérables sont votés pour ma division électorale. Je n'ai pas fait le calcul, mais je suis certain que dans les deux années que couvrent ces estimations, le comté représenté pas l'honorable chef de l'opposition aura reçu autant, que les deux comtés que je représente. L'honorable député ne connaît ni la population de la Nouvelle-Ecosse, ni celle du Canada, s'il s'imagine gagner quelque chose par des discours comme celui qu'il vient de prononcer.

M. SPROULE : La réponse du ministre ne lui fait pas honneur et n'excuse pas sa conduite. Tout le monde admet que lorsque les besoins du commerce d'exigent, il n'est que juste que le gouvernement fasse quelque chose pour répondre à ces besoins. Mais le ministre des Finances vient de nous dire qu'on a déjà dépensé plus de $200,000 dans un petit village de pêcheurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Où cela ?

M. SPROULE : A Cow-Bay.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami confond les deux endroits. Cow-Bay est dans le Cap-Breton, et est une localité minière.

M. McISAAC : L'honorable député ferait mieux de consulter son chef à ce sujet.

M. SPROULE : Je n'ai consulté que le ministre des Finances qui est supposé nous fournir assez de renseignements, pour nous convaincre de l'utilité de ces dépenses. Je répète que lorsque les besoins du commerce l'exigent, il n'y a aucune raison de refuser les crédits demandés. Mais comment peut-on supposer qu'après tout l'argent qui a été dépensé dans la Nouvelle-Ecosse, il reste encore 91 localités, où il faille faire des travaux pour accommoder le commerce de cette province ? Qu'on prenne l'ensemble du commerce de la province et qu'on le divise par 91, et on verra à quoi il se réduit pour chaque localité. Comme le dit mon honorable ami (M. Bennett) quelques-unes sont si insignifiantes, qu'elles ne possèdent pas de bu-

reau de poste. Ce sont de simples villages de pêcheurs et dans Ontario, personne n'aurait l'audace de demander des crédits pour de pareils endroits. Quand la province de l'Ontario a obtenu une couple de milliers de piastres dans les grandes villes, le gouvernement s'imagine qu'il s'est montré très généreux envers nous.

On peut constater par les tableaux du Commerce et de la Navigation que ces villes de l'Ontario font un commerce beaucoup plus considérable que ces petits villages de la Nouvelle-Ecosse. Un représentant de l'Ile du Prince-Edouard, en comparant les dépenses, dit : "Oui ; mais nous avons construit les canaux pour la province de l'Ontario." Mon honorable ami ignore-t-il que ce système de canaux est la grande artère du commerce de tout le Canada et qu'il ne profite pas seulement à Ontario, mais à tout le pays ? Il ne sert pas seulement à l'écoulement des produits du pays, mais aussi au transport des pays voisins, qui passent à travers le Canada.

Il n'y a aucune comparaison à faire entre une dépense comme celle-là et celle qu'on nous demande de voter en ce moment. Cet argent doit être dépensé dans des localités où il n'y a aucun commerce d'aucune sorte, d'après les tableaux du Commerce et de la Navigation ; et lorsque nous demandons quelque chose pour un grand port de l'Ontario, où il se fait beaucoup d'affaires, on nous accorde difficilement $2,000 ou $3,000 pour du dragage.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député peut voir que les crédits pour la province de l'Ontario varient entre $10,000 et $60,000.

M. SPROULE : La ville de Toronto, par exemple, avec sa population de 200,000, ne reçoit que $50,000. Combien donne-t-on à Hamilton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans chaque cas, l'on donne ce qu'il est nécessaire de donner.

M. SPROULE : La population de Toronto n'admet pas qu'elle reçoit ce dont elle a besoin. Elle considère qu'une somme de $200,000 serait bien modérée pour les besoins de son port ; mais un petit village de pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse sans aucun trafic, reçoit $25,000. Le commerce de l'Ontario comparé à celui de la Nouvelle-Ecosse est dans la proportion de $4.00 contre $1.00, et cependant le gouvernement dépense beaucoup moins d'argent dans Ontario que dans la Nouvelle-Ecosse. Nous nous opposons à ces dépenses, parce qu'elles sont faites dans des localités où il n'y a pas de commerce, et où il n'est pas probable qu'il y en ait à l'avenir. L'honorable ministre ne nous a pas donné les renseignements qu'il a soumis au conseil, pour demander ces crédits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut bien me poser quelques questions relativement à des cas en particulier, je me ferai un plaisir de lui donner le renseignement demandé. Il est dans l'erreur lorsqu'il prétend que je ne veux pas fournir ces renseignements.

M. SPROULE : Ce renseignement a été demandé plusieurs fois ce soir, et il n'a jamais été fourni.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune demande de renseignement n'a été refusée.

M. SPROULE : Ce renseignement a été demandé par l'honorable député de Beauharnois et il n'a pas été fourni.

Le MINISTRE DES FINANCES : Des réponses ont été données à toutes les questions posées par cet honorable député.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable député de Beauharnois a commencé par demander quelle était la nature des réparations que l'on voulait faire subir au brise-lames de Cow-Bay. Deux ou trois questions ont été posées pour s'assurer de la nature de cette dépense, parce que s'il s'agissait de jetées ou de travaux de coffrage, l'ouvrage devrait être accordé au moyen de soumissions et à l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Beauharnois a posé plusieurs question auxquelles il a paru avoir reçu des réponses satisfaisantes. Si l'honorable député veut mentionner un item quelconque sur lequel il désire obtenir des renseignements, je ferai mon possible pour les lui fournir.

M. SPROULE : J'ai demandé à l'honorable ministre quelles étaient les réparations que l'on avait besoin de faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le brise-lames de Cow-Bay, ces réparations consistent principalement dans le posage d'une certaine quantité de béton.

M. SPROULE : Quelle est la quantité de béton que l'ingénieur croit nécessaire de poser ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout l'ouvrage va coûter environ $24,750.

M. WALLACE : Quelle est la nature de cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet ouvrage consiste dans la construction d'un revêtement en béton destiné à protéger l'ouvrage déjà fait.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne dit pas s'il a l'intention de faire faire ces travaux à la journée.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déclaré que ces travaux seraient faits à la journée.

M. SPROULE : Quel est le coût par verge de cet ouvrage fait à la journée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $5.50 par verge cube.

M. SPROULE : L'honorable ministre se propose de faire faire tout cet ouvrage à la journée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une partie a été faite à la journée. Nous avons déjà dépensé $5,000 à cette fin.

M. SPROULE : L'honorable ministre croit-il pouvoir faire faire cet ouvrage à aussi bon marché à la journée qu'à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois posséder une certaine expérience quant à ce qui concerne les travaux en béton, et j'en suis arrivé à la conclusion que cet ouvrage pouvait être fait à meilleur marché à la journée, sous la direction d'un employé compétent.

M. SPROULE : L'honorable ministre diffère d'opinion avec ses amis lorsque ces derniers étaient dans l'opposition. S'il y a un principe sur lequel on a insisté avec plus de force, c'est bien celui qui consistait à dire que tout ouvrage coûtant $5.000 ou plus devait être exécuté à l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Même quand il s'agissait de réparations ?

M. SPROULE : N'importe quels travaux ; mais l'honorable ministre est en frais de dépenser $24,000 dans un ouvrage qu'il fait faire à la journée. Je ne puis ajouter qu'une chose, c'est que l'expérience qu'il possède est différente de celle des autres ministres des Travaux publics. Il s'agit dans le cas actuel d'un ouvrage qui peut être facilement exécuté à l'entreprise, puisqu'il n'existe aucune difficulté quant à ce qui concerne la préparation des plans et devis. Ainsi donc, rien n'était plus facile que de faire exécuter cet ouvrage à l'entreprise. Cependant, l'honorable ministre n'a pas même demandé de soumissions pour savoir ce que cette entreprise allait coûter, mais il se base sur une estimation du coût des travaux préparés par son ingénieur. Il est possible que cette estimation soit exacte, mais je suis d'avis qu'il va payer beaucoup plus cher qu'il n'est nécessaire pour faire exécuter ces travaux.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il dit que cet ouvrage était estimé à $24,000 et que l'on avait déjà dépensé $5,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été dépensé $5,000 l'année dernière. D'autres dépenses ont été faites les années antérieures.

M. CLANCY : Je veux surtout savoir combien il reste encore à dépenser sur ce montant de $24,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Conformément au rapport de l'auditeur général nous avons dépensé $9.000 pour ces travaux en 1897 et $5.000 en 1898. Avec le montant actuellement demandé, nous espérons terminer les travaux prévus par l'ingénieur. L'estimation du coût de l'ouvrage en béton était de $24,000, mais il y a quelques autres dépenses supplémentaires. Si nous avions voulu faire les réparations nécessaires sans nous occuper du prix, ces travaux auraient coûté $100,000, mais l'ingénieur a réduit cette somme à $30,000 ; sur ce moutant, la moitié a été dépensée, et nous demandons l'autre moitié aujourd'hui.

M. CLANCY : A-t-on l'intention de faire plus d'ouvrage que pour cette somme de $30,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là tout pour le présent. Une partie des travaux a été pour ainsi dire abandonnée, et nous n'avons pas essayé d'y faire de réparations.

M. McDOUGALL : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si cette estimation faite par l'ingénieur du coût des travaux qu'il a portée à $24,000 comprend le montant requis pour réparer le quai qui a déjà existé à cet endroit. Une bonne partie du brise-lames a été emportée entre 1895 et 1896, et il y avait des ouvertures à un ou deux endroits entre la tête du quai et le rivage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette estimation ne comprend pas toute la longueur du quai. Ce que nous avons entrepris de faire ne s'étend pas aux ouvrages extérieurs qui sont pour ainsi dire abandonnés. A cause des dépenses que cela aurait entraînées et du peu d'affaires qui se font à cet endroit, nous avons cru ne pas devoir dépasser pour le moment cette somme de $30,000.

M. McDOUGALL : A quelle partie du quai cette dépense va-t-elle s'appliquer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a environ 200 pieds de ce quai qui sont abandonnés, et aucune réparation ne sera faite à cette partie.

M. McDOUGALL : J'ai bien peur que mon honorable ami (M. Fielding) ne s'aperçoive que l'abandon de cette partie du quai est tout à fait désavantageux pour les navires qui cherchent un abri dans ce havre. Il ne doit pas oublier non plus qu'une autre compagnie houillère a l'intention le venir s'établir à cet endroit avec l'intention de se servir du brise-lames, comme le faisait la compagnie qui a déjà existé à cet endroit. Je sais que durant plusieurs années, nous avons dû faire des sacrifices considérables pour maintenir ce brise-lames en état de réparation ; et lorsque dans une ou deux circonstances antérieures des brèches considérables y ont été faites par la tempête, nous avons eu à lutter contre une estimation trop élevée de la part d'un ingénieur de ce que devaient coûter les réparations.

Je me souviens que depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, l'ingénieur du ministère a déclaré une fois que les réparations à faire à ce brise-lames coûteraient $100.000, et c'est en cette circonstance que le gouvernement de cette époque

s'est demandé s'il devait faire les réparations à ce brise-lames et dépenser ces $100.000, ou l'abandonner. Toute la difficulté consistait à trouver ces $100,000, car cela obligeait le ministère à modifier ses plans, et le résultat de cela, c'est qu'une somme de $22,000 ou $24,000 fut dépensée pour réparer le brise-lames il y a douze ou trente ans, au lieu de $100,000. Ces travaux suffirent pour le maintenir en bon état depuis cette époque jusqu'en 1895, alors qu'une forte tempête y fit une ou deux brèches, et l'on s'adressa immédiatement au ministère pour obtenir des réparations. Le gouvernement de cette époque ne put faire ces réparations faute de fonds. En 1896, on résolut de faire voter un crédit pour faire au moins les réparations nécessaires afin d'empêcher le brise-lames d'être entièrement détruit par les tempêtes.

L'honorable ministre doit se rappeler qu'il fut impossible de faire adopter aucun crédit par la Chambre durant cette session : cela eut pour résultat d'augmenter les dommages soufferts par le brise-lames, et aujourd'hui, nous avons besoin d'un montant beaucoup plus considérable pour le remettre en bon ordre. J'espère que le gouvernement va pouvoir lui rendre sa longueur primitive, aussitôt qu'une occasion favorable se présentera, parce que je crois que ceux qui s'occupent actuellement d'ouvrir une nouvelle mine de houille à cet endroit, vont probablement réussir dans leur entreprise, et ils auront besoin du brise-lames, comme en avait besoin la compagnie qui, il y a vingt ou trente ans, faisait des affaires considérables à cet endroit. Mon honorable ami n'ignore pas que les mines de houille qui étaient exploitées dans cette localité et qui se servaient du brise-lames, sont devenues la propriété de la Dominion-Coal Company, et pour des raisons connues de la compagnie, et peut-être de mon honorable ami, ces mines de houille ont cessé d'être exploitées, et le port a été pour ainsi dire abandonné du moins quant à ce qui concerne l'expédition de la houille. Maintenant qu'un autre compagnie est en frais d'ouvrir une autre mine au même endroit, avec l'intention de se servir de ce brise-lames, j'espère que l'honorable ministre va voir à ce qu'il soit réparé d'une manière satisfaisante et durable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis prêt à admettre ce que vient de dire l'honorable préopinant, relativement à l'importance de ce brise-lames. Lorsqu'il est arrivé dans la Chambre il y avait longtemps que la discussion était commencée ; s'il eût été ici une heure plus tôt, il aurait pu se rendre compte des difficultés que le gouvernement éprouve à accorder des sommes considérables pour ces travaux. Il est si difficile de faire comprendre à nos amis des deux côtés de la Chambre ainsi qu'aux citoyens des autres parties du Canada, le besoin qu'il y a d'avoir des ouvrages de cette nature sur cette partie du littoral de notre province qui est baignée par l'Atlantique ; et lorsque nous demandons à la Chambre de voter des crédits considérables à cette fin, je suis surpris de voir que les honorables membres de la gauche trouvent toujours ces montants trop élevés.

Si nous tenons compte de la critique sévère que nous avons dû subir par suite du crédit qui est actuellement demandé, nous pouvons nous faire une idée de ce que cela aurait été si au lieu de cela, nous avions joint à ce dernier montant les $70,000 qui seraient requis pour réparer entièrement ce brise-lames. Il est malheureux qu'un nombre considérable de ces travaux publics dans les provinces maritimes aient été ainsi abandonnés. Je n'accuse personne de cette négligence parce qu'il est possible que la chose ait été inévitable. Quelle qu'en soit la cause, il n'en est pas moins vrai, que vous pouvez trouver le long des côtes des provinces maritimes un grand nombre de travaux publics importants, tout en n'étant pas aussi considérables que ceux de Cow-Bay, que l'on a laissé aller en ruine.

Il y a dans mon propre comté un ouvrage de cette nature, dont les réparations ne coûteraient pas moins de $70,000 d'après le rapport de l'ingénieur. Mais j'ai compris qu'il aurait été ridicule pour le moment de demander à la Chambre de voter un crédit aussi considérable que celui-là, de sorte que j'ai dû laisser ce projet de côté et attendre une autre occasion plus favorable. Il y a dans le comté de mon honorable ami un brise-lames important à Gabarus, auquel il a été fait allusion l'autre soir. Il faudrait une somme assez considérable pour réparer ce brise-lames, mais j'ai constaté qu'il était impossible de demander une somme comme celle-là, sans augmenter ces estimations dans des proportions extraordinaires. Des cas comme ceux que je viens d'indiquer peuvent être trouvés le long de la côte du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, où des sommes d'argent considérables ont été dépensées pour l'amélioration de ces travaux et la construction de nouveaux ouvrages.

J'ai accompagné mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, durant une partie du voyage d'inspection qu'il a fait l'été dernier, et je sais que cette inspection a eu pour effet de le convaincre qu'il aurait besoin d'un crédit beaucoup plus considérable pour ces travaux publics que ceux qui leur ont été accordés dans le passé, et en justice pour cet honorable ministre, je dois dire que l'état de désolation dans lequel il a trouvé ces travaux l'a tellement impressionné, que lorsqu'il a préparé le budget principal de son ministère, il a reconnu les demandes d'un nombre considérable d'endroits, que le gouvernement s'est vu obligé de réduire à cause des sommes extraordinaires qu'il aurait fallu dépenser pour accomplir tous ces travaux. Le crédit que nous demandons pour les travaux à faire à Gabarus n'est pas très considérable, mais c'est un commencement et il ne faut pas oublier qu'il s'agit là d'un ouvrage pour lequel

il faudrait dépenser plus tard des sommes considérables.

M. McDOUGALL : Il y a bientôt trente ans que ce brise-lames de Cow-Bay est maintenu au moyen de subventions publiques. Cet ouvrage a d'abord été commencé par des particuliers qui exploitaient une mine de houille à cet endroit ; plus tard, il passa aux mains du gouvernement, et il est resté sa propriété depuis. Ce brise-lames est construit à un endroit très exposé, aussi a-t-il eu beaucoup à souffrir des assauts que lui ont livrés les tempetes, mais ces dommages auraient pu être prévenus, s'il avait été possible au ministère des Travaux publics d'entreprendre ces réparations sans le consentement du parlement. Il est à ma connaissance que dans plusieurs cas, les réparations à faire ont coûté un montant trois fois plus considérable qu'elles auraient coûté, si le ministère avait pu agir promptement et sans attendre le consentement du parlement.

Permettez-moi maintenant de dire quelques mots relativement à Gabarus. En deux circonstances, depuis le commencement de la présente session, j'ai posé des questions au sujet de cet endroit. Chaque fois j'ai demandé à l'honorable ministre s'il avait visité cet endroit lors de son voyage au Cap-Breton. Je tenais beaucoup à ce qu'un crédit fût voté pour les travaux à faire à cet endroit. L'honorable ministre des Finances a commencé par me dire, je crois, que le ministre des Travaux publics n'avait pas erré, car l'honorable ministre a visité cet endroit, et on lui a même présenté une adresse, puis les citoyens de l'endroit l'ont conduit là où un examen avait été fait avec l'intention d'y construire ce brise-lames. Je ne comprends pas comment il se fait que l'on m'ait répondu en deux circonstances différentes que le ministre n'avait pas visité cet endroit. Il me fait plaisir de voir que l'on a l'intention d'accorder ce crédit, mais je ne puis comprendre, à moins que mon honorable ami ne soit en état de m'expliquer la chose, lorsque les estimations supplémentaires seront discutées, ce que l'on entend faire avec ces $8,000. J'espère que l'honorable ministre va pouvoir expliquer d'une manière satisfaisante comment ces $8,000 peuvent être dépensés pour le plus grand avantage du peuple de cette partie du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je donnerai ces explications lorsque nous discuterons les estimations supplémentaires. Quant à ce qui concerne la visite de l'honorable ministre des Travaux publics à Gabarus, il doit y avoir un malentendu. Il a visité un si grand nombre d'endroits, qu'il a dû lui être impossible de se rappeler tous les noms. Cependant, il me fait plaisir de constater qu'il est allé à Gabarus et qu'il sait personnellement à quoi s'en tenir au sujet de l'ouvrage.

M. COCHRANE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre comment il va s'y prendre pour réparer avec du béton un ouvrage qui a été originairement construit avec du bois.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que le ministère se propose de réparer ce brise-lames en plaçant du béton dans les compartiments extérieurs du caisson du brise-lames, et en construisant un appui additionnel en béton du côté du large pour la protection du brise-lames, qui autrement serait emporté.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Va-t-on construire tout le caisson en béton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas tout ; mais on va le construire de manière à ce qu'il forme un mur en béton.

M. GANONG : Je ne prends pas la parole dans le but de défendre le gouvernement, que l'on accuse de se servir de ces subsides pour des fins électorales, ou pour le justifier de faire faire ces travaux à la journée au lieu de demander des soumissions. Je veux simplement dire que les honorables députés de l'ouest du pays ne se rendent pas bien compte de la position qui est faite au peuple des provinces maritimes. Il existe dans mon propre comté un grand nombre d'endroits qui méritent que l'on s'occupe plus d'eux qu'on ne l'a fait dans le passé. Je regrette que l'honorable ministre des Travaux publics, après avoir visité l'heureuse région située de l'autre côté de la baie de Fundy, n'ait pas jugé à propos de se rendre dans mon comté ; il est au contraire directement retourné à Montréal sans s'occuper de nous. A ma demande, il a consenti à envoyer son ingénieur dans mon comté, lequel a fait l'examen d'un ouvrage qui est absolument nécessaire à Seal-Cove, Grand-Manan, où un quai à eau profonde est demandé pour les pêcheurs, pour établir un moyen de communication avec les navires de la West-India Steamship Company. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit que les rapports de la navigation et du commerce ne mentionnent pas ces endroits situés sur la littoral. Cela ne veut rien dire. Mais on trouve dans ces rapports que les provinces maritimes font pour $13,000.000 d'affaires, sur un total de $22,783,000 qui représente le commerce de poisson du Canada.

Il y a encore ceci qu'il faut prendre en considération : il est possible que la population de ces villages de pêcheurs ne soit pas très nombreuse, car elle est éparpillée le long de la côte et ces brise-lames sont la seule protection qui existe pour la vie et la propriété des pêcheurs sur une étendue de quinze ou vingt milles. Je constate avec plaisir que l'honorable ministre a l'intention de réparer un brise-lames de mon comté qui en a grandement besoin ; il y a longtemps que je demande de faire des réparations à cet ouvrage, qui est la seule protection offerte à des milliers de pêcheurs établis le long de la côte. Il ne s'agit pas là du nombre plus ou moins considérable d'habitants ;

il s'agit de protéger l'existence de pêcheurs établis sur une longue étendue de la côte. Ces brise-lames dans les provinces maritimes ont été construits pour protéger la vie et la propriété de 40,000 ou 50,000 personnes qui sont engagées dans l'industrie de la pêche, et qui possèdent des propriétés en navires ou autrement pour une valeur de $4,000,000. Il est absolument nécessaire que ces hommes qui sont engagés dans ce travail qui est probablement le plus rude qui puisse se faire dans tout le pays, reçoivent une protection égale pour leur vie et leur propriété.

M. SPROULE : Je n'ai pas d'objection à ce que l'on dépense des sommes raisonnables pour accorder aux pêcheurs les moyens nécessaires pour exécuter leur travail, mais lorsque je compare la réponse qui nous est faite quand nous demandons de l'argent pour des travaux de cette nature dans l'Ontario, avec ce qui a lieu dans les provinces maritimes, je crois que nous avons de justes sujets de plaintes ; chaque fois que je me suis adressé au ministre pour demander des crédits destinés à des travaux de cette nature, on m'a toujours répondu que l'on ne pouvait pas s'attendre à ce que le ministère dépensât de l'argent dans le but de créer des havres pour les pêcheurs. Je voudrais savoir de l'honorable ministre des Finances quelle est la part de contribution de la population de cette localité, lorsque le parlement vote de l'argent pour des travaux de cette nature. Ainsi à Cow-Bay, où l'on a l'intention de dépenser, je crois, $200,000....

Le MINISTRE DES FINANCES : $200,000 ont déjà été dépensés. Le crédit que nous demandons aujourd'hui n'est que de $15,000.

M. SPROULE : Quel montant a été donné par cette localité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'elle ait accordé de montant. Cet ouvrage a été construit en premier lieu par Archibald et Cie, une société qui s'occupait de l'exploitation des mines sur une grande échelle; plus tard cette propriété passa aux mains de l'ancienne administration à titre d'ouvrage public destiné à la protection du havre on général. Des réparations y ont été faites par le gouvernement fédéral sans aucun secours de la part de la municipalité. Les municipalités n'ont pas l'habitude de contribuer aux réparations des travaux de cette nature. Je regrette d'entendre dire à mon honorable ami que nous ne voulons pas rendre justice à la province d'Ontario. Il est certainement dans l'erreur sur ce point, et s'il existe dans cette province certains endroits où les pêcheurs ont besoin de brise-lames, je crois qu'ils méritent d'être aidés et encouragés de la même manière que les pêcheurs de n'importe quelle autre partie du pays.

M. SPROULE : Je ne parle que d'après l'expérience de quelques années que je possède. Chaque fois que j'ai demandé au gouvernement de construire un ouvrage de cette nature, c'est là la réponse que j'ai reçue du ministère, et je suppose que le même principe existe aujourd'hui. Dois-je comprendre que l'honorable ministre a dit que les municipalités n'accordent aucune aide pour la construction de ces quais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il en est ainsi.

M. SPROULE : Permettez-moi de comparer cela avec ce qui a lieu dans la province d'Ontario. Il n'existe pas un seul havre important dans cette province dont les améliorations n'aient pas été payées au moins en partie par chaque municipalité. Prenez par exemple, Collingwood, Meaford, Thornbury, Owen-Sound, Wiarton, Port-Elgin, Kincardine, et autres endroits. Toutes ces municipalités ont fourni des montants importants pour l'amélioration de leur havre. Plus d'une fois, ces endroits ont adopté des règlements accordant $10,000, $15,000, $20,000 et $25,000, et ces montants ont été complétés au moyen de crédits accordés par le gouvernement. Lorsqu'une ville de 10,000 âmes ou plus, située dans la province d'Ontario, demande un ouvrage public de cette nature, le gouvernement dit toujours : Quel est le montant que se propose de fournir la municipalité ? Ainsi dans toute la province d'Ontario, les municipalités sont obligées de contribuer pour la construction de ces travaux, mais lorsqu'il s'agit des provinces maritimes, c'est le trésor fédéral qui paie toutes les dépenses et le peuple d'Ontario a certainement raison de se plaindre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable préopinant trouvera dans les estimations un nombre considérable de crédits destinés à la construction des travaux dans la province d'Ontario, pour lesquels les municipalités n'auront rien à payer et ne doivent rien payer. L'honorable député ne peut faire allusion à aucune chose ayant été dite par le ministre actuel des Travaux publics ; il est tout à fait injuste de sa part de vouloir prétendre qu'il ait dit que dans Ontario, chaque municipalité devait contribuer pour sa part, lorsque dans le même temps il fait des travaux dans les provinces maritimes sans exiger aucune contribution locale. Il n'est pas probable que l'honorable ministre ait jamais fait une telle déclaration.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il indiquer un cas de cette nature dans la province d'Ontario ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député (M. Sproule) veut déclarer qu'il est à sa connaissance personnelle que dans chacun des cas qu'il a énumérés les municipalités d'Ontario ont contribué pour un certain montant, je suis prêt à accepter sa déclaration, mais je crois qu'il est dans l'erreur. Il est arrivé souvent dans la province d'Ontario que le gouvernement ait contribué

dans l'intérêt plublic à la réparation d'ouvrages appartenant à des compagnies privées.

Il n'y a pas de partialité dans cette question, et il ne doit pas y en avoir. Si un seul dollar a été dépensé d'une manière inavouable ou injuste dans aucune partie du Canada, nous devons nous en enquérir et condamner cette dépense. Je serais peiné de voir cette question considérée comme question n'intéressant que Ontario ou les provinces maritimes. C'est une question qui intéresse le Canada tout entier. Ontario est une grande province que nous considérons comme libérale et généreuse, et si la population de l'Ontario comprend les besoins des provinces maritimes, je crois que ses représentants voteront pour ce qui est juste et raisonnable, de même que le peuple des provinces maritimes est prêt à fournir sa part à la construction des travaux publics nécessaires dans Ontario.

M. SPROULE : Le gouvernement n'est pas propriétaire de ces ouvrages dans Ontario, parce qu'il ne veut pas les enlever aux municipalités ; cependant, bien que ces ouvrages soient au nom des municipalités, ces dernières n'en retirent pas plus d'avantage que n'en rapportent des travaux de même genre aux provinces maritimes. Je parle avec connaissance de cause, et je puis dire au ministre que je me rappelle le temps où Collingwood votait $15,000 ; Owen Sound, $25,000 ; Midland, $10,000 et Thornbury, $10,000 pour des travaux publics précisément semblables à ceux dont le gouvernement paie les frais de construction dans les provinces maritimes. Ç'a toujours été la pratique suivie depuis 20 ans. J'ai demandé un rapport afin de constater ce que les municipalités et ce que le gouvernement avaient dépensé respectivement pour ces travaux, et jai trouvé que dans presque chaque cas, les municipalités de l'Ontario ont contribué pour une large part à la dépense occasionnée par la construction de ces ouvrages. Jusqu'à il y a deux ans, la coutume suivie dans Ontario était de faire contribuer les municipalités à telles dépenses. Mais cela n'a jamais été la pratique adoptée dans les provinces maritimes, et la seule excuse que donne maintenant le ministre est que le gouvernement est le propriétaire de ces docks. Ces docks ne sont d'aucun avantage au gouvernement qui ne les entretient simplement que pour les besoins du commerce local. Ce n'est pas un argument que de dire que parce que les ouvrages publics sont au nom des municipalités d'Ontario, ces municipalités devront défrayer en grande partie les dépenses de construction et d'entretien, alors que dans les provinces maritimes, les municipalités ne contribuent en rien à des travaux semblables et que le gouvernement fait faire tout l'ouvrage.

M. McDOUGALL : Mon honorable ami (M. Sproule) se trompe, et je regrette que le ministre ne soit pas mieux renseigné quant aux dépenses considérables faites par des particuliers pour la construction de quais dans les provinces maritimes.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorbale député (M. Sproule) parlait des contributions des municipalités.

M. McDOUGALL : Je puis informer mon honorable ami que le havre de Little Glace Bay a été entretenu durant 30 ans par des particuliers, qui ont dépensé au moins $200,000 et qui n'ont pas reçu un sou d'aide du parlement fédéral ni d'aucun autre parlement.

M. SPROULE : Nous avons le même genre de docks dans Ontario, mais ils sont la propriété de particuliers.

M. McDOUGALL : Cette propriété appartenait, ou au moins la direction en était confiée à des particuliers, mais le public pouvait en jouir.

M. SPROULE : Et ces particuliers exigeaient des droits de havre pour s'indemniser.

M. McDOUGALL : Les droits de havre étaient sous la direction du gouvernement, mais les droits de quaiage étaient déterminés et perçus par les personnes qui avaient dépensé leur argent dans cette entreprise, ce qui nétait que juste.

Quelques milles plus loin, on trouve un autre port qui reste ouvert depuis un certain nombre d'années par suite du développement qu'ont pris la mine de charbon Calédonia et une autre, et pour tenir ce port ouvert il a fallu dépenser près de $100,000. Je me rappelle que dans le comté de Victoria, dans une circonstance où je demandais au département d'accorder une subvention pour l'ouverture d'un port à un village de pêcheurs, ces dernier ont dû travailler sans relâche pour aider à faire cette ouverture. Ce fait ne se produit pas généralement, mais la chose est arrivée dans plusieurs occasions à ma connaissance personnelle.

Je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances s'il peut me dire si le gouvernement se propose de consacrer une subvention pour réparer le quai de Big Pond, dans le comté du Cap-Breton. Ce quai a subi des dommages et je comprends que l'ingénieur du gouvernement a fait deux ou trois visites des lieux durant les 8 derniers mois, pour juger s'il fallait réparer le vieux quai ou en construire un nouveau.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est encore une de ces nombreuses questions qui nous ont été soumises mais auxquelles nous n'avons pas eu le temps de donner notre sérieuse attention. Nous n'avons pas inclus de crédit à cette fin dans nos estimations, c'est une question de savoir si nous pouvons prendre un montant du crédit général.

M. McDOUGALL : Cet ouvrage coûtera trop cher pour que la subvention nécessaire soit prise du crédit général, je suppose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vois que nous n'avons préparé aucun crédit à ce sujet jusqu'à présent, et nous ne pouvons prendre tel crédit des estimations actuellement soumises.

M. McDOUGALL : Nous voudrions connaître les résultats de l'inspection de l'ingénieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucun doute que ce quai a besoin de réparations, mais s'il nous fallait accorder une subvention à chaque endroit où se fait une inspection, j'aurais encore plus de difficultés que je n'en ai avec ces estimations.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre me fournira-t-il le renseignement demandé quand viendra le budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. McDOUGALL : Quand l'ingénieur a été envoyé à cet endroit au moins deux fois durant ces derniers mois, j'avais de bonnes raisons d'en conclure que le département avait l'intention de réparer le vieux quai ou d'en construire un nouveau. Il doit donner des renseignements précis comme résultat de sa visite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement, l'ingénieur doit dire que le quai a besoin de réparations, mais malheureusement il nous faut exécuter d'autres travaux et nous ne pouvons pas tout faire à la fois.

M. McDOUGALL : Je voudrais obtenir quelques renseignements au sujet du quai demandé depuis quelques années pour la pointe est du lac du Bras d'Or, qui a été durant plusieurs années le terminus d'une ligne de vapeurs qui faisait le service à tous les points de ce lac et spécialement entre Baddeck et les points de l'est. Il y a des jours où les navires qui font le service des lacs afin de faire correspondance avec le chemin de fer au détroit de Canso, ne peuvent se rendre directement à Sydney, à cause des tempêtes. Ils se rendent alors à la pointe extrême est du lac, à un endroit connu sous le nom du Petit Bras d'Or, où il y a eu un quai durant plusieurs années ; ce quai était entretenu d'abord par des particuliers et ensuite par une compagnie de navigation. Mais depuis la construction du chemin de fer, cette compagnie n'a pas retiré assez de bénéfices pour lui permettre d'entretenir ce quai ou d'en construire un nouveau, et depuis trois ou quatre ans, il n'y a plus de quai à cet endroit. On s'est adressé à l'ancien gouvernement et des inspections ont été faites, et je crois que nous avions de bonnes raisons de croire que le gouvernement avait l'intention de reconstruire ce quai, à ce point important situé dans un rayon de 3 milles de la ville de Sydney-nord —au terminus des bateaux à vapeur qui font le service des endroits qui se trouvent situés loin du chemin de fer. Les gens de ces localités se rendent plus facilement par ces vapeurs à un point plus rapproché du chemin de fer.

J'espérais que mon honorable ami, prenant un intérêt spécial à la distribution des faveurs dans ces divisions électorales du Cap-Breton, qui ne sont pas représentées ici par des partisans de l'administration actuelle, aurait vu à ce que ce point important ne fût pas négligé, quand tant de subventions sont accordées pour des travaux de même nature ailleurs et qui ne sont pas d'aussi grande nécessité. Je serais heureux que mon honorable ami me donnât quelque information sur ce point quand le budget supplémentaire sera discuté.

Je trouve un item dans les estimations pour un quai à Iona, dans le comté de Victoria, et bien que je n'aie rien à voir à la représentation de ce comté, je voudrais obtenir certains renseignements au sujet du crédit demandé et de ce que se propose de faire le gouvernement quant aux réparations du quai actuel ou à la construction d'un nouveau quai. Cette division électorale touche à la mienne ; j'ai des relations d'affaires avec des personnes intéressées dans la question et je voudrais connaître d'une manière certaine quels sont les plans du gouvernement à propos de la reconstruction de ce quai. Est-ce l'intention du département de réparer le quai actuel, ou de bâtir un quai à un autre endroit que certaines personnes ont recommandé et qui, si je suis bien informé, a été examiné par l'ingénieur du département l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question n'est pas encore réglée, si le quai actuel sera reconstruit ou si un nouveau quai sera bâti à un autre endroit qui se trouve au delà du Pont de Grand-Narrows. Le ministre des Travaux publics n'a encore rien décidé à ce sujet.

M. McDOUGALL : Ayant passé ma vie dans cette localité, je connais un peu combien ce point particulier est affecté par les différents vents, etc. Je ne puis trop insister auprès de mon honorable ami pour qu'il consulte des hommes plus capables de juger les choses, sur les dangers que courront les navires pour atteindre cet endroit où il y a un très fort courant, un pont qui arrête la marche et un vent continuel sur le rivage. L'endroit où se trouve le quai actuel n'est pas ce que l'on peut désirer de mieux, mais c'est le meilleur qu'on puisse trouver. On y trouve un vaste abri pour les marchandises qui arrivent de toutes les directions. L'autre endroit se trouve à un point du rivage où le courant a une vitesse de 4 nœuds et qui se trouve près du pont. Mon honorable ami comprendra les dangers d'un tel endroit. Ajoutons à cela les vents de l'est et la marée qui passe au-dessus du pont à une hauteur de 15 pieds, et l'on comprendra qu'on ne peut se servir d'un quai construit à cet endroit. L'endroit où se trouve le vieux quai est le meilleur. Si le département a l'intention de construire un quai sur

des chevalets, cela ne coûtera pas aussi cher que de construire un quai sur des caissons remplis. On pourra en outre trouver l'abri et l'espace nécessaires à la place où se trouve le vieux quai.

Pour moi, je désire voir construire ce quai à l'endroit où il pourra servir davantage au public, et si mon honorable ami veut prendre mon conseil, je lui dirai de consulter les marins plutôt que les personnes qui demeurent à terre. Peu importe à ces dernières l'endroit où ils pourront débarquer ou embarquer leurs marchandises, mais pour les premiers, ce n'est pas la même chose, quand il leur faut accoster leur navire et l'endroit où se trouve le vieux quai est le seul qui soit sûr.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous dit qu'il ignore si le gouvernement va réparer le quai actuel ou en construire un nouveau. J'ai toujours compris qu'il était du devoir du ministre de soumettre des plans et devis définis et des estimations de l'ouvrage proposé avant de demander à la Chambre de voter l'argent nécessaire, parce que nous ne pourrions autrement voter d'une manière intelligente. Dans le cas actuel, l'idée semble être de faire voter l'argent d'abord et de décider ensuite ce qui devra être fait.

M. BERGERON : Il faut bien avoir en vue l'élection.

M. SPROULE : Il y a assez de raisons pour nous faire voir le chose sous ce jour, si nous ne pouvons obtenir plus d'informations de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) a signalé les difficultés. Il y a des circonstances exceptionnelles à cause des courants et des vents dans cette localté qui soulèvent un doute quant à la décision à prendre. Ce que dit l'honorable député du Cap-Breton peut être exact et l'endroit où se trouve le vieux quai peut être le meilleur. L'un ou l'autre projet sera adopté.

M. SPROULE . Ne vaudrait-il pas mieux régler la chose avant de voter l'argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il serait mieux de faire beaucoup de choses que nous ne faisons pas. Nous ne prétendons pas atteindre la perfection dans notre administration ; nous tâchons de nous en approcher le plus possible.

M. SPROULE : C'est là se départir entièrement du vieux principe établi et si juste. L'habitude, et c'est une habitude raisonnable, est pour le ministre de fournir un plan défini avec une estimation du coût de l'entreprise d'après le plan. Sans cela, la Chambre n'aurait aucun raison plausible de voter l'argent. L'honorable ministre devrait envoyer ses ingénieurs qui lui feraient rapport, et alors décider s'il bâtira un nouveau quai ou s'il réparera l'ancien quai ; il reviendrait ensuite demander à la Chambre de voter le crédit suffisant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Sproule) s'accorde assez avec moi quant à la méthode à suivre. Dans le cas actuel, le montant demandé est suffisant pour construire un nouveau quai ; il peut être plus avantageux pour la population de réparer l'ancien quai, mais sachant qu'un nouveau quai sera construit ou que l'ancien quai sera rebâti, la Chambre, d'après moi, n'a aucune raison de ne pas voter ce crédit.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre a-t-il une estimation du coût de construction du nouveau quai au nouvel endroit projeté?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; l'estimation est de $5,500.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre ne peut pour ce montant faire construire à cet endroit un quai qui vaille grand'chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les ingénieurs m'ont dit que cela peut être fait.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre a-t-il considéré la dépense qu'occasionnera la correspondance qu'il faudra établir avec le chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les ingénieurs m'on déclaré qu'ils avaient pris ce détail en considération.

M. McDOUGALL : Quelle longueur aura ce quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 250 pieds de long.

M. McDOUGALL : Ce n'est pas là un quai qui rendra de grands services à la population. D'après moi, ce quai devrait avoir une longueur de 500 ou 600 pieds, à moins qu'on ne le construise directement en plein courant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas, il nous faudrait revenir demander plus d'argent.

M. McDOUGALL : C'est justement ce que j'affirme à mon honorable ami que s'il entreprend de construire un quai à cet endroit, il ne pourra en avoir un qui puisse rendre service à la population, à moins de dépenser $15,000 au moins, correspondances de chemin de fer comprises. L'une des raisons invoquées par ceux qui veulent que le quai soit construit à cet endroit, est que l'on pourrait y placer une voie de chemin de fer et que les wagons pourraient décharger leur contenu dans les steamers. Mais pour cela, il faudrait prolonger le chemin de fer de 200 pieds environ, et, difficulté sérieuse, le quai ne pourrait pas être construit assez haut pour que la voie qu'on y mettrait pût faire correspondance à la voie principale. Mon honorable ami rencontrera toutes ces difficultés s'il entreprend de construire le quai à cet endroit.

Mais il lui faut aussi acheter le terrain. Le terrain où se trouve le vieux quai appartient au gouvernement et ce dernier, vu la disposition des lieux, n'aura pas un sou à dépenser pour établir un chemin public. Tout ce qu'il s'agit de faire, c'est de prolonger le quai de 150 pieds, ce qui donnera l'espace suffisant pour les hangars à marchandises, et de l'eau en quantité plus que suffisante, probablement entre 20 et 22 pieds.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous devrons considérer tout cela.

M. McDOUGALL : Pendant que je suis debout, je voudrais demander ce que l'on se propose de faire au sujet du quai d'Englishtown et des $19,500 pour certains travaux à Ingonish, North Bay.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit pour Ingonish a été discuté avant que l'honorable ministre entrât dans la Chambre. A ce propos, je dirai que les plans vont être bientôt prêts. On n'a fait encore aucun travail. Quant à Englishtown, on a demandé des soumissions pour les travaux qui doivent y être exécutés. Ces demandes de soumissions sont actuellement publiées dans les journaux.

M. McDOUGALL : S'il n'y a rien de prêt quant aux travaux d'Ingonish, comment l'honorable ministre peut-il demander qu'on vote ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les plans ne sont pas prêts, mais nous avons une estimation du coût des ouvrages projetés.

M. SPROULE : Quelle est la nature de ces ouvrages ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici d'un brise-lames tel qu'on en voit en si grand nombre le long de nos côtes. La population est dispersée ; elle se compose de pêcheurs qui possèdent un grand nombre de bateaux. Le crédit couvre les frais de construction d'un brise-lames à Ingonish North Bay et le coût d'achat du terrain. La construction aura 430 pieds de longueur d'après le niveau de la marée haute, avec une aile de 100 pieds de long et de 24 pieds de large au sommet donnant 11 pieds d'eau à la marée basse. Elle sera tout en bois créosoté. On a porté le coût de cet ouvrage à $21,500.

M. McDOUGALL : Cet ouvrage se fera-t-il près de l'endroit où l'on a dépensé des sommes considérables pour cette jetée de protection il y a plusieurs années ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. McDOUGALL : Est-ce pour protéger le rivage qui a été sérieusement endommagé, il y a ou 5 ans, alors que des travaux publics et des maisons ont été détruits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici de la jetée d'Ingonish-nord et l'honorable député fait allusion, je crois, à d'autres travaux.

M. McDOUGALL : Alors, il n'y a pas eu d'argent de dépensé auparavant dans cette localité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas pour cet ouvrage ; autant que je puis le savoir, c'est absolument un nouvel ouvrage. On demande des soumissions pour le travail que j'ai mentionné précédemment.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre veut-il dire qu'il veut consacrer $19,500 à un ouvrage dont les plans ne sont pas encore préparés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les plans sont à se préparer. Les devis sont entre les mains de l'imprimeur.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il l'intention de faire exécuter ce travail à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que ce sera probablement à l'entreprise. Quant aux autres travaux dont il a été question tout à l'heure, on les a annoncés dans les journaux, et si je devais faire exécuter ces travaux immédiatement, je demanderais des soumissions. La question n'a pas besoin d'être réglée immédiatement ; elle sera décidée par le ministre des Travaux publics à son retour et je ne veux pas parler pour lui.

M. KAULBACH : Le ministre des Finances a eu l'obligeance de déclarer, il y a quelques instants, qu'il désirait répondre aux désirs des populations du long de la côte qui avaient besoin de faire subir des réparations aux ouvrages publics déjà existants ou de nouveaux travaux. Je lui demanderais s'il a considéré favorablement la demande qu'on lui a faite au sujet des réparations à faire subir au brise-lames de la Petite Rivière. C'est une vieille construction et comme elle a besoin de réparations depuis trois ans et plus, et qu'on ne fait pas ces réparations demandées, elle a souffert considérablement de l'action de la mer. La demande a été renouvelée depuis, et même il n'y a pas plus de quelques mois. Je voudrais savoir si l'honorable ministre se propose d'accorder quelque chose pour ces réparations, cette année. Elles sont réellement nécessaires pour la raison que chaque tempête cause des dommages aux ouvrages temporaires et à moins qu'on n'agisse promptement tout l'argent dépensé jusqu'aujourd'hui pour ces travaux sera complètement perdu. Je crois que c'est une question qui devrait recevoir l'attention la plus sérieuse du gouvernement. Je ne puis me plaindre d'avoir été bien maltraité dans mon comté. On a accordé un certain montant pour le brise-lames de Tancook qui est très nécessaire ; mais je dis que les réparations au brise-lames de la Petite Rivière sont également nécessaires. J'ai demandé un brise-lames pour Mill Cove et pour la Baie Sainte-Marguerite, près du comté d'Halifax, mais dans mon comté ; ce sont des travaux qui sont nécessaires. Les pêcheurs de Mill Cove sont échelonnés sur une grande

longueur de côte et sont exposés à subir des pertes sérieuses quand la tempête souffle du nord-est, car ils n'ont pas de havre où mettre leurs bateaux en sûreté. J'ai demandé à maintes reprises, depuis ces dernières années, au gouvernement, de faire exécuter ces travaux, mais sans résultat favorable.

Je suis heureux de voir que l'honorable ministre a inclus dans les estimations une certaine somme pour un ouvrage qui se fera près de ma ville et dont, l'automne dernier, on lui a démontré la nécessité, le quai de Sawpit et celui de Young's Landing. Je suis heureux qu'il se soit rendu à mon appel, mais quant à savoir si le crédit voté est suffisant pour ces deux ouvrages, je ne puis répondre. Je crois en effet qu'il faudrait un montant plus considérable pour exécuter un ouvrage qui répondra aux besoins du public.

M. CLANCY : Je crois que tous ceux qui ont suivi attentivement cette discussion, doivent être convaincus que si la Nouvelle-Ecosse a absolument besoin de tout ce qu'elle veut avoir, l'importance des montants en jeu ne doit pas être une raison pour retrancher un seul dollar si les dépenses projetées sont dans l'intérêt public. Je ne crois pas que personne, de ce côté de la Chambre, ait essayé de soulever des questions de province contre province.

Mais je suis certain que le ministre lui-même doit être arrivé depuis longtemps à la conclusion que, dans certains cas ou l'on crée de nouvelles obligations, et dans d'autres cas où l'on acquitte d'anciennes obligations, le bon sens exige que l'on fasse un triage. Je m'imagine qu'il y a dans la Nouvelle-Ecosse, des centaines de ports que l'on pourrait améliorer, pour une raison ou pour une autre. Mais cela n'est pas une excuse suffisante ; car les obligations que l'on impose au trésor public augmentent sans cesse ; à moins que ces travaux n'aient une certaine importance, on devrait y renoncer.

Il ne suffit pas que certains membres des deux côtés de la Chambre disent qu'il faut continuer des travaux publics qui, d'après eux, sont importants. Je n'ai aucun doute qu'il y a dans la Nouvelle-Ecosse un grand nombre de travaux publics importants. J'avoue que la position de cette province est exceptionnelle, et qu'il faut protéger les pêcheries ; mais n'est-il pas vrai qu'on dépense beaucoup d'argent pour entretenir des travaux publics qui ont presque perdu toute leur utilité, tout comme l'entreprise recommandée par l'honorable député de Peterborough-est (M. Lang) ?

L'honorable ministre avoue que c'est là une entreprise qui ne profitera pas au pays. Alors pourquoi dépenser un seul dollar pour cette fin ? Pourquoi dépense-t-il un seul dollar pour des travaux semblables dans les provinces maritimes. J'ai étudié le budget de cette année et de l'an dernier, et je n'y ai pas trouvé moins de 110 crédits affectés à des entreprises de cette nature. Quelques-unes sont insignifiantes, il est vrai, mais on ne les vote pas moins d'année en année. C'est là un mal qui augmente sans cesse, et qui prend de grandes proportions, surtout à la veille d'une élection.

J'aimerais appeler l'attention de l'honorable député de Kent (M. Campbell) sur quelques estimations budgétaires qui, dans le passé, étaient un indice d'élections prochaines. Voyez les travaux de la rivière Sydenham, pour lesquels on a voté $5,000. il y a trois ans, et pour lesquels on a dépensé $1,600. La dernière session est passée, et aujourd'hui les travaux ne sont pas encore terminés. Pourquoi ? Simplement parce qu'on attend une élection, et on dirait que c'est pour la même raison que l'on retarde d'année en année l'amélioration de ces havres.

M. CAMPBELL : Pourquoi vos amis n'ont-ils pas terminé ces travaux pendant leurs dix-huit années d'administration ?

M. CLANCY : L'honorable député a dit que si ses amis arrivaient au pouvoir, ces travaux seraient faits. Pourquoi l'ouvrage n'est-il pas terminé ? Pourquoi le dragueur n'est-il pas encore là ? Les travaux de la rivière Sydenham ne sont d'aucune utilité. Je crois que mon honorable ami a obtenu $2,000 pour améliorer un ruisseau. Pourquoi cet argent n'a-t-il pas été dépensé ? Le tient-il en réserve pour une prochaine élection ? On vote de nouveau le crédit cette année. Mon honorable ami attend a une prochaine élection pour le dépenser.

Je demanderai plus tard, dans une autre occasion, si le gouvernement a l'intention de dépenser l'argent cette année, car dans la négative, je crois qu'il est du devoir du comité de refuser de voter de nouveau ces crédits que l'on fait miroiter aux yeux des électeurs, afin que le ministre des Finances ne puisse se soustraire aux promsesses du budget et faire exécuter les travaux lorsque la chose lui paraît favorable pour remporter une élection. Ce n'est rien moins que de la corruption électorale.

Je ne veux pas prolonger la discussion. On ne peut espérer que le ministre des Finances soit aussi bien renseigné sur ces estimations que le ministre des Travaux publics, mais il s'est chargé du fardeau de son collègue, et il ne doit pas être surpris si nous voulons remplir nos devoirs envers le pays et demandons des renseignements explicites au sujet de chacun des item qu'il nous soumet. Je crois qu'il est raisonnable de notre part d'exiger ces renseignements du ministre des Finances, et la Chambre, en agissant autrement, manquerait à son devoir.

Nous ne pouvons espérer voir les honorables membres de la droite se préoccuper beaucoup de la manière dont ces crédits seront dépensés. Il y a longtemps qu'ils ont appris que ce n'est pas une partie de leurs devoirs de s'enquérir de ces dépenses. Sans aucunement connaître les ports de la Nou-

velle-Ecosse, je n'hésite pas à dire qu'il y a plusieurs dépenses auxquelles on pourrait renoncer dans l'intérêt public, bien qu'il y ait dans cette liste plusieurs crédits parfaitement légitimes.

M. SPROULE : Quelle est la nature des travaux à Ingonish ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un coffrage.

M. SPROULE : Quelle en est la longueur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 430 pieds de la marée haute, formant un L de 100 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur au sommet.

M. SPROULE : Quelle sera la profondeur de ce coffrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Onze pieds à marée basse. La moitié de la longueur aura onze pieds de profondeur.

M. SPROULE : Et l'autre un peu plus de profondeur. Est-ce que ce crédit est destiné à compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $21,500 suffiront pour compléter les travaux.

M. SPROULE : Y compris ce crédit de $19,500 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLARKE : J'aimerais demander au ministre des Finances quelle méthode ou quel principe on suit dans le département au sujet des travaux qui sont faits à la journée ou par le département lui-même. Le département s'adresse-t-il d'abord aux entrepreneurs pour savoir le prix qu'ils demanderaient pour faire l'ouvrage, afin de pouvoir se rendre compte du coût probable des travaux et s'assurer si l'entreprise ne pourrait pas être exécutée plus économiquement à la journée ?

Le système suivi par les autres départements et les municipalités, c'est de demander des soumissions, et de faire eux-mêmes une soumission, et si celle-ci est la plus basse, ils achètent les matériaux et font l'ouvrage eux-mêmes. Je suis en faveur de l'exécution de ces travaux à la journée, si l'on constate que l'on peut ainsi faire l'ouvrage aussi bien et à aussi bon marché qu'en le concédant à l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il arrive souvent que les soumissions sont plus élevées que l'estimation que l'ingénieur du département croit juste et raisonnable. Dans ce cas, le département entreprend l'ouvrage à la journée. Dans d'autres cas, les travaux peuvent être exécutés à meilleur marché après soumission et adjudication. Il y a certains travaux qui, par leur nature, peuvent se faire mieux à la journée, et dans ce cas, on demande à l'ingénieur de faire une estimation raisonnable du coût de l'entreprise. Le département a l'avantage d'avoir dans toutes les parties du pays, des ingénieurs de division connaissant bien ces travaux, et capables de faire un rapport estimatif dans chaque cas.

M. CLARKE : Le gouvernement demande-t-il des soumissions pour tous ces travaux ? S'il est constaté que la plus basse soumission est plus élevée que le crédit, le département fait-il alors l'ouvrage à la journée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose arrive dans certains cas. Dans d'autres cas, le département ne demande pas de soumissions, mais beaucoup de travaux s'exécutent par entreprise, après demande de soumissions publiques.

M. CLARKE : Au sujet, par exemple, de ces travaux à Ingonish, des plans et devis ont été préparés, et le départment sait exactement quelles sont la nature et l'importance de l'ouvrage. A-t-on l'intention de demander des soumissions publiques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; c'est là l'intention du ministre des Travaux publics.

M. CLANCY : Est-ce que l'item que la Chambre a adopté comprend tout le crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons déjà discuté tout cela.

M. CLANCY : Il est bien vrai que la discussion a été générale, mais je présume qu'il n'y a que les item précédant celui de Cow-Bay qui aient été adoptés.

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il en avait été ainsi, j'aurais pu, au moins une demi-douzaine de fois, m'opposer à la discussion. Mon honorable ami dit qu'il serait plus commode de discuter tous ces item en bloc, et le débat a roulé sur tous ces crédits. Si l'on veut obtenir de plus amples renseignements sur quelque item particulier, je me ferai un plaisir de les fournir.

M. McDOUGALL : Je vois que, l'an dernier, un crédit de $400 a été voté pour Cribbin's Point. Combien a-t-on dépensé l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'au 31 décembre 1898, $390.14 ont été dépensés pour completer le pilotage créosoté, pour ballaster de nouveau partout où il y avait des cavités, et pour enlever le gravier que la mer avait charrié à l'extrémité du quai.

M. McDOUGALL : Quels travaux a-t-on l'intention d'exécuter avec les $300 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est de réparer le dommage que la désastreuse tempête du 27 novembre 1898 a causé au quai de Cribbin's Point. Le crédit porté au budget supplémentaire est pour le prolongement du même quai.

M. McDOUGALL : Quel est ce havre ou chenal des bateaux au Passage de l'est, pour lequel on demande $2,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour la commodité des pêcheurs de la localité. C'est une nouvelle entreprise du côté est d'Halifax.

M. SPROULE : $2.000 suffiront ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. McDOUGALL : Combien a-t-on dépensé jusqu'aujourd'hui pour le quai de East Ragged Island ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux se poursuivent et coûteront $2,500. L'ouvrage a été donné à l'entreprise.

M. McDOUGALL : Qu'a-t-on fait au quai de Judique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux ont été concédés, et sont à la veille de se terminer. Ce crédit de $5.000 suffira.

M. McDOUGALL : Quel est ce crédit de $3.000 pour le quai de Livingston-Cove ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour achever un brise-lames à cet endroit. Le coût du brise-lames sera de $6,000 et nous avons dépensé $3,000.

M. McDOUGALL : S'est-on servi de bois endrit de créoscte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, du bois ordinaire de nos forêts. L'ouvrage se fait à la journée.

M. McDOUGALL : Je croyais que le département avait renoncé depuis longtemps à faire des travaux de cette nature avec du bois ordinaire, lequel est exposé à être rongé par les vers.

M. McISAAC : Du côté nord du cap George, on se sert du bois ordinaire, parce qu'il n'y a pas de vers là.

M. McDOUGALL : Je ne vois pas comment il peut y avoir de différence.

M. McISAAC : Tous les rapports démontrent que du coté nord, on peut se servir du bois ordinaire, c'est ce qu'on fait depuis trente ans, et jamais les vers ne l'ont atteint. C'est peut-être extraordinaire, mais c'est la vérité.

M. McDOUGALL : Il y a un crédit de $4,000 que l'on vote de nouveau pour New-Harbour. Pourquoi l'argent n'a-t-il pas été dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre des Travaux publics a dit, l'an dernier, qu'il avait l'intention de visiter personnellement les lieux, mais je crois qu'il n'a pu se rendre jusque là. On n'a peut-être pas cru aussi que le crédit fût suffisant.

M. McDOUGALL : Mais le crédit tout entier a déjà été voté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami sait qu'il est impossible de faire tous ces travaux à la fois.

M. McDOUGALL : Alors à quoi sert-il d'inscrire chaque année cet item au budget, puisque l'expérience a démontré que ce crédit n'était pas suffisant ? C'est simplement pour faire miroiter cette somme aux yeux des électeurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Travaux publics a pensé que le coût estimatif des travaux était un peu élevé, et il a remis la chose à plus tard afin de se rendre lui-même sur les lieux. Il a spécialement mentionné ce fait à la Chambre, l'an dernier. Il ne se rendait probablement pas compte de l'étendue des provinces maritimes, lorsqu'il croyait pouvoir visiter tous ces endroits en une seule année.

M. CLANCY : Si je me rappelle bien, l'honorable ministre des Travaux publics n'a pu trouver cet endroit l'an dernier, et je doute que l'honorable député de Guysborough sût où était situé ce quai, bien que ce soit dans dans son propre comté. Je ne suis pas surpris d'apprendre que le ministre ne sait pas encore où est New-Harbour. Avant de voter cet item, qui accroit le mal dont tout le monde reconnaît l'existence et qui consiste à chercher des ports pour y jeter de l'argent, on devrait mieux se renseigner. Le ministre des Travaux publics, ainsi que l'avoue le ministre des Finances, n'a pu trouver ce port l'an dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais rien dit de semblable.

M. CLANCY : Alors, qu'est-ce qu'a dit l'honorable ministre ? De deux choses l'une, ou j'ai l'intelligence très lente, ou mon honorable ami ne s'exprime pas avec sa clarté ordinaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas une intelligence très lente, mais je crois qu'il commet une erreur en se mêlant de critiquer des item relatifs aux provinces maritimes, qu'il ne connaît peut-être pas du tout. Il pourrait supposer que les représentants de ces provinces savent à quoi s'en tenir sur ces crédits en général. Je proteste contre la déclaration qu'il vient de faire, à savoir que ces crédits sont une aggravation du mal que tout le monde reconnaît.

Il n'y a là aucun mal, à moins qu'on ne puisse prouver que ces sommes d'argent sont dépensées mal à propos, car ce sont des dépenses légitimes, et l'honorable député (Mr. Clancy) a tort de parler ainsi. Il a entendu ce soir plusieurs de ses amis dire que ces crédits, loin d'être exagérés, n'étaient pas assez élevés. Le ministre des Travaux publics n'a pu visiter New-Harbour, mais il a demandé de faire voter l'item de nouveau, espérant être capable de se rendre plus tard sur les lieux et pouvoir prendre une décision.

M. CLANCY : Je suppose que je dois quelque chose à l'honorable ministre pour la leçon qu'il vient de me donner.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député la méritait.

M. CLANCY : Je dirai à l'honorable ministre des Finances que si j'étais bien renseigné sur ces travaux de la Nouvelle-Ecosse, j'en saurais plus long que lui. Je veux simplement savoir quelle est la nature et quel sera le coût des travaux qu'on se propose de faire à New-Harbour. Il est un peu risqué de la part de l'honorable ministre de dire que, parce que nous vivons dans la province de l'Ontario, nous devons nous taire et voter en silence tous les crédits qu'il peut demander.

Je lui dirai que, puisqu'il remplace ici le ministre des Travaux publics, il devrait être en état de pouvoir nous dire quel sera le coût et quelle est la nature des ouvrages pour lesquels il nous demande des crédits. S'il n'est pas en mesure de nous fournir ces renseignements, il devrait hésiter à nous faire ces petites leçons dont il est coutumier. Ces leçons ne sont pas une bonne réponse, et le comité exige, en réponse aux questions légitimes qu'il pose, quelque chose de mieux que cette pyrotechnie intellectuelle à bon marché. Que l'honorable ministre cesse cette guerre de mots, fasse preuve de bonne volonté et nous fournisse les renseignements que nous demandons.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai sans cesse fait preuve de bonne volonté, mais les honorables députés continuent à considérer ces crédits de la Nouvelle-Ecosse comme excessifs et exagérés.

M. CLANCY : Pas du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne prétends pas que les honorables députés de la gauche doivent se tenir cois, lorsque le budget d'une province à laquelle ils n'appartiennent pas est sur le métier, mais j'observe que toutes les remarques que l'on fait sont injustes, égoïstes et inexactes. J'ai donné tous les renseignements que je possédais sur New-Harbour : si l'honorable député (M. Clancy) veut en avoir d'autres, je m'adresserai au département et je les lui fournirai, s'il est possible.

M. CLANCY : Quel est le coût probable des travaux ? Ce crédit a été discuté longuement l'an dernier : on pouvait alors être excusable de ne pouvoir fournir toutes les explications requises, mais cette année, on ne l'est plus. Quel est l'objet de ces travaux ? L'honorable ministre a-t-il un état estimatif devant lui ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis fournir beaucoup plus de renseignements. C'est un brise-lames destiné à protéger les intérêts des pêcheurs du voisinage. Il coûtera probablement plus que ne le pensait le ministre des Travaux publics et par conséquent, nous ne voulons que demander de voter le crédit de nouveau, et nous ne prendrons aucune détermination définitive sans avoir plus profondément étudié la matière.

M. CLANCY : A-t-on fait une estimation du coût de ce brise-lames ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, l'ingénieur du département l'a estimé à $27,550.

M. CLANCY : Quelle est la nature des travaux à exécuter, d'après l'état estimatif ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Creuser un chenal des bateaux afin de protéger les barques de pêcheurs à l'embouchure de la rivière Sainte-Catherine ; construire deux jetées et des ouvrages en pierre convergeant à un angle de 26 degrés dans l'Atlantique, dans une direction sud formant une espèce de muraille pour amortir le choc des vagues ; et aussi creuser un chenal d'une largeur de quatre pieds, conduisant à un estuaire où mouillent les bateaux de pêche dans les gros temps, et cela sur une longueur de 1,200 pieds, et donner à ce chenal une profondeur de six pieds à marée haute. La jetée de l'est doit avoir 750 pieds de longueur, 25 pieds de largeur pour les 350 de l'intérieur, et 30 pieds de largeur pour les 400 pieds de l'extérieur, avec une aile de 60 x 30, du côté est. La jetée de l'ouest doit avoir 580 pieds de longueur, 25 de largeur pour les 200 pieds de l'intérieur ; ainsi les deux jetées s'étendront à une profondeur de 3 pieds à marée basse. Le coût des travaux sera, d'après l'estimation, de $27,550.

M. OSLER : Je crois que l'honorable ministre des Finances vient de nous donner une explication étonnante. L'an dernier, on a inscrit au budget un crédit de $4,000 pour les travaux à faire. Personne ne savait où devait se faire l'ouvrage et quel en serait le coût. Nous avons discuté longtemps cet item ce soir, et l'honorable ministre s'est indigné lorsque nous lui avons demandé ces explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout ; j'étais parfaitement disposé à les fournir.

M. OSLER : Mais on ne vient que de donner ces explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je les ai données, lorsqu'on me les a demandées.

M. OSLER : Voilà un crédit de $4,000, et le ministre nous dit qu'il n'est pas tout à fait assez élevé, vu le coût probable des travaux.

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

Mr. OSLER : Avec tout le respect que le dois à mon honorable ami, je ferai observer que le seule conclusion que nous ayons pu tirer de ses paroles, c'est que l'ouvrage coûterait probablement un peu plus de $4,000 et qu'il était probable que ce crédit ne serait pas suffisant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ce que j'ai dit, mais l'honorable député peut tirer la conclusion qu'il lui plaira.

M. OSLER : C'est la conclusion que je tire. Nous avons maintenant l'aveu du ministre des Finances qui nous a dit qu'il avait par devers lui le rapport de son ingénieur, démontrant que le coût probable de ces travaux serait de $27,000. A mon avis, c'est se moquer du public que de présenter un item de $4,000 pour un quai que le ministre des Travaux publics n'a pu trouver l'an dernier.

Cette année, on nous demande de voter de nouveau $4,000 pour commencer les travaux, —le brise-lames de New-Harbour. La conclusion que pourrait tirer un homme d'affaires serait que ce crédit de $4,000 sera probablement suffisant. Mais le ministre des Finances nous avoue aujourd'hui qu'il avait devant lui les chiffres de l'ingénieur du département, démontrant que ces travaux coûteront $27,000. Il nous demande de l'autoriser à dépenser $4,000, et veut, par ce crédit, imposer au pays une dépense de $27,000, sans dire quel serait le coût des travaux. Cela n'est ni convenable ni excusable.

M. CAMPBELL : Biffez ce crédit.

M. OSLER : Je voterai le rejet de ce crédit, si vous le voulez, ou si vous voulez fournir un état estimatif convenable, dire que le coût sera de $27,000, indiquer l'utilité de ces travaux, et me démontrer que ce quai vaut ce qu'il va nous coûter, je voterai en faveur de cet item. Mais soumettre maintenant un crédit de $4,000, nous demander de le voter, et ensuite, l'an prochain ou dans deux ans, lorsque nous serons près d'une élection, continuer ces dépenses en donnant pour raison que le parlement a autorisé ces travaux, est une ligne de conduite injustifiable.

S'il y a dans la longue liste des quais de la Nouvelle-Ecosse d'autres item semblables, le gouvernement est tellement blâmable que pas un homme qui siège sur les derniers bancs de la Chambre n'oserait se lever et le défendre.

Faire supposer à cette Chambre que la dépense relativement à ces travaux sera de $4,000, lorsque les ingénieurs les estiment à $27,000, est faire injure au pays et outrager le bons sens et l'honnêteté publique.

M. COCHRANE : Il me semble que le ministre ne traite pas bien le comité lorsqu'il dit que nous ne demandons pas de renseignements. J'ai été membre de cette Chambre longtemps avant que le ministre des Finances en fit partie, et je désire lui faire remarquer que lorsque le parti conservateur était au pouvoir, jamais le comté n'était traité comme il nous traite ce soir. Lorsqu'un ministre de l'ancien gouvernement se présentait pour faire adopter un crédit concernant les travaux publics, il apportait des estimations, des plans et des devis, et il déclarait au comité ce qu'il se proposait de faire. Mais le ministre des Finances, lui, si nous le critiquons, nous traite d'une manière en quelque sorte insolente. Il nous dit qu'il nous donne l'information que nous demandons. Je veux lui signaler qu'en sa qualité de serviteur du pepule, il est de son devoir, lorsqu'il demande un nouveau crédit, au lieu de nous laisser lui arracher cette information—et rien n'est si difficile généralement que de tirer des renseignements de ces ministres—de déclarer la nature des travaux et la manière dont il se propose de dépenser l'argent demandé.

L'honorable ministre a-t-il réellement dit que le dragage consisterait à obtenir une profondeur d'eau de six pieds ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est l'estimation de l'ingénieur.

M. COCHRANE : Eh bien ! ne semble-t-il pas absurde au ministre des Finances de dépenser $27,000 pour avoir un port d'une profondeur de six pieds. Je me rappelle parfaitement le débat qui a été soulevé à ce sujet à la dernière session. Le ministre des Travaux publics ne pouvait pas même nous dire l'endroit où ce brise-lames allait être placé. On en a déterminé l'endroit depuis. Nous avons forcé le ministre à nous fournir quelques renseignements, et nous voyons que nous sommes pour avoir un port qui, dira je suppose le ministre, bénéficiera au peuple du Canada en général, mais dont la profondeur de six pieds d'eau nous aura coûté $27,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Si je ne me trompe, je me rappelle ce qui s'est passé lorsque le sujet a été soulevé, et qu'on a demandé au ministre des Travaux publics une explication quant à l'endroit où l'on entendait faire cette dépense, ainsi que relativement aux particularités du port. Or, dans le cours du débat, l'honorable député de Guysborough (M. Fraser), ayant été averti de la nature de la discussion, vint fournir une explication très complète et, à mon avis, très satisfaisante du sujet. Il expliqua à la Chambre—chose qui, à mon avis du moins, fit une impression favorable—qu'on entendait mettre ce port en état d'accommoder la très considérable flotte de ces petits vaisseaux faisant la pêche sur la côte. Comme toutes les côtes, celle-ci est exposée à de fortes tempêtes, et la protection des pêcheurs requérait absolument qu'on leur procurât un port.

L'honorable député (M. Cochrane) dit qu'il est absurde d'avoir un port dont l'eau a six pieds de profondeur seulement.....

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit seulement d'un chenal pour permettre aux barques d'amarrer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis m'imaginer qu'à cer-

taines parties du port six pieds pourraient suffire pour permettre aux barques d'entrer dans le port en cas de mauvais temps, et je ne puis trouver juste qu'on qualifie toute la chose de farce parce que le dragage doit procurer une profondeur de six pieds. L'honorable député de Guysborough a fourni une explication très complète du cas.

M. COCHRANE : L'honorable député de Guysborough n'est pas responsable de la dépense. Et je trouve qu'il est humiliant d'avouer qu'un député en sait plus au sujet de la chose que le ministre qui s'est chargé de l'entreprise.

M. OSLER : En examinant ces 34 item, je vois qu'il y en a 15 ou 16 qu'on désigne virtuellement de la même manière que l'item à l'étude. Y en a-t-il parmi eux où le crédit est simplement le prélude d'autres dépenses ? Dans mon ignorance, j'ai compris que les chiffres de ces item couvraient toute la dépense estimée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense que dans la plupart des cas, il sera constaté que la somme estimée comprend tout le coût des travaux, mais il est impossible d'assurer à l'honorable député que dans chaque cas le crédit demandé sera trouvé suffisant. Il n'est pas rare de voir voter plusieurs années de suite des crédits au sujet de la même entreprise. Je pense qu'aucun item ne se trouve exactement dans le même cas que celui-ci. J'ai déjà dit que vu les estimations faites par les ingénieurs, le ministre des Travaux publics (M. Tarte) a décidé de ne pas continuer les travaux sans s'enquérir davantage, et qu'il a demandé que cette somme fût de nouveau votée.

Quant au dragage du port à une profondeur de six pieds, si l'honorable député (M. Cochrane) m'a bien compris et s'il veut être juste, il devrait savoir que ce dragage à une profondeur de six pieds se rapportait seulement au chenal conduisant au port, et que cela ne veut pas dire que le port en général a une profondeur de six pieds seulement.

M. CLARKE : L'honorable ministre (M. Fielding) peut-il nous fournir des renseignements concernant le brise-lames de Port Hilford, au sujet duquel on demande $8,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût estimé des travaux est de $8,000, et l'on a demandé des soumissions.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Cette question d'établissement d'un nouveau port a été soulevée et discutée à la dernière session. Le ministre était peu renseigné à ce sujet. Le député du comté a montré le cas sous un jour aussi favorable que possible. Nous voyons maintenant que ce crédit de $4,000 est le commencement d'une dépense de $27,000, et que le montant de l'estimation préparée par le département va seulement procurer aux barques un petit chenal de 6½ pieds d'eau. Il est ridicule de dépenser un montant d'argent comme celui-là dans une partie de la province de la Nouvelle-Ecosse plus pourvue de ports que toute autre partie du Canada. On devrait dépenser $27,000, $50,000 ou $100,000 sur les rives entourées de rochers du Cap-Breton, soit sur la côte ouest, soit sur la côte est ; mais pourquoi l'on dépense un si forte somme dans le comté de Guysborough déjà pourvu de ports d'une extrémité à l'autre, voilà qui dépasse ma compréhension.

M. SPROULE : Le ministre se propose-t-il de dépenser cet argent en faisant exécuter les travaux à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis dire à l'honorable député la manière dont cet argent sera dépensé. Il n'en sera pas dépensé un sou avant le retour du ministre des Travaux publics. Celui-ci veut s'enquérir davantage avant de sanctionner le rapport des ingénieurs qu'il considère comme excessif. Je suis sous l'impression que le coût de travaux est si considérable, qu'il est douteux que le ministre entreprenne la chose suivant les plans actuels.

M. SPROULE : Il vaudrait beaucoup mieux que l'honorable ministre ne porte pas un item comme celui-là au budget s'il ne peut fournir plus de renseignements à la Chambre à ce sujet. Commencer par une entreprise de $4,000 pour en arriver à une entreprise de $27,000, voilà qui me semble une affaire de fort piètre nature. D'abord, il a fixé le coût de l'affaire à un si petit montant, qu'il n'avait pas besoin de demander de soumissions. Par conséquent, c'est là dépenser divisément de l'argent sans en obtenir un rapport convenable. Mais le ministre ne peut dire si les travaux mêmes seront entrepris. Nous avons déjà voté la chose une fois, et elle est restée en suspens au delà d'une année. A mon sens, on ne devrait pas demander à la Chambre de voter un item semblable.

M. CLANCY : Je demanderai au ministre des Finances s'il croit que ce comité devrait, en votant ce crédit, confier au ministre des Travaux publics des deniers dont l'usage ou non reste à être décidé subséquemment par celui-ci. Il pourra dépenser ce crédit ou non, selon qu'il le jugera à propos. Cette Chambre devrait savoir définitivement que le ministre des Travaux publics considère ces travaux comme importants. Jusqu'à présent, il ne les considère pas comme tels. Si nous votons maintenant $4,000, nous engagerons par là le pays à faire la dépense de $27,000. Je demande à l'honorable ministre s'il entend procéder en cette Chambre à faire adopter des estimations de cette nature ? Il devrait, je pense, rayer cet item.

M. CAMPBELL : Voulez-vous voir rayer le vôtre ?

M. CLANCY : Je n'ai demandé la présentation d'aucun crédit. J'ai demandé que le

département des Travaux publics continuât l'an dernier, je lui demande de continuer cette année. Ce sont des travaux d'utilité qui peuvent être défendus à tous les points de vue. J'aimerais à recevoir une information indentique au sujet de ce New-Harbour. Voilà un nom bien approprié, car c'est un nouvel état de choses, et un état de choses que le ministre des Finances trouve difficile à défendre malgré toutes ses ressources et bien qu'il soit d'ordinaire capable d'établir une bonne défense.

L'honorable ministre, je pense, mériterait d'être félicité s'il rayait cet item, au lieu de demander au comité de voter $4,000 et d'engager par là le pays à faire une dépense de $27,000 à propos de travaux que le ministre des Travaux publics, il y a un an, et le ministre des Finances, aujourd'hui, ont déclarés n'être pas des travaux dont la nécessité puisse être démontrée.

M. McCLURE : Ces travaux peuvent être nouveaux aux yeux de l'honorable député, mais ils ne peuvent l'être aux yeux de tous les membres de cette Chambre, car les travaux ont été pleinement expliqués l'an dernier. Bien plus, c'est un sujet dont l'ancien gouvernement s'est enquis. A la suite d'une requête reçue de la population et portant de nombreuses signatures, demandant l'exécution de ces travaux, l'ancien gouvernement a envoyé un ingénieur qui a parfaitement examiné les lieux et fait rapport. Ce rapport constituant une information complète est au département, et, comme chacun de nous se le rappellera, on a expliqué à la Chambre, l'an dernier, qu'il s'agit là d'établir un port de refuge sur une côte où il n'existe pas de port sur une longue distance. Les gens qui demeurent sur cette rivière sont souvent obligés de se réfugier à des distances éloignées de chez eux, et ces travaux sont destinés à leur procurer un refuge moins éloigné.

Tous ces renseignements-là ont été pleinement fournis l'an dernier, et l'information, je me le rappelle bien, fut si complète, qu'après l'avoir reçue, les membres de la gauche ont laissé adopter le crédit immédiatement. Eh bien ! pourquoi nous y opposerions-nous encore ? Si cette espèce de discussion de détail se continue, et si l'on doit s'opposer à l'item simplement parce qu'on ne peut dire exactement la latitude ou la longtitude de la côte où les travaux doivent s'exécuter, alors il sera dans l'ordre de demander pourquoi le gouvernement dépense $50,000 à $75,000 pour redresser certain petit ruisseau à Toronto, au sujet duquel l'honorable député de Toronto-ouest lui-même ne connaît rien et n'a pas pris la peine de prendre des renseignements.

M. OSLER : L'honorable député dit qu'on a voté $70,000 pour redresser un ruisseau à Toronto, je l'ignore. Je n'objecte pas personnellement à ce qu'on fasse cette dépense, et personne en cette Chambre ne m'a jamais vu objecter à l'exécution d'une juste dépense.

M. GIBSON : A quoi objectez-vous ?

M. OSLER : J'objecte à ce que le gouvernement présente dans ce cas-ci un item de $4,000 comportant être le coût entier des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, la présentation de cet item n'a pas cette signification. Mon honorable ami se trompe. Ce nest pas là la règle.

M. OSLER : Il serait très déraisonnable que chaque item du budget fût susceptible de la critique à laquelle prête celui-ci. Je n'objecte pas à ce que des travaux estimés à $4,000 puissent coûter $5,000 à $6,000, parce qu'il est impossible, dans les travaux de ce genre, de faire une estimation absolument conforme à leur coût réel. Mais ce à quoi j'objecte, c'est l'audacieuse assertion que $4,000 doivent être considérés comme le coût entier d'un nouveau brise-lames.

Lorsque ce sujet a été soulevé l'an dernier, l'honorable ministre des Travaux publics a fourni une réponse, en tant qu'on a pu en obtenir une, indiquant ces travaux. On promit qu'il constaterait la dépense qu'entraîneraient les travaux. Tout ce qu'il savait, c'est que quelque part sur la côte quelque chose était nécessaire. Je demande à mes honorables amis de la droite s'il est raisonnable, s'il est honnête, s'il est conforme à la méthode les affaires, de présenter un item de $4,000 lorsque le gouvernement possède, au sujet des travaux, une estimation sept fois plus considérable que cette somme.

Le gouvernement demande un crédit constituant un simple versement des déboursées qui seront nécessaires, et l'explication de l'honorable ministre est qu'il ne sait rien à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais dit que je ne savais rien à ce sujet. Je possède ici un mémoire renfermant tous les renseignements que désire l'honorable député.

M. OSLER : J'admets qu'au dernier moment l'honorable ministre nous a déclaré qu'il possédait des renseignements qui auraient dû être fournis à ce comité avant qu'on demandât à celui-ci de voter un seul sou.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne partage pas l'avis de l'honorable député.

M. OSLER : Dans le cours ordinaire des affaires, à propos de la discussion de l'estimation d'une dépense, si j'ai dit que j'ai besoin de $4,000 pour construire un brise-lames, et que je cache le fait que ce brise-lames va coûter $27,000, je n'agis pas franchement ni honnêtement à l'égard de celui à qui je demande de se joindre à moi pour dépenser de cet argent.

Si cet endroit est convenable pour y bâtir un port, je voterai $27,000 ou $50,000 pour ce port. Mais je demande aux honorables membres de la droite s'il est raisonnable de

demander à ce comité de voter $4,000 pour construire un quai, qui, probablement, d'après les renseignements que possède le gouvernement, coûtera au moins $27,000.

On n'affectera pas d'argent aux travaux de ce port cette année. Il n'y a pas le moindre doute, je crois, que le gouvernement n'entend pas dépenser là d'argent cette année. Je pense qu'il serait à propos et convenable de rayer l'item, sauf à demander l'an prochain le montant entier du crédit tendant à assurer l'exécution complète de ces travaux, s'il est besoin.

D'après ce que j'ai pu voir par la discussion de cet item, je crois avoir lieu de soupçonner que chaque item du budget se prête à une critique identique. Je ne puis concevoir que cet item soit le seul au sujet duquel le gouvernement ait agi de cette manière. Pour ma part, je trouve que le gouvernement ne traite pas le comité franchement lorsqu'il lui soumet une estimation de la manière indigne dont il lui a présenté celle-ci, en le trompant tout à fait et en cherchant à imposer au pays une dépense sept fois plus considérable que le montant demandé.

M. FLINT : L'honorable député (M. Osler) semble déployer beaucoup de l'indignation de Brummagen au sujet d'un état de choses qui a toujours existé en cette Chambre. C'est là absolument la manière dont les item ont toujours été dépensés au sujet de travaux relativement auxquels une partie seulement de l'argent nécessaire à leur exécution était demandée d'année en année. Si le temps le permettait, je signalerais des douzaines de cas où les crédits ont été demandés de cette manière. Dans le port de Toronto, ville que l'honorable député représente, on a fait des travaux entraînant des dépenses considérables, tout en portant au budget de chaque année une partie seulement de l'argent nécessité par ces travaux. Je considère que l'honorable député simule seulement une indignation qu'il n'éprouve pas, car aucun de ceux qui ont entendu ce qui s'est dit à ce comité relativement à ce nouveau port et qui étaient présents l'an dernier lorsque les explications les plus complètes nous ont été fournies à ce sujet, n'a pu prétendre ignorer que les travaux en question devaient exiger une dépense de plus de $4,000. Il était bien connu que c'était là seulement une partie de la dépense prévue, comme l'a fait remarquer l'honorable ministre des Finances. Je pense que cette discussion emploie sans objet le temps du comité.

M. McDOUGALL : Il est parfaitement évident, je crois, que le gouvernement n'a pas l'intention de faire de dépenses au sujet de ces travaux cette année. L'honorable ministre des Finances nous a déclaré que d'après l'estimation de l'ingénieur, il faudra $27,000 pour compléter ces travaux de manière à satisfaire la population. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit qu'on entendait creuser un chenal de six pieds de profondeur pour accommoder les vaisseaux de pêche. Je puis comprendre mon honorable ami, s'il parle de barques, mais rien autre chose que des barques ne pourait faire usage d'un chanal offrant seulement six pieds d'eau. Mon honorable ami doit savoir qu'à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, on ne se sert nullement à part des barques ordinaires de vaisseaux de pêche, de vaisseaux possédant une capacité moindre que environ vingt tonneaux, et un vaisseau de pêche de vingt tonneaux requerra environ six pieds d'eau.

Il a été porté $4,000 au budget l'an dernier, et l'expérience du département est suffisante pour lui permettre de savoir si cette somme peut être utilisée, ou non. Nous avons le droit d'en arriver à la conclusion qu'elle ne pourrait l'être à la fin qu'on se propose, et cependant on continue à demander ce crédit de $4,000 pour une autre année. On n'a qu'une seule chose en vue, c'est de tromper la population intéressée à la construction de ce port. Cette somme de $4,000 équivaut à peu près à un septième du coût estimé des travaux, et, d'après la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ça suffirait seulement à obtenir un pied d'eau dans leur port à ces pêcheurs. On leur dit d'attendre que le parlement leur accorde encore $4,000, et qu'ils auront un pied d'eau de plus. Si cette somme est insuffisante, le parlement devrait ajouter $4,000 ou $8,000 au crédit demandé, afin qu'on puisse faire avancer les travaux, car l'insertion de ce montant dans le budget équivaut purement à se moquer de l'intelligence de cette population. Nous n'avons pas de renseignements pour nous justifier d'en arriver à une autre conclusion.

Ce qu'on entend, c'est tromper la population que cette dépense intéresse. Il est plus qu'absurde d'essayer d'expliquer comme on l'a fait pourquoi on conserve $4,000 dans le budget à propos de travaux requérant $27,000, lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que cette grande dépense procurera seulement six pieds d'eau. Evidemment ces $4,000 sont tenus là pour satisfaire la population quant à présent, sans que le gouvernement entende affecter un seul sou aux travaux. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas porté au budget au moins le double du montant, comme il l'a fait quant à d'autres travaux ? Je suis en faveur des dépenses faites pour procurer des ports aux pêcheurs qui exerçent leur métier sur nos côtes. Ils méritent toute la protection que ce gouvernement peut apporter. Leur métier offre de grands dangers, et le gouvernement ne fait qu'accroître leurs difficultés en des trompant par l'insertion dans le budget de montants qu'il n'a pas l'intention de dépenser. Que le gouvernement raye tout à fait cet item, ou bien qu'il accorde un montant suffisant pour exécuter une plus grande partie de ces travaux que ne le permettrait un crédit de $4,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été compris que nous considérerions ensem-

ble tous ces item, et ils ont été ainsi discutés ; et je ne sache pas qu'il n'ait pas été pleinement répondu à toute question posée ce soir.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) prétend qu'il est monstrueux de continuer à maintenir dans le budget un item couvrant seulement une partie des travaux. Au contraire, je trouve le procédure très sensée. Le ministre a trouvé que d'après ses ingénieurs, l'estimation était très considérable, et rien n'était plus naturel au monde de sa part que de dire : "Je n'entreprendrai pas les travaux sur des bases entraînant cette dépense, mais je tâcherai de trouver quelque plan comportant des travaux un peu moins coûteux".

L'honorable député (M. McDougall) dit que nous trompons la population et que l'item devrait être rayé, mais je ne crois pas que les pêcheurs de New-Harbour abonde dans son sens. Au contraire, ils sont heureux de voir porter le crédit au budget, ce qui leur démontre le désir du parlement d'exécuter les travaux.

Si l'on constate que ces travaux doivent coûter $27,000, le ministre suspendra la chose pour s'enquérir et tâcher de trouver, avec l'aide de son ingénieur, quelque autre plan comportant moins de frais et répondant aux vœux de la population.

Naturellement, il n'est que burlesque de prétendre que nul ne sait où se trouve ce port. C'est un endroit destiné aux barques de pêcheurs, et l'honorable député (M. McDougall) sait qu'il y a dans les provinces maritimes des milliers de pêcheurs qui gagnent leur vie dans des barques ne tirant pas plus de six pieds d'eau

M. McDOUGALL : Mais ces barques ne s'appellent pas "vaisseaux", comme les a nommées le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh bien ! le terme "vaisseau" est très général.

M. McDOUGALL : Il est de nature à induire en erreur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux sont destinés à accommoder les pêcheurs exerçant leur métier dans des barques, et à New-Harbour, il y a trente semaques, manœuvrées par 75 hommes, tandis qu'il y en a 12 petites affectées à la pêche au homard.

M. McDOUGALL : Ce sont là des barques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et l'honorable député le sait, une grande partie de l'industrie de la pêche est exercée dans de petites barques dans les provinces maritimes, et nous croyons que la vie de ceux qui exercent leur métier dans de petites barques a besoin de protection. Bien que $27.000 constituent une somme plus considérable que celle que je désirais voir dépenser à cette fin, je ne suis pas prêt à dire qu'on ne devrait construire un brise-lames à aucune condition en cet endroit, même au coût de $27,000. Cette dépense est plus considérable que je ne le prévoyais au sujet de ces travaux, et j'abonde absolument dans le sens du ministre des Travaux publics, jugeant que ce crédit doit rester en suspens jusqu'à ce qu'il ait eu l'occasion de se consulter avec son ingénieur pour voir si l'on ne peut pas arriver à la même fin au moyen d'une dépense plus modérée.

M. GIBSON : La Chambre partagera mon avis, lorsque je dirai que le ministre des Finances a répondu à toute question posée ce soir, aussi rapidement et aussi pleinement qu'il lui était possible de le faire. Mon honorable ami, le député de Toronto-ouest (M. Osler), qui s'intéresse tant à la ville qu'il représente, n'a soulevé aucune difficulté au sujet des crédits votés dans l'intérêt de Toronto.

M. OSLER : Nous ne sommes pas encore arrivés à les discuter.

M. GIBSON : Attendez que j'aie fini. L'honorable député (M. Osler) dit que le ministre des Finances ne sait pas où il dépensera cet argent, mais je demanderai à l'honorable député (M. Osler) qui est propriétaire de bateaux de passage à Toronto s'il peut dire à la Chambre quelle partie du havre de Toronto a le plus besoin d'être draguée.

Je ne pense pas qu'il le puisse ; cependant il reproche au ministre des Finances de ne pouvoir le renseigner surtout en ce qui concerne certain havre de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai répondu à chaque question qu'il m'a faite,

M. GIBSON : Je connais bien les deux côtés de cette Chambre, et je demande aux honorables députés de côté et d'autre si depuis que je siège ici, le gouvernement du jour n'a pas toujours eu pour habitude de demander tout simplement un crédit d'après ce qu'il prévoyait devoir dépenser pendant l'année.

Que l'honorable député de Toronto-ouest M. Osler ne prétende donc pas dire qu'en demandant $75,000 pour le havre de Toronto, le gouvernement trompe le public, parce que l'ouvrage à faire là va coûter beaucoup plus. Il sait comme pas un qu'on a travaillé depuis des années à l'amélioration du havre de Toronto, qu'on y a déjà dépensé $1,000,000 et qu'on va y en dépenser un autre pour mettre le havre à la hauteur des exigences de cette grande cité.

S'il fallait en croire l'honorable député, nous devrions biffer cet item de $75,000 parce qu'ils ne représente pas tout le prix des travaux à faire là et que, par suite, le gouvernement trompe et la Chambre et le peuple.

Qu'on prenne n'importe quel item de n'importe quel budget qui se soit présenté à

cette Chambre, depuis dix ans, et l'on verra que le gouvernement a demandé $30,000, $50,000 ou $100,000 selon le cas, pour aider à payer le coût de certains travaux à faire dans la saison suivante.

L'honorable ministre des Finances a dit à l'honorable député de Toronto que dans l'opinion de l'ingénieur, ces travaux allaient coûter $27,000 et que le ministre des Travaux publics ne croyait pas qu'il fallait faire cette dépense.

On a voté une somme l'an dernier, et c'était l'intention du ministre de visiter lui-même ce nouveau havre avant de consacrer à son amélioration un montant quelconque ; puis s'il jugeait qu'il valait la peine d'y faire une dépense d'argent, il commencerait par y dépenser les $4,000 et viendrait ensuite demander au parlement la différence voulue. On n'a nullement cherché à tromper la Chambre. Dès le commencement de la discussion, l'honorable ministre des Finances a dit carrément au comité que le renseignement que le gouvernement avait à donner, c'était que ce havre allait occasionner une dépense de $27,000.

M. OSLER : Ce renseignement, nous ne l'avons eu qu'à la dernière heure.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dès que l'honorable député me l'a demandé, il l'a eu. S'il l'avait demandé plus tôt, il l'aurait eu plus tôt.

M. GIBSON : J'ai raison de dire que le ministre des Finances a répondu plus d'une fois que les travaux allaient coûter $27,000. Il y a un an qu'on a répondu à cette question. Le ministre des Travaux publics a alors dit à la Chambre que tout ce qu'il demandait, c'était un crédit de $4,000, et qu'il se proposait d'aller lui-même faire l'examen des travaux. Une maladie que nous regrettons tous, l'en a empêché, mais s'il y allait, et si, fort de l'expérience qu'il a acquise comme ministre des Travaux publics, il découvrait un autre moyen plus économique de procurer les mêmes améliorations au nouveau havre, il mériterait pour cela des louanges, plutôt que du blâme. Toutes les dépenses faites pour les Travaux publics ont toujours excédé le montant prévu. Tout d'abord, le gouvernement décide de faire un certain ouvrage et reçoit de l'ingénieur une estimation de ce que cela pourra coûter ; cette estimation, on peut la requérir, ou non, mais si on ne la requiert pas, le ministre qui a charge des travaux, fait lui-même une estimation à la Chambre, mais jamais le gouvernement ne demande un million de dollars pour payer le coût d'aucuns travaux parce qu'il va s'élever à ce montant-là. Son ingénieur lui dit combien il faudra payer l'année suivante, et c'est ce qui justifie le gouvernement d'inclure dans le budget un montant conforme à la recommandation de l'ingénieur. Il en est ainsi d'année en année. Sous le gouvernement précédent, il est survenu, comme il survient sous tous les gouvernements, des circonstances qui ont nécessité une dépense plus forte que celle qu'on avait prévue. Dans ce cas, le gouvernement revient demander un crédit en expliquant pourquoi il en coûte plus que ce qu'on avait d'abord calculé ; mais dire que dans l'espèce, le ministre des Finances a répondu de la manière la plus digne à chaque question que lui a faite un député de la Chambre et en toute justice, le comité devrait permettre l'adoption de ces item. Nous avons discuté à fond tous les points qui s'y rapportaient, et nous n'avons rien à gagner à rabâcher des arguments, après avoir ressassé tous les détails possibles, depuis quatre heures.

M. CLARKE : J'ignore si l'honorable député s'est trouvé à la Chambre toute la soirée, mais il me semble que s'il s'y était trouvé, il n'aurait pas parlé ainsi de la critique de mon honorable ami qui siège à ma droite, M. Osler. A tout événement, il suffira de jeter un regard sur le compte rendu officiel de ce débat pour juger combien mon honorable ami avait raison de dire ce qu'il a dit. On ne nous a dit ni quel serait le coût total de ces travaux, ni que l'ingénieur l'avait estimé à $27,000 avant que nous eussions longuement discuté cette question. J'ignore si on l'a demandé au ministre des Finances lui-même, mais je me rappelle fort bien que mon honorable ami de Bothwell, (M. Clancy) a invoqué son droit de demander de plus entiers renseignements au sujet de cet item, avant qu'on ait daigné les lui fournir. Mon honorable ami qui siège à ma droite (M. Osler) s'est dit prêt à voter toute somme que le département jugerait nécessaire à l'exécution de tous travaux d'intérêt public sur la côte de la Nouvelle-Ecosse ou ailleurs, mais ce à quoi il objecte, c'est qu'on attende à la fin d'une longue discussion pour nous apprendre que cet item et les dépenses qui s'y rattachent ont été estimés sept fois plus haut que le montant du crédit. Mon honorable ami a dit qu'il eût été beaucoup plus franc de la part du ministre des Finances de montrer à la Chambre qu'on estimait le coût des travaux à $27,000, bien qu'il ne demandât qu'un pauvre crédit de $4,000. Si le ministre était en possession de ce renseignement et des estimations de l'ingénieur, et s'il les a communiqués à la Chambre l'an dernier, comment se fait-il qu'on n'ait pas encore commencé ces travaux ? Mon honorable ami du Cap-Breton a-t-il bien raison de penser que toute cette affaire n'est qu'un leurre ?

M. GIBSON : L'honorable ministre des Finances vous a donné la réponse en disant que le ministre des Travaux publics était incapable, pour cause de maladie, d'aller faire l'examen de ces travaux-là.

M. McDOUGALL : Le ministre des Travaux publics s'est promené dans les environs, mais on n'a pas cru ces travaux-là dignes d'une visite.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député doit vouloir dire du ministre

des Travaux publics de deux choses l'une : ou qu'il a visité, ou qu'il n'a pas visité cet endroit.

M. McDOUGALL : J'ai dit qu'il avait visité non pas cet endroit-là, mais les environs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi l'honorable député cherche-t-il à insinuer que le ministre des Travaux publics a visité cet endroit-là ? S'il n'était que quelque part dans les environs, cela n'avait aucune utilité, à moins qu'il ne fût près de l'endroit même.

M. McDOUGALL : Evidemment, le gouvernement n'avait pas l'intention de s'occuper de ces travaux-là, car autrement, le ministre aurait fait quelque effort pour se renseigner lorsqu'il est passé à quelques milles de cette localité.

M. CLARKE : Les honorables députés de l'autre côté de la Chambre déclarent qu'on a fourni les plus entiers renseignements, il y a douze mois, et ce soir encore. Si le gouvernement se proposait de faire ces travaux, pourquoi n'a-t-il pas demandé un crédit plus élevé, pourquoi n'a-t-il pas accordé un contrat, pourquoi a-t-il manqué d'agir ? Les honorables députés de Lincoln, de Colchester et d'Yarmouth ont parlé d'un item qui ne fait pas du tout l'objet de la discussion, et qui se rapporte au dragage du havre de Toronto. Quand viendra le tour de cet item, si ces messieurs veulent avoir du ministre des renseignements, et que ce dernier ne puisse les convaincre que le crédit est raisonnable et nécessaire, ils proposeront alors que cet item soit biffé. Si les honorables députés l'ignorent, je puis leur dire que la cité de Toronto s'est entendue avec le gouvernement pour fournir un montant considérable en vue de l'exécution de ces travaux destinés à la protection de son havre. Mon honorable ami (M. Osler) a tout à fait raison de se plaindre, car l'opposition n'avait pas encore eu les renseignements auxquels elle avait droit. Le gouvernement est à même de démontrer par des faits à mes honorables amis de Colchester, d'Yarmouth et de Lincoln, pourquoi on fait actuellement des dépenses pour le havre de Toronto. Comme je viens de le dire, Toronto a convenu avec le gouvernement, il y a plusieurs années, de payer une partie du coût de ces travaux, et il y a longtemps que cette cité a payé sa part convenue.

M. GIBSON : Depuis quand ?

M. CLARKE : Il ya de cela plusiers années. La cité a affecté à ces travaux la somme de $100,000, si je me rappelle bien. Cette discussion des travaux du havre de Toronto n'a pas rapport à cela, mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler), n'ayant jamais eu d'objection à ce qu'on fît cette dépense pour le nouveau havre.

M. McCLURE : Oui, il en a eu, puisqu'il a dit que c'était tromper le peuple.

M. CLARKE : Je le répète, mon honorable ami n'a pas objecté à ce qu'on fît cette dépense de $27,000 pour les travaux du nouveau havre, si on les jugeait nécessaires et avantageux à la population de cette localité. Ce qu'il a dit—et le comité en conviendra—c'est que c'était procéder d'une manière insidieuse que de commencer par demander pour ces travaux un crédit de $4,000 d'année en année, lorsque, d'après l'estimation fournie au gouvernement par l'ingénieur, ces travaux doivent coûter au moins $27,000, et d'attendre, pour fournir ces renseignements, que la discussion de cette affaire eût duré une heure. Je prétends que les députés de la gauche ont le droit de critiquer, et cette dépense et la manière dont le ministre les a renseignés.

M. McCLURE : Je n'ai pas critiqué les dépenses relatives au havre de Toronto, attendu qu'il ne s'agissait pas encore de les discuter. J'en ai seulement parlé pour expliquer ma pensée. On a objecté à cet item, sous prétexte qu'il n'était demandé que $4,000, quand les dépenses devaient se monter à beaucoup plus. On a fait voir que le crédit projeté pour le havre de Toronto est de $75,000, et l'on sait, pourtant, qu'il va en coûter $500,000. Quant aux renseignements, si la mémoire de l'honorable ministre le servait aussi bien que son imagination, il saurait qu'on ne les lui a pas arrachés à la dernière minute du débat, mais que le ministre des Travaux publics les a donnés, il y a déjà douze mois, en disant que ces travaux coûteraient $25,000, et en ajoutant qu'il allait visiter l'endroit, et voir si l'on ne pouvait réussir à rendre le havre convenable, moyennant $8,000.

M. McDOUGALL : Pourquoi n'y a-t-il pas été ?

M. McCLURE : On a déjà dit pourquoi ; l'affaire en est encore là ce soir, on demande le même crédit, et on fournit les mêmes renseignements qu'il y a un an.

M. CLANCY : L'honorable député (M. McClure) voudrait-il dire pourquoi l'estimation qui était, l'an dernier, de $25,000 est aujourd'hui de $27,000 ? A-t-il été fait une nouvelle estimation des travaux ?

M. McCLURE : Il y a une différence de $2,000. L'année dernière, le ministre des Travaux publics a peut-être parlé de mémoire, pendant que cette année, le ministre intérimaire parle d'après les documents. L'honorable député (M. Clancy) peut s'en trouver aise. Cette idée est à peu près assez grande pour le faire jouir.

M. BENNETT : Quelle est la distance de Port-Hilford à New-Harbour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais le dire à l'honorable député, mais il n'y a pas loin de l'un à l'autre endroit.

M. BENNETT : Suffira-t-il de $8,000 pour compléter les travaux de Port-Hilford ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. On pense qu'il n'en coûtera pas plus.

M. SPROULE : Quand l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) compare cet item à celui du havre de Toronto, il ignore la vraie différence qu'il y a entre les deux. Le principe qui préside au vote de ces crédits, c'est que, dans chaque cas, l'on n'accorde que ce qui peut se dépenser utilement dans l'année, ou tout ce que le gouvernement peut accorder. Que va-t-on faire des $4,000 représentant une partie des $27,000 qu'on s'attend à dépenser ? S'il s'agit de la construction du brise-lames, il n'y a pas à accorder d'entreprise parce que cette somme ne suffit pas à couvrir le coût de cet ouvrage ; s'il s'agit du dragage, il est sage de tout suspendre jusqu'à ce que la Chambre puisse voter assez d'argent pour que l'ouvrage se fasse utilement et sans perte. Il n'en est pas ainsi du havre de Toronto ; on peut y dépenser, avec profit, $75,000 dans un an.

M. McDOUGALL : Comment le ministre explique-t-il l'item du havre de Tancook ? On a voté à ce sujet encore $1,500 l'année dernière. A-t-on dépensé de l'argent pour les travaux de ce havre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On en a dépensé, il y a déjà plusieurs années, mais pas dernièrement. Jusqu'au 21 décembre 1898, on n'avait dépensé que $6,422.76. Le présent crédit est pour réparations, et il suffira pour qu'on les fasse toutes faire.

M. KAULBACH : Je ne crois pas qu'il suffise. Il y a là tout un long brise-lames, et il faudrait encore de l'argent pour le prolonger jusqu'au chenal où il y aurait assez d'eau pour permettre aux navires de circuler ; c'est le seul moyen d'arriver à pouvoir faire des exportations de cette île qui est aussi considérable que tout un arrondissement, et qui a besoin de cette amélioration. Les travaux qu'on y a faits pour le montant de $6.000 ont permis aux vaisseaux de se rendre jusqu'à la tête du brise-lames, mais la mer ayant accumulé du sable en cet endroit, il est aujourd'hui nécessaire de prolonger le brise-lames. C'est pourquoi je suis d'avis que le montant demandé par le ministre ne suffirait pas au parachèvement des réparation nécessaires.

M. CLANCY : Je suis sûr que les honorables députés de la droite admettront que ce qu'on a trouvé à redire au député de Toronto-ouest (M. Osler), parce qu'il avait objecté à l'item, sur le principe——

M. LANDERKIN : Laissez-le s'occuper de sa propre défense.

M. CLANCY : Il arrive très souvent à l'honorable député d'avoir besoin lui-même de quelqu'un pour le défendre.

M. GIBSON : Vous avez déjà parlé 40 fois, ce soir.

M. CLANCY : Alors, cette fois-ci, c'est la 41ème fois.

M. BENNETT.

Je demande maintenant au ministre des Finances s'il n'est pas à prier le comité de s'en rapporter au jugement du ministre des Travaux publics plutôt qu'à celui de cette Chambre pour la continuation de ces travaux.

Je demande au ministre lui-même de dire si, dans toute cette somme de $163,000, il y a un seul item dont l'état puisse se comparer à celui de l'item qui nous occupe dans le moment ? Si sa réponse est affirmative, je ne pousserai pas plus loin la discussion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que mon honorable ami veuille bien se le rappeler, j'ai dit, il y a quelque temps, que quand le ministre des Travaux publics trouve qu'un ouvrage va coûter beaucoup plus que ce qu'on a prévu, moi, je trouve raisonnable qu'on réconsidère la question, pour lui, permettre de s'enquérir plus à fond. Je ne crois pas que le ministre des Travaux publics poursuive ses travaux d'après l'estimation actuelle. J'ai dit que l'année dernière, il a demandé une réconsidération de la question de ces travaux pour voir si l'on ne pouvait pas parvenir à les faire à meilleur marché. Je crois qu'il appert de certaine partie de son discours, que d'après lui, il suffirait de $8,000 à $10,000. Pour moi, cela ne signifie pas que le ministre des Travaux publics poursuivrait l'exécution des travaux d'après l'estimation de $27,000 ; je crois plutôt qu'il préférerait une reconsidération de la question, et essaierait d'obtenir une réduction ; je ne crois pas qu'il soit déraisonnable de demander que cet item demeure dans le "statu quo," pour le moment.

Travaux publics—Ile du Prince-Edouard—
China Point. Reconstruction de la jetée principale..... $1,500

M. MARTIN : Je désire des explications de la part du ministre au sujet de tout cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous demandons ce crédit pour réparer et reconstruire la jetée principale de China Point (73 x 30) qui a été détériorée et en partie enlevée. Le coût probable est de $2,300. Quand on a fait ce mémoire, on pensait devoir dépenser dans l'année, alors courante, $800, ce qu'on a probablement fait. On a redemandé $1,200, ce qui, avec un autre crédit le $300 a porté le crédit à $1,500, et cette somme, ajoutée à celle de $800—probablement toute dépensée à l'heure qu'il est, forme un total de $2,300.

M. MARTIN : Je vois qu'en 1896, on a voté $500 pour ces travaux. Je voudrais savoir de l'honorable ministre combien on a dépensé cette année-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a dépensé, en 1896-97, $284.

M. MARTIN : On n'a pas dépensé le reste de ces $500 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il est devenu périmé à la fin de l'année.

M. MARTIN : Il appert d'après un rapport produit, qu'on a dépensé, en tout, pour ces travaux, $393.58, jusqu'au 23 mai dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : On avait estimé à $800 les dépenses jusqu'a 30 juin, et on aurait pu dépenser la différence. Cette estimation de $800 a été faite dans la dernière partie de l'année, mais l'ouvrage se faisant à l'entreprise, il est probable que le montant mentionné par l'honorable député représente exactement les dépenses.

M. MARTIN : Je désire attirer l'attention du comité sur le retard dont le gouvernement s'est rendu coupable. C'est en 1896 qu'on a voté $500 pour les réparations de cette construction qui a été enlevée l'année dernière, je crois. On voit que tout ce qui a été dépensé jusqu'en 1898 s'élève à $253.70, et j'apprends qu'il n'y a, pour ainsi dire, rien de fait jusqu'à présent en ce qui concerne cette construction. En 1897, on a voté $2,000, et je voudrais savoir de l'honorable ministre pourquoi on ne s'est pas occupé de ces travaux. Combien a-t-il été dépensé à même ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En 1897-98, rien. Les comptes n'accusent qu'une dépense de $13.

M. MARTIN : Ceci fait voir tout simplement combien la discussion de ce soir avait sa raison d'être. Je trouve que des $81,400 de cet item voté l'année dernière, il reste $44,700 auxquels on n'a pas touché du tout. Bien qu'on ait voté une année $500, et une autre année, $2,000, il ne s'est encore rien fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux sont actuellement à l'entreprise.

M. MARTIN : Depuis quand ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis février dernier.

M. MARTIN : Une construction qui a été emportée en 1896.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a nombre de constructions emportées, dont la reconstruction ne fait pas encore l'objet d'un contrat.

M. MARTIN : Je vais expliquer au comité de quelle manière on a procédé à ce sujet-là. J'ai ici l'état des dépenses faites pour ce quai.

En 1897, le gouvernement a acheté pour $253.70 de matériaux. Les matériaux sont restés là, par terre, depuis 1897 jusqu'à présent. On n'a dépensé, pour la main-d'œuvre, que $38.72 depuis ce temps-là. Nous voici en présence de procédés bien différents de ceux auxquels le gouvernement a coutume d'avoir recours. Pour le dragage du Saint-Laurent, il n'a pas demandé de soumissions, mais pour ces petits travaux de l'Ile du Prince-Edouard, il en a demandé dans tout le Canada et a dépensé pour frais d'annonces à cette fin, la somme de $96.13, comme suit : à la " Patrie," de Montréal, $13.20 ; au " Guardian," de Charlottetown, $8.40 ; au " Prince Edward Islander," $5.25 ; au département de l'imprimerie, $8.65 ; au " Herald," de Montréal, $15.75 ; à l' " Advocate," de Pictou, $6.30 ; au département de l'imprimerie, $10.02 ; au " Chronicle," d'Halifax, $8.40 ; à l' " Echo," d'Halifax, $8.40 ; au " Pioneer," de Summerside, $3.36 ; à l' " Acadian Reporter," d'Halifax, $8.40. C'est ainsi que l'argent s'en est allé ; c'est là ce qui s'appelle nourrir la presse du parti.

M. MACDONALD (I. P.-E.) : Avez-vous annoncé dans les journaux de la Colombie Anglaise ?

M. MARTIN : Qu'on n'ait pas annoncé dans ces journaux-là, voilà qui est encore plus merveilleux ! Quand il s'agit d'entreprises de $300,000 à $400,000, le gouvernement dit qu'il faut faire l'ouvrage à la journée, sans demander de soumissions ; mais que dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, il s'agisse de consacrer quelques sous anx réparations d'un quai tombé en ruines depuis trois ans, il faut l'annoncer dans le " Herald ", dans la " Patrie " de Montréal, dans les journaux de Halifax, et peut-être dans le journal du ministre lui-même, ce dont cependant, je ne suis pas sûr.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député l'ignore, pourquoi cherche-t-il à l'insinuer ?

M. MARTIN : Le ministre (M. Fielding) peut nous dire lui-même si le " Chronicle " lui appartient, oui ou non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député (M. Martin) veut insinuer que j'aie pour un sou d'intérêt dans le " Chronicle ", il a tort. C'est un excellent journal, cependant, et si mon honorable ami, (M. Martin) veut bien le lire plus régulièrement, il se renseignera à merveille.

M. MARTIN. Le reseignement que je puis me procurer ici, c'est qu'on a payé au " Chronicle " $8.40 pour l'annonce des réparations à faire à un petit quai de l'Ile du Prince-Edouard et que le gouvernement, en fin de compte, n'a pas fait, je l'ai dit à maintes reprises à cette Chambre, et les habitants de cet endroit le lui ont fait remarquer également. Une lettre de China Point, en date du 13 janvier 1898, dit que les matériaux qui ont coûté envrion $250 sont là étendus par terre en attendant qu'on obtienne la somme suffisante pour poursuivre les travaux. Mais cette somme fût-elle votée, qu'on ne l'enverrait pas là-bas. J'ai ici une lettre du 30 décembre, 1897, où on peut lire ce qui suit :

Vous ne m'avez pas encore donné de nouvelles des réparations projetées. Veuillez me dire ce qu'on entend faire, car les gens se plaignent du retard.

Le préposé à l'exécution de ces travaux demande l'argent qu'on a voté à cette fin, et ne reçoit pas un dollar. Il y a, parmi la

correspondance du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries une lettre qui signale l'importance des travaux, et dont on n'a pas fait cas, non plus.

M. Welsh, ancien député du comté, a aussi écrit en vain une autre lettre, dans le mois de mai 1897 ; son influence n'a rien valu. Lt négligence dont le gouvernement s'est rendu coupable à cet égard, et le gaspillage d'argent qu'il a fait pour annoncer dans la "Patrie" et le "Herald" de Montréal, ainsi que dans deux journaux libéraux de Halifax, et dans un autre journal de Pictou, témoignent éloquemment des grandes qualités administratives de ce gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a peut-être plus raison de se plaindre que ses confrères qui, contrairement à lui, se sont plaints de ce qu'on ne faisait pas faire les travaux sur soumissions et à l'entreprise.

Je crois bien que pour des réparations à faire à un petit quai, il n'y a pas lieu d'annoncer dans tout l'univers, et peut-être dans le présent cas, a-t-on fait des annonces dans trop de journaux, mais comme on avait décidé de demander publiquement des soumissions, si le ministre s'était contenté d'annoncer dans deux ou trois journaux de l'Ile du Prince-Edouard, aussitôt les députés de la gauche se seraient levés et auraient clamé que le peuple de toute la Confédération qui payait pour ces travaux-là, n'avait pas été mis à même de soumissionner pour les exécuter. En somme, je ne crois pas que le peuple fasse un reproche au gouvernement d'avoir trop annoncé ; pour moi, j'aime mieux qu'on m'accuse d'avoir trop annoncé, que d'avoir annoncée trop peu.

M. MARTIN : Le ministre des Finances approuve fort le gouvernement d'avoir annoncé sur une aussi vaste échelle ; pour moi, la faute du gouvernement réside dans le fait que lorsqu'il s'agit de $2,000 pour réparations à faire à un petit quai de l'Ile du Prince-Edouard, il annonce dans toute la Confédération, et que lorsqu'il s'agit de travaux qui vont coûter des centaines de mille dollars, il n'annonce pas du tout, il se garde de demander des soumissions. Si le ministre pouvait promettre que le gouvernement va annoncer dans tous les cas, je serais disposé à lui pardonner pour cette fois-ci. Pourquoi n'a-t-il pas annoncé la vente de centaines de tonnes de fil d'engerbage qui se sont vendues sans soumissions, sur un clin-d'œil fait à ses amis ? Pourquoi n'a-t-on pas publié des soumissions dans la "Patrie", dans le "Herald", de Montréal, et dans le "Chronicle" de Halifax ,pour le dragage du port de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il avait fallu annoncer dans tous les journaux de la Confédération ou dans tous les journaux libéraux qui sont en si grand nombre, il ne nous resterait plus d'argent pour faire les réparations du quai.

M. MARTIN : On n'a dépensé jusqu'au 30 mai que $393.58 pour ces travaux, et on a payé pour annoncer, $96.13. La main-d'œuvre, jusqu'ici, a coûté environ $22 et les annonces, $96.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces $96 d'annonces avaient rapport à une entreprise de $2,000.

M. MARTIN : Je prends mes données dans un rapport fourni par le département des Travaux publics.

Baie de Saint-Pierre, reconstruction de la jetée. $500

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons avec cela hausser le brise-lames actuel et en reconstruire la partie supérieure en y mettant de nouveaux chevalets, etc.

Souris, Knight's Point, pour solidifier le brise-lames, etc $15,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons avec cela poursuivre les travaux de reconstruction du brise-lames de Souris. Le coût total en a été estimé à $20,500.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Est-ce que ce sont des pierres libres dont vous voulez entourer le brise-lames ?

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est de la pierre brute et non cimentée, de la pierre de la Nouvelle-Ecosse. La seule entreprise, c'est celle de Ramsey, pour le montant de $8,900 ; elle a trait à tout ce qui reste à faire.

M. MARTIN : Est-il à la connaissance de l'honorable ministre que l'entreprise de 1895, accordée à George Wightman, pour les réparations de ce brise-lames à Souris, I.P.E. a reçu un commencement d'exécution le 1er juillet de cette année-là ; que les travaux devaient se terminer en trois mois ; qu'on a quelque peu différé de faire les actes, et que sans la moindre faute de la part de l'entrepreneur, l'entreprise n'a été signée que le 3 ou le 5 d'août ; que le contrat contenait une clause défendant à l'entrepreneur de poursuivre les travaux sans que l'ingénieur lui eût d'abord indiqué ce qu'il fallait faire ; que l'ingénieur dirigeant n'a pas visité l'endroit, même quand l'entreprise s'est achevée le 3 d'août, et que, par conséquent, il s'est encore écoulé un certain délai avant que l'entrepreneur fût à même de se mettre à l'œuvre, ce qui ne lui laissait que du 20 août au 1er octobre, savoir : six semaines, *pour tout finir* ?

Les tempêtes, inévitables à cette saison-là, ont, par conséquent, emporté tout l'ouvrage qu'il était alors à faire et qui représentait une valeur de $7,000 qu'il a ainsi perdue.

L'entrepreneur prétend, avec raison, je crois, que s'il n'a que solidifié son ouvrage avant l'époque des tempêtes, c'est parce qu'on a différé de faire les actes et de lui tailler de la besogne en temps opportun. Il prétend, de plus, qu'une partie du quai qu'il ne devait pas réparer a été laissée en mau-

vais état, c'est-à-dire, cette partie plus rapprochée de la grève, que celle qu'il construisait.

Une tempête a détruit cette partie de la construction qui se trouvait entre la grève et la partie que l'entrepreneur devait construire, emportant pour $7,000 de matériaux. Voilà comment il se fait que la construction à laquelle il devait travailler s'est trouvée emportée, et qu'il a subi des pertes jusqu'au montant de $7,000, qui est, je crois, ce qu'il réclame. Je suis porté à croire sa prétention fondée, et je demande au ministre de bien l'étudier. Si l'on n'en fait rien, il pourrait bien s'ensuivre une pétition de droit contre le gouvernement, car il dit sa réclamation bien fondée en droit. Ce n'est pas un de mes amis politiques, mais je crois sa réclamation juste. et j'espère qu'on y accordera la considération qu'elle mérite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce qu'on a demandé l'émission d'un ordre ?

M. MARTIN : J'ai cru comprendre que le ministre devait en émettre un, mais il ne l'a pas encore fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est du ressort du département de la Justice, et je ne suis pas en état de dire ce qu'il y a à faire. Si l'on pense avoir une bonne réclamation, on va, sans doute, demander l'émission d'un ordre. On me dit que le département est sous l'impression qu'il faut attribuer à l'entrepreneur, et non pas au gouvernement la responsabilité de tout accident qui a pu survenir. Les entrepreneurs pouvaient se prévaloir du temps qu'on a mis à signer les actes, pour refuser de se mettre à l'œuvre. Mais je suis d'avis qu'en commençant les travaux, ils ont pris tous les risques. Quoi qu'il en soit, je ne sais rien de l'affaire, personnellement, et je ne fais que rapporter ce que je crois être l'opinion du département. Si ces messieurs font demander au département de la Justice l'émission d'un ordre, leur demande sera prise en sérieuse considération.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Ce que je connais de cette affaire me permet de dire qu'il s'est écoulé un certain délai entre la date où on a accepté la soumission, et celle où le contrat s'est signé, savoir : deux ou trois semaines ; c'était dans la belle saison d'été, c'est-à-dire, dans la saison la plus convenable à l'exécution de cette sorte de travaux. Telle est la première raison de la réclamation de MM. Wightman et Mellish, contre le gouvernement. Ils étaient en retard dans leurs travaux, et comme l'a dit l'honorable député de Queen-est (M. Martin), une tempête est venue détruire une partie de la construction à laquelle ils avaient à réunir une partie de la jetée. Ainsi, l'entrepreneur ne pouvait se mettre à l'œuvre avant d'avoir définitivement établi les conditions du contrat, et c'est pourquoi il s'est vu obligé de commencer les travaux à une époque où il était presque impossible de les faire d'une manière économique et satisfaisante ; c'est aussi pourquoi la tempête qui est survenue a emporté un des grands caissons qu'il avait faits. Il attribue tout cela aux lenteurs du département, et aux obstacles que lui a créés la destruction de cette partie des travaux à laquelle son contrat ne s'appliquait pas. Ce contrat, il l'a exécuté malgré ses pertes ; non seulement cela, mais on me dit qu'il a rempli le caisson de cailloux, ce à quoi il n'était pas obligé. Dans les circonstances, je crois qu'il a, sinon au point de vue du droit, du moins au point de vue de l'équité, une bonne réclamation, et j'ai pensé que si le ministre de la Marine et des Pêcheries soumettait le cas au ministre des Travaux publics celui-ci l'étudierait soigneusement. Comme l'a dit mon honorable ami (M. Martin), ce gentleman n'est pas un de mes amis politiques, car bien qu'il soit mon voisin, il travaille contre moi des pieds et des mains. Cela n'empêche pas que sa réclamation soit juste, et si j'avais mon mot à dire à cet égard, je demanderais au gouvernement d'y accorder toute son attention.

M. CLARKE : Quels sont les détails de cette dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le montant pour lequel le contrat est fait, est de $8,900, ce qui fait, avec $500 pour la surveillance et les dépenses éventuelles, un total de $9,400 ; il faut ajouter à cela la construction de la partie qui fait face à la mer et qui a 70 pieds de haut, et la fondation sur laquelle il faut l'asseoir, afin de la protéger, puis d'autres item se montant à $11,100 et représentant en tout et partout $20,500. Tel est le montant que les travaux devront coûter, d'après notre estimation.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Je suppose qu'on accordera le reste des travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Probablement, mais je ne suis pas en état de donner à mon honorable ami (M. MacDonald) une réponse catégorique.

Travaux publics—Havres et rivières—Ile du Prince-Edouard—
Havre de Summerside..... $30,000

M. MARTIN : Les habitants de l'île Wood ont fait une requête demandant un prolongement du brise-lames de cet endroit. Le gouvernement qui nous a précédés avait déjà dépensé $13,000 ou $14,000 pour ce havre, mais les navires d'un certain tonnage n'y trouvent pas encore les commodités dont ils ont besoin. On a envoyé au gouvernement une requête demandant un prolongement de la partie connue sous le nom de bloc ouest ; je voudrais savoir qu'est-ce que le ministre a l'intention d'en faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a fait une requête, mais l'allocation qui est demandée ne figure pas au budget. Nous sommes, pour le moment, incapables de faire ces travaux.

M. CLANCY : Ce havre de Summerside est-il un havre nouveau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement. On n'a pas encore accordé l'entreprise pour les travaux à y faire.

M. BELL (Prince-est, I.P.-E.) : Je crois devoir dire qu'il y a déjà quelque temps qu'on projette les travaux de ce havre. Ce crédit de $30,000 a déjà été voté l'an dernier ; c'est la seule somme qu'on ait jamais parlé de dépenser pour le havre de Summerside, le deuxième de toute l'Ile du Prince-Edouard par son importance. Il est excellent et d'accès très facile aux navires qui viennent du détroit de Northumberland, mais il est beaucoup exposé au vents de l'ouest. Les navires n'y trouvent pas d'abri contre ces vents-là. On demande aujourd'hui un crédit pour la construction d'un brise-lames entre le phare et l'endroit connu sous le nom de Indian Head, sur la côte de l'île. Cela aura pour effet de mettre les navires à l'abri ; ils pourront entrer dans le havre sous la protection de ce brise-lames, au lieu d'avoir de deux à trois milles à faire à l'intérieur pour trouver un abri temporaire, en arrière de quelque quai. Procurer un abri aux navires, c'est là le principal objet de cette dépense d'argent ; on veut ensuite empêcher le havre de se combler. Il s'accumule du sable sur la langue de terre qui va de Indian Head au phare, et le vent et les vagues poussent ce sable dans le havre. Le brise-lames aura pour effet de neutraliser cette action du vent et des vagues. Un autre avantage qui surgira de là, c'est qu'il y aura dans la rivière un courant plus fort et plus compact, de sorte qu'au printemps de chaque année, le chenal s'ouvrira plus vite à cause de l'action plus puissante du courant, et restera ouvert plus tard à l'automne, tout en se nettoyant et se creusant davantage. Voilà donc une question de grande importance pour la ville de Summerside, et j'espère qu'elle ne restera plus à l'état de projet, mais qu'elle se réalisera immédiatement.

M. CLANCY : Le ministre voudrait-il nous dire s'il a une estimation de tout ce que l'ouvrage va coûter, et s'il se propose d'accorder cet ouvrage sur soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux vont coûter une somme considérable. On a demandé publiquement des soumissions, et la plus basse qu'on ait reçue est de $147,000. Le ministre ayant trouvé ce montant excessif, a refusé d'accorder l'entreprise. Ses ingénieurs sont à régulariser les plans et espèrent faire terminer les travaux pour environ $100,000. Il est bon que la Chambre apprenne que ces travaux vont occasionner une dépense d'environ $100,000.

M. CLANCY : L'honorable ministre se propose-t-il, dans les circonstances, de dépenser $100,000 sans accorder les travaux sur soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On n'en est arrivé à aucune décision pour le moment. On se proposait de faire faire les travaux sur soumission et à l'entreprise, et c'est pourquoi on a demandé des soumissions, mais vu le prix excessif de celles que nous avons reçues, le ministre n'a pas accordé l'entreprise.

M. CLANCY : Si le minitre des Travaux publics était ici lui-même, le comité lui demanderait si ces travaux vont être accordés sur soumissions ou non, mais comme on demande le crédit en son absence, je crois que l'honorable ministre qui le représente devrait être en état de dire si l'on va faire faire ces travaux sur soumissions, car si on s'en rapportait à la discrétion du ministre sans aucunement savoir si l'on va faire faire ces travaux sur soumissions, ce serait lui laisser trop de liberté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le minitre des Travaux publics a essayé d'accorder l'entreprise sur soumissions, et n'ayant pas reçu de soumissions satisfaisantes, s'il peut faire ces travaux sous la direction de ses ingénieurs à meilleur marché ou pour une somme raisonnable, je le croirai justifiable d'agir ainsi ; d'ailleurs, je ne saurais dire si ce n'est pas là son intention. Il a publié à deux reprises les demandes de soumissions pour ces travaux, et la dernière soumission qu'il a reçue, il l'a trouvée exorbitante. Dans les circonstances, s'il croit pouvoir les faire faire à meilleur marché par ses propres fonctionnaires, je crois qu'il le devrait, bien que je ne sois pas en état de déclarer si c'est là son idée.

M. MARTIN : Quelle est l'estimation de l'ingénieur pour tous ces travaux-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation est de $104,000, au bas mot.

M. CLARKE : Quelle était la soumission la plus basse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $147,000, mais depuis, l'ingénieur a modifié le plan de manière à ces que l'exécution des travaux revienne à meilleur marché.

M. MARTIN : Ainsi, ils ne doivent plus se faire d'après les premiers plans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. MARTIN : Je voudrais savoir du ministre dans quels journaux il a publié que ces travaux coûteraient $100,000. Quand il s'agit d'une petite entreprise de $2,000 pour réparations à un quai il dépense $96 pour annonces ; je suppose que comme il s'agissait d'un contrat de $100,000, le ministre a fait faire des annonces par tous les journaux du pays qui appuient le gouvernement. Je voudrais avoir une liste de ces journaux et connaître le montant qu'on a payé pour les annonces.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que l'honorable député ne soit obligé

de réserver pour plus tard cette demande ; je n'ai pas de liste de ces journaux sous la main, et je suis, pour le moment, incapable de le renseigner.

M. MARTIN : Il est une chose que je veux dire dès à présent, pour faire voir comment les affaires se font ici, depuis trois ans, comme l'a dit l'honorable député de Prince-est. Ce montant de $30,000 a été inscrit sur le budget pendant trois années consécutives, mais on n'en a pas dépensé un seul dollar, et bien que nous ayons, cette année, $50,000, ce sera la même chose probablement. Après la session, l'honorable ministre, ou quelqu'un en son nom, va descendre à l'Ile du Prince-Edouard et dire : voyez quelle jolie somme nous avons inscrite au budget, pour l'Ile du Prince-Edouard ; il y a là un item de $40,000 et un autre de $50,000. A notre retour ici, l'année prochaine, nous constaterons qu'il ne s'est pas dépensé un seul dollar, l'honorable ministre ne permettra pas à ce comité devant lequel il est question de $100,000 de faire faire ces travaux sur soumissions. Comment ! il faut accorder sur soumissions et annoncer dans la " Patrie " et dans le " Herald " de Montréal, dans le " Chronicle " de Halifax de menus travaux de $2.000 comme ceux que l'on vient de discuter, et quand il s'agit de travaux comportant une dépense de $100,000, on ne sait pas s'il vaut la peine de demander des soumissions !

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela fait déjà pas mal d'argent qu'on dépense pour demander des soumissions.

M. MARTIN : Oui, et il faut beaucoup plus d'argent aux amis de l'honorable ministre quand les travaux se font à la journée. Je ne veux pas faire d'imputation malveillante, mais je crois que le comité devrait tenir à ce que ces travaux se fassent sur soumissions. C'est ainsi que le gouvernement précédent a toujours fait faire les travaux dans l'Ile du Prince-Edouard. L'honorable ministre a abandonné toute la cause en disant qu'on avait modifié les plans. On avait estimé l'ouvrage à $105,000, mais on va changer tout cela et adopter de nouveaux plans. Je voudrais savoir quelle différence il y a entre les nouveaux et les anciens ? Ces messieurs vont bientôt venir dire devant la Chambre : " Nous avions demandé des soumissions. pour ces travaux, et la plus basse étant de $147,000, nous avons résolu de les faire faire à la journée pour moins de $100,000." Je ne m'oppose pas au crédit, car je crois les travaux nécessaires, mais je pense que ce comité a droit d'exiger qu'on lui garantisse de quelle manière on va dépenser cet argent. S'il en était autrement, ce ne serait pas la peine pour nous de venir ici du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item figure dans le budget depuis une couple d'années. Le fait que l'honorable ministre des Travaux publics a demandé, à deux reprises, des soumissions pour ces travaux, indique clairement qu'il avait l'intention de les faire faire sur soumissions et à l'entreprise.

Il se proposait de les faire faire sur soumissions et à l'entreprise, et je ne doute pas qu'il ne s'y prenne de cette manière pour les faire faire, mais si l'honorable député me demandait d'aller jusqu'à le lui assurer, il me demanderait de faire l'impossible.

M. MARTIN : Je crois que nous avons droit de savoir la différence entre ce qu'on veut faire maintenant et ce qu'on voulait faire auparavant.

Le MINISTRE DES FINANCES : La modification des plans se trouve surtout dans la hauteur de la construction, de sorte qu'il y a moins d'ouvrage à faire.

Je me ferai un plaisir de fournir à l'honorable député les plans ; ils sont actuellement entre les mains des ingénieurs.

M. CLARKE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si on a demandé des soumissions depuis que les plans ont été modifiés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, les ingénieurs sont actuellement à modifier les plans.

M. SPROULE : J'objecte absolument à ce mode de voter de l'argent. Comment ! voici des travaux qui, de l'aveu du ministre, vont coûter environ $100,000, et il se présente à la Chambre à ce sujet, sans un plan défini ! Il dit que le plan a été modifié, mais, il ne dit pas dans quel sens. Le comité ne sanctionnera que la dépense qu'auront justifiée des renseignements intelligents sur ce que coûteront les travaux une fois terminés. Mais nous ne pouvons obtenir de renseignements de l'honorable ministre sur le coût probable de ces travaux-là. Le ministre ne dit pas même si le gouvernement a finalement décidé de les faire faire. Le crédit figure au budget depuis deux ou trois ans, et il peut se faire que l'argent qu'il représente ne soit pas dépensé. Ce mode-là de voter des sommes d'argent me paraît tout à fait illogique. On pourrait se servir de cet argent-là pour faire de la corruption dans une élection qui aurait lieu dans cette partie du pays, et il ne le faudrait pas. Le parlement ne devrait pas entreprendre des travaux de cette importance et de cette nature sans pouvoir se justifier de les entreprendre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne comprends pas très bien quels sont les renseignements que désire l'honorable député. Il me semble qu'on a dit assez clairement, pourtant, quel est l'objet de ces travaux. L'honorable député de Prince-est (M. Bell) a donné de ces travaux, d'après ce qu'il en sait, une explication que j'aurais pu fournir moi-même si je l'avais crue nécessaire. Il s'agit d'un brise-lames ; on a demandé des soumissions en vue de le faire construire, mais les soumissions qui nous ont été faites

étaient exorbitantes. Les ingénieurs ont simplifié les plans et réduit l'estimation de l'ouvrage à $104,000. Je crois que le ministre des Travaux publics va faire faire l'ouvrage à l'entreprise ; il en a déjà manifesté le désir en demandant à deux reprises, des soumissions, ce qui, cependant, ne me permet pas de garantir solennellement que l'ouvrage se fera de cette manière-là.

M. SPROULE : Cet item a dû être soumis au conseil et le gouvernement a dû décider s'il allait ou non se mettre à l'œuvre. A tout événement, il devrait informer le comité de ce qu'il entend faire, et lui soumettre les plans et l'estimation des ingénieurs qui font voir quel sera le prix de tout l'ouvrage. L'honorable ministre ne veut pas dire si l'on va agir. Je crois pourtant qu'en effet, on va se mettre à l'œuvre, mais il est clair que le conseil n'a encore rien décidé, car dans le cas contraire, le ministre pourrait dire aussi bien au comité qu'on l'a dit au conseil, si l'on se propose ou non de procéder.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'ouvrage devait coûter trop cher, le ministre des Travaux publics n'entreprendrait pas de le faire faire, mais nous pensons qu'en réduisant la hauteur projetée, il va diminuer assez le prix de l'ouvrage pour le faire faire.

M. MARTIN : Cela n'est pas du tout satisfaisant, le ministre devrait nous dire ce qui va se faire. Nous avons bien appris de l'honorable député de Queen-est où se trouve Summerside et l'urgence des travaux qu'il y a à faire là, mais nous n'avons aucune idée de ce que peuvent être ces travaux. D'après les nouveaux plans, on doit les faire moins hauts que d'après les anciens, c'est-à-dire un pied ou deux de moins haut ; mais c'est tout ce que nous savons. Si l'on doit donner ces travaux à l'entreprise, sur soumissions, pourquoi ne vote-t-on pas la somme nécessaire ?

S'il faut $105,000 pour compléter cet ouvrage, pourquoi ce montant ne figure-t-il pas au budget ? Le fait qu'on semble avoir adopté le mode de versements annuels nous porte à croire qu'on va faire faire ces travaux à l'entreprise. Le gouvernement a commencé à rectifier une ligne courbe dans l'Ile du Prince-Edouard ; il a déjà payé aux ouvriers $25,000 pour cet ouvrage qu'il disait ne devoir coûter que quelques milliers de dollars. Cela me donne des soupçons au sujet du crédit dont il s'agit. Nous devrions avoir devant les yeux les plans originaux de l'ouvrage, de même que les nouveaux plans, afin de pouvoir saisir la différence qu'il y a entre les uns et les autres, et juger quels sont ceux qui conviennent le mieux à l'intérêt public.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne doit pas s'attendre à avoir des renseignements d'après les anciens plans, mais il aura certainement les plans d'après lesquels on se propose actuellement de faire l'ouvrage, et il les aura dès qu'on aura fini de les imprimer. Nous avons donné, au sujet de ces travaux, tous les renseignements qu'on pouvait raisonnablement désirer.

M. MARTIN : Quelle était la première estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas sous la main les documents qui en font foi, mais ce que je sais, et ce que je puis dire, c'est que la plus basse soumission a été de $147,000.

M. MARTIN : Voilà qui est tout à fait étranger à la question. Pour que les membres du comité aient une idée de ce dont il s'agit, il leur faut les nouveaux plans de l'ouvrage et la première estimation qu'en a faite l'ingénieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas besoin d'une estimation d'après laquelle nous ne nous proposons pas d'agir, mais comme nous n'avons rien à cacher, rien ne s'oppose à ce qu'on lui communique toutes les estimations du département.

M. MARTIN : Je veux savoir quelle est la différence entre la plus basse soumission qu'on a faite et le montant de l'estimation de l'ingénieur, afin de m'assurer si la plus basse soumission était de beaucoup plus élevée que le montant de l'estimation faite alors par l'ingénieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef actuel me dit que l'estimation était d'environ $135,000 et qu'une des soumissions s'élevait à $95,000, mais que le soumissionnaire a ensuite refusé d'entreprendre les travaux. Plus tard, on a demandé d'autres soumissions, et la plus basse de toutes celles qu'on a reçues s'est élevée à $147,000. Le ministre l'ayant jugée exorbitante, n'a pas été plus loin. On est actuellement à préparer de nouveaux plans, et bien qu'on n'ait pas fini, l'ingénieur en chef est en état de dire que les travaux sont aujourd'hui estimés à $104,000.

Havres et rivières—Nouveau-Brunswick.—Quai de "Burnt Church".. $8,000

M. McALISTER : Quelle est la nature de ces travaux-là ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit d'un quai sur la rivière Miramichi, à 30 ou 40 milles de Chatham, et il est absolument nécessaire aux gens établis là le long de la rivière.

M. CLARKE : Est-ce qu'on l'avait fait construire sur soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que oui. Le gouvernement qui nous a précédés avait demandé des soumissions, mais comme celles qu'il a reçues dépassaient le montant de l'estimation de l'ouvrage, il ne s'est rien fait. On a, en conséquence, modifié les plans l'une manière considérable et reçu de nouvelles sou-

missions pour le montant de $14,000. Les bateaux de passage arrêtent à ce poste, où il se fait beaucoup d'affaires.

M. McALISTER : Quelles affaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le commerce de poisson.

M. SPROULE : Quel est le prix total ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $14,500.

Campbellton—Réparations au remplissage du quai..... .... $750

M. McALISTER : Pourquoi $550 cette année, au lieu des $2,500 de l'année dernière ? Il ne s'est rien dépensé là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un autre montant dans le budget supplémentaire.

M. McALISTER : Oui, mais tout cela ne fait que $1,750 ; que sont devenus les autres $750 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On les a consacrés à l'achat de matériaux.

M. McALISTER : De qui a-t-on acheté ces matériaux-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a acheté du bois de M. Shives, il y a plusieurs mois.

Chatham. — Nouveau - Brunswick — reconstruction et réparations du quai de la douane.... .... $6,000

M. PRIOR : Pourquoi cette augmentation de $5,000 sur l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que le rapport de l'ingénieur le veut ainsi. On n'a encore confié l'exécution de ces travaux-là à qui que ce soit, mais l'ingénieur en chef me dit qu'il sera certainement avantageux de les donner à l'entreprise. Il faudra $6,000 pour les parachever.

Brise-lames de Clifton—
Bloc de créosoté.—Talus de pierre et réparations $9,500

M. McALISTER : Y a-t-il là un havre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons en vue de faire un talus en pierre autour du quai, et nous estimons que cela devra coûter $11,180. L'année dernière, nous avons dépensé à cette fin, $500. Ce sont là des travaux de réparations et il est probable qu'on ne pourra les donner à l'entreprise.

M. PRIOR : L'honorable ministre ne pense-t-il pas qu'il est temps qu'on lève la séance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ayant passé toute la nuit en mer, sans toucher à Québec, je propose que le comité lève la séance, fasse rapport de l'état de ses délibérations, et demande permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, le comité lève la séance et fait rapport.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : De quoi le gouvernement entend-il s'occuper, demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il a été entendu entre le premier ministre et le chef de l'opposition qu'on pourrait s'occuper du commerce privilégié à l'occasion de la première motion pour subsides, mais qu'on a remis cela à plus tard. On s'en occupera peut-être demain. La Chambre se formera en comité des subsides et cela donnera lieu à la discussion de cette question.

La motion est adoptée, et la séance de la Chambre est levée à 3.05 a.m. (mercredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 19 juillet 1899.

A trois heures, M. l'Orateur Suppléant ouvre la séance.

PRIÈRE.

GARDE-PECHE—DISTRICT N° 1, N.-B.

M. GANONG (par M. Bell, Pictou) :

Isaac Dick est-il garde-pêche dans le district n° 1, Nouveau-Brunswick ? Si non, quand a-t-il été destitué ? Quelle a été la cause de son renvoi ? Qui a porté plainte contre lui ? Une enquête a-t-elle eu lieu ? Qui l'a remplacé ? Par qui son successeur a-t-il été recommandé ? Quel sera le montant de son salaire ? Est-il sujet anglais ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Isaac Dick, garde-pêche pour le district No. 1, N.-B., est actuellement à l'emploi du département. Ces fonctionnaires-là ne sont pas permanents, on ne les nomme, ni on ne les renvoie d'une manière formelle. J'ignore si le capitaine Pratt a nommé un successeur à celui-là, mais j'ai télégraphié qu'on me le dise. Le capitaine Pratt va savoir s'il est nécessaire ou non d'en nommer un.

SALLES D'EXERCICES A VANCOUVER, C. A.

M. PRIOR :

1. Le gouvernement a-t-il accordé l'entreprise de la construction de la salle d'exercices militaires à Vancouver, C.-A. ?
2. Si oui, à qui et à quel prix ?
3. Combien de soumissions ont été reçues, de qui et quels sont les prix stipulés ?
4. Le contrat donné, s'il en est, comprend-il tous les travaux nécessaires pour compléter l'édifice conformément aux plans et devis approuvés par le ministre de la Milice et de la Défense ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : 1. Oui. 2. On a accordé l'entre-

prise à Viau et Lachance, pour $65,658. 3. On a reçu sept soumissions, savoir :

Viau et Lachance, Ottawa.....	$65,658 00
John G. Brown, Victoria, C.-A.....	78,638 00
Edward Cook, Vancouver, C.-A.....	78,873 00
David M. Fraser et David Saul, Vancouver, C.-A.....	79,500 00
Thos. Bradbury, Vancouver, C.-A....	83,550 00
Charles Lemoine et Fran. E. Fortin, Pembroke	87,214 90
Geo. Calder et Alex. Bruce, Vancouver, C.-A.....	91,070 00

4. Oui. On a cependant noté que le département de la Milice et de la Défense a demandé depuis, que la principale salle d'exercices militaires soit allongée de 30 pieds.

Le ministre des Travaux publics n'ayant pas voulu changer le plan, cela n'est pas compris dans le contrat.

FRAIS DE CALE-SECHE, VICTORIA, C. A.

M. PRIOR :

1. Une pétition signée par Thos. Shaw et autres a-t-elle été reçue de Victoria, C.-A., au soutien des récentes réductions faites dans les honoraires imposés pour la cale sèche ? Dans l'affirmative, quels sont les noms des signataires ?

2. Combien d'autres pétitions semblables ont été reçues ?

3. A-t-on reçu des protestations contre les dites réductions, autres que celles mentionnées par le ministre des Finances le 29 juin dernier en réponse à une question sur ce sujet ?

4. Dans l'affirmative, quels sont ces protestataires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a reçu une requête demandant la réduction des prix. Voici les noms de ceux qui l'ont signée :

J. Fred. Hume,
H. Glide,
D. Morrison,
Capt. D. D. McIntosh,
Alex. W. Hardie,
F. M. Yorke,
D. E. Whittaker,
Wm. Beynon,
J. A. Côté,
D. Cartmel,
B. S. Oddy,
Robt. H. Swinerton,
Chas. Rollinson,
Saml. Doncaster,
George Lespierre,
A. W. Rhein,
John Harman,
S. Whittaker,
Wm. Whittaker,
James Erskine,
Frank Campbell,
P. A. Phillips,
Wm. McCulloch,
James Cranford,
George E. Hinton,
L. H. Hardie,
Chas. Hayward,
J. L. Beckwith,
Wm. Wilson,
F. W. Stevenson,
F. J. Sehl,
E. J. Haughton,
John Harman,
Joe Bruce,
W. G. Stevenson,
Geo. A. Bird,
J. H. Cragg,
Jas. Grahame,
Jas. Dudgeon,
J. Durham,
F. C. Berridge
W. J. Buckett,
John Dougall,
Geo. W. Wynne,
Robt. Wickens,
Joseph Mellor,
R. W. Savage,
C. M. Cookson,
R. Porter & Sons,
H. Thompson.
A. Loopman,
F. McKenna,
Michael Harkin,
L. Oliver,
J. Pearce,
D. Lindsay,
L. Wille,
T. Meade,
M. C. Winn,
Victor Steastrom,
F. Silva,
A. E. Ford,
Paul K. Hobbs,
Jno. Teague, Jr.,
H. McTeigh,
F. Henderson,
Ed. Caldwell,
F. Lansbery,
Henry Cushing,
Ivan George,
A. B. Fraser,
D. Beaton,
H. B. Ball,
S. Allan,
C. Turnell,
Jas. Rutledge,
Alex. B. Meikle,
Albert Omons,
Thos. Plimley,
C. J. Le Jeune,
E. H. Hiscock,
Jas. Bell,
J. H. McIlmoyl,
E. Andernoch,
W. B. Hall,
R. Penketh,
Barlur Bros.,
R. C. Davies,
J. Baker,
W. V. Brown,
D. F. Adams,
Jos. E. Phillips,
Geo. Bishop,
Fred. Weldon,
W. H. Snider,
D. Stewart,
A. Tolmie,
A. Scmieter,
H. S. Cole,
D. Saunders,
E. W. Hall,
T. Harman,
F. Platt,
W. F. Hall,
John Bell,
Moore & Co.,
B. Rombough,
J. H. Matthews,
P. Rowland,
Dan Adams,
Andrew Rusta,
Wm. Hauston,
R. D. Stephens,
Chas. H. Waller,
Jas. Turnbull,
Andrew Davidson,
Frank Campbell,
Robt. R. Saur,
Sam. J. Payne,
Maurice Law,
Archie Muir,
D. C. Hutchison,
H. M. Gallaway.
Richard Baird,
P. McLean,
Walter Morris,
W. L. Leigh,
A. G. Hay,
James Welsh,
Fred. Butler,
Geo. Keown,
G. A. Caldwell,
E. Harrap,
T. H. Trahey,
Thos. Shaw,
J. C. Voss,
E. E. Leason,
L. Hafer,
A. H. Loft,
C. J. Savage.
G. W. Penketh,
James Shaw,
John Robertson,
Samuel Turpel,
D. G. McBeatt,
Hubert J. Cook,
Jas. A. Grant,
Wm. Turpel,
M. P. Cutler,
Alex. McDonald,
D. L. Rainey,
C. W. Winbechalty,
John Horn,
E. L. LeBlanc,
William Grant,
Sprott Balcam,
J. C. Foote,
Walter Walker,
J. G. Mann,
W. J. Stephens,
Wm. Sleightholne,
C. J. Magirl,
Wm. Hannan.
Clement Royds,
W. H. Turnbull,
A. Garnett,
Andrew R. Anderson,
John Woodriff,
G. Scott,
F. Galley,
A. Bissell,
Victor Jackalexis,
Chas. Hackett,
E. B. Marvin,
Geo. B. Meyer,
Wm. Dalby,
T. Adam,
C. Clunes,
George Marsden.
C. H. Bowes,
James Fletcher,
D. A. Fleming,
Herbert N. Pauline,
W. S. Goodwinn,
J. E. Day,
Richard Shaw,
L. Basso,
G. Bebbington,
A. Almoneyla,
V. Howard,
Wm. W. Robinson,
Austin Gill,
A. R. Morrissay,
Wm. Dockings,
P. J. Riddell,
Wm. Carse,
Chas. E. Stephens,
Saml. Waldron,
John Taylor,
J. Lemuel Arthur,
John Nute,
J. Baker,
F. McDonald,
E. Min. jr.,
Wm. Gilchrist,
H. King,
Wm. McArthur,
Wm. Jas. Eakin,
Geo. Kerthley,
A. McCrummon,
R. E. Snider,
James Morrison,
E. Renwick Fulton,
Wm. Gregson,
Robt. C. Morrison,
Jas. Ault,
Emil Ofendner,
A. Gilmore,
R. Davidson,
T. Neill,
H. P. Mellish,
Chas. Post,
C. Cullen,
J. F. Reilly,

M. FIELDING.

G. M. Barker,	S. Cousins,
Jeffrey Lawrence,	Wm. Murray,
R. Bennett,	F. Catterall,
W. Ettinger,	F. T. Stevens,
C. R. Thompson,	O. Jepson,
P. A. Babington,	R. W. Etherington,
Leonard H. Masters,	H. Roach,
Archie Neill,	A. W. Duncan,
Thos. H. Brown,	F. Smith,
Wm. Atkins,	—— Applewhite,
R. F. Stephen,	M. Gallagher,
E. W. Andrews,	Jos. Mowat,
F. Wills,	G. M. Tripp,
J. Hagenbuch,	R. H. Spuling,
John F. Setterington,	W. W. Boag,
W. E. Baker,	P. de Ridder,
James Morrison,	J. McL. Muirhead,
F. S. Stewart & Co.,	E. J. Ike,
Geo. H. Gourn,	B. J. Thomas,
John T. Orr,	D. Thompson,
A. Lewis,	J. T. Muirhead,
Fred. J. Robertson,	Jas. Ford,
Jas. Ritchie,	J Sherk,
Thomas Gough,	G. I. Post,
Colin Hill,	E. L. Ethendye,
Muirhead & Mann,	F. Taylor.

2. On a aussi reçu une lettre de la Compagnie de steamers Union de Vancouver, C.A., demandant cette réduction. 3. Oui. 4. E. P. Davies de Vancouver.

ACTE DES AUBAINS DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. PRIOR :

Le gouvernement se propose-t-il de désavouer l'Acte intitulé : " An Act to amend the Placer Mining Act " (connu autrement sous le nom de " Alien Act "), passé par la législature provinciale de la Colombie Anglaise, le 18 janvier 1899 ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement n'a pas encore reçu du ministre de la Justice le rapport des statuts passés par la législature de la Colombie Anglaise à sa dernière session ; de sorte qu'on ne s'est pas encore occupé du statut mentionné dans la question.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.—SEANCE DU MATIN.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Que jeudi prochain et pendant le reste de la session cette Chambre se réunisse à 11 a.m. ; qu'en sus de la suspension ordinaire des séances à 6 p.m., la séance sera suspendue chaque jour, depuis 1 jusqu'à 3 p.m.; que la Chambre se réunisse aussi les samedis à 11 a.m.; et que les mesures du gouvernement aient la priorité à ces séances.

Je crois, M. l'Orateur, que mon honorable ami approuvera cette motion. J'ai, en la faisant, le devoir de dire à la Chambre quelles mesures le gouvernement a encore à présenter ; les seules qui soient importantes, ce sont celles qui se rapportent à la subvention aux chemins de fer, et je crois qu'on pourra les inscrire sur l'ordre du jour, le plus tard, cette semaine ; samedi, probablement. Il y a, en outre, deux ou trois bills de département, mais ils ne sont pas très importants et ne soulèveront pas beaucoup de discussion. Il y a un autre projet de loi plus important que cela et qui intéresse spécialement les députés de la Colombie Anglaise. Nous voulons proposer à la Chambre des résolutions afin d'amender l'acte concernant l'immigration des Chinois.

Sir CHARLES TUPPER : Je profiterai de l'occasion pour demander au ministre des Finances s'il doit y avoir un autre budget supplémentaire quelconque.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne nous proposons d'en soumettre aucun pour le moment, mais il peut se présenter quelques petits item qu'on aurait oubliés. S'il s'en présente, ils ne seront pas importants et serviront tout au plus à réparer des omissions.

M. BRITTON : A-t-on l'intention de s'occuper du bill du Sénat relativement au code pénal ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne puis répondre aujourd'hui à cette question de mon honorable ami. Nous avons tous hâte de voir arriver la fin de la session, et avec le concours des honorables députés de la gauche, le gouvernement va faire en sorte que la session se termine aussitôt que possible.

M. TISDALE : Vu l'époque avancée de la session et les matières importantes, quoique peu nombreuses, que vient de signaler le premier ministre, nous ferions mieux de remettre à une autre session le bill du code pénal. Il est maintenant imprimé, et j'ai raison de croire que plusieurs députés qui s'intéressent à l'administration de la justice criminelle ont à faire beaucoup de recommandations qui, j'en suis sûr, provoqueraient une si longue discussion que, dans l'intérêt du bill lui-même, il vaut mieux en différer l'examen jusqu'à une autre session.

M. CHARLTON : Il serait regrettable qu'un bill de cette importance-là fût tenu en suspens. Je sais que les dispositions n'en sont pas toutes appréciées de la même manière, mais je ne vois pas qu'il doive s'ensuivre une bien longue discussion. J'espère que le gouvernement fera en sorte que ce bill soit soumis à notre considération dès à présent. Naturellement, ayant passé ici beaucoup de temps, nous désirons nous en retourner, mais nous avons consacré une partie de ce temps à bien des questions de moindre importance que ce bill. Son importance majeure provoque la considération immédiate de cette Chambre, et j'ai confiance que le gouvernement va nous permettre de l'étudier avant l'heure de la prorogation.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député (M. Charlton) qui vient de reprendre son siège a précisément justifié l'avis de mon honorable ami (M. Tisdale) que ce bill étant aujourd'hui imprimé, on devrait le laisser en suspens jusqu'à une autre ses-

sion. De l'aveu même de l'honorable député, ce bill est de très haute importance, comme il n'est pas besoin, d'ailleurs, de le démontrer, parce qu'il affecte la procédure criminelle. Je crois que dans l'intérêt de la justice, comme le comprendra mon honorable ami de la droite, il faut mieux laisser ce bill en suspens, pour le moment, attendu que l'époque avancée de la session nous empêche d'y donner toute la minutieuse attention qu'il mérite.

M. ELLIS : Les séances du samedi se continueront-elles après six heures, ou est-il entendu qu'elles se termineront à cette heure-là ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cela dépendra du désir de la Chambre. Nous aimerions siéger jusqu'au soir, mais je n'établirai pas de règle particulière à ce sujet ; c'est le désir de la Chambre qui fera loi.

M. MILLS : Le très honorable premier ministre entend-il que nous siégions tous les matins ?

M. DOMVILLE : Je voudrais savoir si la résolution de l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) relativement à la tempérance, sera prise en considération avant la fin de la session, ou non ; sinon, on devrait la rayer de la liste, attendu que le fait de la laisser là est propre à induire le public en erreur.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : On permettra la discussion de cette question.

La motion est adoptée.

LA REINE VS SKELTON ET AUTRES.

M. DAVIN : Avant qu'on fasse l'appel de l'ordre du jour, je veux signaler à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), la cause de la Reine contre Skelton et autres. L'honorable ministre a été assez bon de dire qu'il demanderait à l'honorable ministre de la Justice de déposer son rapport sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : J'ai pris note de la demande qu'a faite l'honorable député l'autre jour, et écrit à l'honorable ministre de la Justice, qui m'a demandé d'aller le voir. J'y ai été, et il m'a dit qu'il voulait savoir si l'honorable député (M. Davin) avait fait une motion en bonne et due forme. Je ne savais pas au juste ce que voulait l'honorable député ; s'il voulait tous les documents, ou quels documents il voulait ; si c'est simplement ce rapport-là ou tous les documents qu'il désire, il devra s'en exprimer dans une motion régulièrement faite. L'honorable député sera-t-il assez bon d'en faire une ?

Sir CHARLES TUPPER.

M. DAVIN : Ce que j'ai demandé, c'est le rapport du ministre de la Justice. Dois-je comprendre qu'il n'a aucune objection à le produire ? En vérité, il faudrait produire tous les documents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'il vaudrait mieux faire une motion. Les documents sont volumineux, l'honorable ministre de la Justice m'en a montré la liasse. Je ne crois pas qu'on puisse discuter la question intelligemment, sans les avoir.

M. DAVIN : A cette époque-ci de la session, je me contenterais du rapport. Ce doit être un rapport motivé ?

PORT-COLBORNE ET PORT-MAITLAND.

M. MONTAGUE: M. l'Orateur, avant qu'on fasse l'appel de l'ordre du jour, je tiens à dire à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), qui remplace l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), que ce dernier a ordonné, il y a quelque temps, aux ingénieurs, de faire l'inspection de Port-Colborne et de Port-Maitland. Dans le budget que l'on va prochainement discuter, je trouve un crédit pour le havre de Port-Colborne. Avant que la discussion s'engage, je demande à l'honorable ministre des Finances de produire le rapport des ingénieurs relativement à ces deux havres-là. Serait-il assez bon de le produire ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je me ferai un plaisir de m'enquérir de cette affaire, et si rien ne m'empêche de fournir des renseignements, j'en fournirai.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. FORTIN : M. l'Orateur, puisqu'on a adopté la motion relative aux séances du matin, je demande la permission de proposer :

Que le comité permanent des Privilèges et Elections puisse siéger pendant les séances de cette Chambre.

La motion est adoptée.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. McDOUGALL : M. l'Orateur, avant qu'on fasse l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) un rapport produit en réponse à un ordre de la Chambre en date du 15 mai. Le rapport produit le 23 juin n'est pas complet, ainsi que je l'ai fait remarquer, il y a deux semaines, au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qui, vu l'absence de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, en a pris note.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Que l'honorable

député (M. McDougall) me dise ce qui manque, et je le fournirai.

M. McDOUGALL : Pour aider l'honorable ministre à cette fin, j'attirerai son attention sur une lettre de M. Pottinger à son ingénieur en chef, en date du 26 octobre 1897, et où il est dit :

Cher monsieur.—Permettez, au moyen d'un bail, à un nommé McNeill, de construire un édifice à Grand-Narrows.

Et ainsi de suite. C'est la première communication qui paraisse sur la liasse, et avant de l'écrire, le gérant général a dû recevoir une requête, et il a dû s'échanger quelque correspondance. Je sais qu'on a fait une demande, car, plus loin, on trouve parmi les papiers, une lettre d'un requérant, adressée au gérant général ; elle est datée du 31 décembre 1897, et contient ce qui suit :

Cher monsieur.—Il y a au delà de deux ans, j'ai demandé au gouvernement de me louer un lopin de terre ici.

Et ainsi de suite. Le requête ne paraît pas sur la liasse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il la voir ?

M. McDOUGALL : L'ordre comporte toute correspondance, y compris la requête, naturellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais je voudrais savoir quels sont les documents que désire l'honorable député.

M. McDOUGALL : Ce que je veux, c'est toute la correspondance qui s'est faite pendant les deux années, jusqu'au 31 décembre 1897.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais bien que l'honorable député se rappelât que les fonctionnaires ont reçu l'ordre de produire toute la correspondance, mais s'il en manque et qu'il veuille bien dire ce qui manque, je le leur ferai remarquer, et je produirai ce qu'il faut.

M. McDOUGALL : Les fonctionnaires n'ont produit que les plus récents documents, mais il s'est fait de la correspondance avant cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais savoir ce que désire l'honorable député afin de lui donner entière satisfaction moi-même. Il semble que la requête est le seul document qui manque.

M. McDOUGALL : La requête manque, et le requérant dit, dans sa lettre, qu'il l'a faite il y a deux ans. Toute la correspondance qui a eu lieu postérieurement à la date de cette requête jusqu'au mois de décembre 1897 est absente de la file.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas probable qu'il y ait eu beaucoup de correspondance.

SUBSIDES—COMMERCE PRIVILEGIE.

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

M. KAULBACH : M. l'Orateur——

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je dois faire remarquer à mon honorable ami (M. Kaulbach) qu'on a consacré ce jour à une motion particulière, et je lui demande de réserver ce qu'il a à dire, jusqu'à ce qu'il se fasse une autre motion dans le même sens que celle dont je viens de parler. A la demande de l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), j'ai maintenant l'honneur de proposer au sujet du commerce privilégié une résolution dont, il y a déjà longtemps, j'ai donné un avis qui se trouve parmi les procès-verbaux de cette Chambre. Je dois dire, tout d'abord, que je veux être aussi court que possible, vu l'importance majeure de la question maintenant soumise à la Chambre, question qui, je n'hésite pas à le dire, est peut-être la plus importante de toutes celles qui s'imposent à la considération du pays. Il convient peut-être que je dise dès à présent que j'entends apporter une légère modification à la résolution dont j'ai donné avis, et voici pourquoi : je vais le dire bien franchement à la Chambre. Croyant qu'il n'y aurait, comme il ne devrait y avoir, en cette Chambre, qu'une seule opinion, du consentement de mon honorable ami (M. McNeill), j'ai modifié cette résolution de manière à permettre au gouvernement de l'agréer s'il y est disposé. Tel que rédigée tout d'abord, la résolution dont mon honorable ami (M. McNeill) a donné avis ne pouvait pas s'imposer au gouvernement parce qu'elle comportait jusqu'à un certain point, un blâme à son adresse ; c'est pourquoi j'en propose la modification. Je ne veux retenir la Chambre que le temps de lui signaler un changement important qui se trouve inséré dans les trois premières lignes de la dernière clause qui dit :

Cette Chambre regrette que le discours du trône ne mentionne pas que le gouvernement ait, en réponse à ces propositions réitérées de la part des autorités impériales, fait aucun effort pour assurer, etc.

M. l'Orateur, moyennant le consentement de la Chambre, je demande de substituer à ces trois lignes de la résolution, les suivantes :

Cette Chambre est d'avis qu'en réponse à ces propositions réitérées des autorités impériales, le gouvernement doit s'efforcer d'assurer aux produits canadiens sur les marchés du Royaume-Uni, ce traitement privilégié qui serait d'un avantage si inestimable aux cultivateurs et autres producteurs du Canada, qui rivalisent avec l'étranger sur les marchés du Royaume-Uni ; qui déterminerait vers notre pays un grand courant d'immigration ; qui peuplerait les vastes étendues de terres à blé du Nord-Ouest canadien ; augmente-

rait la valeur des fermes dans les vieilles provinces, favoriserait l'union de notre Empire et le délivrerait promptement de——

Je retranche ici de la résolution le mot "dangereuse."

——et le délivrerait promptement de l'obligation où il se trouve de compter sur l'étranger pour s'approvisionner.

Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier), voit tout de suite que cette modification apportée à la résolution le met, ainsi que le gouvernement et tous les membres de cette Chambre, en état d'appuyer cette résolution s'il le désire. Comme je l'ai dit, ce n'est pas une question de parti, mais une question qui, dans le passé, a provoqué l'approbation de tous les partis en cette Chambre et dans le pays. C'est pourquoi j'ai cru devoir faire une modification qui permît au premier ministre d'agréer la résolution franchement et selon l'esprit dans lequel elle est faite. Je partirai donc de ce point que, à mon avis, il n'y a rien dans la résolution qui puisse empêcher un seul député de cette Chambre de l'agréer, et naturellement, si tout le monde l'approuve et y donne un vote favorable, mon très honorable ami et le gouvernement n'en seront que plus puissants à y donner effet. La Chambre connaît à fond toute cette question, et mon honorable ami de Bruce-nord (*M. McNeill*), ayant inséré dans le résolution ce qu'a dit le duc de Devonshire dans une occasion très importante à ce sujet, je n'ai pas l'intention d'en faire l'historique ; je n'en dirai seulement que ce qui pourra servir à faire voir à la Chambre quelle est, à mon avis, l'état actuel de la question.

En 1891, un certain nombre de lords et de membres de la Chambre des communes d'Angleterre qui, malgré certaines divergences d'opinion politique, croyaient avantageux à l'empire le projet de commerce privilégié entre la Grande-Bretagne et ses colonies, fondèrent la Ligue du Commerce de l'Empire-Uni. Par ces mots "commerce privilégié" ils entendaient que la Grande-Bretagne admettrait sur son marché les produits de ses colonies, à des conditions plus favorables que les produits similaires des pays étrangers, et qu'en retour, les colonies accorderaient un tarif privilégié à ce qu'elle leur enverrait. Voilà, en un mot, quel était le principe du commerce privilégié. Mais, comme l'a parfaitement reconnu la Ligue du commerce de l'Empire, il surgissait une grande difficulté, et en vue de l'aplanir, elle envoya une très importante délégation au marquis de Salisbury, alors premier ministre. C'était en 1891. Cette délégation avait pour mission de faire abroger par Sa Seigneurie les traités belge et allemand qui formaient un insurmontable obstacle à ce que les colonies accordassent à la mère-patrie, sur leurs marchés, plus de faveur qu'à tous les autres pays auxquels la Grande-Bretagne accordait les privilèges de la nation la plus favorisée. Lord Salisbury parla alors de ces deux traités comme de traités malheureux, et comme s'il ne pouvait s'imaginer pourquoi on les avait faits ; il dit qu'il était très difficile de les abroger, mais que le gouvernement étudierait tous les moyens d'y parvenir, de manière qu'il n'y eût plus d'obstacle au commerce privilégié entre la Grande-Bretagne et ses colonies. Il parla de ce commerce comme d'une des plus importantes questions qui, suivant lui, pouvaient s'imposer à l'attention des hommes d'Etat de tous les partis, mais il ajouta qu'il en résulterait de grandes modifications dans les rapports de la Grande-Bretagne avec ses colonies, et qu'à moins qu'on n'agitât la question de manière à attirer la faveur de l'opinion publique, on ne devait pas s'attendre à ce que le gouvernement entreprît la tâche si difficile d'abroger ces traités-là. Je ne retiendrai plus la Chambre que pour dire qu'on a donné suite à ces démarches en plusieurs occasions, et notamment lors de la conférence que je pourrais appeler conférence impériale, et qui a eu lieu à Ottawa en 1894, sous la présidence de l'honorable Mackenzie Bowell, ministre du Commerce. Non seulement le gouvernement du Canada, mais celui d'Australie et de l'Afrique du sud y était représentés, comme la Chambre le sait ; même le gouvernement de Sa Majesté attachait à cette question tant d'importance, qu'il a cru devoir se faire représenter par lord Jersey, un pair des plus éminents, à cette conférence, où l'on a adopté à l'unanimité cette importante résolution :

Que le parlement impérial devrait faire une loi permettant aux colonies de l'Empire d'établir entre elles la réciprocité commerciale, et de faire des tarifs différentiels entre elles ou avec la Grande-Bretagne.

Qu'il faudrait faire disparaître des traités actuels entre la Grande-Bretagne et tout pouvoir étranger les clauses qui défendent aux colonies autonomes de l'Empire d'établir la réciprocité commerciale entre elles, ou entre elles et la Grande-Bretagne.

Comme je l'ai dit, la conférence impériale a adopté cette importante résolution à l'unanimité.

On sait que vu l'état de choses qui existait dans ce temps-là, la Grande-Bretagne pouvait recevoir, sans payer de droits, les articles que lui envoyaient ses colonies, ainsi que cela se fait à présent. Mais il en est de même des produits que les pays étrangers lui envoyaient également, et la révocation des traités belge et allemand avaient pour objet d'écarter la difficulté qui se présentait dans ce cas, et qui empêchait le Grande-Bretagne d'accepter de la part d'aucune de ses colonies une remise de droits, et de leur faire, en retour, des conditions plus avantageuses que celles dont jouissaient les pays étrangers auxquels la Grande-Bretagne accordait les privilèges de la nation la plus favorisée. Mon honorable ami en est venu, comme tout le monde,—et je ne veux en parler que pour le besoin de la discussion—à la conclusion que l'établissement d'un commerce privilégié entre la Grande-Bretagne et le Canada serait d'un immense avantage

à ce dernier. Quand j'ai soulevé cette question, à une assemblée de la Chambre de commerce de Montréal, l'organe du parti libéral a crié bien fort que l'établissement de ce commerce qui favoriserait les produits du Canada sur le marché impérial, plus que ceux des pays étrangers, était une question sur laquelle tout le pays était d'accord, et qu'il serait tout à fait avantageux au Canada et à l'empire que le projet se réalisât.

Lors des élections de 1896, qui l'ont porté au pouvoir, mon très honorable ami, dans la cité de London, Ont., s'est prononcé très carrément en faveur de ce principe ; il a fait de même à Toronto, et a promis d'user de toute son influence pour le faire triompher, démontrant alors avec encore plus de puissance que je ne saurais faire moi-même, quel immense avantage il en résulterait pour le Canada. Il est ensuite survenu un événement important et d'une haute signification ; la nomination par la Chambre de commerce de Toronto, de M. Osler, un des députés de Toronto, comme délégué à la troisième convention des chambres de commerce de l'empire à Londres, où il a été adopté une résolution reproduisant l'opinion de la Chambre de commerce de Toronto au sujet de ce qu'on pourrait faire pour l'établissement d'un commerce privilégié entre la Grande-Bretagne et le Canada.

M. Osler soumit cette résolution à l'assemblée de la Chambre de commerce, tenue en juin 1896 et c'est à l'ouverture de cette assemblée que le secrétaire d'Etat aux colonies, M. Chamberlain, prononça un discours demeuré célèbre où il adopta virtuellement pour la solution de cette question, la résolution votée par la Chambre de commerce de la ville de Toronto, et cela à titre de base sur laquelle pourrait se débattre la question du commerce de préférence entre le Canada et l'Angleterre et de fait entre toutes les colonies et la mère-patrie. Je ne m'attarderai à donner lecture ni de la résolution qui est déjà consignée au compte-rendu officiel de nos débats, ni du discours où M. Chamberlain adopte et approuve virtuellement l'avis de la Chambre de commerce de Toronto, discours trop connu pour qu'il soit besoin de le citer ici, mais j'ajouterai que ce discours a été suivi du Jubilé de la Reine. Il est inutile de rappeler ici que j'ai toujours vivement regretté que le premier ministre, représentant du Canada à ces fêtes mémorables, n'ait pas profité de cette circonstance si favorable pour accomplir l'œuvre qu'il importait souverainement, de son propre aveu et de l'avis de tout le monde au pays, de mener à bonne fin dans l'intérêt du Canada, au prix même des plus grandes efforts. Mais on se rappelle que pour certains motifs que je m'abstiens de discuter ici, le premier ministre n'a point vu jour à adopter la ligne de conduite que nous espérions qu'il suivrait. Toutefois, en raison de l'importance de la question, peut-être me permettra-t-on de donner lecture de la déclaration faite par le secrétaire d'Etat aux colonies aux premiers ministres réunis aux fêtes du jubilé, et voici comment il exprime son avis et expose l'attitude du gouvernement impérial à ce sujet :

Toutefois, je dois dire que je remarque qu'à l'assemblée des premiers ministres à Hobart, l'on paraît avoir adopté d'une voix commune une résolution exprimant le vœu de voir s'établir des relations commerciales plus étroites avec l'Empire et l'on a suggéré, si je ne me trompe, la création d'une commission d'enquête dans le but d'aviser aux moyens de donner une forme tangible à cette aspiration. En pareilles circonstances, et dans le cas où vous jugeriez qu'il n'y a pas lieu pour le moment d'aller au delà de pareille enquête, si c'est le vœu des autres colonies, du Canada et des colonies de l'Afrique-sud, de coopérer à cette enquête, le gouvernement de Sa Majesté serait bienaise de faire les dispositions voulues dans ce but ; il accueillerait avec plaisir les avis qu'on pourrait lui exprimer touchant la question à débattre et la nature et la constitution de la commission, et il serait heureux d'y prendre part.

Le secrétaire d'Etat aux colonies a toujours été d'avis, dès le début, que le gouvernement impérial n'avancerait rien en prenant un ton dictatorial, mais qu'il serait trop heureux de débattre avec les colonies dans un esprit large et sans barguignage, les moyens à prendre pour faire aboutir la consommation d'une affaire aussi importante que le resserrement des liens de l'Angleterre et de ses colonies, en substituant le lien de l'intérêt que créeraient les relations mutuellement avantageuses que le système du commerce de préférence entre l'Angleterre et les colonies ne pourrait que développer. Je ne fais qu'effleurer la chose en passant, afin de faire voir l'état de la question à cette époque. Les observations du duc de Devonshire à Liverpool se trouvent reproduites, dans une certaine mesure, dans la résolution du député de Bruce-nord (M. McNeill) qui les a empruntées à l'un des pricipaux journaux de cette ville, qui avait publié un compte-rendu fort complet de ce discours. Mais depuis, la ligne de l'Empire britannique, société dont le duc de Devonshire est le président, a sans doute publié un compte-rendu plus fidèle de ce discours, et avec la permission de la Chambre, je donnerai lecture d'une partie de ce compte rendu, qui est plus fidèle que la déclaration contenue dans la résolution en question et qui a tout autant de force :

Jamais, à mon avis, à aucune époque de notre histoire, les colonies et nos dépendances n'ont tenu une aussi large place dans la pensée du peuple anglais et dans le mouvement de sa vie politique. Jamais, encore, même aux époques où nous combattions pour conquérir ou pour conserver nos possessions coloniales, ou encore à celles où notre empire colonial a pris le plus d'expansion, sous la vigoureuse poussée du flot de l'immigration, jamais, dis-je, les colonies n'ont fait l'objet des préoccupations de nos hommes d'Etat au même degré qu'aujourd'hui. Ce serait aller trop loin que de dire qu'elles occuperont aujourd'hui l'attention de nos hommes d'Etat, à l'exclusion d'affaires de nature plus strictement domestique vu que ces affaires ne tiennent plus la plus large place dans notre vie politique ; mais il y a, en ce moment, quelque chose dans l'air ambiant, qui tend, si je ne me trompe,

à se transformer en une force irrésistible parlant à l'esprit et même au cœur du peuple et lui disant : nous sommes citoyens d'un empire plus vaste que celui qui est enclavé dans ces petites îles au nord-ouest de l'Europe—(applaudissements) ; nous avons à résoudre des problèmes plus vastes que ceux touchant au succès ou à la chute des partis politiques ; même, nos relations avec les puissances européennes ont moins d'importance que celles que nous sommes en lieu d'établir avec ces jeunes nations, si vigoureuses, si prospères, et il nous est donné, dans une large mesure, de décider si elles continueront à faire partie intégrante de l'empire ou bien si, par notre propre faute et par notre mauvaise administration, elles se constitueront une existence nationale à part et indépendante de la nôtre. (Applaudissements).

Sa Grâce fit suivre ses réflexions d'un exposé très étudié où il établit que les prédictions des avocats du système du libre-échange ont abouti à l'avortement. Voici ses paroles :

Le monde n'est pas devenu ce paradis du commerce que nous avaient prédit les apôtres du libre-échange, au début de ce système, alors qu'on se flattait de l'espoir que le libre-échange allait établir des relations si étroites entre les différentes nations de la terre, que peu importerait la forme du gouvernement des peuples et les influences auxquelles ils obéiraient. Une triste expérience est venue nous apprendre, depuis cette époque, l'impuissance du libre-échange seul à nous ouvrir les portes d anciens ou de nouveaux marchés, et que si nous tenons à pourvoir aux besoins toujours grandissants du commerce, provoqués par l'accroissement de la population, il nous faudra trouver nous-mêmes ces débouchés — (applaudissements) et ne rien négliger soit pour l'expansion soit pour l'affermissement de nos possessions coloniales.

C'est plaisir que d'entendre pareil langage, et inutile d'ajouter qu'aux yeux des représentants de l'Australie présents, ces paroles comportaient virtuellement une offre de préférence commerciale. Et c'est ainsi que l'entendit la presse anglaise. J'ai à peine besoin de rappeler à la Chambre que le lendemain de l'assemblée où le duc de Devonshire prononça ces paroles, il fut attaqué par tous les disciples de Cobden, et par les journaux ultra-libre-échangistes dans tout le royaume, qui l'accusèrent d'avoir mis au rancart les doctrines du libre-échange, dans le but de répondre aux vœux des colonies sur la question du commerce de préférence. Arrêtons-nous un instant sur ce qu'ont dit les journaux au sujet de ce discours, afin que la Chambre saisisse bien la pensée du duc de Devonshire, en adressant aux premiers ministres les paroles que je viens de citer.

Voici ce que dit le "Times" :

Ce réveil qui s'opère graduellement, silencieusement dans tout le pays sur la question commerciale a provoqué un changement étonnant, incontestable La récente législation fiscale établie au Canada et les débats relatifs à la confédération australienne semblent indiquer que nous sommes à la veille de quelque évolution remarquable.

Le "Morning Post", dit, de son côté :

Le discours du duc de Devonshire est l'oraison funèbre de l'école de Cobden. Il est évident que l'initiative prise au-delà des mers sur cette question trouve un écho dans l'évolution de l'opinion publique en Angleterre.

Sir CHARLES TUPPER.

Et le "Standard" :

Le duc de Devonshire a été d'une franchise admirable qui lui fait le plus grand honneur.

Je me borne à ces citations, qui établissent d'une façon concluante la pensée que le duc de Devonshire a voulu exprimer et l'interprétation que la presse et les premiers ministres présents ont donnée à ses observations sur la question du commerce de préférence.

A son retour au pays, le premier ministre vit assez sévèrement censurer la conduite qu'il avait tenue en Angleterre au sujet de cette question du commerce privilégié, et j'ajoute que cette censure n'a pas été trop sévère, à mon gré. Le premier ministre répondit à ses censeurs dans un discours qu'il prononça au banquet qu'on lui offrit à Toronto, à son retour d'Angleterre. Si je signale ce discours à la Chambre, c'est que j'y trouve une déclaration qui me met aujourd'hui en lieu de réclamer son cordial appui, celui du cabinet et du parti ministériel en faveur de la résolution que j'ai l'intention de proposer. Répondant aux censures dirigées contre lui, parce qu'il avait manqué de demander la préférence commerciale, il allégua une raison qui mérite d'être consignée ici. Voici ses paroles :

A mon avis, il importe d'envisager cette question à un point de vue plus large que celui-là. Certes, si j'eusse estimé possible d'obtenir pour mon pays, pour les produits du Canada, la préférence commerciale sur les marchés de l'Angleterre, j'aurais manqué non seulement de patriotisme, mais j'eusse été insensé, en négligeant d'obtenir cette préférence.

Ici, le premier ministre se prononce tout aussi énergiquement qu'avant les élections générales en faveur de l'opinion que le commerce de préférence serait de la plus haute importance pour le Canada, s'il était possible de l'obtenir. Puis il ajoute que s'il n'a pas insisté plus fortement sur cette question c'est qu'il comprenait que, pour arriver à obtenir la préférence commerciale, le point essentiel était d'abord de faire abroger les traités de commerce avec l'Allemagne et la Belgique, et il craignait qu'en combinant les deux mesures, il n'échouât complètement, tandis qu'en les abordant séparément, il avait lieu d'espérer un meilleur accueil pour la mesure en question. Il ajoute :

Laissez-moi vous dire qu'en affaires politiques, c'est surtout à l'école parlementaire anglaise que je me suis instruit, et j'y ai appris qu'en matière de réforme, il ne faut faire qu'un pas à la fois, et que quiconque tente davantage s'expose à échouer. C'est ce qui est trop souvent arrivé par le passé. Pour que le Canada pût obtenir un traitement privilégié sur les marchés de l'Angleterre, il fallait d'abord obtenir l'abolition des traités conclus avec l'Allemagne et la Belgique ; c'était la condition première, indispensable, essentielle.

Le premier ministre affirme, à bon droit, que ces traités opposaient un invincible obstacle à la consommation de cette réforme, et que leur abrogation en était le préliminaire essentiel. Mais, il le sait, je ne saurais convenir qu'il fût nécessaire de séparer les deux questions. La Ligue Commerciale

de l'Empire-Uni et tous les partisans de cette réforme avaient proclamé que l'abrogation des traités conclus avec la Belgique et l'Allemagne, était le préliminaire essentiel de l'établissement du commerce privilégié entre l'Angleterre et les colonies. Sans cela, il eût été impossible de rien faire d'important pour les colonies. Le premier ministre ajoute :

Les traités ont été dénoncés ; les obstacles sont disparus ; la voie est libre, le terrain est déblayé et tout est prêt pour la discussion.

Je ne me place pas ici au point de vue des partis. A mes yeux, cette question s'élève bien au-dessus des intérêts de parti. De l'aveu des plus hautes autorités au sein des deux partis politiques au Canada, il n'existe pas de divergence d'opinion sur cette question et tout se résume à rechercher les meilleurs moyens de résoudre le problème. Que le premier ministre le remarque, ses paroles comportent une nouvelle assurance donnée au peuple canadien que l'abrogation des traités avec la Belgique et l'Allemagne ayant fait disparaître tous les obstacles, la question était ouverte, et qu'il mettrait tout en œuvre pour provoquer l'heureuse solution d'un problème qui était, à ses yeux, d'une si haute importance pour le peuple canadien.

J'aborde l'une des principales objections soulevées par un député qui ne le cède à personne en enthousiasme pour la cause du libre-échange : c'est que le peuple anglais est tellement identifié avec le système du libre-échange, qu'il est virtuellement impossible de l'engager à accueillir avec faveur cette proposition, et qu'il est parfaitement inutile de se consumer en vains efforts pour faire aboutir ce projet. Or, je tiens à m'inscrire en faux contre pareille assertion. Sans doute, il est impossible de déployer de grands efforts pour arriver à un but quelconque, si l'on désespère, au début, du succès final. Je tiens à le dire aux députés de la droite qui se sont peut-être rangés trop tôt à cet avis : il n'y a pas lieu de désespérer du succès définitif de ce projet, comme ils le font. Depuis que le premier ministre a prononcé ce discours, il s'est passé bien des choses. On sait qu'à l'époque en question, un haut personnage, lord Aberdeen, alors Gouverneur général du Canada, dans un discours prononcé à Toronto, a signalé l'inutilité des efforts tentés dans ce sens, parce que l'initiative qui venait d'être prise en Angleterre avait prouvé que le pays n'était pas d'humeur à aborder la question des droits compensateurs, tout importante que fût cette question pour les colonies. Ce n'était pas la première fois que l'on soulevait cette singulière objection au sujet de la question des droits réciproques. Au début même, lord Salisbury avait fait une déclaration quasi-officielle—en ce sens que cette déclaration avait été couchée par écrit, sous la dictée du premier ministre, par son secrétaire particulier, en réponse à une demande de renseignement à ce sujet—et cette déclaration comportait que la préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies n'implique nullement violation des grands principes du libre-échange ; que les principes du libre-échange n'intéressent que les relations entre l'Angleterre et l'étranger, et nullement les relations établies ou les principes adoptés au sein de l'Empire ; que l'imposition de minimes droits de douane sur les importations des pays étrangers qui frappent de droits très élevés les importations anglaises ne sont pas censés porter atteinte aux principes du libre-échange, et que ce ne saurait être des droits protecteurs ; que l'on ne doit tenir pour droits protecteurs que ceux qui ne rentrent pas dans la catégorie des droits de revenu ou qui sont tellement élevés, qu'ils empêchent l'importation au pays des articles de provenance étrangère. Voilà le principe que lord Salisbury a établi avec beaucoup de force.

J'aborde la question des droits réciproques ou de compensation, et je prie le premier ministre et la Chambre de se rappeler que cette question est tout dernièrement venue sur le bureau en Angleterre et qu'elle tient aux racines mêmes de l'objection soulevée par ceux qui s'intéressent à la question du commerce de préférence et prétendent que c'est là chose impossible ou impraticable. On le sait, c'est de Londres même que l'Inde se gouverne ; et bien qu'il y ait aux Indes, un gouvernement local, composé du gouverneur général et d'un conseil qui l'aide à administrer le pays, cette administration se trouve virtuellement aux mains du bureau des Indes, auquel préside en Angleterre le secrétaire d'Etat aux Indes, et sans l'approbation du gouvernement impérial, il serait impossible d'appliquer un principe comme l'adoption de droits réciproques. Eh bien ! il vint un moment où les autorités aux Indes représentèrent au gouvernement impérial que dans l'intérêt même des Indes, il importerait d'imposer des droits compensateurs à la France, à l'Allemagne et autres pays qui exportent leurs produits aux Indes et y viennent concurrencer les industriels de ce pays.

L'on sait que lord Farrer passe pour le plus éminent partisan de l'école Cobden ; et le premier ministre le sait, il est le chef reconnu de cette école ; or, lord Farrer a combattu avec la plus grande vigueur cette tentative de faire établir dans les Indes des droits réciproques contre les produits de la France, de l'Allemagne et des autres pays, et a déclaré qu'en le faisant, le gouvernement anglais trahirait les principes du libre-échange. Cette question fut discutée avec toute la vigueur possible. L'honorable M. Fowler, qui figure au nombre des membres les plus éminents du parti libéral, et qui passe pour l'un des meilleurs orateurs et "debaters" de la Chambre des communes en Angleterre, attaqua au sein de la Chambre, lord George Hamilton, le secrétaire d'Etat aux Indes, ainsi que l'honorable Joseph Chamberlain, secrétaire d'Etat aux colonies au sujet de la question des droits compensa-

teurs. A ses yeux, c'était mettre absolument au rancart le libre-échange et renverser de fond en comble la théorie qui sert de base à ce système en Angleterre Or, qu'arriva-t-il ? C'est que lord George Hamilton et M. Chamberlain, ayant exposé la question dans toute sa force, la Chambre des communes se rangea à leur avis et repoussa par 141 voix de majorité les résolutions de M. Fowler contre les droits réciproques. Voilà qui prouve bien qu'il serait peu sage de désespérer du succès en pareille matière, en présence de la profonde évolution qui s'opère dans tous les rangs de la société et surtout au sein des populations ouvrières. A lord Aberdeen qui a prétendu, dans le discours qu'il prononça à Toronto à ce sujet, que la Chambre des communes ne sanctionnerait jamais la doctrine des droits réciproques, que l'on me permette d'opposer une réponse victorieuse, en citant les paroles mêmes de M. Chamberlain qui portent directement sur la question dans son ensemble.

Voici ce qu'il dit :

Il y a danger à enseigner au peuple anglais que le libre-échange est inséparablement lié aux graves injustices et aux torts sérieux que ce peuple subit dans ses emplois et dans ses occupations. Le député de Cardiff (M. Maclean) a défié le gouvernement de se présenter devant le corps électoral et de lui proposer le système des droits réciproques. Je ne craindrais nullement de proposer la chose à mes commettants. Au contraire, il se propage au sein des masses un sentiment qui m'alarme dans une certaine mesure, au sujet des injustices qui ont accompagné le libre-échange ; non pas qu'elles soient nécessairement inhérentes à ce système, car à mon avis, elles lui sont étrangères ; mais le sentiment créé par ces injustices au sein des populations ouvrières est si vif qu'il m'alarme, je le répète, et je crains que le peuple n'aille plus loin que je ne le voudrais et qu'il ne tienne non seulement à corriger les abus, mais à abjurer sa foi au libre-échange. En tant que religion politique, le libre-échange a subi le sort de toutes les religions. Il n'a pas échappé à la corruption, depuis qu'il a été promulgué dans sa pureté primitive ; il a eu à souffrir de la part des commentateurs, des exégètes et des faux prophètes. Chez quelques uns, la doctrine du libre-échange est devenue un dogme ; chez d'autres, la religion est dégénérée un fétiche. Mieux vaudrait revenir à la source primitive d'inspiration, afin de purifier la religion de toute la corruption qui la souille et d'en déraciner les abus résultant du fanatisme de certains professeurs subséquents. Je maintiens que dans les thèses ou les discours des grands écrivains libre-échangistes il n'y a rien qui justifie la doctrine que les droits réciproques sont incompatibles avec le libre-échange. Obtenir accès aux marchés les plus économiques, voilà ce que veulent les membres de l'opposition. Vous vous en tenez là ; mais Cobden ajoute "au prix naturel" et voilà ce que vous oubliez. Obtenir l'accès aux sources naturelles de la production et de l'échange : voilà le grand but auquel tendaient les anciens libre-échangistes. Dans leur pensée, chaque contrée produit les denrées pour lesquelles elle tient certains avantages de la nature soit des aptitudes de sa race, et échange ces denrées en dehors de toute convention artificielle. Ils ne voulaient pas que l'on fît dévier le commerce de ses voies naturelles, mais ils préconisaient les droits réciproques, là où la chose est nécessaire pour rétablir l'équilibre.

Je tenais à citer ces observations, parce qu'elles établissent hors de tout doute, relativement aux droits réciproques qui, d'après le prétention de M. Fowler, porteraient une grave atteinte aux principes fondamentaux du libre-échange, qu'il serait parfaitement légitime et possible, dans l'intérêt des Indes, de mettre au rancart de pareils dogmes, et ce que M. Chamberlain dit des Indes s'appliquerait également au Canada et à notre grand empire colonial.

Le Chambre sait de quelle influence jouit le "Times" en Angleterre. Cette influence, à mon avis, tient dans une large mesure, non pas tant à son rôle de puissance dirigeante de l'opinion publique, qu'à son intuition des mouvements et de l'évolution de l'opinion publique, et tout en paraissant donner l'orientation à l'opinion, ce journal, grâce à sa parfaite connaissance de la situation du pays, se trouve souvent en lieu de prédire le cours que suivra cette opinion et de la devancer. Voilà l'une des pricipales causes de l'influence dont jouit le "Times" de Londres.

Grande fut la stupéfaction publique, le jour où le chancelier de l'Echiquier donna à entendre qu'il faudrait chercher de nouvelles sources de revenu. Le "Times" de Londres mit le comble à la stupéfaction générale en disant que bientôt sonnerait l'heure où le gouvernement anglais aurait à étudier à fond la question des sources de revenu, et qu'à son avis, la source à laquelle il serait plus facile de demander ces recettes est d'abord l'impôt du blé, ce qui comprend tout notre blé et nos autres céréales, puis l'impôt du sucre. Le "Times" déclare qu'à son avis, le gouvernement impérial sera avant longtemps dans le cas de mettre cette mesure à l'étude, et qu'il lui faudrait demander de nouvelles recettes à ces impôts, non seulement afin de maintenir les recettes publiques au niveau nécessaire, mais encore pour mener à bonne fin ces grandes mesures de défense nationale, si importantes au maintien de l'influence de l'Angleterre. J'ai sous les yeux un article du "Globe" de Toronto, de 6 mars, et voici ce qu'il dit :

Le *Times* fait observer qu'il ne s'agit pas seulement d'aviser à un expédient pour parer aux embarras d'une seule année ou aux mécomptes de tel ou tel chancelier de l'échiquier. Le mal a des racines plus profondes que cela. Depuis vingt ans au moins, le système fiscal en vogue en Angleterre a troublé l'équilibre financier et a tendu de plus en plus à altérer le centre de gravité de l'impôt. Le danger est qu'il est si facile de se tirer d'un embarras temporaire au moyen du simple expédient de demander à l'impôt sur le revenu un nouveau penny, par louis sterling.

L'IMPOT DU BLE ET DU SUCRE

Sa conclusion, qui a jeté dans la stupéfection les auteurs d'essais sur le libre-échange est "qu'il serait dangereux de favoriser l'idée que tout sujet britannique a le privilège de mettre le pot-au-feu, sans payer de taxes, tout comme il a droit au procès par jury et à l'*habeas corpus*. La vraie politique consiste à élargir le champ de la taxation indirecte par la réimposition du shilling de droit sur les céréales, impôt qui ne s'est pas fait sentir tant qu'il a été en vigueur et qui produirait actuellement de très fortes recettes. Voilà l'une des réformes proposées. Une autre réforme serait l'imposition d'un droit d'un demi penny sur le sucre, ce qui produirait six millions par année. A

Sir CHARLES TUPPER.

moins d'adopter de pareilles mesures, nous nous trouverons avant longtemps en présence de problèmes financiers bien plus redoutables."

Lorsque s'agita cette question du commerce de préférence au sein de l'empire, le "Times" de Londres fit une vigoureuse campagne en faveur de ce système, en s'appuyant sur le fait qu'il tend à l'unification de l'Empire britannique. Et, bien que découragé à la vue de l'indifférence avec laquelle ce projet fut accueilli à l'époque du Jubilé de la Reine, il est évident que M. Chamberlain n'y a pas renoncé.

Après les fêtes du jubilé, il revint à la charge sur cette question. Le 3 février 1898, il disait :

Il serait téméraire de ma part d'essayer de prédire quelle forme prendra ce projet. Ce sera peut-être sous la forme d'union commerciale——

Il s'agit ici des meilleurs moyens d'arriver à l'unification de l'Empire.

——ou d'un zollverein impérial, projet qui ne me semble pas aussi absurde qu'il l'est aux yeux de certains économistes.

Il ajoute :

Il est possible que ce soit sous la forme de quelque conseil impérial, représentant la fédération des races britanniques, projet préconisé par des hommes d'opinions aussi divergentes que feu M. Forster, lord Roseberry et lord Salisbury ; mais, sous quelque jour qu'on nous représente ce projet, ni le pédantisme des économistes, ni l'égoïsme qui semble l'apanage de certains politiciens ne nous empêcheront de bien accueillir et d'étudier sérieusement les propositions qui nous viendront de nos frères au delà des mers. Et dans l'étude de ce projet, je ne pense pas, pour ma part, que le peuple anglais tienne trop compte des profits et pertes ou qu'il cherche à retirer quelque gain pécuniaire tangible, en retour de tant de concessions de sa part. Non, le peuple attend, à bon droit, de l'avenir, la récompense de ses sacrifices ; alors que le magnifique isolement que nous reprochent nos critiques à l'étranger, se transformera en une intime alliance de la race anglaise et que les fils d'Albion se donneront la main pour défendre nos intérêts mutuels et nos droits communs.

Voilà qui prouve bien que M. Chamberlain ne désespère nullement de la solution de ce problème. En outre, à Liverpool, M. Chambrelain s'est exprimé avec encore plus de force, dans ce sens. En janvier 1899, il a aussi traité cette question au dîner annuel de l'association des bijoutiers et des orfèvres. Voici ce que dit ce journal, à la date du 2 février 1899 :

Messieurs, que faut-il conclure de là ? C'est que les Anglais sont partout animés des mêmes aspirations et qu'ils préparent la voie à cette grande fédération, qui est à la veille d'entrer dans le domaine de la politique pratique et qui aura les résultats les plus avantageux et d'une portée incalculable, au point de vue de la paix et de la civilisation du monde. A mon avis, en Angleterre nous n'avons pas tiré de l'arrière quand il s'est agi de pousser ce mouvement. Nous avons essayé de rencontrer les colonies à mi-chemin au moins ; nous avons fait bon accueil à chaque projet qui nous a été soumis, comme, par exemple, le port impérial des lettres à deux sous et des propositions relatives à l'amélioration des communications maritimes et télégraphiques——

Puis, M. l'Orateur, je suis ravi d'apprendre que le gouvernement impérial, après quelques légères hésitations au sujet du câble du Pacifique, a enfin décidé de mettre virtuellement à exécution le projet sanctionné par la commission Selborne.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : M. Chamberlain ajoute :

——de fait, tout ce qui est de nature à étendre, à consolider cette invisible organisation qui, à l'instar du système nerveux dans le corps humain, communique les sensations à toutes les parties de l'organisme, de sorte qu'il ne saurait rien arriver de bien ou de mal, même à l'une des extrémités, sans que tout le reste en ressente un tressaillement.

ACTIVITÉ INOUIE.

En décrivant l'état florissant des colonies autonomes, M. Chamberlain dit : "Le Canada passe actuellement par une période d'activité inouïe. Les industriels de l'est partagent cette prospérité avec les cultivateurs de l'ouest, et la grande province de la Colombie anglaise, avec ses richesses minérales incalculables, se développe rapidement et sera bientôt, je le crois, la demeure d'une nombreuse population. S'il est un fait bien propre à nous étonner et à nous jeter dans une véritable stupéfaction, c'est que le Canada, l'Australie et l'Afrique-sud, dont la population tout comptée, ne dépasse guère treize millions d'âmes, nous achètent chaque année presque autant de produits que les trois plus grands Etats de l'Europe, la Russie, l'Allemagne et la France réunies, dont la population est de 220,000,000 d'âmes.

S'il est un fait propre à bien mettre en lumière les avantages résultant du resserrement des liens de l'empire et des colonies et de l'augmentation du volume de ce commerce qui suit infailliblement le pavillon, comme le prouve cette étonnante déclaration, c'est bien le fait que trois sections de l'empire colonial, le Canada, l'Australie et l'Afrique-sud, dont la population n'est guère que de 13,000,000 d'âmes, achète autant de produits de l'industrie anglaise que les trois plus grands Etats de l'Europe, la Russie, l'Allemagne et la France, dont la population s'élève à 220,000,000 d'âmes. Voici qui accentue davantage ce fait :

Les tableaux du commerce du Royaume-Uni qui viennent d'être publiés par ordre du parlement, mettent en lumière un fait dont doit tenir compte tout vrai impérialiste sensé, dirons-nous par déférence pour sir H. Campbell-Bannermann. Pendant les cinq années écoulées, les exportations anglaises aux possessions britanniques se sont accrues bien plus rapidement, toute proportion gardée, que pour tout le reste du monde. Voici les totalités :

	1894.	1898.
A l'étranger.....	£195,000,000	£204,000,000
Aux possessions britanniques.....	78,000,000	90,000,000

C'est-à-dire que le commerce qui suit le pavillon a augmenté au taux de 15 pour 100, tandis que le commerce avec les autres nations ne s'est accru que de 4½ pour 100. Nous voudrions bien savoir ce qu'en pense lord Farrer.

Voilà le commentaire de ce remarquable relevé du commerce anglais.

Ouvrons maintenant le relevé du commerce des Etats-Unis et nous y constaterons

un fait remarquable qui ne saurait manquer de produire sur l'esprit des hommes d'Etat anglais une impression favorable à l'accomplissement de nos vœux relativement au grand projet commercial qui donnerait aux produits des colonies sur le marché anglais la préférence sur ceux de l'étranger. Les relevés mensuels du commerce et des finances des Etats-Unis pour le mois de décembre donnent un tableau établissant la valeur des importations et des exportations des Etats-Unis pour chacun des dix derniers mois, ainsi que les noms des pays d'importation ou d'exportation. Afin de faciliter la comparaison, les chiffres que je vais citer sont empruntés aux tableaux de l'année 1889, antérieurement au tarif McKinley, et à ceux de l'année 1898. Les exportations du Royaume-Uni aux Etats-Unis en 1889 se sont élevées au chiffre de $179,566,373, tandis qu'en 1898, elles sont tombées à $111,361,617. Comparons cela avec les exportations des Etats-Unis en Angleterre. En 1889, les exportations des Etats-Unis en Angleterre se sont élevées au chiffre de $650,616,283, tandis qu'en 1898 elles ont atteint le chiffre de $981,134,110. Ainsi, tandis que les exportations de l'Angleterre aux Etats-Unis de 1889 à 1898, accusent une diminution de $68,000,000, les exportations des Etats-Unis en Angleterre, pendant cette même période de temps, accusent une augmentation de $331,512,000. En présence de cette statistique, il est impossible à tout homme d'Etat anglais de nier ce fait-ci : C'est que tout en accordant aux pays étrangers tous les avantages possibles, en admettant sur ses propres marchés les produits de ces pays sur le même pied que ceux du Canada et des autres colonies anglaises, non seulement l'Angleterre n'a pas reçu d'équivalent, mais, comme je l'ai prouvé, les exportations anglaises aux Etats-Unis accusent une forte diminution, résultat du relèvement du tarif américain, et cette diminution a été suivie d'une forte augmentation des exportations de ce dernier pays en Angleterre.

Un mot au sujet du commerce de l'Allemagne. L'on sait que grâce au système adopté par l'Allemagne, où le gouvernement impérial accorde de fortes subventions aux steamers naviguant aux colonies australiennes, les marchandises allemandes jouissent d'un transport à bon marché et en conséquence, elles font une concurrence ruineuse aux marchandises anglaises. Et de l'avis du secrétaire d'Etat aux colonies, voilà ce qui a porté le gouvernement impérial à subventionner les lignes de steamships faisant le service entre l'Angleterre, le Canada, la Chine et le Japon, ainsi qu'à accorder une subvention à une ligne de steamers rapides desservant les Antilles anglaises.

En terminant, je dois dire que j'apprécie à son mérite la mesure prise par le gouvernement, sans doute dans l'intention de stimuler le commerce d'exportation de l'Angleterre au Canada, mais, le premier ministre le sait, le résultat n'a pas répondu à ses espérances, en ce qui conserne l'industrie anglaise. De fait, je pourrais dire que le résultat a été nul. Je constate, tout calcul fait, qu'au lieu d'avoir augmenté, notre commerce avec l'Angleterre aujourd'hui est inférieur à ce qu'il était en 1896, avant le changement d'administration. A coup sûr, ce n'est pas là un résultat satisfaisant ; et je suis convaincu que si nous adoptions le système du commerce de préférence que tous les partis de cette Chambre et dans le pays demandent et dont tout le monde reconnait l'énorme valeur pour le Canada, la population du pays et sa capacité productive augmenteraient d'une façon qui dépasserait nos plus vives espérances. Est-il concevable que l'Angleterre reçoive cette énorme importation de céréales surtout des Etats-Unis d'Amérique, tandis qu'au Canada, grâce à notre sol, à notre climat, à nos pâturages et à notre capacité productive de blé, nous pourrions, sous le régime de la préférence commerciale, fournir à la mère patrie tout le pain et la viande dont elle a besoin pour sa consommation, soit £100,000,000 sterling de produits par année.

La Chambre comprend à quel point le Canada bénéficierait de ce régime commercial. Non seulement il développerait nos vastes prairies et toutes les ressources du Canada, mais il nous amènerait une population tellement nombreuse, qu'elle serait en mesure, à son tour, de rendre avec usure à la mère patrie la préférence qu'elle nous aurait accordée.

L'Angleterre de son côté bénéficierait énormément de ce commerce ; mais je m'abstiens de toucher à cet aspect de la question. D'éminents statisticiens ont étudié cette question et prouvé qu'en cas de guerre, l'Angleterre se trouverait dans une situation fort délicate et fort embarrassante, dans un avenir assez rapproché, en raison du fait qu'actuellement, c'est à la Russie et aux Etats-Unis, deux pays étrangers, qu'elle demande, en grande partie, ses articles d'alimentation. Et cela, pendant que ses possessions de l'Amérique du Nord seules, sous un régime de préférence commerciale, pourraient lui fournir tous les produits du sol nécessaires à la subsistance de sa population, produits qu'elle est obligée d'importer, tous les ans, presque exclusivement de l'étranger.

Ces avantages sont si grands et si évidents, qu'il serait parfaitement inutile d'appuyer davantage sur la chose, à cette heure avancée de la session, et à mon avis, cette question, en raison de son immense importance pour le Canada et pour l'Empire, relègue dans l'ombre toutes les autres questions agitées au pays. J'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"en mars 1896, le Très Honorable Joseph Chamberlain, secrétaire d'Etat aux colonies, suggéra que le Royaume-Uni devrait frapper de droits de douane au bénéfice des colonies, les produits qu'il importe de l'étranger, à condition que les colonies fissent en retour de grandes concessions en

faveur du Royaume-Uni ; et il demanda aux colonies de faire des offres plus avantageuses que celles qu'elles avaient faites précédemment.

Qu'en juin 1896, M. Chamberlain a dit qu'il trouvait dans une résolution adoptée en cette année par la Chambre de Commerce de Toronto, tous les éléments d'une proposition acceptable, pour l'établissement de ce commerce de préférence au sein de l'empire.

Que le 13 juin 1897, en présence du premier ministre du Canada, le duc de Devonshire, autrefois chef du parti libéral en Angleterre, dit (tout en se déclarant encore en faveur du libre-échange) "qu'on attribuait au libre-échange des vertus qu'il ne possédait pas, et que les prédictions au sujet des résultats qui en découleraient ne se sont pas réalisées ; que "l'on avait prédit qu'il se propagerait rapidement dans le monde entier et que la prophétie ne s'était pas réalisée" ; "que les admirateurs et les partisans quand même de l'école de Manchester essaient de nous persuader que bien que la prophétie ne se soit pas réalisée, il est plus avantageux pour nous que nous soyons le seul pays libre-échangiste du monde ; que "bien peu des disciples du libre-échange d'il y a cinquante ans auraient cru pour un seul instant, qu'à l'époque actuelle la France et l'Allemagne feraient un commerce énorme dans des conditions de stricte protection" ; que "le monde n'est pas devenu le paradis commercial prédit par les libre-échangistes, au début ; que "nous avons fait, depuis, la triste expérience que le libre-échange seul ne nous a ouvert aucun marché ancien ni nouveau" ; que "si nous voulons pourvoir aux besoins toujours croissants d'un commerce qui nous est indispensable pour supporter notre population croissante, il nous faut nous-mêmes trouver ces marchés" ; et que "l'expansion et la consolidation coloniales sont essentielles au maintien de notre prospérité."

Que le discours au cours duquel le duc de Devonshire a fait ces observations a été tenu en Angleterre pour un signe avant-coureur de l'adoption, par le gouvernement de lord Salisbury, de la proposition ci-dessus mentionnée énoncée par M. Chamberlain en mars 1896.

Que dans son entrevue avec les premiers ministres des colonies, lors de la célébration du Jubilé de 1897, le Secrétaire des colonies a dit : "Je remarque une résolution qui paraît avoir été adoptée à l'unanimité lors de la réunion des premiers ministres à Hobbart, résolution qui exprime le désir de voir s'établir des relations commerciales plus étroites avec l'Empire, et je crois que l'on a suggéré la création d'une commission d'enquête afin de s'assurer par quels moyens on pourrait le mieux arriver à donner à cette aspiration une solution pratique. Si c'est le cas, si vous pensez qu'en ce moment vous ne pouvez pas dépasser les limites d'une enquête, et si c'est le désir des autres colonies, du Canada et des colonies sud-africaines, de se joindre à cette enquête, le gouvernement de Sa Majesté serait enchanté de faire des arrangements dans ce but et serait prêt à accepter toute recommandation qui pourrait lui être faite relativement à la question à débattre et au caractère et à la formation de la commission, et il serait heureux de prendre part à ses travaux."

Qu'en mars 1898, M. Chamberlain traita encore cette grande question de la politique anglaise et déclara qu'il pensait "avoir déjà convaincu les colonies que les autorités impériales étaient prêtes à faire plus que la moitié du chemin relativement à toute proposition que les colonies pourraient faire pour amener une union plus étroite" ; que "ni le pédantisme des économistes ni l'égoïsme n'empêcheraient" les autorités impériales d'étudier sérieusement de semblables propositions ; et qu'à son avis, le peuple anglais ne tiendrait pas trop compte des profits et pertes et ne chercherait pas à tirer de gain pécuniaire tangible, en retour de tant de concessions de sa part, attendant plutôt de l'avenir sa récompense."

Que cette Chambre est d'avis que le gouvernement en réponse à ces avances réitérées des autorités impériales doit faire des efforts pour assurer aux produits du Canada sur les marchés de l'Angleterre ce traitement privilégié qui serait d'un prix incalculable pour les cultivateurs et autres producteurs canadiens concurrençant leurs rivaux étrangers sur les marchés anglais ; traitement qui ferait affluer vers nos bords un fort courant d'immigration, peuplerait nos vastes territoires à blé du Nord-Ouest, relèverait la valeur des terres dans les anciennes provinces, favoriserait l'unité de l'empire et le délivrerait du danger qu'il court en demeurant sous la dépendance de l'étranger, pour son alimentation.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je n'ai, certes, rien à redire au ton des observations de l'honorable chef de l'opposition, à l'appui de sa proposition. Au contraire, j'apprécie hautement la modération dont il a fait preuve en abordant son sujet. Je sais que mon honorable ami a des convictions très arrêtées sur la question qu'il a traitée cette après-midi, et j'en apprécie d'autant plus cette modération qui sied si bien à l'importance du sujet débattu. Si j'avais un reproche à formuler à l'adresse de mon honorable ami, je pourrais dire qu'à mes yeux, il est fâcheux qu'il ait attendu jusqu'aux derniers moments de la session pour saisir la Chambre de cette résolution. Car, en ce moment où nous soupirons tous après cette prorogation tant désirée, la Chambre n'est guère d'humeur, il me semble, à discuter autre chose que les questions appelant une solution immédiate, ce qui ne saurait s'appliquer à la question sur le tapis.

Je vais donc, sans plus d'ambages, entrer dans le vif du sujet et aborder carrément la motion de mon honorable ami. La motion affirme qu'il est du devoir du gouvernement d'essayer de prendre des mesures dans le but d'obtenir pour les produits du Canada un traitement privilégié sur les marchés de l'Angleterre. Je n'ai absolument rien à redire à cette proposition ; autrement, j'y acquiesce pleinement. Disons-le de suite, c'est le devoir du gouvernement canadien d'essayer, par tous les moyens en son pouvoir et à brève échéance, d'obtenir un traitement privilégié sur les marchés de l'Angleterre. Toutefois, j'ajoute qu'il est regrettable que mon honorable ami ait jugé bon de baser sa déclaration relativement au devoir du gouvernement sur un exposé de faits auquel, pour mon compte, je ne saurais acquiescer et qui, à mon avis, est absolument dénué de fondement. La motion affirme que les autorités impériales ont maintes fois invité le gouvernement à entamer des négociations dans le but d'obtenir le privilège que nous désirons pour les produits du Canada sur les marchés de l'Angleterre. Je le répète, je ne saurais acquiescer à cet exposé de faits. Je ne crois pas, je regrette d'avoir à la dire, qu'il soit possible de prouver que cet exposé soit conforme à la vérité des faits. Je prie la Chambre d'observer ceci : il serait étrange, en vérité, que le gouvernement anglais, ou les autorités impériales, pour me servir du

langage de la motion, eussent fait des avances au gouvernement canadien ou aux gouvernements coloniaux, pour leur donner, au cas où ils l'eussent désiré, un traitement privilégié sur les marchés de l'Angleterre, et cela, sans avoir couché leur opinion dans un document officiel. La coquetterie n'entre pas dans les habitudes du gouvernement anglais et il n'a pas coutume de faire des avances, et de se laisser courtiser, comme ces timides vierges auxquelles il faut arracher un aveu. Au contraire, il est dans les traditions du gouvernement anglais d'aborder carrément la question et de donner l'exemple de la conduite et de la franchise. S'il était vrai, comme l'affirme mon honorable ami dans sa motion, que le gouvernement anglais a fait des avances aux autorités coloniales, il aurait été en lieu de citer une dépêche officielle sur cette matière. Il ne l'a pas fait.

Il existe une depêche officielle sur cette question-là même, et si l'honorable député s'est abstenu de la citer, c'est que, sans doute, elle ne vient pas à l'appui de l'avis exprimé dans cette motion : que le gouvernement anglais nous a fait maintes avances sur ce sujet. Il y a une dépêche ayant pour auteur le marquis de Ripon, le prédécesseur de M. Chamberlain au bureau colonial——

Sir CHARLES TUPPER : Oh ! c'est de l'histoire ancienne.

Le PREMIER MINISTRE : Pas si ancienne que cela ; cette dépêche date de 1895, et ne remonte qu'à quatre années. Et je vais établir que, depuis cette époque, ni M. Chamberlain, ni le duc de Devonshire, ni les autres autorités impériales ne se sont écartés de l'attitude prise par le marquis de Ripon. Voici ce que déclare le marquis de Ripon, en réponse à la résolution adoptée à la conférence coloniale, qui s'est réunie à Ottawa en 1894 :

La résolution ne demande pas l'établissement d'une union douanière embrassant tout l'empire, et tendant à supprimer toutes les barrières qui s'opposent actuellement à la liberté de l'intercourse commerciale entre les différentes parties de l'empire, ainsi qu'à répartir équitablement l'ensemble des recettes douanières entre les différents associés. En principe, pareille convention serait acceptable, et si elle était praticable, elle contribuerait certainement à cimenter l'union de l'Empire et à en provoquer le progrès et la stabilité. Toutefois, il a été reconnu d'une voix commune par les délégués, que la situation des colonies rend cette union impossible pour le moment, au moins ; et par conséquent, il est inutile de discuter les difficultés de nature pratique qui s'opposent à sa réalisation.

Avant de passer outre, signalons les premières paroles du marquis de Ripon :

La résolution ne demande pas l'établissement d'une union douanière embrassant tout l'empire et tendant à supprimer toutes les barrières qui s'opposent actuellement à la liberté de l'intercourse commerciale entre les différentes parties de l'Empire, ainsi qu'à répartir équitablement l'ensemble des recettes douanières entre les différents associés. En principe, pareille convention serait acceptable.

S'il est une conclusion à tirer de ces paroles, c'est que la résolution de la convention d'Ottawa proposait un système hybride de protection et de libre-échange, système promettant aux colonies de conserver la protection chez elles et leur accordant le libre-échange pour leurs produits, soit l'établissement d'un tarif de préférence par l'Angleterre. Mais si, au lieu de ce système hybride, la résolution eût offert aux autorités impériales un système d'affranchissement des droits de douane au sein de l'Empire, alors, M. l'Orateur, le marquis de Ripon aurait été en lieu d'étudier cette proposition, tendant à l'établisesment du libre-échange dans toute l'étendue de l'Empire. Je vais établir que toutes ces citations empruntées aux discours de M. Chamberlain et des autres hommes d'Etat anglais, convergent au même but, et qu'elles ne tendent point au maintien de ce système hybride de protection au Canada et de préférence commerciale accordée à l'Angleterre, mais bien à l'établissement de la liberté commerciale dans toute l'étendue de l'Empire. Il me revient en mémoire une parole que vient de prononcer mon honorable ami, quand il nous a dit que le duc de Devonshire dans le discours en question, a parlé des Canadiens et des populations des autres possessions coloniales à titre de citoyens de l'Empire britannique.

On dit,—et je ne conteste pas cette proposition—que les Canadiens sont des sujets de l'Empire tout comme les Anglais eux-mêmes. Mais je désire savoir immédiatement si c'est l'intention des honorables députés qui admettent que nous sommes citoyens du même empire, de dire qu'il faut taxer les citoyens d'une partie de l'Empire pour l'avantage d'une autre partie. Est-ce que plutôt, les citoyens de l'Empire ne doivent pas se rencontrer sur un terrain commun sans faire aucune distinction entre les lieux qu'ils habitent ?

Voilà une question que les hommes d'Etat anglais sont prêts à étudier, et je crois pouvoir démontrer, avant de terminer mes observations, que c'est là l'opinion qu'ont exprimée les hommes d'Etat anglais que l'auteur de cette motion (M. McNeill) a nommés et cités.

Le chef de l'opposition a dit, il y a quelques instants, que la dépêche du marquis de Ripon était de l'histoire ancienne. Alors, n'en parlons pas et passons à cette motion, qui est de l'histoire contemporaine. Prenons les déclarations attribuées au duc de Devonshire et à M. Chamberlain, et passons les en revue dans l'ordre où elles sont citées dans cette motion.

J'examinerai d'abord les vues que l'on prête au duc de Devonshire, parce que cette motion semble leur donner une plus grande importance. Afin de rendre justice à mon honorable ami (M. McNeill) qui, je le sais depuis longtemps, a sur la matière, des sentiments très prononcés, je vais lire un extrait de la motion qu'il a rédigée :

Que le 13 juin 1897, en présence du premier ministre du Canada, le duc de Devonshire, autrefois chef du parti libéral en Angleterre, dit (tout en se déclarant

encore en faveur du libre-échange) "qu'on attribuait au libre-échange des vertus qu'il ne possédait pas, et que l'on prédisait des résultats qui avaient fait défaut," que son adoption universelle rapide dans tout le monde avait été prédite, et que la prophétie ne s'était pas réalisée"; que, "les admirateurs et les partisans quand même de l'école de Manchester essaient de nous persuader que bien que la prophétie ne se roit pas réalisée, il est plus avantageux pour nous que nous soyons le seul pays libre-échangiste du monde"; que, "bien peu de disciples du libre-échange d'il y a cinquante ans auraient cru, pour un seul instant, qu'à l'époque actuelle la France et l'Allemagne feraient un commerce énorme dans des conditions de stricte protection"; "que le monde n'est pas devenu le paradis commercial prédit à l'origine des opinions libre-échangistes; que "nous avons fait, depuis, la triste expérience que le libre-échange seul ne nous a ouvert aucun marché ancien ni nouveau," que "si nous voulons nous mettre en état d'avoir le commerce croissant qui nous est indispensable pour les besoins de notre population croissante, nous devons trouver ces marchés pour nous seuls"; et que "l'expansion et la consolidation coloniales sont essentielles au maintien de notre prospérité.

Est-ce là tout, M. l'Orateur ? Est-ce là une invitation au gouvernement canadien en général et à moi-même en particulier, vu que j'étais présent lorsque ce discours a été prononcée, d'entrer en négociations afin d'obtenir pour les produits du Canada un traitement privilégié sur le marché de la Grande-Bretagne ? Je crains bien que l'honorable député qui a rédigé cette motion n'ait porté un coup un peu rude à certains membres de la Chambre, à la presse de ce pays, et, peut-être, à lui-même ; car, si je me rappelle, on a écrit à maintes et maintes reprises dans les journaux, et l'on a même répété dans cette enceinte, que dans cette circonstance, le 12 juin 1897, à Liverpool, le duc de Devonshire m'avait offert, en ma qualité de représentant du Canada, un traitement privilégié pour les produits canadiens, sur le marché de la Grande-Bretagne.

M. McNEILL : Mon honorable ami ne veut pas insinuer que j'ai fait cette déclaration.

Le PREMIER MINISTRE : Je croyais que mon honorable ami avait tenu ce langage.

M. McNEILL : Oh ! jamais.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis heureux de la dénégation de l'honorable député ; mais s'il n'a pas tenu lui-même ce langage, d'autres ont fait cette déclaration dans cette enceinte.

La seule conclusion que l'on puisse tirer des citations, données ici, du discours du duc de Devonshire, c'est que ce dernier, tout en étant encore libre-échangiste, était désappointé des résultats du libre-échange en Angleterre et que, peut-être, il serait prêt à étudier un autre état de choses. Je n'ai aucun doute que c'est aussi l'interprétation que l'honorable député a donnée lui-même au discours du duc de Devonshire.

Nous savons parfaitement que c'est un des traits caractéristiques de l'homme de croire facilement ce qu'il désire. Mon honorable ami vient de nous en donner la preuve, et dans cette occasion, il a pris ses désirs pour la réalité. Nous savons que l'homme est sujet à se tromper lui-même, à se faire illusion, et qu'en répétant souvent la même chose, il finit par se convaincre qu'elle est arrivée. Nous avons l'exemple du vieux roi Jean IV, qui commença à dire qu'il était présent à la bataille de Waterloo, et, qui, à force de le répéter, finit par le croire lui-même. Il y a d'autres exemples que je pourrais citer.

L'histoire nous enseigne qu'au temps des grandes controverses religieuses, de forts casuistes n'hésitèrent pas à dénaturer le texte des Ecritures afin de prouver qu'ils avaient raison et même d'y faire des interpolations, d'effacer une phrase et d'en intercaler une autre, afin de prouver leur thèse. Dans l'ancien temps, on appelait ce procédé une fraude pieuse.

Je ne dirai pas, M. l'Orateur, que l'auteur de cette motion a commis une fraude pieuse. Je ne sais si le mot "fraude" serait parlementaire, même en la qualifiant de l'adjectif "pieuse". Mais mon honorable ami, je le crains, n'a pas rendu pleine justice au discours du duc de Devonshire, il ne l'a pas cité en entier ; il a, surtout, omis une phrase, et cette omission dénature le sens des paroles du duc. J'appelle de nouveau l'attention de la Chambre sur la première phrase que l'on met dans la bouche du duc de Devonshire :

> Que le 18 juin 1897, en présence du premier ministre du Canada, le duc de Devonshire autrefois chef du parti libéral en Angleterre, dit 'tout en se déclarant encore en faveur du libre-échange) "qu'on attribuait au libre-échange des vertus qu'il ne possédait pas"

Je ferai observer ici que les mots qu'il a mis entre parenthèses—"tout en se déclarant encore en faveur du libre-échange,"—ne nous donne pas une idée de la force d'expression dont le duc lui-même s'est servi dans cette circonstances.

Voici les paroles mêmes que le duc de Devonshire a prononcées, et je cite un compte rendu authentique de son discours, lequel mon honorable ami a sans doute lu :

> Je persiste à croire, comme j'ai toujours cru, que le libre-échange est la meilleure et la plus sage politique de notre pays, mais on lui a attribué des vertus qu'il ne possedait pas et on a fait des prédictions qui ne se sont pas réalisées.

On a fait des promesses qui n'ont pas été remplies et des prédictions qui ne se sont pas réalisées ; mais, malgré tout cela, le duc de Devonshire dit que le libre-échange est encore la meilleure et la plus sage politique à suivre pour la Grande-Bretagne.

S'il en est ainsi, je ne puis voir que cela soit une offre d'un traitement privilégié pour les produits canadiens sur le marché de la Grande-Bretagne.

Passons maintenant aux paroles de M. Chamberlain. Mon honorable ami nous a cité un discours, fait par le secrétaire d'Etat pour les colonies, devant le Canada club.

Mon honorable ami a résumé ce qu'a dit M. Chamberlain, dans la phrase suivante :

Il dit que des droits en faveur des colonies devraient être imposés par le Royame-Uni sur ses importations de produits étrangers, à condition que les colonies fissent en retour de grandes concessions douanières au Royaume-Uni, et il demanda aux colonies de faire des offres meilleures que celles qui avaient été faites précédemment.

Je crains bien que la faculté d'analyse de l'honorable député ne soit pas plus sûre que sa mémoire. Il n'a ni réellement ni fidèlement résumé les importantes déclarations faites par M. Chamberlain devant le Canada club. D'après le résumé de mon honorable ami (M. McNeill) M. Chamberlain se serait contenté, dans cette occasion, d'émettre quelques idées sans suite et sans liaison, tandis que la vérité est que le secrétaire d'Etat anglais a exposé la politique et tracé le plan qui devraient donner aux produits canadiens, sur les marchés de la Grande-Bretagne, ce traitement privilégié après lequel soupire l'auteur de cette motion.

L'honorable député (M. McNeill) m'a posé une question, et je vais lui en poser une autre, mais non,—je vais faire immédiatement une déclaration, c'est que les honorables membres de la gauche n'accepteraient pas le traitement privilégié offert dans cette occasion, par M. Chamberlain, à la condition qu'il a fixée. Je vais démontrer que la politique qu'a exposée l'honorable secrétaire d'Etat anglais, le plan qu'il a tracé, et enfin la condition qu'il a imposée, c'est l'abolition des droits de douane et le libre-échange dans les limites de l'Empire.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

Le PREMIER MINISTRE : L'abolition de tous les droits de douane, en tant qu'ils sont protecteurs, ainsi que M. Chamberlain l'a déclaré à maintes reprises. Tout le monde sait, et le chef de l'opposition prouve, par son interruption, qu'il n'est pas disposé à accepter le traitement privilégié offert par M. Chamberlain, aux conditions qui y sont attachées.

Pour rafraîchir la mémoire de mon honorable ami, je vais citer le discours de M. Chamberlain sur la matière. Je le puise dans le volume intitulé " Foreign and Colonial Speeches of M. Chamberlain ", page 168.

Mais avant d'aller plus loin, il serait peut-être bon d'examiner l'offre que le Canada a faite dans cette circonstance, parce que l'honorable député a dit que, dans cette occasion, M. Chamberlain a demandé aux colonies de faire des offres meilleures que celles qu'elles avaient faites précédemment. Il est à propos de rappeler maintenant à la Chambre l'offre du Canada.

M. Chamberlain discutait la résolution adoptée par la conférence d'Ottawa, en 1894, laquelle se lit commie suit :

Attendu que le meilleur moyen d'assurer la stabilité et les progrès de l'Empire britannique est de resserrer les liens qui unissent les colonies à la mère patrie, et d'encourager le sentiment toujours croissant de sympathie et de coopération en tout ce qui concerne le bien-être commun.

Attendu que cette coopération et cette unité ne peuvent jamais être favorisées plus efficacement que par le développement et l'extension d'un échange mutuel et profitable des colonies et de la mère patrie :

Résolu.—Que cette conférence exprime sa conviction qu'il est possible et désirable de conclure une convention douanière entre la Grande-Bretagne et ses colonies, de façon à plus favoriser le commerce dans les limites de l'Empire qu'avec les pays étrangers ;

Résolu.—Qu'en attendant le consentement de la mère patrie à une semblable convention à laquelle la Grande-Bretagne ferait partie, il est désirable que les colonies anglaises, ou celles qui partagent cette manière de voir, prennent immédiatement des mesures pour traiter plus favorablement des mesures réciproques, au point de vue des droits de douane, que les produits similaires des pays étrangers.

C'était là l'idée mère ; mais on l'a développée ; et, de fait, chaque année, l'honorable député (M. McNeill) présentait une motion en ce sens, ainsi que la Chambre doit se le rappeler.

En 1894, mon honorable ami présenta la motion suivante :

Lorsque le Parlement de la Grande-Bretagne——

M. McNEILL Je demande pardon au premier ministre ; c'est deux ans auparavant.

Le PREMIER MINISTRE : Oui. Je vais démontrer que la motion a déjà été proposée auparavant ; mais l'honorable député a toujours tourné dans le même cercle depuis.

Lorsque le Parlement de la Grande-Bretagne admettra les produits canadiens sur le marché du Royaume-Uni à des conditions plus favorables que celles qui sont accordées aux produits des pays étrangers, le gouvernement sera prêt à accorder des avantages équivalents en abaissant considérablement les droits imposés sur les marchandises de fabrique anglaise.

En 1896, quelques jours seulement avant le discours de M. Chamberlain, l'honorable député fit une nouvelle motion, non conçue absolument dans les mêmes termes, mais comportant la même idée :

Qu'il serait de l'avantage du Canada et de l'empire en général, qu'un faible droit (indépendamment du tarif en vigueur) fût prélevé par chaque partie de l'Empire sur les marchandises étrangères importées par elle, et que le produit de ces droits fût consacré à des fins de communication et de défense impériales.

Mon honorable ami propose de prélever immédiatement des droits, mais M. Chamberlain a déjà discuté cette proposition. Voici ses paroles :

Je lis, ce matin, dans le *Times*, un télégramme du Canada qui nous annonce que M. McNeill, l'auteur de la résolution patriotique à laquelle j'ai fait allusion, a présenté une autre résolution à la Chambre des communes du Canada aux termes de laquelle il propose de déclarer que, dans les intérêts de la Grande-Bretagne et des colonies, un droit " ad valorem " modéré, indépendamment de tous droits existants, pourrait être imposé, et par la mère-patrie et par les colonies.

C'est la proposition que M. Chamberlain avait sous les yeux. Ecoutons ses observations :

Cela, bien entendu, est une recommandation, et je ne considère pas autrement cette motion-là qui n'est pas une proposition formelle, mais une simple recommandation qui nous est faite par nos colonies pour arriver à un système d'union commerciale. Dans tous les cas, une proposition de cette nature mérite une respectueuse attention, et si nous y objectons, nous devrions, je crois, proposer une alternative, ou nous devrions,—et c'est la seule autre chose qui nous reste à faire,—déclarer immédiatement que tout ce que nous avons dit, tout ce que nous avons fait, et tout ce que nous avons pensé sur l'unité impériale a été du temps perdu et que nous devons renoncer à cette idée qui n'était qu'un rêve stérile et vain.

N'essayons pas d'amoindrir la proposition qu'on soumet à notre attention. Elle causerait—pour le Royaume-Uni—une perturbation grave dans notre commerce, et modifierait considérablement les principes qui, depuis un grand nombre d'années, guident notre politique commerciale. Cette proposition exige l'imposition d'un droit—faible peut-être—mais dans tous les cas d'un droit sur les aliments et les matières premières ; et quels que puissent être les résultats de l'adoption d'une pareille politique,—et je pourrais vous en parler longuement, si j'avais le temps,—il n'en est pas moins vrai que ce droit tendrait à rendre la vie plus chère, à augmenter le poids du fardeau qui pèse sur les classes travailleuses du pays, et à élever aussi le coût de la production, ce qui nous mettrait dans une position encore moins avantageuse que celle dans laquelle nous nous trouvons, pour lutter avec les nations étrangères dans le champ de la concurrence.

Après avoir développé cette idée, M. Chamberlain ajoute :

Mon premier argument, c'est que, dans les proposition et recommandation qui ont été faites jusqu'ici, l'équivalent que l'on veut nous donner n'est pas suffisant, et l'avantage que l'on nous offre n'est pas assez grand pour engager le pays à affronter une perte certaine et à s'exposer à des risques possibles qui l'obligeraient à reviser complètement sa politique commerciale. Considérant la somme des droits que les colonies prélèvent actuellement sur les produits anglais, il est évident qu'une surélévation fixée comme celle que l'on recommande serait une préférence beaucoup plus faible pour la mère patrie que pour les colonies. En ce qui concerne ce pays, la préférence serait accordée sur le prix coûtant des marchandises, tandis qu'en ce qui concerne les colonies, on ferait entrer en ligne de compte le prix des marchandises, et, en outre, les droits élevés qui sont aujourd'hui imposés. Par conséquent, l'avantage serait, proportionnellement, beaucoup plus grand pour les colonies que pour le Royaume-Uni.

Le deuxième argument, qui est beaucoup plus important, c'est que notre commerce étranger est si étendu, comparé à celui des colonies, que les charges d'une convention de cette nature seraient beaucoup plus lourdes pour la mère-patrie que pour les colonies.

Je crois donc que nous pouvons très légitimement demander aux colonies de faire des offres plus avantageuses si, comme j'en suis convaincu, elles veulent traiter sur cette base, et si la voie qu'indiquent ces propositions est réellement la meilleure à suivre pour arriver à une entente.

Voilà une invitation à mon honorable ami (sir Charles Tupper) de faire une offre meilleure. Je vais démontrer comment il a répondu à cette invitation ; mais auparavant, permettez-moi de continuer à citer le discours dans lequel M. Chamberlain, après avoir invité les colonies à offrir quelque chose de plus avantageux, leur indique la route à suivre et les moyens à adopter. Il dit :

J'ai énoncé quatre propositions qui, à mon sens, ne sauraient être contestées. La première, c'est qu'il existe, entre toutes les parties de l'Empire, un désir universel d'union plus intime, et, à leur avis comme au nôtre, cette union est nécessaire à l'existence de l'Empire. Ma deuxième proposition, c'est que, comme l'expérience nous l'a enseigné, nous pouvons travailler à amener cette union plus intime avec de fortes espérances de succès, en nous plaçant au point de vue commercial.

Tout le monde admet cela.

Ma troisième proposition, c'est que les recommandations qui nous ont été faites jusqu'ici, bien que nous sachions qu'elles ont été offertes en bonne part, ne sont pas assez favorables, envisagées au point de vue des intérêts anglais, pour que la Grande Bretagne *les approuve*.

Ma quatrième proposition, c'est qu'un véritable zollverein britannique, un système de libre-échange établi dans toute l'étendue de l'Empire, bien qu'entraînant l'imposition de droits sur les produits étrangers, et bien que constituant, à cet égard, une dérogation aux grands principes du libre-échange, et à la pratique suivie jusqu'ici par le Royaume-Uni, serait cependant un sujet qu'il vaudrait la peine de discuter et pourrait, probablement, conduire à un arrangement satisfaisant, si les colonies, d'un autre côté, consentaient à le mettre à l'étude.

M. McNEILL : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE: Très bien, mon honorable ami consent à tout cela. Maintenant, M. Chamberlain, après avoir énoncé les différentes propositions qui pourraient provoquer l'union plus intime que nous désirons tous, continue :

Mon deuxième argument, c'est que nous sommes en face d'un état de choses exceptionnel, et que nous ne pouvons, quand même nous le voudrions, imiter exactement le zollverein allemand. Ces diverses parties de l'Empire ne sont pas des pays limitrophes, mais sont séparées les uns des autres comme je l'ai dit, par des milliers de milles, dans certains cas, et les conditions de nos diverses colonies varient tellement qu'il est évident qu'en adoptant le libre-échange dans toute l'étendue de l'Empire, il faudrait faire certaines exceptions quant aux articles qui sont imposés surtout pour des fins de revenu.

Par exemple, nous ne pouvons admettre en franchise les spiritueux ou le tabac ; et à l'esprit de tout homme qui a de l'expérience en ces matières se présenteront d'autres articles qui, dans certaines parties de l'Empire, sont frappés de droits strictement imposés pour les besoins du revenu, et qui, du consentement commun, pourraient être exclus d'une pareille convention.

C'est là toute la question, et j'y reviendrai plus tard.

Le principe qu'il nous faut accepter si nous voulons faire le plus léger progrès, c'est que la protection doit disparaître dans les différentes parties de l'Empire, et que les droits de douane ne devront exister que pour les besoins du revenu, sans devenir des droits protecteurs imposés en faveur des produits d'une partie de l'Empire contre ceux des autres parties.

Voilà un langage très clair ; mais je regrette de dire que les honorables membres

de la gauche, au lieu d'aborder cette question, chaque fois qu'ils en ont eu l'occasnon, avec la sincérité et la franchise dont parle M. Chamberlain, ont toujours équivoqué et joué sur les mots.

Je dois appeler de nouveau l'attention de mon honorable ami sur les paroles de M. Chamberlain :

Par exemple, nous ne pouvons admettre en franchise les spiritueux ou le tabac, et, à l'esprit de tout homme qui a de l'expérience en ces matières, se présenteront d'autres articles qui, dans certaines parties de l'Empire, sont frappés de droits strictement imposés pour les besoins du revenu, et qui, du consentement commun, pourraient être exclus d'une pareille convention.

Quelle est la portée de ces paroles ? C'est que si nous devons avoir avec la Grande-Bretagne cette union douanière qui ferait bénéficier nos produits d'un traitement privilégié, nous devons former une espèce de zollverein. Mais M. Chamberlain mentionne certaines exceptions que nous pourrions tous établir. Les droits de douane sont abolis dans le zollverein allemand.

M. Chamberlain nous dit franchement : Nous pouvons former une union douanière avec le Canada, créer un zollverein impérial, mais, dans ce cas, nous devrons être prêts à faire certaines exceptions pour le tabac, les spiritueux et autres articles semblables. Il ajoute que le tarif général devra être exempt de droits de douane, et que c'est là la règle, quoi qu'il puisse y avoir certaines exceptions.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non ; des "droits de douane ayant un caractère protecteur."

Le PREMIER MINISTRE : Il est impossible de donner une autre interprétation à ces paroles :

Par exemple, nous ne pouvons admettre en franchise les spiritueux ou le tabac, et, à l'esprit de tout homme qui a de l'expérience en ces matières, se présenteront d'autres articles qui, dans certaines parties de l'Empire, sont frappés de droits strictement imposés pour les besoins du revenu, et qui, du consentement commun, pourraient être exclus d'une pareille convention.

Est-il possible de trouver quelque chose de plus clair ? Si nous devons avoir ce zollverein impérial, il ne devra pas y avoir de droits de douane, excepté sur les articles de l'accise, spiritueux, tabac, vins, et certains autres articles qui pourront être spécifiés.

Est-ce que mon honorable ami (sir Charles Tupper) est prêt à consentir à tout cela ? Est-il prêt à dire qu'il accepte un zollverein impérial supprimant les droits de douane sur tous les objets manufacturés, à quelques exceptions près peut-être ? Mon honorable ami sait bien que non, et que pas un membre de la gauche n'est prêt à accepter un zollverein impérial.

Au cours de la présente session, les honorables membres de la gauche nous ont reproché d'avoir maintenu le principe protecteur dans notre tarif et nous ont dit que nous ne pouvions l'abolir. Je repousse le reproche, mais je dis très sincèrement que le temps n'est pas encore arrivé où le Canada peut se passer de droits de douane.

Et si nous nous trouvons dans cette situation, il est inutile de prétendre que nous sommes prêts pour un zollverein impérial. Si les honorables députés de la gauche veulent répondre à l'idée de M. Chamberlain, il faut qu'ils soient prêts à dire qu'ils sont disposés à accepter un zollverein impérial qui fera disparaître tous les droits de douane, à l'exception des droits d'accise sur les vins, les liqueurs spiritueuses, le tabac et quelques autres articles.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

M. McNEILL : M. Chamberlain ne dit pas, "et quelques autres articles".

Le PREMIER MINISTRE : Le chef de l'opposition dit "non, non", mais je m'en rapporte aux paroles de M. Chamberlain. Alors, nos adversaires veulent avoir un tarif différentiel avec l'Angleterre pour les produits du Canada, et maintenir en même temps des impôts douaniers contre les produits manufacturés de l'Angleterre. Voilà la position qu'ils prennent, et j'en suis heureux, car nous savons alors où nous en sommes. Ils voudraient que nous eussions un zollverein—non, je ne puis pas me servir d'une expression aussi relevée—mais un système en vertu duquel les produits du Canada seraient admis en Angleterre d'après un tarif différentiel, pendant que nous maintiendrions nos droits de douane contre les produits fabriqués de l'Angleterre.

M. WALLACE : L'honorable premier ministre peut-il nous donner la date de ce discours de M. Chamberlain ?

Le PREMIER MINISTRE : Mars, 1896.

M. BERGERON : Il a changé d'idée depuis.

Le PREMIER MINISTRE : J'aimerais à savoir où et quand.

Sir CHARLES TUPPER : A la réunion des chambres de commerce, quand il a accepté la résolution de la Chambre de commerce de Toronto.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a parlé trop vite. J'aurai occasion de parler de cela, dans un instant, et je démontrerai que M. Chamberlain n'a pas alors modifié sa manière de voir, mais l'a plutôt affirmée plus énergiquement. Permettez-moi de parler immédiatement de ce discours et de faire voir à la gauche que M. Chamberlain y condamne le système qu'elle nous propose.

M. Chamberlain, dans le discours que j'ai déjà cité, fait voir l'injustice à l'égard de l'Angleterre que comporte le système préconisé par nos honorables amis de la gauche. Voici ce qu'il dit :

Si l'on tient compte de la somme des droits coloniaux qui sont actuellement prélevés sur les produits

anglais, il est évident qu'une addition déterminée, comme celle qu'on prépare, constituera une préférence beaucoup moindre pour les marchandises allant dans les colonies, que pour les marchandises des colonies venant en Angleterre.

J'appelle surtout d'attention sur la phrase suivante :

Dans le cas de l'Angleterre, la préférence serait donnée sur le prix coûtant des marchandises, tandis que dans le cas des colonies, la préférence ne serait calculée que sur le coût des marchandises plus les droits élevés qui existent actuellement.

Nous avons là la réponse.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable premier ministre veut-il me permettre de lui faire remarquer que cet argument de M. Chamberlain signifie tout le contraire. Dans ce passage, il parle du projet de donner un avantage à l'Angleterre en imposant un droit sur les marchandises étrangères, tout en maintenant nos droits actuels contre l'Angleterre.

Le PREMIER MINISTRE : Même dans ce cas, le raisonnement serait le même. Le résultat serait que le Canada jouirait d'une préférence sur le prix coûtant de ses produits, et l'Angleterre, sur le coût plus les droits. Il n'y a pas égalité de traitement. Il faudrait accorder les mêmes privilèges des deux côtés.

M. McNEILL : Tout ce que dit l'honorable premier ministre nous fait voir que l'affaire se réduit à des négociations et à une entente.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible, mais il faut une base pour ces négociations et cette entente, et la base que propose mon honorable ami, c'est des droits sur les produits anglais et aucun sur les produits canadiens. Tant qu'il sera dans ces dispositions, il ne peut pas espérer arriver à une solution avec l'Angleterre. M. Chamberlain a dit : Si vous voulez avoir un tarif différentiel avec l'Angleterre, il faut que le Canada renonce à la protection. Nos adversaires sont-ils prêts à dire qu'ils renoncent au principe de la protection ? S'il en est ainsi, qu'il le disent, car c'est maintenant le temps de parler. Je ne demande pas une réponse immédiate, mais je voudrais, qu'avant la clôture de ce débat, ils nous disent s'ils sont prêts à renoncer à la protection. S'ils se prononcent dans l'affirmative, ils s'éloignent de l'attitude prise par leur chef en 1896, car dans le manifeste qu'il adressait au peuple canadien, cette même année, il s'exprimait ainsi sur cette question d'un tarif différentiel :

Avec un tarif basé sur des concessions mutuelles, il est raisonnable de s'attendre à un développement plus grand encore de notre commerce sur ce marché, et nous contribuerions en même temps à unir et solidifier l'Empire, sans diminuer la protection que reçoivent nos industries.

Je voudrais savoir comment les honorables députés de la gauche peuvent être en même temps protectionnistes et partisans d'un tarif différentiel avec l'Angleterre. Il faut être l'un ou l'autre. Si nos adversaires déclarent qu'ils sont prêts à renoncer au principe de la protection, nous saurons où nous en sommes et nous agirons en conséquence ; mais ils n'osent pas avouer qu'ils renoncent à ce système. Même durant la présente session, ils ont défendu la protection et ils ne veulent pas y renoncer encore aujourd'hui.

M. SPROULE : Actuellement, ne donnons-nous pas une préférence à l'Angleterre sans renoncer à la protection ?

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit en ce moment d'un traitement diffiérentiel pour les produits canadiens en Angleterre, et nous ne l'obtiendrons jamais, sans renoncer à la protection.

J'arrive maintenant à la deuxième partie de la résolution et au discours de M. Chamberlain, devant les chambres de commerce d'Angleterre. La résolution de mon honorable ami se lit comme suit :

Qu'en juin 1896 il a dit qu'il voyait le germe d'une proposition acceptable pour un arrangement différentiel dans les limites de l'Empire, dans une résolution adoptée cette même année par la chambre de commerce de Toronto.

Sir CHARLES TUPPER : Cela était en juin 1897. La réunion des chambres de commerce d'Angleterre, à laquelle la résolution de la Chambre de commerce de Toronto a été soumise, a eu lieu en juin 1897, je crois.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe. C'est en juin 1896. Je vais citer le résoution de la Chambre de commerce de Toronto qui a été proposée en cette occasion par l'honorable député de Toronto-centre (M. Osler). C'était au troisième congrès des chambres de commerce de l'Empire, tenu dans le salle de l'association des épiciers, du 9 au 12 juin 1896. Environ 95 chambres de commerce de toutes les parties de l'Empire, étaient représentées. Celle de Toronto avait confié à son délégué, M. Osler, une résolution qui se lisait comme suit :

Attendu que la stabilité et le progrès de l'Empire britannique peuvent être mieux assurés en resserrant davantage les liens qui unissent les colonies à la mère-patrie, et par le développement continuel d'une coopération pratique et sympathique dans tout ce qui se rapporte au bien-être commun ;

Et attendu que cette coopération et cette unité ne peuvent pas être plus efficacement encouragées que par la pratique et l'extension d'un échange mutuel et profitable de leurs produits ;

Il est en conséquence résolu—Que ce congrès affirme sa croyance dans l'opportunité et la possibilité d'un arrangement douanier entre l'Angleterre et ses colonies et les Indes, sur la base d'un traitement différentiel, et recommande que des mesures soient prises par le gouvernement de Sa Majesté pour en arriver à un échange de vues sur la question entre la mère-patrie et les autres gouvernements de l'Empire.

Il est vrai que dans le discours qu'il prononça à cette occasion, M. Chamberlain dit qu'il voyait dans cette résolution "le germe

d'un commerce différentiel." Mais je ferai remarquer à la Chambre que ce germe n'a jamais fructifié. La motion fut présentée par mon honorable ami de Toronto, mais elle ne fut pas acceptée, parce que le sentiment en faveur du libre-échange est trop fort en Angleterre. Après quelques discours sur cette motion, sir Donald Smith qui représentait le Canada, vit clairement que la discussion tournait contre la motion, et prenant le même préambule, il demande de substituer l'amendement suivant à la résolution :

Il est en conséquence résolu—Que dans l'opinion de ce congrès les avantages devant résulter d'une union plus étroite entre les différentes parties de l'empire britannique sont assez importants pour justifier un arrangement se rapprochant autant que possible d'un zollverein, basé sur les principes du libre échange des produits dans les limites de l'Empire, compatible avec les nécessités fiscales pour le maintien du gouvernement de chaque royaume, Etat, province ou colonie, faisant actuellement partie de la grande famille britannique.

Mais cela encore provoqua des objections et voici en quels termes parla le président :

La dernière partie de l'amendement m'a été remise dans le temps par sir Donald Smith et naturellement je l'ai acceptée. Il paraît cependant qu'il y a conflit et que cette dernière partie devrait être rayée. Consentez-vous à ce que je biffe la dernière partie de l'amendement, sir Donald Smith, vu que le congrès semble croire qu'elle n'est pas compatible avec la première partie ?

Sir Donald Smith—Oui.

Le président—Alors l'amendement doit se lire comme suit :—

" Attendu que la stabilité et le progrès de l'empire britannique peuvent être mieux assurés en resserrant davantage les liens qui unissent les colonies à la mère-patrie, et par le développement continuel d'une coopération pratique et sympathique dans tout ce qui se rapporte au bien-être commun ;

" Et attendu que cette coopération et cette unité ne peuvent pas être plus efficacement encouragées que par la pratique et l'extension d'un échange mutuel et profitable de leurs produits ;

Il est en conséquence résolu—Que ce congrès affirme sa croyance dans l'opportunité et la possibilité d'un arrangement douanier entre l Angleterre et ses colonies et les Indes, sur la base d'un traitement privilégié——"

Et l'on continue tel que dans la motion de l'honorable député de Toronto (M. Osler.) Ceci fut encore modifié et finalement la motion fut retirée et la suivante fut adoptée:

Que ce congrès des chambres de commerce de l'Empire est d'avis que l'établissement de relations commerciales plus étroites entre le Royaume-Uni et les colonies et dépendances est une chose qui mérite et demande à être prise en prompte et sérieuse considération. Par conséquent, le congrès représente respectueusement au gouvernement de Sa Majesté que si quelque plan était suggéré au nom des colonies ou de quelques-unes d'entre elles il serait opportun d'encourager l'étude de ce plan ou de quelqu'autre moyen praticable, en convoquant une conférence impériale représentant tous les intérêts en jeu, ou par tout autre moyen qui pourra être conseillé à Sa Majesté.

Comme je le disais, le germe contenu dans la résolution de la chambre de commerce de Toronto n'a rien produit. Il n'en est résulté que cette proposition très anodine. Je ne doute pas que ce résultat n'ait été un grand désappointement pour beaucoup de gens qui assistaient à ce congrès. Je suis certain que beaucoup espéraient que de cette résolution de la chambre de commerce de Toronto, sortirait quelque chose de nature à nous donner un commerce différentiel.

Mais je crois que la raison pour laquelle cette résolution n'a pas été adoptée, se trouve dans le discours que prononça M. Chamberlain à cette occasion et dans lequel il précisa la politique qu'il avait formulée au mois de mars précédent, quand il déclara qu'il n'était pas un libre-échangiste théoricien, et qu'il était prêt à étudier un projet de libre-échange dans les limites de l'Empire. Permettez-moi de citer des passages du discours qu'il prononça à l'ouverture de ce congrès :

L'établissement d'une union commerciale entre toutes les parties de l'Empire ne serait que le premier pas, mais le pas le plus important et le plus décisif vers la réalisation de l'idée la mieux inspirée qui ait jamais germé dans le cerveau des hommes d'Etat-anglais.***Mais jusqu'à présent, nous n'avons pu nous entendre sur les moyens à prendre pour atteindre ce but, et il me semble que jusqu'à présent, on n'ait suggéré que trois moyens d'y arriver.

Le premier consistait dans l'abandon, par les colonies, de leurs systèmes fiscaux, pour adopter le nôtre ; il faudrait qu'elles appliquent dans leur plénitude les doctrines du libre-échange et ouvrent leurs marchés, non seulement à nous, mais au monde entier ; qu'elles renoncent entièrement aux droits protecteurs sur lesquels, actuellement, elles comptent en grande partie pour se créer des revenus.

Voilà la première condition : renoncer au système de protection et aux impôts douaniers. Puis il continue ainsi :

Ce moyen est préconisé par le club Cobden, par les libre-échangistes extrémistes, ou plutôt orthodoxes, et il y a sans aucun doute beaucoup à dire en sa faveur. Je ne nie pas que ce ne soit peut-être la meilleure solution pour tous les intéressés ; mais en même temps, je dois avouer que cela ne nous donnerait pas l'union commerciale dans le sens que nous avons généralement attaché à ce mot.

L'orateur passe ensuite à la question qui nous occupe :

Messieurs, le libre-échange a été établi dans ce pays depuis un demi siècle, au grand avantage du pays, sans aucun doute, et malgré cela, il n'y pas fait de prosélytes. Parlant en général—car je sais qu'il y a des exceptions—nous ne voyons pas que les systèmes adoptés par les colonies se rapprochent beaucoup du nôtre, et ceux des pays étrangers ne s'en approchent pas.

Je passe maintenant au deuxième moyen qui a été exposé devant un congrès semblable à celui-ci, au grand congrès tenu à Ottawa, il y a un an ou deux. Ce projet a été accepté favorablement par quelques-unes de nos principales colonies et exposé avec beaucoup de force et d'éloquence par leurs hommes d'Etat, et dans son esprit, du moins, il signifie tout le contraire de celui que je viens d'expliquer ; car pendant que le premier projet exige que les colonies renoncent à leur système en faveur du nôtre, celui-ci demande que nous renoncions au nôtre pour adopter celui des colonies. Voici en quoi il consiste : les colonies seraient laissées libres d'imposer les droits protecteurs qui leur plairaient sur les marchandises étrangères et anglaises, mais elles accorderaient une faible préférence au commerce anglais, et en retour nous aurions à changer

notre propre système et à imposer des droits sur les produits alimentaires et toutes les matières brutes.

J'exprime encore une fois ma propre opinion quand je dis qu'il n'y a aucune chance que dans un délai raisonnable, ce pays ou le parlement de ce pays adopte un arrangement aussi partial. (Applaudissements)

Le commerce extérieur de ce pays est si considérable et le commerce exterieur des colonies est comparativement si peu important, qu'une faible préférence qui nous serait accordée sur ce commerce extérieur des colonies, nous rapporterait si peu d'avantage sur l'ensemble de notre commerce, que je ne crois pas que les classes laborieuses de ce pays consentissent à un changement révolutionnaire pour obtenir un si faible avantage. (Ecoutez, écoutez.)

Vous voyez, messieurs, que jusqu'à présent, il n'y a pas de solution possible. Nous avons une proposition des libre-échangistes anglais qui est repoussée par les colonies, et nous en avons une autre des colonies protectionnistes qui est repoussée par l'Angleterre.

Si nous voulons aboutir à quelque chose, il nous faut donc trouver un troisième moyen, comportant de mutuelles concessions, un plan d'après lequel aucune des parties contractantes ne tiendra rigoureusement à des conclusions préconçues, et dans lequel l'intérêt général devra primer les intérêts particuliers.

J'admets, si je l'ai bien comprise, que je trouve le germe de cette solution, dans une résolution qui doit nous être soumise au nom de la Chambre de Commerce de Toronto. En quoi consiste cette résolution? J'espère pouvoir pouvoir en donner la véritable signification. Je comprends qu'elle demande l'établissement d'un zollverein britannique, ou une union douanière qui nous donnerait virtuellement le libre échange dans les limites de l'empire, mais qui laisserait toutes les parties contractantes libres de faire les arrangements qu'il leur plairait au sujet des droits à imposer sur les marchandises étrangères; mais une condition essentielle au projet serait que l'Angleterre consentît à rétablir des droits modérés sur certains articles que les colonies produisent en grandes quantités. Si je comprends bien la question, ces articles comprendraient le blé, la viande, la laine, le sucre et peut-être quelques autres dont la consommation est énorme en Angleterre et que les colonies produisent actuellement en grandes quantités, et qu'elles pourraient probablement produire en quantités suffisantes, grâce à cet arrangement, et ces articles seraient entièrement produits par la main-d'œuvre anglaise.

D'un autre côté, comme je l'ai expliqué, les colonies tout en maintenant leurs droits sur les marchandises des autres pays, consentiraient à un libre-échange de produits avec le reste de l'Empire, et renonceraient à prélever des droits protecteurs sur les produits de la main-d'œuvre anglaise. C'est le principe du zollverein allemand; c'est le principe sur lequel repose la fédération des Etat-Unis d'Amérique; et je n'ai pas le moindre doute que s'il était adopté, ce serait le lien le plus solide entre la race anglaise dans le monde entier. (Applaudissements.)

Maintenant, qu'on remarque bien ce qui suit:

Je prétends qu'un projet comme celui-là peut se recommander, même à un libre-échangiste orthodoxe. Ce serait le plus grand pas que le libre-échange eût jamais fait depuis qu'il a été prêché par M. Cobden, puis qu'il en appliquerait les doctrines d'une manière permanente à plus de 300,000,000 d'êtres humains, et à des pays dont plusieurs sont parmi les plus industrieux, et les plus prospères du monde entier.

Vous voyez, M. l'Orateur, le principe que pose ici M. Chamberlain. Pour conclure un arrangement avec les colonies, il était prêt à s'écarter du principe orthodoxe du libre-échange tel que prêché par le club Cobden, et d'en limiter l'application à l'empire même si l'empire devait imposer des droits sur les marchandises des autres nations. Mais tout en s'écartant ainsi du principe orthodoxe du libre-échange, M. Chamberlain se sert de l'autorité de Cobden pour défendre son attitude, comme on peut le voir dans le discours qu'il a prononcé au mois de mars 1896:

Je ne dis pas cela uniquement parce qu'une semblable proposition est contraire aux principes du libre-échange; car bien que je sois moi-même un libre-échangiste convaincu, au point de croire que cette théorie est certainement celle qui rendrait le monde plus prospère, je n'ai pas pour elle une telle admiration que si des avantages suffisants m'étaient offerts, je refuserais de prendre en considération toute déviation de la stricte doctrine. M. Cobden lui-même a agi ainsi et a fait un compromis avec ses principes en signant le traité français; et on ne peut pas exiger que nous, ses disciples, nous soyons plus orthodoxes que l'apôtre du libre-échange.

Nous disons donc que notre but est le libre-échange dans les limites de l'Empire. L'honorable député disait, il y a un instant, que nous ne devons pas faire de ce projet une question de parti, et que nous devons l'étudier avec un esprit large et à un point de vue patriotique. Je suis tout à fait de cette opinion. Peu m'importe que nous soyons protectionnistes ou libre-échangistes; étudions la question telle qu'elle se présente à nous. Y a-t-il quelqu'un dans ce parlement qui puisse dire qu'à l'heure qu'il est, nous pouvons nous dispenser des impôts douaniers, même sur les seules marchandises anglaises? Personne ne peut prétendre cela.

Sir CHARLES TUPPER: Rien de semblable n'est proposé.

Le PREMIER MINISTRE: Alors, je ne comprends pas la langue anglaise. Que signifient les paroles que je viens de citer? Si les colonies, qui imposent des droits sur les importations de l'étranger, consentent à un libre-échange de produits avec le reste de l'Empire, pourront-elles continuer à prélever des droits protecteurs sur les produits de la main-d'œuvre anglaise? Cet argument seul n'est-il pas suffisant?

Je citerai aussi un discours prononcé par M. Buxton, ci-devant secrétaire d'Etat pour les colonies. Voici ce qu'il disait:

Les colonies, de leur côté, auront leur part à faire. Sont-elles prêtes à se procurer un revenu d'une autre manière? Sont-elles prêtes à le prélever par ce que j'appellerai des impôts intérieurs au lieu de le prélever en imposant une taxe sur les marchandises anglaises?

Toute la question est là. L'honorable député est-il prêt à se procurer un revenu aujourd'hui, tout en renonçant à taxer les marchandises anglaises? Dans l'affirmative, comment y suppléera-t-il? Il ne sert à rien d'éluder les faits. Il nous faut envisager la question comme des hommes sensés et raisonnables. Il est inutile de parler à tort et à travers et de dire que nous pouvons nous passer des droits que nous prélevons sur les marchandises anglaises. Si l'honorable député faisait une semblable promesse, il ne pourrait pas la tenir.

Il y a dans le discours de M. Chamberlain une grande et noble idée, que je ne désespère pas de voir se réaliser, même de nos jours. Cette idée, répétée à plusieurs reprises par d'autres hommes d'Etat de l'école impériale, des disciples convaincus de la doctrine de Cobden, c'est qu'il serait possible, sans renoncer aucunement aux principes du libre-échange, de les appliquer dans les limites de l'Empire. Il y aurait dans cet arrangement une idée anglaise, comme il y a une idée française, une idée allemande et une idée américaine.

Bien que l'on prétende que le libre-échange n'ait pas fait de progrès, je dis qu'il en a fait d'énormes depuis cinquante ans. Le libre-échange est pratiqué aujourd'hui parmi 36,000,000 de Français ; parmi 40,000,000 d'Allemands et parmi 75,000,000 d'Américains ; et qui peut dire qu'un jour ne viendra pas où nous aurons le libre-échange entre 300,000,000 de sujets britanniques établis dans toutes les parties du monde ?

Voilà l'idée de M. Chamberlain. Elle est irréalisable dans le moment, mais ne la perdons pas de vue. Nous avons fait un pas dans cette direction, il y a deux ans, lorsque nous avons abaissé nos droits de 25 pour 100 sur les marchandises anglaises. Nous avons commencé à préparer la voie, et ce premier pas ne sera pas le dernier, nous en ferons un autre quand le temps sera venu. Si jamais nous devons jouir des bienfaits de la liberté du commerce dans les limites de l'Empire, entre 300,000,000 de sujets britanniques disséminés dans toutes les parties du monde, l'histoire constatera que le premier pas fait dans cette direction a été fait il y a deux ans, lorsque ce gouvernement et ce parlement ont diminué de 25 pour 100 les droits sur les marchandises anglaises.

Il est six heures et la séance est suspendue.

Séance du soir.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 144) du Sénat—pour faire droit à Abraham Aronsberg.—(M. Landerkin.)

SECONDE LECTURE.

Bill (n° 172) pour constituer en corporation la Compagnie de pulpe et de papier de l'Amérique britannique "British American Pulp and Paper Company."—(M. Bennett.)

SUBSIDES—COMMERCE PRIVILEGIE.

M. ALEX. McNEILL (Bruce-nord) : M. l'Orateur, en me levant pour dire quelques mots à l'appui de la résolution qui est maintenant soumise à la Chambre, je dois d'abord exprimer le regret que j'éprouve de voir que le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) n'ait pas cru opportun d'accepter la proposition que lui a faite mon honorable ami, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), et de travailler avec nous à favoriser et à faire triompher cette grande politique britannique. Je regrette aussi que dans les remarques qu'il a été assez bon d'adresser à la Chambre, le premier ministre n'ait pas suivi l'exemple que lui avait donné mon honorable ami, le chef de l'opposition. En expliquant la politique qu'il avait suivie, il s'est permis à l'adresse de ceux qui diffèrent d'opinion avec lui, des expressions qui sont loin d'être courtoises. Le très honorable ministre a déclaré que sur cette question, les députés de ce côté de la Chambre avaient eu recours aux subterfuges, aux subtilités de toutes sortes. Ce sont là des expressions un peu fortes à l'adresse de députés qui sincèrement et honnêtement s'efforcent de faire triompher une politique qu'ils croient de nature à servir les meilleurs intérêt du pays Je suppose que nous devons accepter ces remarques de mon très honorable ami, mais peut-être qu'avant la fin du débat, la Chambre et le pays pourront juger quel côté de la Chambre mérite les épithètes qu'a employées le premier ministre.

Je ne veux pas pour le moment, suivre l'honorable ministre dans le plaidoyer éloquent et remarquable qu'il a fait, mais je reprendrai les choses de plus haut. Entre temps, je désire exprimer ma satisfaction de constater que, dans toutes les observations que l'on peut présenter sur cette question, on peut considérer comme admises certaines choses qui ont fait l'objet de débats animés il y a quelques années à peine. Par exemple, il n'est plus nécessaire que nous essayions de combattre cette idée que, parce que le Royaume-Uni est à 3,000 milles d'ici et que les Etats-Unis sont à nos portes, notre marché naturel se trouve chez nos voisins.

Les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre ont longtemps prôné cette idée avec une extraordinaire tenacité, j'allais dire audace. Je suis heureux de voir qu'ils l'ont abandonnée. Nous pourrons maintenant, sans courir le risque de les mettre hors des gonds, oser dire qu'il est opportun de cultiver le marché du Royaume-Uni. Nous pouvons, de ce côté de la Chambre, oser dire que dans le Royaume-Uni, nous trouvons un marché pour nos chevaux, sans être tournés en ridicule par les honorables députés qui siègent sur les arrière-bancs de la droite. Nous pouvons même aller jusqu'à dire que, dans la mère patrie, nous pouvons trouver un marché avantageux pour nos œufs, sans être exposés à se faire lancer des œufs, métaphoriquement parlant, par le député de Wellington-nord (M. McMullen) qui,dans une occasion, m'a dit que je n'avais pas besoin d'essayer de lui faire dire une chose aussi stupide que de prétendre que nous trouverions toujours un marché avantageux pour nos œufs dans la mère patrie. La prescience de cet honorable député est démontrée par le fait que, il y a 8 ou 9 ans, nous vendions pour $83,000 d'œufs en Angleterre et que l'année dernière, nous en

avons vendu pour $1,250,000, soit une augmentation de 1,400 à 1,500 pour cent en faveur de la mère patrie pour ce seul article.

Je crois que l'on peut dire en résumé que les honorables ministres admettent maintenant ce qu'ils avaient combattu si ardemment, c'est-à-dire que notre marché naturel se trouve en Angleterre et non aux Etats-Unis. C'est déjà un progrès sensible.

Il est une autre question qu'il n'est pas nécessaire de débattre devant cette Chambre, celle de l'unité de l'empire. Je me rappelle qu'on avait surnommé "le député de l'empire," un honorable député de cette Chambre, parce que toutes le fois que l'on attaquait directement ou d'une façon détournée les principes fondamentaux qui unissent le Canada à l'Angleterre, il avait l'habitude de repousser ces attaques au meilleur de ses faibles talents. Je suis heureux de dire qu'aujourd'hui, chacun des honorables membres de cette Chambre désire être considéré comme étant ce député de l'empire.

Je ne crois pas que nous soyons obligés de combattre plus longtemps la politique de réciprocité illimitée, celle de l'union continentale ou commerciale. Les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre ont abandonné ces idées, de même que leur politique d'anti-impérialisme et de pro-américanisme. Nous avons souvent entendu répéter que les honorables messieurs avaient volé nos vêtements. Je ne sais pas si "volé" est une expression bien parlementaire ; je dirais plutôt "emprunté." Nos amis se sont plaints de la chose, mais après tout, je crois qu'ils se sont montrés trop sévères à l'endroit des honorables messieurs de la droite ; en effet, ces derniers avaient promis de pratiquer l'économie, ce que nous nous attendions leur voir faire, et s'ils empruntaient nos habits par mesure d'économie, nous devrions leur donner le mérite d'avoir pratiqué à ce point cette vertu.

Sir CHARLES TUPPER : Ils en ont besoin.

M. McNEILL : M. l'Orateur, en tant que cette économie dans l'habillement est concerné, je crois que les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre—au moins pendant qu'ils étaient dans l'opposition—n'ont pas changé, car ils ont porté leur habillement d'anti-impérialisme et de pro-américanisme jusqu'à ce qu'il fût horriblement souillé et usé jusqu'à la corde. Je ne sais pas, M. l'Orateur, si je suis dans l'ordre ; je ne sais pas jusqu'à quel point on peut parler d'une manière irrespectueuse des habits des membres de cette Chambre, ni comment on peut parler ainsi de ces habits sans parler d'une manière irrespectueuse de ceux qui les portent, mais si je suis dans l'ordre, j'irai jusqu'à dire que ces vêtements que portaient les honorables députés étaient des plus malpropres, des plus usés et qu'ils tombaient en pièces. Nous savons tous comment ils ont réussi à les tenir ensemble alors qu'ils menaçaient de tomber en pièces : ils ont simplement fait un rapiécetage. Quelquefois, on se servait de la réciprocité illimitée ; d'autre fois on essayait de l'union commerciale ; tantôt c'était le libre-échange continental, tantôt c'était le libre-échange comme on l'a en Angleterre et enfin on tâtait du tarif de revenu.

Nous avons entendu parler de ces déchirures et de ces rapiéçages du Canada par une autorité supérieure, et par un homme dont l'esprit à cette époque était tellement imbu de la grandeur de la république voisine, que la Colombie Anglaise, le Manitoba, les provinces maritimes et même nos Territoires du Nord-Ouest n'étaient rien pour lui. Mais si jamais il y a un habillement fait de déchirures et de rapiécetages, c'est bien celui dont j'ai parlé et qu'ont porté si longtemps les honorables membres de la droite.

M. BERGERON : C'était un habillement indécent.

M. McNEILL : Mon honorable ami (M. Bergeron) dit que cet habillement était même indécent. A tout événement, je me rappelle la première circonstance où les honorables messieurs ont endossé cet habit en Chambre après y avoir ajouté la pièce de la réciprocité illimitée. Aussi longtemps que je conserverai la mémoire, je n'oublierai jamais cette circonstance, la pitié et la honte qui se manifestèrent alors quand ces messieurs revêtirent cet habit. Le grand parti libéral du Canada en était réduit à adopter une politique destinée à périr, parce que la chaîne et la trame de leur habit, l'essence même de ce vêtement étaient telles, que celui qui le portait devait faire la guerre sur les marchés canadiens aux produits de la mère patrie. Ce n'était pas tout : on nous disait pour excuser cette politique que nous ne devions presque rien à la mère patrie, rien ou presque rien, si ce n'est le pardon tel qu'accordé par un chrétien pour la mauvaise administration de nos affaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Une déclaration des plus exactes.

M. McNEILL : Une déclaration des plus exactes, dit l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) que nous ne devons rien à la mère patrie, si ce n'est le pardon tel qu'accordé par un chrétien pour la mauvaise administration de nos affaires. Et, M. l'Orateur, l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) a l'audace de répéter cette affirmation devant la Chambre ce soir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, je la répète.

M. McNEILL : L'honorable ministre dit que nous ne devons rien à la mère-patrie qui nous a protégés durant plus d'un siècle.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, je le dis.

M. McNEILL : L'honorable ministre dit que nous ne devons rien à la mère patrie, qui

a toujours été et qui est encore prête à nous envoyer des milliers de ses fils répandre leur sang pour défendre notre juste cause.

Le MINISTRE DU COMMERCE : S'il veut le savoir, je dirai à l'honorable député (M. McNeill) que l'Angleterre doit plus au Canada que le Canada ne doit à l'Angleterre.

M. McNEILL : L'honorable ministre dit que nous ne devons rien à la mère-patrie qui est prête à envoyer à notre aide la plus grande flotte que jamais l'océan n'ait portée, à la mère-patrie qui, au moment où l'honorable ministre faisait cette proposition contre-nature dans cette Chambre—car c'est lui-même qui faisait la proposition—avait à l'est et à l'ouest ses navires de guerre, ces lions de la mer, pour protéger l'entrée du Canada. Et, M. l'Orateur, l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) dit : Nous ne devons rien à ce pays. Il nous disait alors, parce que c'était lui qui parlait au nom de son parti dans cette occasion—il nous disait alors que ce que nous devions faire c'était de mépriser la mère patrie au bénéfice d'un pays dont la lourde main s'est appesantie sur nous durant de longues années. C'était là la politique prônée par l'honorable ministre (sir Richard Cartwright, et je me rappelle très bien lui avoir dit au cours du débat que s'il faisait un appel au peuple du Canada avec cette politique comme programme, quand le peuple aura compris la signification de cette politique, il ne recevra de partout que la même réponse : A bas votre politique en faveur des Américains ! Dieu sauve la Reine !

Qu'avons-nous vu ? On a vu ces messieurs qui, en 1891, avaient osé faire appel au peuple du Canada avec cette politique comme programme, revenir devant les électeurs à l'élection suivante avec une politique tout à fait opposée à celle qu'ils avaient prônée en 1891, forcés qu'ils étaient par le sentiment irrésistible de la population. Nous voyons aujourd'hui l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) faire partie d'un gouvernement qui demande au peuple du Canada de lui continuer son appui, parce qu'il a adopté une politique qui donne sur notre marché aux produits de la mère patrie la préférence sur les produits des autres pays. Voilà ce qu'a produit le cours des événements, et je ne suis pas fâché que l'honorable ministre m'ait interrompu.

Maintenant, M. l'Orateur, il nous fait plaisir à tous de voir que ces messieurs admettent aujourd'hui un grand nombre de principes qu'ils ont longtemps combattus et que nous les pressions d'admettre pourtant. Mais bien qu'ils se soient rachetés grandement et qu'ils se soient prononcés en faveur de certaines méthodes que j'approuve, je dis, M. l'Orateur, qu'en tant que la méthode adoptée par les honorables membres de la droite à propos de cette politique particulière de commerce de préférence, politique que le très honorable premier ministre dit avoir établie, est concernée, la trace du serpent s'y fait voir partout. Je n'ai jamais nié que ces honorables messieurs, aient fait certaines choses dans l'intérêt de l'unité de l'Empire. J'admets que mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) par ses actes et encore plus par ses déclarations au sujet des Antilles, a avancé la cause de l'unité impériale en reconnaissant nos obligations vis-à-vis de l'Empire. J'admets que la politique suivie par l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) relativement à la question du timbre-poste de deux cents va droit comme une flèche à ce but, et je crois que l'honorable monsieur avait l'intention d'atteindre ce but. Je comprends plus peut-être qu'un grand nombre de ceux qui siégent de ce côté-ci de la Chambre, l'importance de la politique poursuivie par l'honorable ministre dans cette occasion. Je ne voudrais pas, pour un moment, enlever une parcelle du mérite qui lui revient à M. Henneker Heaton, car en vérité, c'est à lui que revient la plus grande part de mérite pour ses longues années d'efforts persistants et intelligents. Mais je dis que malgré tout ce que M. Henneker Heaton a pu dire, nous aurions pu être encore de longues années sans ce timbre poste impérial, n'eût été l'action puissante et énergique du directeur général des Postes du Canada. J'admets aussi que le gouvernement mérite certaines félicitations pour avoir obtenu la dénonciation des traités belge et allemand ; mais je ne lui accorde pas autant de mérite qu'il en réclame. Je crois que la raison principale qui nous faisait désirer de voir ces traités dénoncés, était de permettre à ces nations de nous suivre avec ce commerce de préférence et je suis chagrin de voir que le gouvernement n'a pas fait cela. Je reconnais que la politique suivie par le gouvernement a eu pour résultat ce que je pourrais appeler, sous certaines réserves, une vraie préférence en faveur du Royaume-Uni ; mais je nie, M. l'Orateur, que ce résultat fût ce que se proposait le gouvernement. Je dis que le discours de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) et celui de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ainsi que la résolution elle-même ont démontré que tel n'était pas le résultat qu'ils espéraient obtenir. Je dis que le gouvernement a fait un faux pas dans cette question, qu'il a pris une route qui ne lui était pas familière et qui l'éloignait du but qu'il voulait atteindre. Il s'est trouvé pris dans des difficultés sans nombre au sujet des nations les plus favorisées. Les ministres ont découvert qu'aussitôt qu'une nation obtenait l'entrée de ses produits à nos marchés en conformant son tarif aux conditions exigées par notre offre statutaire, toute autre nation pouvait également profiter des avantages de la clause de la nation la plus favorisée. Et de jour en jour, les difficultés augmentaient, parce que, de jour en jour, une nation après une autre demandait à jouir des avantages de cette clause et le

gouvernement ne pouvait refuser. Il s'est trouvé impuissant, pris et resserré dans le filet, si je puis m'exprimer ainsi, jusqu'à ce que M. Chamberlain vînt à son secours ; il enseigna au gouvernement comment il pouvait échapper aux difficultés d'une manière honorable ; changer son offre de réciprocité à toutes les nations du monde en une offre de tarif de préférence pour la mère patrie seulement. Les ministres acceptèrent le conseil de M. Chamberlain et purent se tirer d'affaires ; deux d'entre eux furent créés chevaliers, et je suis certain que le pays fut très satisfait de voir qu'ils avaient pu sauver autant. Voilà ce qui est arrivé quant à cette question.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne veux pas être mal compris ; j'ai dit que nous avions un vrai tarif de préférence avec l'Angleterre, mais, encore une fois, je veux être bien compris. En théorie, nous avons ce tarif contre les autres pays du monde ; en pratique, cette préférence existe contre tous les pays excepté les Etats-Unis. Le tarif de 1897, qu'on a présenté à sons de trompettes, accompagné des roulements de tam-tam, comme une grande mesure politique britannique ne donnait à la mère-patrie aucun avantage sur les autres nations du monde conformément à l'offre statutaire ; au contraire, ainsi que l'a fait remarquer le premier mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace), il accordait des avantages très substantiels et très importants aux anciens alliés des honorables ministres aux Etats-Unis.

Du tarif lui-même, je puis dire qu'il était plus ingénieux que généreux. C'était un tarif qui, d'après ce que l'on croyait des deux côtés de l'Atlantique, devait réduire les droits de 1896 de 12½ pour 100. C'était l'impression créée par les déclarations ministérielles du temps. Je sais qu'une explication différente a été donnée à cette session par l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson). Il désire comparer la réduction d'après le tarif général de 1897, mais je prouverai à la Chambre que ce que le pays devait comprendre était qu'il y avait eu une réduction en faveur du Royaume-Uni dans le tarif conservateur qui existait en 1896 et jusqu'en 1897. Je lis ceci dans le " Globe " du 28 avril 1897 :

Les libéraux à la première occasion qui s'est offerte, se sont efforcés de mettre en pratique les principes contenus dans l'amendement de M. Davies.

Mais quel était cet amendement ? Le voici tel que proposé à la résolution que j'ai proposée moi-même en 1892 :

En tant que la Grande-Bretagne admet les produits du Canada dans ses ports, exempts de droits, cette Chambre est d'avis que l'échelle actuelle de droits imposés sur les marchandises principalement importées de la Grande-Bretagne devrait être réduite.

Le ' Globe " nous dit que le parti libéral a saisi la première occasion qui lui a été offerte de donner effet à ce principe de diminuer " l'échelle des droits imposés ", c'est-à-dire, les droits existant avant que son tarif vînt en force. C'est pourquoi il est ridicule de dire que telle n'était pas l'intention de ce parti. Le " Globe " va plus loin et le lendemain il disait :

Nos amis, les conservateurs, parlent comme si l'Angleterre ayant fait abaisser notre tarif, agissait d'après le principe qui consiste à tout avoir et ne rien donner en retour.

Les mots " ayant fait abaisser notre tarif " démontrent bien que le désir du gouvernement était de faire croire au peuple qu'il s'agissait d'une diminution du tarif en faveur de la mère patrie. Nous savons très bien que tel n'était pas le cas ; nous savons qu'au lieu d'être une diminution du tarif, c'était en réalité une augmentation du tarif en tant que les marchandises anglaiess se trouvaient concernées.

Ce tarif était plutôt de 12½ cents plus élevé que de 12½ cents plus bas qu'il n'était auparavant. On a obtenu ce résultat par un simple procédé qu'à signalé dans le temps l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). Les droits furent élevés d'abord sur ces sortes de marchandises que nous importions spécialement de la mère patrie avant qu'aucune réduction fût faite. Cela était tout à fait opposé au principe proposé par mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies).

Mon honorable ami d'York-ouest a été assez bon de me passer un mémoire sur le sujet ; je lui avais demandé la chose parce que la question lui était plus familière qu'à moi. Ce mémoire démontre que le tarif a été augmenté sur 18 différentes sortes de marchandises importées de la mère patrie. La proposition de mon honorable ami (sir Louis Davies) était à l'effet que le tarif devait être réduit sur les marchandises importées surtout d'Angleterre. Mais le gouvernement a augmenté les droits sur ces marchandises et diminué les droits sur 25 sortes de marchandises importées des Etats-Unis, si je suis bien informé. Je crois pouvoir dire franchement que le changement opéré d'une manière si honteuse dans le tarif de 1897, m'a toujours fait l'effet d'être l'œuvre de joueurs de passe-passe américains subtiles et experts plutôt que l'œuvre d'hommes d'Etat canadiens.

Maintenant, M. l'Orateur, je voudrais donner une explication personnelle, si la Chambre veut bien me le permettre. Après que j'eus donné avis de ma résolution, l'amendement que nous sommes maintenant à discuter, l'organe des honorables membres de la droite a publié un article de rédaction inspiré suivant toutes les apparences, disant que j'avais sacrifié mes idées d'impérialisme à l'esprit de parti. Une observation de ce genre ne me touche personnellement en aucune façon, parce qu'elle manque son but. Je n'ai aucun doute que la chose a été publiée non pour me froisser, mais pour jeter dans le public le doute sur les déclarations que je pourrais faire au cours de cette discussion. Mais je ne veux pas que

cette tentative réussisse. C'est pourquoi je veux déclarer ce que j'ai dit à mon honorable ami (sir Louis Davies), que je déclarerais et ce qu'il m'a dit que j'avais raison de déclarer : que j'ai eu des entrevues avec les membres du gouvernement, avec l'honorable chef du gouvernement, avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, avec l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) et d'autres, dans le but exprès de nous efforcer de ne traiter cette question qu'en nous plaçant au-dessus des considérations de partis. J'ai essayé d'obtenir une conclusion qui aurait été satisfaisante pour les deux partis dans cette Chambre, de sorte que nous aurions pu envoyer à la mère patrie un message unique au nom de la Chambre des communes du Canada, disant à ceux qui combattent pour nous dans la mère patrie ce combat en faveur d'une politique impériale britannique, grande et bienfaisante, que nous sommes avec eux. Et il n'est que juste pour l'honorable député (sir Charles Tupper), qui dirige l'opposition, de dire qu'il a fait tout son possible pour seconder mes efforts sous ce rapport bien qu'il sût ne pouvoir réussir.

Il a déclaré qu'il ne permettrait pas que l'on ait recours à aucune considération de parti pour arrêter le progrès d'une politique qui était d'une si grande importance dans les intérêts du Canada et de l'empire ; et par conséquent, il a fait tout en son pouvoir pour m'aider sous ce apport. L'année dernière, lorsque j'ai soumis cette résolution, je l'ai fait dans les termes les plus généraux possible ; j'ai pour ainsi dire soumis la résolution adoptée par la conférence afin d'avoir quelque chose sur lequel les deux partis pussent s'entendre. Je ne pouvais croire que le gouvernement ne permettrait pas à ses partisans d'appuyer une résolution adoptée par la grande conférence coloniale de 1894. Mais le cabinet ne voulut pas consentir à ce que ses partisans appuient cette résolution.

Les libéraux ne voulurent même pas consentir à déclarer dans cette résolution qu'il était à désirer qu'un traitement différentiel nous fût accordé pour nos produits sur les marchés de l'Angleterre, et ils chargèrent l'un des membres les plus habiles de la droite de proposer un amendement. Quel était cet amendement ?

> Que cette Chambre favorisera en tout temps tous les moyens pratiques de développer la réciprocité du commerce dans les limites de l'Empire, et qu'elle exprime sa satisfaction de la conduite que le gouvernement a déjà adoptée dans ce sens.

Toute ambiguë et incolore que fût cette première partie de la résolution, je me déclarai prêt à l'accepter, à la demande de l'honorable chef de la gauche qui, une fois de plus, démontra combien il était désireux que nous réunissions tous nos efforts pour défendre cette politique. Comment a-t-on répondu à nos avances ? On nous a dit qu'il fallait accepter la résolution en entier ou rien du tout. Je fis remarquer qu'il était impossible pour nous d'accepter cette dernière partie de la résolution, qu'il s'agissait là d'une question controversée et tout à fait contraire à nos idées. A cela, on répondit que c'était également à cette dernière partie que les honorables membres de la droite tenaient le plus.

En d'autres termes, on nous a dit que les libéraux comme parti croyaient qu'il était plus important pour eux de pouvoir déclarer qu'ils avaient eu raison relativement à cette question et que nous avions eu tort, que de nous réunir libéraux et conservateurs, de mettre de côté les distinctions de parti et d'envoyer un message unanime à la mère patrie afin d'augmenter la force de ceux qui travaillaient pour faire triompher cette grande politique. Malgré cela, l'organe des honorables membres de la droite ne craint pas de déclarer que j'ai permis aux impérialistes de faire des concessions relativement à cette question. Une telle conduite peut être de bonne guerre lorsque les deux partis sont aux prises ; mais je crois devoir donner les explications que j'ai déjà fournies relativement à cette affaire.

Je n'ai jamais pu comprendre comment il se fait que les honorables membres de la droite sont toujours prêts à se ranger en bataille contre nous, lorsque nous voulons obtenir des droits privilégiés sur les marchés anglais pour les marchandises canadiennes. Nous sommes un peuple de cinq ou six millions d'âmes, ayant à nos portes un peuple dont la population est de plus de soixante-dix millions. Nous sommes tous deux désireux de vendre nos marchandises sur les marchés de l'Angleterre, qui est le débouché par excellence de l'univers. Nous produisons presque tous les mêmes articles, et par conséquent, nous sommes nécessairement des rivaux—je puis dire des rivaux amis—cherchant à obtenir la première place sur ce marché.

Les Etats-Unis étant devenus populeux, riches et puissants avant le Canada, se sont créés une position avantageuse sur ce marché, longtemps avant que nous ayons songé à réunir nos forces pour travailler à notre propre avancement. Que la Chambre me permette de lui indiquer en quoi consiste l'immensité de ce marché.

D'après les rapports du Commerce et de la Navigation de l'Angleterre pour 1898, la mère patrie a importé en fait d'articles destinés à la nourriture et de breuvage, c'est-à-dire d'articles admis en franchise, à part le thé, le tabac, le café et ainsi de suite, pour une somme de pas moins de £166,000,000. Vous pouvez ajouter à cela au moins £10,000,000 pour le bétail et les moutons, et cela vous donne l'énorme somme de £176,000,000, étant la valeur des marchandises importées l'année dernière par l'Angleterre. Le Canada pourrait fournir de ces articles pour une valeur d'environ £60,000,000—je veux parler des articles que notre pays produit, c'est-à-dire en chiffres ronds, pour une

somme de près de huit cents millions de dollars. Voilà le marché sur lequel nous voulons obtenir une place prépondérante. Permettez-moi maintenant de vous lire un état indiquant les articles importés en Angleterre en 1898, ainsi que la proportion de ces derniers fournis par le Canada.

Articles.	Importations totales.	Importations du Canada.	Importations des Etats-Unis.
Blé..	$130,000,000	$ 9,750,000	$ 76,330,000
Orge	34,000,000	83,300	4,600,000
Avoine. ...	22,000,000	2,200.000	11,400,000
Farines. ...	57,750,000	5,000,000	47,000,000
Bétail.	46,750,000	8,750,000	31,000,000
Lard fumé.	51,500,000	5,000,000	32,000,000
Jambon....	19,500,000	1,100,000	18,000,000
Bœuf (frais)	29,250,000	60,000 (97)	23,000,000
Beurre .. .	77,750,000	3,300,000	
Œufs..	22,500,000	1,250,000	

Il est bon de remarquer que bien que nous puissions produire de l'orge de qualité bien supérieure à celle produite par les Etats-Unis, cependant ce dernier pays expédie en Angleterre 7½ fois plus l'orge que le Canada. Il y a un excellent marché en Angleterre pour nous poires, nos prunes et même notre raisin, mais je regrette d'être obligé de dire que nous perdons du terrain sur ce marché quant à ce qui concerne nos pommes ; cela est probablement dû au peu de soin qu'apportent dans l'emballage de leurs marchandises certains expéditeurs canadiens, pour ne pas me servir d'un terme plus sévère, et qui n'apportent pas tout le soin voulu dans le choix des pommes qu'ils expédient sur le marché anglais. Cela est malheureux parce que, à part les pommes de Newton (Newton pippin) nous pouvons fournir de bien meilleures pommes à la mère-patrie que les Américains. Ce pays importe pour $26,000,000 par année de pâte de bois et de papier. Or, la part que nous fournissons dans ce montant est presque insignifiante.

Je veux maintenant faire remarquer que ce vaste marché au lieu de diminuer augmente. En 1876 l'Angleterre a importé une livre de farine par tête de population ; en 1896 elle a importé trois livres de farine par tête, bien que la population ait considérablement augmenté durant cette période. Durant les deux dernières années, l'importation de viandes fraîches a augmenté jusqu'au montant de pas moins de $25,000,000. J'ai donc raison de dire que ce marché tout considérable qu'il soit va toujours en augmentant.

Comme je viens de le dire, nos voisins du sud ont obtenu la part du lion sur ce marché, parce qu'ils ont eu l'avantage incalculable d'être les premiers sur le terrain. Nous croyons qu'en notre qualité de sujets britanniques, nous avons plus de droits qu'eux à la part du lion sur ce marché. Nous croyons que sur tous les marchés anglais dans toutes les parties de l'Empire, les marchandises anglaises devraient avoir la préférence sur toutes les autres marchandises étrangères. Nos voisins du sud et tous les pays étangers ont adopté cette politique. Ils donnent la préférence sur leurs marchés aux marchandises de leur propre peuple et imposent des droits sur les marchandises étrangères.

Le temps est arrivé pour l'Angleterre de reconnaître ce principe conforme à la nature et au bon sens, et d'accorder aux sujets anglais un traitement privilégié pour leurs marchandises sur les marchés de leur mère-patrie. Si les autorités impériales voulaient seulement reconnaître ce principe, et mettre à exécution les idées émises par le secrétaire des colonies (M. Chamberlain) auquel mon honorable ami a fait allusion, et dont je parlerai dans quelques instants, le résultat de cela serait que le marché de l'Angleterre. au lieu d'être aux mains des puissances étrangères à l'empire comme il l'est aujourd'hui, ne tarderait pas à être alimenté par le peuple anglais comme cela devrait être.

Nous disons que si les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest pouvaient faire admettre leur blé en franchise sur ce marché, et si les cultivateurs des vieilles provinces pouvaient faire admettre en franchise leur lard, leurs jambons, leur beurre, leur fromage, leurs œufs et leurs volailles, leurs fruits, leur avoine, leur orge et leurs chevaux sur ce marché, tandis qu'un droit serait imposé sur les marchandises expédiées dans ce pays par leurs rivaux étrangers, le résultat de cela serait, que ces articles principaux de l'alimentation produits au Canada seraient d'une bien plus grande valeur que les articles de même nature produits aux Etats-Unis.

Le résultat de cela serait aussi qu'un homme serait disposé à payer plus cher pour une terre située au Canada qu'il serait disposé à payer pour une terre d'égale valeur sous d'autres rapports, située aux Etats-Unis. Ceux qui viennent pour s'établir sur ce continent préfèreraient venir s'établir dans le pays où les produits de la terre ont une plus grande valeur, plutôt que d'aller s'établir dans cette partie du continent où les produits de la terre ont une valeur moindre. Une telle politique aurait pour effet d'amener au Canada ce flot d'immigrants qui depuis tant d'années se dirigent vers le pays situé au sud de nous et qui, cette année, jusqu'au 24 mai, a amené sur ce continent pas moins de 56,000 immigrants de race anglaise ; si ce courant se dirigeait de notre côté, nos vastes territoires du Nord-Ouest ne tarderaient pas à se peupler de bons, loyaux sujets anglais, prêts à prendre les armes, si le besoin s'en faisait sentir pour la défense de l'Empire britannique, plutôt que d'exilés de l'Europe.

Depuis de nombreuses années, les Etats-Unis, par suite de leurs richesses extraordinaires et du développement de leurs industries, ont entraîné dans leur pays un grand nombre de Canadiens. Aussitôt que cette politique serait adoptée, la position des deux pays ne serait plus la même, et c'est le Canada qui, à son tour, attirera le courant de l'immigration vers le nord. C'est alors que nous verrions les Canadiens établis aux Etats-Unis revenir au Canada en rangs pressés. Quel est celui qui voudra aller s'établir aux Etats-Unis, lorsque, en s'établissant au Canada, il recevra plus pour tous les produits qu'il récoltera sur sa terre ?

Voilà quel sera le résultat de cette politique. Le pêcheur, le marchand de bois, le marchand de provisions, et tous ceux qui ont quelque chose à vendre sur les marchés de l'Angleterre en retireront quelques bénéfices, et je crois pouvoir dire que l'adoption d'une telle politique verra un développement tel des ressources latentes de cette moitié du continent, que cela surprendra même ceux qui ont le plus confiance en l'avenir du Canada. Je dis donc qu'il est bien extraordinaire malgré cela de constater que les honorables membres de la droite soient toujours opposés à cette politique lorsque nous la soumettons à la Chambre.

Tant qu'ils ont préconisé la politique de réciprocité absolue, leur conduite avait sa raison d'être, parce qu'elle était l'opposé de la politique que je viens d'énoncer. Lorsque je dis qu'ils se sont toujours prononcés contre cette politique, je commets peut-être une légère erreur, parce que je dois admettre que durant la période qui s'est écoulée entre la dissolution des Chambres en 1896 et la réunion du parlement à la session suivante. les libéraux au lieu de s'opposer à cette politique se déclaraient en sa faveur. Lorsque nous avons voulu leur faire adopter cette politique dans la Chambre, on nous a toujours répondu par le même argument, et l'honorable premier ministre s'en est servi de nouveau ce soir. On nous a dit qu'il était inutile de faire une telle proposition parce que aucun homme d'Etat anglais ne pourrait songer à imposer des droits sur les articles étrangers entrant sur le marché anglais, que cela était contraire au principe du libre-échange, et que l'Angleterre ne consentirait jamais à s'éloigner de sa politique de libre-échange.

A cela, nous avons répliqué qu'en agissant ainsi, l'Angleterre contribuerait au développement de ses meilleurs marchés, c'est-à-dire, ceux de ses colonies ; que l'avenir de la mère patrie était intimement lié à celui de l'Empire tout entier, que les colonies n'étaient que des prolongements du territoire britannique, que leurs peuples formaient partie de son peuple, que leur prospérité était sa prospérité, que tout immigrant respectable arraché d'un territoire étranger et amené dans les limites de ses possessions, était autant de richesse et de force ajoutées à la mère patrie elle-même, et qu'en adoptant cette politique, nous peuplerions les territoires du Nord-Ouest, c'est-à-dire, ce grenier du Canada, plaçant ainsi la mère patrie dans une position indépendante quant à ce qui concerne les articles dont elle a besoin pour son alimentation.

A toutes ces remarques, on nous a toujours invariablement répondu : " Vous n'êtes que des rêveurs ". Je me souviens d'avoir entendu l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies)—que j'ai en très haute estime—avoir recours aux termes les plus extravagants pour démontrer que la proposition que j'avais faite était tout à fait impraticable et même ridicule. A son avis, aucun homme d'Etat anglais ne voudrait partager de telles idées. Mon honorable ami, le premier ministre, a été forcé de modifier quelque peu son attitude actuelle à ce sujet. Quels sont les faits ? La vérité, c'est que cette même politique déclarée par mon honorable ami de la droite et par ceux qui siègent en arrière de lui comme étant une proposition trop absurde pour pouvoir être adoptée et approuvée par un homme d'Etat anglais, est la politique par excellence du secrétaire des colonies, et a toujours été ainsi décrite par des hommes d'Etat éminents et des journalistes d'une extrémité à l'autre de l'Angleterre, depuis le 26 mars 1896.

Ce jour-là M. Chamberlain faisait allusion à ce que je pourrais appeler cette expression spontanée de loyauté et d'affection qui s'est élevée de toutes les colonies à un moment où la mère patrie était menacée, mouvement qui, d'après cet homme d'Etat, a jeté un éclat intense dans l'univers entier. M. Chamberlain a déclaré que le temps était arrivé de donner une forme pratique à ces sentiments élevés, et il proposa alors une politique différentielle pour l'Empire. Il déclara que la mère patrie devrait imposer des droits sur les marchandises étrangères et admettre en franchise les produits de ses colonies.

L'honorable chef de la droite a essayé d'expliquer à sa manière les paroles prononcées en cette circonstance par M. Chamberlain, et j'ai écouté sa défense avec le plus grand intérêt Je veux appeler l'attention de la Chambre sur les paroles de M. Chamberlain. L'honorable premier ministre a cité ces paroles assez exactement, mais ayant déclaré que si l'Angleterre établissait un zollverein, comme celui qui existe en Allemagne, il croyait que la mère patrie adopterait probablement une telle proposition, si les colonies voulaient y consentir. Puis il ajouta :

Mon deuxième argument, c'est que nous avons affaire à un état de choses exceptionnel, et que nous ne pouvons pas, quand bien même nous le voudrions, imiter exactement le zollverein allemand. Nous ne sommes pas des pays limitrophes ; nous sommes des pays séparés, comme je l'ai déjà dit, par des milliers de milles, dans certains cas, et les circonstances de nos différentes colonies varient tellement, qu'il est évident que dans un arrangement destiné à établir le libre échange dans les limites de l'Empire, des exceptions doivent être faites pour certains articles.

Quels articles ?

—des articles qui sont surtout frappés de droits pour les fins du revenu.

Frappés de droits pour les fins du revenu, non pas taxés seulement pour les besoins du revenu, mais surtout pour cela. Il est inutile pour moi de citer plus longuement des paroles de M. Chamberlain, parce que l'honorable premier ministre vient d'y faire allusion, mais je désire déclarer que je ne comprends pas comment, après avoir lu cette déclaration de M. Chamberlain, que je viens de citer, ainsi que d'autres déclarations que j'ai ici, il puisse dire ou prétendre que M. Chamberlain a alors proposé un Zolleverin basé sur le principe du libre-échange avec l'Empire. Avant que vous puissiez en arriver à cette conclusion, il vous faut faire disparaître les passages de ce discours que j'ai lus ainsi que plusieurs autres parties de ce même discours de M. Chamberlain. Mais le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) a lui-même expliqué bien clairement et bien succinctement au peuple de London, Ont., en quoi consistait cette proposition de M. Chamberlain. Il est inutile pour l'honorable chef du gouvernement, après les paroles qu'il a prononcées devant les électeurs de London, Ont., durant les élections de 1896, de vouloir parler comme il l'a fait ce soir. Voici ses paroles :

M. Chamberlain a parlé sur cette question il y a quelques semaines. Je pourrais citer son discours en entier, mais je n'en ai pas le temps dans une assemblée comme celle-ci. Permettez-moi cependant de vous citer les paroles suivantes de M. Chamberlain : "Je crois que si le principe du tarif de revenu devait être adopté par les colonies, il y aurait là une raison suffisante pour demander la réunion d'un conseil de l'Empire, et je ne puis faire autrement que de croire qu'un arrangement des plus satisfaisants et des plus praticables pourrait être conclu."

Voilà ce que le premier ministre a dit au peuple de London. Parlant ensuite de ce que penserait de cela le peuple anglais, il ajouta :

Nous ne vous demandons pas d'aller aussi loin que nous ; nous ne vous demandons pas de faire disparaître entièrement les droits de douanes, nous vous demandons simplement de faire disparaître le système protecteur.

Je demande à la Chambre d'accorder toute l'attention possible à ces extraits :

Il est possible que vous puissiez vouloir un tarif douanier, mais réduisez jusqu'au point d'en faire un simple tarif de revenu, un tarif pour votre propre avantage, mais non un tarif qui nous soit hostile, et alors nous serons disposés à discuter les principes du commerce privilégié.

Peut-on s'exprimer plus clairement que cela ? L'honorable premier ministre a expliqué de la manière la plus concluante possible au peuple de London, Ontario, ce qu'a voulu dire M. Chamberlain en cette circonstance, et il est inutile pour lui maintenant de tenter dans cette Chambre de vouloir donner une autre interprétation au discours prononcé par M. Chamberlain. Puisqu'il en est ainsi, qu'avons-nous prouvé ? Nous avons prouvé que M. Chamberlain avait proposé un commerce différentiel dans les limites de l'empire—ce fait est établi tant par les paroles de M. Chamberlain que par les admissions de l'honorable premier ministre lui-même. Nous avons aussi prouvé en nous appuyant sur les mêmes autorités, que M. Chamberlain avait proposé ce jour-là non pas un commerce différentiel basé sur le libre-échange, mais basé sur un tarif de revenu.

Nous avons donc établi ces deux faits hors de tout doute, mais est-ce là tout ? Nous avons vu après cela la résolution du bureau du commerce de Toronto qui, comme l'a déclaré M. Chamberlain, contenait "le germe d'une proposition satisfaisante." Qu'a dit de son côté le très honorable premier ministre de cette résolution du bureau du commerce de Toronto ? Il a dit qu'à la réunion des bureaux du commerce de l'empire, cette résolution n'avait pas été adoptée. Je n'ai pas à m'occuper de la question de savoir si cette résolution a été adoptée à cette réunion, je veux parler simplement de ce que M. Chamberlain en a dit, et l'honorable premier ministre n'a pas tenté de répondre à ces paroles de M. Chamberlain que j'ai citées, c'est-à-dire que cette résolution renfermait le germe d'un arrangement satisfaisant.

Si mon honorable ami de Toronto (M. Osler) qui a proposé cette résolution était ici, il dirait à l'honorable premier ministre que si cette résolution avait été soumise à la convention, elle aurait été adoptée. Toutefois, cela n'a rien à faire dans la discussion actuelle, parce que je n'ai à m'occuper que de ce que M. Chamberlain a dit et de ce qu'il est disposé à faire, et je ne veux pas m'éloigner de ces limites que je me suis assignées.

Maintenant, le très honorable premier ministre nous accuse de prévarication et de chercher des faux-fuyants ; ce sont là des expressions trop sévères pour que je me permette de les répéter. Cependant, je ne puis m'empêcher de dire que je regrette que l'honorable chef de la droite, lorsqu'il a cité les paroles de M. Chamberlain à la réunion des bureaux du commerce de l'empire, ne les ait pas citées en entier. Il a cité ce qu'il avait dit relativement au libre-échange, mais il a laissé de côté ce qui suit :

Naturellement les détails d'un projet de cette nature demanderaient l'étude la plus attentive. Il pourrait être nécessaire de faire des exceptions au principe, bien que je sois d'avis que le principe lui-même doive être adopté si l'on veut en arriver à un résultat quelconque ; mais je n'entreprendrai pas de discuter ces exceptions en ce moment.

En d'autres termes, M. Chamberlain voulait faire allusion au discours qu'il a prononcé devant le Canada Club, et à ces exceptions dont je viens de parler, lorsqu'il a dit : qu'il était évident que des exceptions devaient être faites, M. Chamberlain a ajouté :

Je veux tout simplement vous dire que je suis persuadé que si une proposition de cette nature était

faite par les colonies et sérieusement appuyée par elles, cette proposition ne serait pas reçue par un simple refus de la part du peuple de ce pays. Je dis, messieurs, si une telle proposition nous était faite par les colonies, parce que je ne crois pas qu'il soit sage et même praticable qu'une proposition de cette nature soit d'abord faite par l'Angleterre.

Mais l'honorable chef du gouvernement dit qu'aucune proposition n'a été faite, parce qu'il n'existe aucun document public pour prouver que M. Chamberlain a dit qu'il croyait qu'une proposition de cette nature devait d'abord être faite par les colonies. M. Chamberlain dit encore :

Si elles désirent comme nous le désirons, comme nous croyons qu'elles doivent le désirer, cette union plus intime ; si elles sont disposées à sacrifier quelques uns des arrangements qu'elles possèdent aujourd'hui——

Cela ne veut pas dire que nous sommes tenus de sacrifier notre système politique actuel et d'adopter le libre-échange.

——si elles sont disposées à sacrifier quelques-uns des arrangements qu'elles possèdent aujourd'hui et quelques-unes de leurs convictions afin d'obtenir cet avantage, qu'elles le disent ; que ce soit elles qui fassent le premier pas,——

Le très honorable premier ministre connaissait parfaitement l'existence des paroles suivantes :

——et j'espère que cette démarche sera considérée dans ce pays non à un point de vue mesquin, mais bien comme une partie intégrante de cette politique destinée à réunir par des liens plus étroits d'affection et d'intérêt, tous les peuples qui seront à l'ombre du drapeau britannique, et tous les sujets de Sa Majesté dans tout l'empire.

Il est malheureux que l'honorable premier ministre n'ait pas cité ces paroles de M. Chamberlain lorsqu'il a lu des extraits de son discours. Eh bien ! je pense M. l'Orateur, pouvoir dire que nous en sommes arrivés à un point, à ce sujet, où il serait raisonnable qu'on tentât, par des concessions et des compromis de part et d'autre, d'en venir à un arrangement satisfaisant relativement à cette grande question.

Voici M. Chamberlain qui fait la proposition énonçant que le commerce de préférence devrait exister, disant qu'il doit y avoir des exceptions à toute politique de libre-échange dans les limites de l'Empire, qu'il trouve le germe d'une politique semblable dans la résolution de la chambre de commerce de Toronto, et que si nous nous présentons seulement pour demander la chose, nous ne serons nullement accueillis dans un esprit de mercantilisme. Je dis qu'à cette phase de l'histoire de la question, le temps était venu où il aurait été raisonnable et bon d'entamer les négociations. Mais au moment même où M. Chamberlain prononçait ce discours, nous étions plongés dans les angoisses de l'élection générale, et naturellement, on ne pouvait alors rien faire. Mais les chefs des deux partis en ce pays ont reconnu la grande importance de cette question, et l'un et l'autre se sont engagés à faire tout en leur pouvoir pour favoriser la réalisation de cette politique.

Dans son discours prononcé au "Canada Club", M. Chamberlain a proposé qu'il y ait une commission d'enquête relativement à cette matière, et le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qui avait évidemment lu avec beaucoup d'attention le discours de M. Chamberlain, a déclaré au public canadien que si celui-ci lui confiait les rênes du pouvoir, l'une des premières choses qu'*ils ferait serait de tenter de réaliser* la nomination d'une commission d'enquête comme cella-là. Eh bien ! l'election a eu lieu, produisant un changement de gouvernement, et nous eûmes la courte session de 1896. Je ne crois pas qu'on dût beaucoup s'attendre à ce qu'il se fît quelque chose à cette session-là, mais je crois que nous avions tout lieu d'espérer que le très honorable premier ministre remplirait avant la deuxième session, sa promesse faite au peuple canadien. Nous avions tout lieu de nous attendre à le voir entamer les négociations avec M. Chamberlain relativement à cette matière avant la session de 1897. Or, lorsqu'arriva celle-ci, le discours du Trône ne renfermait aucun signe indiquant que le très honorable premier ministre avait fait quoi que ce soit en vue d'exécuter la politique que, d'après sa promesse faite au peuple canadien, il devait tâcher de réaliser si on lui confiait l'administration des affaires publiques. A cette session-là, il a, par son ministre des Finances, présenté son tarif, et son ministre des Finances a expliqué que ce dit que les marchandises de la mère patrie dit que les marchandises de la mère-patrie entreraient à des conditions privilégiées dans tous les postes de douane du Canada aussitôt après que ce tarif serait devenu en vigueur.

Cette année-là, également, était l'année du jubilé. Le très honorable premier ministre traversa en Angleterre à cette époque. Il s'y rendit alors qu'était encore tout frais dans l'esprit du peuple anglais le souvenir de l'acte de ce parlement offrant à la mère patrie de lui prêter le secours de nos bras au moment du péril, et alors que ces paroles de son ministre des Finances déclarant que nous accordions un traitement privilégié à l'Angleterre, résonnaient encore aux oreilles de la nation anglaise. Il est arrivé là alors que le sentiment des fêtes jubilaires était dans toute son effervescence, et dans les circonstances il fut presque le héros du jour ; et je ne crois pas trop avancer en disant que le très honorable premier ministre s'est trouvé alors dans une situation lui permettant d'exercer une influence dominante dans l'exercice d'efforts tendant à faire adopter cette politique par les autorités impériales.

Le très honorable premier ministre fut reçu à Liverpool par le duc de Devonshire, lequel prononça alors le discours dont des extraits sont cités dans le troisième article de cette résolution, et dont le très honorable premier ministre a parlé. J'avoue être absolument

incapable de comprendre la nature de la plainte qu'il a portée contre moi, relativement aux citations que j'ai faites du discours du duc de Devonshire. Il a cité la déclaration du duc de Devonshire énonçant qu'il était en faveur du libre-échange pour l'Angleterre, et qu'il considérait encore ce système comme le meilleur. Mais, dans ma résolution, j'ai clairement mentionné que le duc, tout en se proclamant libre-échangiste, faisait ces autres déclarations. Qu'aurais-je pu dire de plus, d'après le très honorable premier ministre ? Il m'est absolument impossible de saisir quel a été le sens de sa critique à cet égard. Cependant, le duc de Devonshire a fait ces déclarations très remarquables, et—ce qui n'est pas exagéré, je crois.—extraordinaires dans ce discours. Ces déclarations venant d'un homme d'Etat de la position et des antécédents du duc de Devonshire et d'un homme de sa prudence extrême et de son absolue discrétion, furent considérées comme comportant un sens extraordinaire et comme ayant la plus grande importance. Elles firent pleuvoir sur sa tête les dénonciations du parti libre-échangiste d'Angleterre. Le coup que le duc leur avait porté était si cruel, que lord Farrar se permit lui-même de faire usage de termes comme ceux-ci à l'adresse d'un homme d'Etat respecté et aimé en Angleterre comme ne l'est probablement aucun autre homme d'Etat anglais aujourd'hui, savoir :

Lorsque le duc de Devonshire oublie l'histoire et la science politique qu'il doit avoir déjà connues, pour éclabousser son propre passé et les grands collègues avec lesquels il a agi....

La Chambre peut mesurer le paroxisme de l'indignation que ressentait lord Farrar, lorsque celui-ci se permettait de propos délibéré d'employer un langage comme celui-là dans un interview accordé à un représentant d'un journal. Je comprends que la presse radicale a accusé le duc d'avoir adopté les opinions de M. Chamberlain. Je ne sais pas personnellement s'il en est ainsi, mais je comprends qu'il en est ainsi. Il est certain, dans tous les cas, que le duc de Devonshire a considéré que nous étions à la veille d'avoir une très important enquête relativement aux matières commerciales, car dans un autre discours prononcé le soir de ce même jour, il s'est servi de ce langage fort remarquable qui indique qu'il considérait que les premiers ministres des colonies avaient à accomplir une importante besogne.

Voici ce qu'il dit :

Les visiteurs et ceux qui président au département colonial vont être occupés. Ils auront sans doute beaucoup de questions d'affaires à discuter, et, si je ne me trompe, le temps de nos hôtes sera occupé, non seulement par des rapports officiels avec le département colonial, mais aussi en grande partie par des rapports avec les principaux hommes des sociétés comme celle-ci, lesquels s'intéressent grandement au développement des colonies.

Ce qui indiquait que le duc de Devonshire considérait que les premiers ministres allaient avoir un temps très occupé, et qu'il devait y avoir une grande enquête au sujet des affaires commerciales. Par conséquent, il n'est pas surprenant, M. l'Orateur, que nous recevions d'outre mer cette dépêche très explicite de la part d'un homme qui ne pouvait avoir aucun désir de représenter sous un faux jour la tendance de l'opinion publique en Angleterre, mais qui, au contraire, avait tout lieu de désirer rapporter fidèlement la nature de cette opinion. Le correspondent de l' "Evening Post," de New-York, dont j'ai vu le talent mentionné dans une dépêche, depuis que la Chambre est en session, a envoyé à ses lecteurs un télégramme conçu en ces termes

Le discours prononcé à Liverpool par le duc de Devonshire samedi, venant après l'attitude tiède adoptée par M. Chamberlain à l'égard du libre-échange, est interprétée comme indiquant que le gouvernement impérial est prêt à faire quelque mouvement dans le sens de l'union des douanes de l'Empire, lorsque la question surgira lors de la conférence qui aura lieu entre M. Chamberlain et les premiers ministres.

Cela pourra comprendre l'imposition d'un droit sur les importations étrangères comme la viande, la farine et le blé exportés des Etats-Unis et de la République Argentine, vu que ces produits font concurrence à ceux du Canada et de l'Australie.

Tel est le rapport fait pas l'habile correspondant du "Post," de New-York. Il dit que c'était là l'opinion entretenue en Angleterre, à cette époque, au sujet de ces déclarations très remarquables du duc de Devonshire. Or, je ne pense pas qu'un homme raisonnable puisse supposer qu'un homme d'Etat du tempérament du duc de Devonshire s'écarterait de propos délibéré de sa voie pour faire ces déclarations extraordinaires relativement au libre-échange sans avoir un but, et je crois que la plupart seront d'avis que le but qu'on lui a attribué en Angleterre, où il est le mieux connu, est celui que ce correspondant de journal prête à ses remarques.

Eh bien ! M. l'Orateur, tel était l'état de choses alors. Il est établi que M. Chamberlain offrait l'établissement du commerce de préférence, et que son offre reposait sur le principe d'un tarif de revenu. Je vois que cette assertion fait sourire mon très honorable ami. Il l'a faite lui-même à la population de l'Ontario, du moins à London, et le discours de M. Chamberlain justifie parfaitement cette assertion du très honorable ministre. Nous possédons le fait que le très honorable ministre a dit qu'il était désireux d'assurer la nomination d'une commission d'enquête ; puis, que le duc de Devonshire a accueilli à Liverpool le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) par un discours de la nature la plus extraordinaire, discours qu'un des correspondants les mieux doués de la presse américaine a rapporté être, d'après l'opinion publique en Angleterre, le signe avant-coureur de l'adoption de l'attitude de M. Chamberlain par les autorités impé-

riales. Qu'a-t-on vu ensuite ? Un malencontreux incident que nous avons déjà discuté en cette Chambre et que je ne veux pas commenter avant d'avoir cité davantage cette dépêche, afin que la Chambre puisse savoir comment la conduite du très honorable ministre, relativement au commerce de préférence, était considérée sur les lieux et à cette époque.

J'appelle l'attention de la Chambre sur cette citation que voici :

M. Wilfrid Laurier, le premier ministre canadien, a donné une tournure nouvelle et quelque peu dramatique aux propos concernant les projets d'unité et d'agrandissement de l'Empire, propos dont l'air est tout rempli en ce moment en Angleterre. Tous les autres premiers ministres coloniaux se trouvant actuellement ici, tout en débordant d'expression de loyauté, assurent l'Angleterre qu'il en résultera de terribles conséquences si elle ne troque pas sa liberté de commerce contre l'obtention des avantages d'un tarif de préférence sur les marchés coloniaux. Le discours prononcé à Liverpool par le duc de Devonshire, samedi, venant après l'attitude tiède prise par M. Chamberlain à l'égard du libre-échange, est interprété comme indiquant que le gouvernement impérial est prêt à faire quelque mouvement dans le sens de l'union de l'Empire, lorsque la question surgira lors de la conférence qui doit avoir lieu entre M. Chamberlain et les premiers ministres.

Cela pourra comprendre l'imposition de droits sur les importations étrangères comme la viande, la farine et le blé provenant des Etats-Unis et de la république Argentine, vu que ces produits font concurrence à ceux du Canada et de l'Australie. Cela formait partie de l'idée de *zollverein* de M. Chamberlain.

C'est à ce moment intéressant que M. Laurier s'est avancé pour déclarer que le *zollverein* constitue une pure protection, et énoncer que l'adoption de la protection, qui a été la calamité et la ruine du Canada, serait la plus grande méprise possible que pourraient commettre l'Angleterre et l'Empire. "Par notre tarif," dit M. Laurier, "nous, du Canada, nous vous accordons un droit de préférence à titre de pur don. Nous ne demandons rien en échange ; nous ne désirons pas vous voir abandonner les grands principes du libre-échange ; nous désirons plutôt marcher dans la direction indiquée par votre libre-échange, en commerçant là où le commerce est le plus naturel. La protection vous affaiblirait, et ainsi nuirait à l'Empire dont le Canada fait partie."

Voilà un résumé de l'attitude adoptée à cette époque par le très honorable ministre en Angleterre, d'après la dépêche reçue de ce correspondant. C'est très exact. Je suppose que le très honorable ministre n'osera pas contredire ce rapport, et prétendre qu'il ne constitue pas le résumé exact de la position qu'il a prise. J'ai ici son discours prononcé à Liverpool, ainsi que des extraits des interviews qu'il a accordés au "Chronicle,' et je dis que cette dépêche est un admirable résumé de l'attitude adoptée à cette époque pas le très honorable ministre relativement à cette politique.

Le très honorable ministre parlait ainsi aussitôt après son arrivée à Liverpool, le jour même où le duc de Devonshire faisait ces déclarations qu'on supposa en Angleterre, d'après la dépêche de ce correspondant, constituer le signe avant-coureur de l'adoption de la politique de M. Chamberlain par le gouvernement Anglais. Le très honorable ministre a déclaré au peuple d'Angleterre : "Nous ne voulons pas qu'il y ait malentendu, et nous déclarons que nous ne voulons pas nuire à ce système de libre-échange sous l'empire duquel l'Angleterre a tant prospéré." Et il a conclu contre la politique présentement en question dans son interview accordé au "Chronicle," s'exprimant, si possible, avec plus d'énergie là qu'il ne l'avait fait à Liverpool.

Eh bien ! l'adoption de cette attitude par l'honorable ministre était virtuellement un coup porté au commerce de préférence par toute la puissance réunie des huit colonies autonomes de l'Amérique Britannique du Nord, colonies qui avaient été jusqu'alors les principaux champions et les principaux défenseurs de cette politique. Ce fut un coup auquel ne s'attendait nullement M. Chamberlain, qui avait risqué sa position politique en émettant la déclaration qu'il avait faite en notre faveur au "Canada Club". Je ne puis que comparer la chose au cas d'un gladiateur moderne qui, occupé à lutter contre un formidable adversaire, reçoit soudainement, au moment suprême, alors qu'il va remporter la victoire, un coup de massue sur la nuque de la part de son principal second. Ce coup était absolument inattendu, il était irrésistible, il devait faire mordre la poussière, et la politique de commerce privilégié de M. Chamberlain n'offrait plus d'espoir de succès, après cela, durant la célébration des fêtes jubilaires de juin 1897. La chose devint durant un certain temps un sujet de ridicule. Lord Roseberry, en y faisant allusion, déclara qu'il devait en parler avec respect, car il parlait en présence d'un cadavre. Eh bien ! M. l'Orateur, je suis heureux de le dire, ce cadavre possède joliment de vie aujourd'hui ; mais, s'il en est ainsi, ce n'est pas grâce aux bons offices de mon très honorable ami de la droite.

Malgré la conduite étrange tenue par le très honorable ministre, M. Chamberlain n'a pas perdu courage. Il avait déclaré que cette politique était la plus grande de toutes les politiques impériales, et il ne l'abandonna pas. A une conférence à laquelle il avait convoqué les premiers ministres coloniaux, il revint encore à la charge, et qu'a-t-il dit ? Revenant une fois de plus au zollverein, il s'exprima ainsi :

J'ai dit que je crois au sentiment comme à la plus grande de toutes les forces qui influent dans le gouvernement général du monde ; mais, en même temps, j'aimerais à le fortifier du sentiment des motifs dérivant de l'intérêt matériel et personnel. Seulement, les systèmes financiers actuels des diverses colonies diffèrent tellement, sans doute, les uns des autres, et tellement, tous, de celui de la mère patrie, que ce serait une affaire des plus compliquées et des plus difficiles que d'arriver à une conclusion de nature à nous unir commercialement de la même manière que le *zollverein* a uni l'empire d'Allemagne.

On pourra songer que l'histoire de ce *zollverein* est très intéressante et très instructive.

Il appelle encore une fois l'attention du très honorable ministre sur le zollverein et sur le grand avantage qu'en a retiré l'em-

pire d'Allemagne, malgré le coup de massue que lui avait infligé le très honorable ministre quelques jours auparavant seulement.

Il continuait :

Ce *zollverein* a commencé par être absolument une convention commerciale, concernant, en premier lieu, d'une façon partielle seulement le commerce entier de l'Empire ; il s'étendit rapidement jusqu'à comprendre le commerce entier de l'Empire, et finalement il rendit possible et encouragea l'union définitive de l'Empire.

Mais très naturellement, après ce qui avait eu lieu quelques jours auparavant, il ajoute :

Mais c'est là un sujet sur lequel, à présent, plutôt que de suggérer des propositions de mon crû, je désire entendre exprimer les opinions des messieurs présents.

Dans l'intervalle, toutefois, je puis dire que je remarque une résolution qui semble avoir été adoptée unanimement à l'assemblée des premiers ministres tenue à Hobart, résolution dans laquelle on a exprimé le désir de voir se former des arrangements commerciaux plus intimes avec l'Empire, et je crois qu'on a suggéré la création d'une commission d'enquête chargée de voir de quelle manière pratique il pourrait être donné suite à l'aspiration. Si tel était le cas, et si l'on croyait que vous n'êtes pas prêts, à présent, à aller au delà d'une enquête, dans le cas où les autres colonies du Canada et du Sud Africain désireraient participer à une enquête de ce genre, le gouvernement de Sa Majesté serait enchanté de faire des arrangements à cette fin et d'accepter tout avis concernant les formalités du renvoi devant la commission et concernant la nature et la constitution de celle-ci, de même qu'il serait heureux d'y prendre part.

Eh bien ! M. l'Orateur, on se rappellera que le très honorable ministre avait déclaré au peuple canadien qu'il était très désireux de voir nommer une commission d'enquête comme celle-là. Or, nous avons vu là M. Chamberlain lui dire que ce désir peut être exaucé. Bien plus,—je pense pouvoir le dire sans rien exagérer—M. Chamberlain l'a sincèrement invité à prendre part à une commission d'enquête de cette nature. Je dis qu'il l'a sincèrement invité à le faire, car M. Chamberlain ne se borne pas à dire que le gouvernement de Sa Majesté examinera favorablement ou sérieusement la chose, mais il déclare qu'il sera enchanté de favoriser la création d'une commission comme celle-là, et qu'il sera heureux d'y participer. Donc, le très honorable ministre a été sincèrement requis par le secrétaire des colonies de prendre part à la commission même dont il a déclaré au peuple canadien désirer la formation.

Etait-ce là une proposition de la part des autorités impériales ? Le très honorable ministre a déclaré à cette Chambre qu'il ne lui avait été fait aucune proposition de la part des autorités impériales. N'est-ce pas là une proposition ? Il est impossible de concevoir qu'un homme d'Etat de la position de M. Chamberlain ait pu inviter, d'une façon plus formelle, le très honorable ministre et les premiers ministres des colonies à s'occuper de toute cette question de commerce privilégié, en faisant faire une investigation à ce sujet pour tâcher de voir si l'on ne pourrait pas en arriver à un arrangement satisfaisant.

Je pourrais, je crois, m'arrêter ici, et dire sûrement que nous avons suffisamment de preuve. Mais comme pour rendre l'assurance doublement certaine, et écarter tout motif possible de faux-fuyant—si tel est le terme que mon honorable ami aime à employer,—M. Chamberlain ne s'est pas encore borné à cela ; mais l'an dernier, la veille même du jour auquel cette Chambre a été convoquée, il est encore revenu à la charge à Liverpool, et qu'a-t-il dit ? Il a parlé en termes si clairs, si formels, si exempts d'ambiguïté, si peu équivoques, que nul ne peut ne pas comprendre ce qu'il a voulu dire :

Ce que déjà nous avons accompli, je crois, c'est de les convaincre——

C'est-à-dire des colonies.

——que, peu importe où elles se trouvent, quelle que soit la distance qui les sépare du centre de l'Empire et de la mère-patrie, nous sommes dans tous les cas prêts à les rencontrer plus qu'à mi-chemin dans tout rapprochement qu'elles peuvent effectuer à notre endroit, dans tout désir qu'elles peuvent exprimer relativement à leur union plus intime.

"Nous sommes prêts à les rencontrer plus qu'à mi-chemin", dit-il. Puis il continue :

Nous ne serons dissuadés ni par le pédantisme économique ni par l'égoïsme, qui est une vertu aux yeux de certains hommes politiques, de considérer favorablement toute proposition que nos frères d'outre-mer pourront nous faire. Et dans l'étude de leurs propositions, je ne crois pas, pour ma part, que le peuple anglais doive tenir rigoureusement compte des profits et des pertes, c'est-à-dire qu'il doive être assuré d'un gain pécuniaire actuel en échange d'une certaine somme de concessions de sa part. Non, il attendra plutôt, et sagement, de l'avenir sa récompense.

Ce discours a été prononcé en janvier l'an dernier.

Je dirai que j'avais moi-même osé prononcer à ce sujet un discours que j'avais fait parvenir à M. Chamberlain, discours dans lequel je citais les arguments dont on s'était servi en cette Chambre et qu'on nous y oppose toujours, savoir : que la mère patrie ne songerait pas à mettre en danger son grand commerce étranger en considération du commerce comparativement insignifiant des colonies. Je n'ennuierai pas la Chambre comme je l'ai fait à la dernière session, en lui faisant lecture de ces citations. J'ai osé dire que c'était là une politique de myope. Je pensais que le peuple anglais devait songer à l'état futur, et non actuel, du commerce colonial. Qu'il ait lu ou non mon discours, M. Chamberlain a répondu aux remarques que j'ai faites en cette occasion—si l'on peut considérer ses paroles comme une réponse. Comme il avait lu de mes discours antérieurement prononcés en cette Chambre, et qu'il en avait cité des extraits, je crois pouvoir supposer qu'il a lu celui-ci, vu qu'il lui a été envoyé ; et m'aurait-il répondu spécialement par lettre, il n'aurait pu le faire d'une façon plus satisfaisante, à mes yeux, qu'il ne l'a fait par les paroles qu'il a prononcées en cette circonstance. Il déclare de propos délibéré à tous ceux qui

ont des doutes à ce sujet que les autorités impériales sont prêtes à nous rencontrer plus qu'à mi-chemin ; et à ceux qui peuvent craindre que le peuple anglais s'inspire seulement des principes d'affaires, il déclare : "Nous ne nous laisserons arrêter par aucun pédantisme économique." A ceux qui pourraient dire que le peuple anglais ne mettrait pas en danger son grand commerce étranger en considération du commerce des colonies, il déclare que dans la mère patrie on ne s'occupera pas des profits et des pertes du moment, mais qu'on attendra plutôt sagement, sa récompense de l'avenir.

Je ne crois donc pas, comme je l'ai dit, qu'on pût imaginer quelque chose de plus explicite ou de plus satisfaisant. Je demande donc à tout homme raisonnable que n'aveuglent pas les préjugés de parti s'il ne trouve pas, en présence de l'exposé que j'ai fait et des déclarations de mon honorable ami le chef de la gauche, qu'un gouvernement sincèrement désireux de favoriser cette politique du commerce privilégié n'aurait pas poussé plus loin les négociations relativement à la proposition de M. Chamberlain concernant une commission d'enquête, et n'aurait pas également saisi aussitôt avec bonheur les déclarations faites par le même homme d'Etat à Liverpool, pour prendre des mesures immédiates afin de faire savoir que le Canada pour sa part, était prêt à rencontrer ces déclarations plus qu'à mi-chemin ? Je demande à tous ceux qui envisagent cette question sous un autre aspect que celui de parti simplement si, dans ces circonstances, ils ne croient pas que l'adoption de cette ligne de conduite de la part du gouvernement aurait pu lui faire faire un pas fort sensible dans ce sens, et si nous n'aurions pas pu obtenir un arrangement gros d'avantages inconcevables pour tous les cultivateurs du Canada tout entier, cet arrangement les plaçant dans un état de supériorité dominante relativement à la concurrence que leur font leurs rivaux étrangers sur le marché du Royaume-Uni.

Le très honorable premier ministre nous a dit que nous aurions dû avoir un document d'Etat. M. Chamberlain nous a avertis maintes et maintes fois que si nous désirons que la mère patrie adopte cette politique et change en conséquence sa politique financière dans la mesure requise, il nous faut le demander. Nous devons prendre l'initiative. Dans son discours au "Canada Club," M. Chamberlain a dit qu'en un sens, du moins, les colonies doivent prendre l'initiative dans un mouvement de ce genre. Dans son discours, dont j'ai déjà cité des extraits, prononcé devant les chambres de commerce de l'empire, il répète la même chose. Il dit :

> Je dis, messieurs, que si les colonies elles-mêmes nous en faisaient la proposition, car je ne crois pas qu'il fût sage ou pratique de la part du Royaume-Uni de prendre l'initiative d'une telle proposition—(nous savons avec quelle énergie les colonies tiennent à leur propre indépendance, et à leur privilège d'initiative) —si elles désirent, comme nous le pensons, cette union

plus étroite, si elles sont prêtes à sacrifier un peu des privilèges dont elles jouissent maintenant et de leurs opinions dans le but d'arriver à ce résultat, qu'elles le disent.

Dans le discours qu'il a prononcé à Liverpool, il dit la même chose. Il dit que le gouvernement anglais ne forcera pas les colonies ; qu'en agir ainsi serait folie, mais que l'Angleterre préférerait emboîter le pas à la suite des colonies. Voilà pourquoi je dis que ce n'est rien moins que se moquer de l'intelligence de cette Chambre, de la part de l'honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) quand il dit qu'on ne lui a pas fourni de document officiel en cette matière. J'affirme que tout gouvernement qui se sert d'un tel argument, qui a recours à une si pauvre excuse pour se défendre de n'avoir pas fait les démarches voulues dans le but de soutenir cette politique, est un gouvernement hostile à cette politique, et, je le répète, le gouvernement du très honorable ministre est hostile à cette politique. Je déclare que si cette politique n'a pas progressé depuis qu'il est arrivé au pouvoir, c'est dû au gouvernement de mon très honorable ami. Je dis que, aujourd'hui, dans cette Chambre, il met obstacle à cette politique en refusant d'accepter la proposition de mon honorable ami, le chef de l'opposition. On a souvent accusé de versatilité les honorables députés de la droite alors qu'ils étaient de ce côté-ci de la Chambre ; je crois qu'on les a aussi, souvent avec raison, accusé des versatilité, mais je peux leur rendre ce témoignage que, à partir du jour où le très honorable ministre, mettant de côté ses promesses au peuple canadien, s'est servi de sa position de premier ministre du Canada pour tuer en Angleterre une politique qu'il avait promis au peuple canadien de favoriser, je dis que je peux rendre témoignage que, depuis ce moment-là, le gouvernement du très honorable ministre a été constant, sans remords dans sa détermination de priver le peuple du Canada, sur les marchés anglais, de toute préférence au-dessus des anciens alliés et amis du très honorable ministre, dans les Etats-Unis. Je dis en présence du très honorable ministre ce que j'ai dit quand il n'était pas présent, parce que je désire, à la première occasion favorable, répéter devant lui ce que j'ai dit en son absence, je déclare que jamais l'on a vendu au boucher un troupeau de moutons d'une manière aussi irrémédiable que celle avec laquelle le très honorable ministre a sacrifié, dans cette occasion, à ses rivaux des Etats-Unis, le peuple plein de confiance du Canada. Quand je dis "sacrifié," je ne veux pas dire que ce soit moyennant finance. Je ne sais la nature du motif qui l'a fait agir, mais je sais que le sacrifice a été consommé. Je sais que le très honorable ministre a promis au peuple canadien de faire tout son possible pour lui obtenir ce qu'il représentait comme un immense bienfait. Je sais que, rendu en Angleterre, à la première occasion où il ouvre les lèvres à Liverpool, il dit aux Anglais que ce n'est pas son désir, dans le but de

donner ce grand bienfait au Canada, d'intervenir dans la politique libre-échangiste de l'Angleterre.

Maintenant, je crains d'avoir fatigué l'attention de la Chambre. J'ai peut-être parlé trop longtemps ; il y a cependant une observation que je désire faire, et c'est celle-ci : Si l'on prétendait que cette politique nuirait en quelque manière aux relations amicales qui heureusement se développent entre les Etats-Unis et le Canada, je répudierais complètement cet argument. J'ai foi en ces relations amicales et je crois qu'elles dureront. Quand je dis qu'elles dureront, je veux dire qu'elles ne sont pas le résultat d'une simple impulsion éphémère. Je crois que ces relations amicales dureront, mais je crois qu'elles se feront sentir surtout sous le rapport des relations internationales.

Je crois que nous trouverons entre la mère-patrie et les Etats-Unis, quant aux relations internationales, une coopération telle que nous n'en avons pas eu d'exemple auparavant, mais, quant à ce qui regarde les questions intérieures ou questions commerciales, je crois que l'ambassadeur des Etats-Unis a tout simplement fait son devoir alors que, en arrivant en Angleterre, il a déclaré au peuple anglais qu'il trouverait encore que les Américains seraient leurs rivaux en matière de commerce et d'industrie. Et, en présence de cet avis bienveillant, il est de notre devoir à nous, qui faisons partie de l'Empire britannique, de mettre nos affaires en ordre et de nous tenir prêts à faire face à cette concurrence amicale de la part de nos voisins. L'une des conditions essentielles sur laquelle il nous faut pouvoir compter dans cette concurrence amicale, est que le peuple canadien jouisse sur les marchés de l'Empire de ce traitement privilégié que le peuple des Etats-Unis possède sur les marché des Etats-Unis. C'est là une condition essentielle, et je dis qu'aucun pays ami n'a le droit de se froisser si nous faisons un arrangement de cette nature en ce qui concerne nos affaires domestiques. En notre qualité de peuple libre, nous avons le droit de faire un tel arrangement sans froisser aucun pays, encore moins un pays qui fait profession d'amitié à notre égard. Je dis plus : tout gouvernement, colonial ou impérial, qui priverait des sujets de Sa Majesté de cette simple mesure de justice, dans le but d'obtenir certaines faveurs d'aucun pouvoir étranger, suivrait une politique qui, à mon avis, serait imprévoyante et dangereuse, et indigne des traditions et de la dignité du peuple de cet empire.

Et j'attire l'attention de la Chambre sur le fait que, si une objection découlant de ce point de vue devait exister, ce n'est pas le gouvernement du Canada, mais bien le gouvernement anglais qui devrait la soulever. Notre devoir est de faire valoir nos droits ; au gouvernement impérial incombe le devoir d'examiner nos demandes.

Je désire également attirer l'attention de la Chambre sur ce fait que, quelque excuse qu'il puisse y avoir sous ce rapport, elle ne peut avoir aucune valeur en ce qui regarde l'attitude du gouvernement dans le passé, parce que ce projet de conférence proposé par M. Chamberlain, ce discours du très-honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) prononcé à Liverpool et l'entrevue qu'il a accordée au "Chronicle," tout cela a eu lieu avant le rapprochement entre l'Angleterre et les Etats-Unis ; on se rappelle que le discours de M. Chamberlain a été prononcé au commencement de l'année dernière. Je répète ce que j'ai déjà dit. L'explication bien simple de la répugnance du très honorable premier ministre à accepter la proposition que lui a faite aujourd'hui mon honorable ami (sir Charles Tupper) se trouve dans le fait que ce gouvernement est hostile au mouvement qui se fait en faveur du commerce privilégié. Voilà la raison. C'est ce gouvernement qui met obstacle au mouvement en faveur du commerce privilégié. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) lui a donné, pour ce moment-là, un coup mortel en Angleterre. Il pensait l'avoir tué pour toujours, mais il n'a pu réussir. Il n'existe pas celui qui pouvait amener un tel résultat, parce que c'est une politique qui tient à l'esprit même de la race à laquelle nous appartenons, car elle en appelle à la fois aux aspirations impériales, aux sentiments d'affection, et aux ressources commerciales du peuple anglais dans l'univers entier. Voilà pourquoi je dis que cet homme là n'existe pas qui pourra le détruire. Mais je dis que l'individu, ou le gouvernement, ou le parti qui cherche à l'entraver en sera écrasé. Je dis, M. l'Orateur, que ces honorables députés de la droite peuvent avoir arrêté le courant pendant un certain temps, mais le cours d'eau se grossit rapidement et deviendra un fleuve puissant qui poursuivra sa course triomphante malgré leurs efforts, renversera leurs barrières, et entrainera vers l'océan, comme l'écume inerte flottant à sa surface, tous les misérables obstacles qu'ils peuvent placer sur son chemin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : M. l'Orateur, à cette phase de la session, et aussi à cause de l'heure avancée, je ne lasserai pas longtemps la patience de la Chambre. Relativement au sujet du commerce privilégié avec la Grande-Bretagne, et aux matières se rapportant à une union plus intime avec la mère patrie et l'empire, nous nous dirigerions plus sûrement vers ce but désirable, si tous les Canadiens voulaient mettre de côté l'esprit de parti quand il s'agit de traiter d'une question si importante. J'ai écouté avec beaucoup de satisfaction les remarques du chef de l'opposition (sir Charles Tupper) et si l'on me permet de le féliciter, je le fais en toute sincérité à propos du ton de son

discours de cette après- midi. Je peux en discuter la substance, mais j'en ai certainement admiré le ton plus digne, si différent à mon avis de celui qu'il a souvent adopté en parlant dans cette Chambre. En m'exprimant ainsi, je n'entends mettre aucune restriction à l'approbation avec laquelle j'ai remarqué le ton dont s'est servi l'honorable député ce soir.

Quant à mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill), je dirai que je ne pense pas qu'il ait été à sa propre hauteur. J'apprécie hautement la générosité avec laquelle il a fait allusion aux actes acomplis par quelques-uns des membres du cabinet, y compris moi-même, et je veux ici lui en témoigner publiquement ma gratitude. Mais, M. l'Orateur, l'honorable député (M. McNeill) aurait mieux servi les intérêts qu'il a à cœur, si en traitant d'une question d'une telle importance impériale, il s'était dispensé de dire que le gouvernement canadien du jour, en cherchant à favoriser une préférence britannique sur les marchés canadiens, a fait l'œuvre des fauteurs de projets américains. Je ne doute pas que mon honorable ami (M McNeill) n'ait regretté de s'être servi d'une telle expression dès que les paroles eurent été prononcées.

L'honorable député (M. McNeill) a voulu prouver l'avantage qu'il y aurait pour le Canada si les produits canadiens jouissaient d'une préférence sur les marchés anglais. Je ne sache pas qu'il y ait divergence d'opinions à set égard. Je pense que tous les Canadiens se réjouiraient si nous avions préférence sur les marchés de l'empire pour les produits du Canada. Si nous y avions une préférence, tous les Canadiens, je n'en doute pas, seraient satisfaits de tout avantage que nous pourrions avoir de plus que tout le reste du monde sur les marchés de la Grande-Bretagne.

Je ne m'occuperai ce soir que de la teneur et de la substance de la résolution en faveur de laquelle on nous demande de voter. Si mon honorable ami (M. McNeill) avait désiré obtenir une expression unanime d'opinion de la part de cette Chambre, il eût peut-être été capable d'exprimer ses vues d'une manière plus favorable que d'avoir recours à une proposition sujette à controverse comme l'est celle que vous avez dans vos mains.

M. McNEILL : Cela aurait été peine perdue.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami dit que cela aurait été absolument peine perdue, et je puis bien dire qu'il n'est guère disposé à nous donner le mérite de quoi que ce soit. Par exemple, il a fait remarquer que le commerce privilégié avec la Grande-Bretagne n'a fait aucun progrès depuis que la présente administration est au pouvoir. Puis-je lui demander quel progrès il a fait dans le cours des dix-huit années pendant lesquelles nos prédécesseurs ont été au pouvoir ? Je n'aurai pas recours à l'histoire ancienne et ne tiendrai pas mon honorable ami (M. McNeill) responsable des idées dont on rejette à bon droit la paternité sur le grand organe de son parti, mais si je voulais me servir des mêmes armes, je rappellerais à l'honorable député que ce grand organe, en 1879, alors que son parti avait adopté le principe de haute protection appelé la politique nationale, et qu'on lui faisait observer que, en adoptant une telle politique, on pouvait mettre en danger les liens qui nous unissent à l'Angleterre, l'organe du parti conservateur disait alors, comme il le dit aujourd'hui: Si la politique nationale met en danger nos relations avec l'Angleterre, tant pis pour ces relations.

M. McNEILL : Je crois que c'est M. Farrer qui a écrit cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je préférerais toutefois essayer d'éviter tout sujet de controverse, et mentionner ces raisons qui se présentent d'elles-mêmes et pour lesquelles la Chambre ne peut adopter la résolution que l'on propose actuellement. Cette résolution mentionne les raisons qui peuvent nous porter à nous déclarer en faveur de l'ouverture de négociations en vue d'un commerce privilégié avec la Grande-Bretagne. Quelles sont ces raisons?

En peu de mots, c'est que M. Chamberlain, le secrétaire des colonies, a fait l'offre d'un tarif différentiel et que Sa Grâce le duc de Devonshire a approuvé la chose, et que, puisque ces deux hommes d'Etat distingués de l'empire ont fait une telle offre, il est de notre devoir d'ouvrir les négociations.

D'abord, il est bien évident que le parlement du Canada ne serait pas justifiable d'adopter une résolution déclarant que, dans notre opinion, ce que ces messieurs ou ce que chacun d'eux a dit constitue une offre telle que les honorables députés de la gauche leur ont attribuée. Nous ne serions certainement pas justifiables de donner aux paroles prononcées par M. Chamberlain ou le duc de Devonshire une interprétation parlementaire qui fût contraire ou non absolument conforme à ce qu'ils ont déclaré. Aucun parlement, surtout un parlement britannique, ne serait justifiable d'inscrire dans ses journaux une déclaration inexacte. Je n'ai pas à m'occuper des remarques faites par M. Chamberlain, car mon très honorable ami, le premier ministre, a disposé de ce point avec succès. Mais si l'on prend le cas du duc de Devonshire, nous avons différentes personnes donnant leur interprétation particulière à ses paroles. Nous avons mon honorable ami, le chef de l'opposition, et mon honorable ami, le député de Bruce-nord et le témoin de mon honorable ami, le correspondant de l'"Evening Post," de New-York.

Sir CHARLES TUPPER : Et vous avez le "Times", de Londres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami a lu des extraits de plusieurs journaux, mais je ne peux trouver dans aucun d'eux aucune déclaration allant aussi loin que l'a représenté mon honorable ami, le chef de l'opposition. Il semble oublier que l'offre d'un commerce privilégié comporte quelque chose absolument différent de l'offre de l'imposition d'un tarif. Dans un sens, c'est de la protection, dans l'autre, le libre-échange. La Grande-Bretagne, pays libre-échangiste, pourrait adopter un tarif de protection ou un tarif de revenu, lequel, par lui-même, ne lui attirerait aucune hostilité de la part des pays étrangers, mais si elle établissait une préférence, même en faveur de ses propres colonies, cela pourrait soulever des difficultés. De sorte que, quand quelqu'un prétend que le duc de Devonshire ou M. Chamberlain ont offert de donner au Canada une préférence sur les marchés de la Grande-Bretagne, il prétend deux choses. Il prétend que ces hommes publics proposent, en premier lieu, d'assujettir à des droits ce qui ne l'est pas aujourd'hui, ou d'augmenter les droits sur ce qui est déjà soumis aux droits aujourd'hui en Angleterre ; et, en second lieu, de frapper de droits moins élevés ces mêmes articles venant du Canada. Ce sont là deux propositions distinctes.

Maintenant sur quoi s'appuie la prétention que le duc de Devonshire a fait l'offre que cette résolution lui attribue ? Cette résolution contient un extrait d'un discours prononcé par le duc de Devonshire le 12 juin 1897, à Liverpool, et, dans le but de donner plus de force à l'argument, elle allègue que ce discours a été prononcé en présence du premier ministre. Je suppose que, à cause de cette circonstance spéciale, l'on veut prouver que l'intention de l'orateur allait aussi loin que le représentent ces honorables députés.

Cette résolution qu'on nous demande d'accepter dit :

Que le discours dans lequel le duc de Devonshire a exprimé ces vues a été considéré en Angleterre comme une approbation par le gouvernement Salisbury de la proposition plus haut mentionnée, faite par M. Chamberlain au mois de mars 1896.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami dit : écoutez, écoutez. Eh bien ! la prétendue intention des paroles de M. Chamberlain, telle que mentionnée dans cette résolution, est comme suit :

Que, en mars 1896, le Très honorable Joseph Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies, a suggéré que des droits favorables aux colonies devraient être imposés par le Royaume-Uni sur les produits étrangers qu'il importe de ses colonies pourvu que celles-ci accordent en retour des concessions différentielles en faveur du Royaume-Uni.

Voilà donc que nous avons dans cette résolution la déclaration que M. Chamberlain a proposé un tarif différentiel entre les colonies et la Grande-Bretagne et que le duc en second lieu, l'on prétend que le discours en second lieu, l'on prétend que le discours du duc de Devonshire, prononcé le 12 juin 1897, équivalait à une offre de commerce privilégié. Considérez donc un moment l'absurdité de supposer que deux hommes d'Etat, quelque éminents qu'ils soient, proposeraient de propos délibéré d'annuler la politique fiscale de la Grande-Bretagne et d'adopter une nouvelle politique, ou, en d'autres termes, d'abandonner la vieille doctrine du libre-échange qui a duré un demi-siècle et de la remplacer par une nouvelle politique ; que ces deux hommes politiques proposeraient sérieusement, d'une manière non formelle, l'un à la Chambre de commerce et de l'Industrie, en 1896, et l'autre, à Liverpool en 1897, un changement radical de politique et qu'un tel changement deviendrait loi dès qu'il aurait été accepté par les autorités coloniales. Mon honorable ami semble croire que, en Angleterre, la masse du peuple mettra de côté l'exercice de son propre jugement dans une question importante comme celle-ci. Il semble croire qu'une grande résolution économique telle que celle que l'on suggère ne devrait pas être précédée par quelque expression de l'opinion publique déterminée par une élection.

Mais, à part l'absurdité d'une telle proposition, venons-en à ce qui s'est réellement passé. Comme je l'ai dit, je ne m'occuperai pas du discours de M. Chamberlain, mais de celui du duc de Devonshire. Or, M. l'Orateur, il y a un grand journal publié à Londres, ayant pour titre "Britannia", et qui est l'organe de la Ligue Impériale. Sa Majesté est la patronne et le duc de Devonshire, le président de la Ligue Impériale Britannique. Cette interprétation que les honorables députés de la gauche ont donnée aux paroles du duc de Devonshire, interprétation dont ils ont tiré parti au Canada où elle avait pour effet d'induire le public en erreur quant au sens même de ces paroles, cette interprétation, dis-je, a pénétré jusqu'en Angleterre, et le journal dont je viens de parler s'en est occupé dans le cours du mois d'août 1898. Avec votre permission, M. l'Orateur, *je lirai l'article auquel je fais* allusion. Il a pour titre "Un défi". C'est un article de rédaction :

Le temps n'est-il pas arrivé de demander avec raison au *Mail and Empire* de Toronto de citer le chapitre et le paragraphe sur lesquels il base son assertion répétée que le duc de Devonshire a fait à sir Wilfrid Laurier à Liverpool au mois de juin de l'année dernière, "une offre" de commerce privilégié, ou, à défaut de pouvoir citer, de retirer une fois pour toutes une telle assertion? Cette fable.....

Mon honorable ami voudra bien remarquer ceci :

Cette fable, car on peut bien lui donner ce nom, a récemment pris cette forme :—

"On se rappellera que le duc de Devonshire,"—c'est ainsi que le *Mail and Empire* s'exprime le 19 mai—"a fortement conseillé au premier ministre de considérer favorablement le projet et d'entrer en

négociations." Or, nous déclarons formellement, et nous défions que l'on prouve le contraire, qu'aucun des discours du duc ne contient de passage que l'on puisse interpréter de cette manière. Qu'il soit bien entendu que ni le journal *Britannia*, ni l'auteur du présent article n'est intéressé dans la controverse qui bat encore son plein quant à la politique ou à la diplomatie du premier ministre du Canada en cette matière. Le *Mail and Empire* peut sans doute frapper tant que cela lui plaira. C'est là une question de politique de parti dans laquelle ne désire pas intervenir la Ligue Impériale Britannique qui compte beaucoup de membres et en Angleterre et en Canada lesquels n'approuvent pas les actes de sir Wilfrid Laurier, comme aussi beaucoup de membres qui l'approuvent cordialement. Mais en raison même de ce que la Ligue, ayant la Reine elle-même pour patronne, est une institution d'un caractère national, c'est tout simplement une inconvenance de représenter faussement son président comme s'étant prononcé d'une manière imprudente sur une question importante qui prête beaucoup à la discussion, lorsqu'il n'a rien fait de tel.

Maintenant, je demande à mon honorable ami, le chef de l'opposition, si en dépit de cet article de l'organe de la Ligue Impériale Britannique, dont le duc de Devonshire est président, il persiste encore à déclarer que les paroles du duc de Devonshire équivalaient à une offre de commerce privilégié.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami me permettra-t-il de faire une remarque ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre (M. Mulock) vient de lire, et de lire justement, un article de ce qu'il appelle l'organe de la Ligue Impériale Britannique, où il est dit que plusieurs membres de cette ligue sont fortement opposés aux vues de sir Wilfrid Laurier sur cette question, pendant que plusieurs autres membres les approuvent. Affirmer que cette institution, la Ligue Impériale Britannique à Londres, se compose de personnes qui professent énergiquement des opinions opposées, c'est dire la vérité ; et je puis dire de suite que la rédaction de ce journal est, à mon avis, confiée à des écrivains qui ne partagent aucunement les vues de la ligue du commerce du Royaume-Uni, ni celles que nous entretenons relativement au commerce privilégié. Je ne vois pas que la déclaration contenue dans l'article en question affecte en quoi que ce soit la position de Sa Grâce le duc de Devonshire, qui est le président de la ligue, quoi que puisse en dire le journal. On y traite d'une déclaration succincte publiée dans le "Mail and Empire", qui a probablement été un peu loin en parlant de l'attitude du duc de Devonshire sur cette question. Je n'ai pas fait une déclaration analogue, j'ai cité les paroles dont le duc de Devonshire s'est servi dans cette occasion pour prouver que virtuellement, il en était venu à la conclusion d'adopter les vues de M. Chamberlain. Et je fournis à mon honorable ami qui traite de cette question la preuve que plusieurs des premiers ministres qui ont répondu à ce discours l'ont considéré comme une offre de commerce privilégié faite par Sa Grâce. Je me ferai un plaisir de mettre entre les mains de mon honorable ami une édition revisée des discours prononcés alors par les représentants de la Ligue Impériale Britannique. Il y trouvera la réponse de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier).

Pourquoi le très honorable ministre aurait-il pris la peine de répudier l'offre faite d'un commerce privilégié, si telle offre n'avait pas été faite ? Le fait qu'il a cru y trouver une offre de commerce privilégié, et l'a refusée ; le fait que plusieurs des autres premiers ministres l'ont envisagée de la même manière et se sont exprimés en faveur de la chose ; voilà ce qui constitue une forte preuve que les vues du duc de Devonshire étaient réellement d'accord avec celles de M. Chamberlain.

Mais il y a plus. Partout dans les Iles Britanniques, la presse imbue des doctrines de Cobden a dénoncé vertement le duc de Devonshire parce que dans ce discours, il avait délaissé ses tendances libre-échangistes dans le but de répondre aux vues des colonies désireuses d'obtenir un commerce privilégié. Je mentionne ces faits qui me semblent permettre d'affirmer que le discours du duc de Devonshire pouvait être interprété dans le sens d'une offre, qui devait non pas être réglée d'une manière absolue sans consulter les électeurs, mais bien comme un projet d'essai à discuter.

Et que mon honorable ami tienne compte du fait qu'après ce discours, M. Chamberlain, le représentant du gouvernement anglais, dit, dans le document qu'il soumet à la Chambre des communes, que si le Canada et l'Afrique du sud partagent le désir exprimé par le premier ministre australien à Hobartown, il sera prêt à nommer une commission, dont il fera partie, pour étudier cette question. Je mentionne ces faits à mon honorable ami à l'appui de ce que j'ai dit. Je suis heureux que l'honorable député m'ait fourni cette occasion, et, comme je n'aurai pas le droit de parler de nouveau sur la question, le dois lui exprimer ma gratitude.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je remercie mon honorable ami (sir Charles Tupper) de me fournir des arguments. Je lui ai entendu dire que l'article du "Mail and Empire" dont il est question dans celui que j'ai cité, contient un exposé un peu exagéré de ce qu'il a dit——

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais citer une autre déclaration et nous verrons s'il en est ainsi : C'est le rapport d'un discours dans le "Mail and Empire" en date du 29 février 1899. Cela est annoncé en gros caractères "Discours retentissant du chef au "third ward's big smoker." Il y en a plusieurs colonnes.

Quelques VOIX : Lisez-le.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, nous l'avons entendu plusieurs fois déjà dans cette Chmbre, mais je vais en citer une partie donnée sous le titre "Inter-Imperial Trade" :

Sir Charles Tupper a abordé la question du commerce de préférence qu'il désigne comme la grande politique de l'avenir du Canada. Il dit qu'au moment où les conservateurs sont sortis du pouvoir, cette politique était sur le point d'être adoptée, que le très honorable Joseph Chamberlain y avait été converti, mais qu'elle avait été rejetée de plusieurs années en arrière par la basse trahison du premier ministre du Canada, sir Wilfrid Laurier.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

C'est, dit-il, le langage qu'il a tenu devant le parlement, et il était prêt à le soutenir. Durant la campagne de 1896, M. Laurier a parcouru le pays, disant qu'il était en faveur du commerce de préférence tout autant que sir Charles Tupper.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez ! C'est cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DE POSTES : Nous allons voir si l'honorable député va applaudir à ce qui suit :

Il a solennellement promis que s'il venait au pouvoir, il enverrait une commission en Angleterre pour entamer, à ce sujet, des négociations avec lord Salisbury. Il est devenu premier ministre, et il est allé en Angleterre au milieu des fêtes glorieuses du grand jubilé, alors que tout était favorable à l'accomplissement de cette grande politique.

Presqu'en débarquant, il était rencontré par le duc de Devonshire qui, dans un discours, offrit cet avantage, dans des termes non équivoques.

Cela est-il exagéré ?

Sir CHARLES TUPPER : J'ai déjà dit à mon honorable ami que j'avais cité les paroles du duc de Devonshire, et j'ai prétendu, comme l'ont fait tous les premiers ministres, qu'on pouvait leur donner cette signification, que c'était une offre de commerce de préférence.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, mon honorable ami admet que cela n'est pas exagéré. Je vais répéter :

Presqu'en débarquant, il était rencontré par le duc de Devonshire qui, dans un discours, offrait cet avantage dans des termes non équivoques. Comme preuve de la chose, le lendemain matin, tout Cobdenite, tout journal anglais libre-échangiste ———

Remarquez bien, il n'y a pas d'exception.

Sir CHARLES TUPPER : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Toujours le même :

———tout journal libre-échangiste dénonçait le duc de Devonshire pour avoir changé de politique et adopté des vues impérialistes. Les discours faits en même temps par les autres premiers ministres coloniaux établissaient la valeur de cette offre. Mais qu'a fait cet homme, sir Wilfrid Laurier ? Il a oublié sa promesse solennelle et refusé ce bienfait.

Sir CHARLES TUPPER : Dans les termes les plus clairs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ainsi, M. l'Orateur, même la citation du "Mail" dans le "Britannia" n'est pas exagérée. L'honorable député n'a pas répudié sa déclaration que le duc de Devonshire, à Liverpool, fit cette offre de commerce de préférence, dans des termes non équivoques et que mon honorable ami rejeta cette offre. Dans ces circonstances, je me demande qui était le plus capable de savoir ce que pensait le duc de Devonshire. Est-ce le correspondant de l' "Evening Post" de New York ? Cela ne prouve rien de dire que les journaux cobdenites l'ont dénoncé pour avoir fait des observations hétérodoxes au sujet du libre-échange.

Maintenant, M. l'Orateur, pour tirer au clair cette question et m'assurer de ce que voulait réellement dire le duc de Devonshire, j'ai écrit une lettre à Sa Grâce. Il est peut-être d'autres personnes désireuses de savoir quelle signification donner à ses déclarations. On nous demande ce soir de déclarer par une résolution solennelle que les remarques du duc de Devonshire comportaient une offre absolue de commerce de préférence, ainsi que l'a déclaré mon honorable ami, le 22 février dernier.

On nous demande d'interpréter ainsi ses paroles et d'adopter une résolution dans ce sens et d'entamer des négociations avec l'empire.

Dans plus d'une occasions, M. l'Orateur, j'ai entendu l'honorable député parler comme le rapporte le "Mail." J'ai lu et relu toutes les déclarations que j'ai pu trouver du duc de Devonshire sur la question du commerce de préférence, et je dois avouer que je n'ai jamais pu y trouver la signification que mon honorable ami y donne. Enfin pour sortir du dilemme dans lequel je me trouvais, j'ai pris la liberté d'écrire au duc de Devonshire. Pour éviter toute erreur, j'ai cité l'intéressant article du "Mail" que j'ai maintenant consigné aux "Débats."

Avant de lire la réponse de Sa Grâce, je vais lire ma lettre pour que l'honorable député puisse voir si j'ai bien exposé la question :

Ottawa, 1er avril 1899.

Milord,

Ci-inclus une copie du *Mail and Empire* de Toronto, en date du 23 février, 1899. A la page 7, vous trouverez le rapport d'un discours prononcé la veille et dans lequel on fait dire à Sir Charles Tupper les paroles suivantes :

"Durant la campagne de 1896, M. Laurier a parcouru le pays disant qu'il était en faveur du commerce de préférence tout autant que Sir Charles Tupper.

"Il a solennellement promis que s'il venait au pouvoir il enverrait une commission en Angleterre pour entamer à ce sujet des négociations avec lord Salisbury. Il est devenu premier ministre et il est allé en Angleterre au milieu des fêtes glorieuses du grand jubilé, alors que tout était favorable à l'accomplissement de cette grande politique.

"Presqu'en débarquant, il était rencontré par le duc de Devonshire qui dans un discours offrit cet avantage, dans des termes non équivoques.

"Comme preuve de la chose, le lendemain matin, tout cobdenite, tout journal anglais libre-échangiste dénonçait le duc de Devonshire pour avoir changé de politique et adopté des vues impérialistes. Les discours faits en même temps par les autres premiers ministres coloniaux établissaient la valeur de cette offre. Mais qu'a fait cet homme, sir Wilfrid Laurier? Il a oublié ses promesses solennelles et refusé ce bienfait."

Je prends la liberté de vous demander si vous avez fait à sir Wilfrid Laurier cette offre dont parle sir Charles, ou l'offre de donner au Canada une préférence sur le marché d'Angleterre, et, dans l'affirmative, auriez-vous la bonté de donner les détails de cette offre?

Sir Charles dit que cet offre a été faite à l'arrivée même de sir Wilfrid Laurier en Angleterre, et je suppose qu'il base son assertion sur certaines déclarations publiques de Votre Grâce vers cette époque. Si dans quelque assemblée publique durant la visite de sir Wilfrid Laurier en Angleterre, en 1897, Votre Grâce a fait quelque discours sur ce sujet, puis-je demander si vos déclarations ont été fidèlement publiées dans la presse anglaise et, dans ce cas, où pourrais-je me procurer des copies authentiques des journaux rapportant vos discours sur ce sujet?

Si ce n'est pas vous causer trop d'ennuis, je vous serais reconnaissant de me faire envoyer des copies de tous les journaux, contenant vos discours qui ont trait à toute offre faite à sir W. Laurier au sujet du commerce de préférence en faveur du Canada sur les marchés anglais.

Sir CHARLES TUPPER: Cela est inexact; je n'ai pas fait semblable déclaration.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Laissez-moi continuer ma lettre:

Pendant que j'étais en Angleterre, l'été dernier, j'a remarqué dans le *Britannia* un article parlant des déclarations publiées dans le *Mail & Empire* de Toronto, à l'effet que Votre Grâce aurait fait une offre de commerce de préférence au Canada, offre que sir W. Laurier avait refusée; et le *Britannia* mettait en doute la vérité de ces énoncés.

Je serais heureux qu'il me fût permis de communiquer au public votre reponse.

Je suis, Milord,
de Votre Grâce l'obéissant serviteur.

Sa Grâce le Duc de Devonshire, K.G.
Devonshire House, 78 Piccadilly ouest,
Londres, Angleterre.

M. l'Orateur, j'ai reçu une réponse et j'ai le droit d'en faire l'usage que je voudrai. Tant dans l'intérêt de la vérité, chose à considérer, qu'en justice pour Sa Grâce et pour l'importance de la question que nous discutons, je ne saurais faire mieux, je crois, que de me servir de cette lettre pour faire disparaître tout doute sur ce sujet. Pour ces raisons, je crois donc qu'il est sage de donner publicité à cette lettre. Ce serait abaisser la dignité du parlement de demander à la Chambre de déclarer qu'un membre du gouvernement impérial, le duc de Devonshire, au nom de ce gouvernement, a fait une certaine offre, et de demander au parlement de se prononcer sur ce que ce ministre a pu dire, alors qu'il ne l'a pas dit.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre (M. Mulock) expose mal la résolution.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: L'honorable député pourra faire ses remarques plus tard. Je vais lire la réponse de Sa Grâce:

Bureau du conseil privé, 2 mai 1899.

Mon cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre en date du 1er avril.

La meilleure réponse que je puisse faire à votre demande est de vous communiquer une copie du rapport des discours faits dans diverses occasions durant l'été de 1897, alors que j'ai eu le plaisir de rencontrer le premier ministre colonial, en ma qualité de président de la British Empire League.

Je ne crois pas que dans aucun de ces discours, vous puissiez trouver quoi que ce soit à l'appui des vues que semble entretenir sir Charles Tupper sur mon opinion au sujet d'une offre de commerce de préférence aux colonies, et aussi à l'appui des vues de quelques-uns des journaux de ce pays qui cherchent à attribuer aux membres du gouvernement unioniste ce qu'ils qualifient d'hérésie protectionniste.

C'est sans doute au discours que j'ai prononcé à Liverpool, le 12 juin 1897, que sir Charles Tupper fait allusion, et mon aveu que le libre-échange n'avait pas fait pour nous tout ce que nous en attendions a pu être commenté par des libre-échangistes ou des journaux de l'opposition.

Bien que j'aie félicité sir W. Laurier et le Canada sur l'offre qui nous a été faite d'admettre nos marchandises à des taux réduits comparativement aux taux imposés sur les marchandises des autres nations, comme étant un grand pas vers l'unité impériale, je n'étais nullement autorisé à offrir, et je n'ai pas offert au Canada une préférence sur les marchés anglais.

Vous êtes libre de faire l'usage que vous voudrez de cette lettre.

Croyez-moi, mon cher monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé) DEVONSHIRE.

A l'honorable W. Mulock.

Le duc de Devonshire savait probablement ce qu'il disait dans cette lettre. Or, je demanderai à mon honorable ami, si, dans les circonstances, il serait à propos de faire ici une déclaration solennelle et de consigner aux débats l'opinion du parlement canadien, à l'effet que le duc de Devonshire, le douze juin 1897, ou à toute autre époque de sa vie, a offert au Canada le commerce de préférence.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre veut-il me permettre de l'interrompre?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Non, je termine.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre voudra-t-il me permettre de répondre à la question qu'il vient de poser?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Je le permettrai à l'honorable député, s'il veut ne pas faire un discours.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne ferai pas de discours. Je ferai observer à mon honorable ami qu'il comprend mal la résolution; elle ne renferme pas la déclaration dont il a parlé. Cette résolution donne littéralement les paroles du duc de Devonshire et ajoute que le discours dans lequel le duc a exposé ces vues a été regardé en Angleterre comme avant-coureur de l'adoption par le

gouvernement de Sa Majesté du projet exposé par M. Chamberlain au mois de mars 1896. Dans sa lettre, le duc de Devonshire admet cela. Je dis que nombre de journaux ont ainsi compris la chose. Voilà ce que dit la résolution.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est dit dans cette résolution que le discours contenant cet exposé des vues du duc de Devonshire, a reçu une certaine interprétation en Angleterre. Après ce que je viens de citer, est-ce là une déclaration qui devrait trouver place dans les journaux de la Chambre ? En admettant que les arguments auxquels mon honorable ami pourrait recourir, fussent simples et justes, maintenant que nous savons, comme il appert, dans cette résolution qui a prévalu en Angleterre, que l'opinion en question est inexacte, je demanderai à l'honorable député si nous devons nous fier à une rumeur, qui, dit-il, circule çà et là en Angleterre, et se baser sur ce fait pour déclarer que l'Angleterre est prête à accomplir une grande révolution commerciale. En justice pour le duc de Devonshire, devons-nous accepter une opinion que l'honorable député dit exister, mais dont Sa Grâce nie l'exactitude ?

Sir CHARLES TUPPER : Non, il ne nie pas l'exactitude des déclarations de M. Chamberlain.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. l'Orateur, je crois avoir clairement démontré que si mes honorables amis de la gauche eussent employé un moyen plus sage, pour assurer l'expression d'opinion de cette Chambre, sur la question du commerce de préférence, on aurait pu rédiger une résolution qui aurait obtenu l'approbation unanime du parlement ; mais on a présenté ici une résolution ayant en vue, je l'admets, le commerce privilégié, mais dirigée surtout contre le premier ministre et le gouvernement du Canada. En se couvrant du manteau du patriotisme, les honorables messieurs de la gauche veulent tirer des avantages d'une question qui devrait être au-dessus de tous intérêt politiques en Canada, ils cherchent à diviser le peuple sur une question au sujet de laquelle nous devrions tous être unis. Pour ces raisons, je déclare donc que cette résolution ne devrait pas avoir l'approbation du gouvernement canadien.

M. MOORE (Stanstead) : M. l'Orateur, c'est avec crainte que je me lève pour exprimer mes vues sur cette importante question, d'abord parce que c'est un sujet des plus compliqués, ensuite parce qu'il a été éloquemment débattu et enfin parce qu'à cette phase avancée de la session, et vu l'heure de la soirée, une question de cette importance ne peut être l'objet de la considération qu'elle recevrait dans une autre circonstance.

Je crois que personne ne me contredira, si je dis que jamais question plus importante pour toutes les classes de la population n'a été soumise à cette Chambre.

On a dit que l'esprit infatigable de l'homme qui anime les nations de l'univers entier est sans cesse à la recherche de nouvelles méthodes, de nouvelles inventions, de nouveaux débouchés, leur permettant de rivaliser avantageusement avec leurs concurrents. On a dit aussi que l'esprit des nations subissait de grands changements. Il fut un temps où les nations acquéraient de la puissance et de la gloire par des conquêtes qui agrandissaient leurs domaines et réduisaient à l'état de vassaux les peuples conquis. Il ne nous faudrait pas remonter loin dans l'histoire pour y retrouver ces temps où les guerriers heureux et les gouvernements ambitieux, comme dit le poëte .

> Unsheathed the sword, dipped it in blood,
> And wrote their names on lands and cities desolate.

Aujourd'hui, les nations en sont venues à la conclusion qu'un pays en temps de paix se développe plus rapidement et devient plus puissant que ne le fait une nation en temps de guerre.

La charrue, le métier et le marteau sont regardés comme des instruments plus puissants que l'épée.

Une des plus importantes conventions qui se soient vues dans l'univers est aujourd'hui à la recherche de moyens par lesquels les différends internationaux pourraient être réglés par des moyens pacifiques et diplomatiques, sans être obligés de recourir à l'épée. L'idée des nations n'est donc plus ce qu'elle était autrefois, c'est-à-dire d'agrandir leurs domaines, d'accroître leur importance et leur influence par des conquêtes. La grande lutte du jour se fait pour la suprématie commerciale et industrielle. Chaque nation cherche à s'emparer de la plus grande partie possible du commerce de l'univers, et c'est à cause de sa suprématie commerciale que la Grande-Bretagne est un objet d'envie pour toutes les nations. Notre mère patrie a grandi en richesses, sa population a augmenté à un tel point et son territoire est si restreint qu'elle ne peut soutenir ses 40,000,000 d'habitants à même les produits de son propre sol. Dans cette petite île, au milieu de la mer, grande environ comme la moitié de la province de Québec ou de la province d'Ontario, et comme un tiers de la Colombie Anglaise, on peut à peine produire assez pour supporter 17,000,000 d'habitants, ce qui fait que les 23,000,000 qui restent, doivent compter entièrement sur les autres pays.

Il se fait une grande lutte aujourd'hui entre les pays agricoles, pour atteindre le plus haut chiffre possible de production.

L'Angleterre, on nous l'a dit ce soir, importe et consomme chaque année pour la valeur de $900,000,000 de produits alimentaires, et nous voyons par les données statistiques qu'elle importe chaque année pour $600,296,866 de blé, d'orge, d'avoine, de farine, d'animaux destinés à l'alimentation, de viandes

en conserves, de fromage, de beurre, d'œufs, de fruits, de boissons, de saindoux, de lait concentré, de pommes de terre, de volailles, de gibier. Vous le voyez, ce sont là des articles de production que le Canada peut fournir avec le plus grand avantage. Il est donc très important que nous puissions avoir accès aux marchés d'Angleterre à des conditions plus avantageuse que les autres nations étrangères.

La valeur des importations du Canada en 1896 était de $6,000,000 pour les Etats-Unis et de $40,000,000 pour le Royaume-Uni. En 1897 nous avons exporté aux Etats-Unis pour la valeur de $7,000,000 et en Angleterre pour la valeur de $46,000,000. En 1898 nos exportations aux Etats-Unis étaient de $5,000,000 et en Angleterre de $66,000,000. Ainsi en 1898, nous avons exporté pour $13.10 en Angleterre quand nous exportions pour $1.00 aux Etats-Unis. Je crois donc que si le gouvernement actuel faisait pour obtenir les marchés de l'Angleterre, les mêmes efforts qu'il a faits pour obtenir ceux des Etats-Unis, ce serait un grand avantage pour l'industrie agricole du Canada. Je crois aussi que ces efforts seraient couronnés de succès, car, s'il réussissait à obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis, ce ne serait qu'à des conditions qui loin d'être avantageuses seraient préjudiciables au peuple canadien.

Nous devons aussi tenir compte de l'importance du grand empire auquel nous appartenons, auquel nous sommes fiers d'appartenir. J'ai ici une donnée statistique donnant le chiffre de la population des 38 colonies appartenant à l'Angleterre, et cette population est de 381,404,960 habitants.

La superficie du territoire anglais est de 11,473,408 milles carrés, et conséquemment, nous avons dans l'empire britannique ¼ de la population de l'univers entier, et un quart de la surface du globe. Nous pouvons donc dire avec vérité que l'empire britannique est le plus grand empire du monde.

Relativement à son commerce, nous voyons que l'Angleterre, en 1897, a importé de ses possessions pour la valeur de $80,000,000 et qu'elle y a exporté pour $85,000,000. Son commerce total s'élève à : Importations, $3,639,464,555 ; exportations, $2,246,225,040, ce qui fait une différence contre l'empire de plusieurs millions de dollars.

Cette question de concurrence du Canada avec les différents pays agricoles sur le marché anglais est donc d'une très haute importance. Ainsi il est important que nous nous assurions, si possible, de ce que coûte la culture du blé dans les divers pays dont nous avons à soutenir la concurrence.

J'ai ici un état préparé par M. James Long et sir John Lawes, tous deux excellentes autorités en la matière. Citant un état préparé en 1897 par sir John Lawes, une autorité d'une valeur exceptionnelle en matière d'agriculture, M. Long dit :

Toute la question cependant repose sur le prix et depuis quelques années, le prix des céréales a telle,

ment baissé que les terres arables en Angleterre continuent de rester en pâturages. Les cultivateurs ne cultivent pas ce qui ne paie pas.

Il donne ensuite quelques chiffres sur la production du blé. En 1877 le prix moyen du blé était de 56 shillings 9 deniers ; dans l'hiver de 1894-95, le prix est tombé à 30 shillings.

Il y a vingt ans, les exportations des Etats-Unis n'ont atteint que 76,000,000 de boisseaux ; en 1891, elles se sont élevées à 227,000,000 de boisseaux. Entre 1880 et 1890 l'étendue de la culture du blé dans le Nord-Ouest canadien a atteint 953,000 acres, et la production dans le Dominion a augmenté de 10,000,000 de boisseaux. En 1880, les Indes ont exporté moins d'un demi million de boisseaux ; maintenant elles exportent en moyenne 30,000,000—ses exportations atteignent parfois 50,000,000. En 1861, l'étendue de blé en culture en Australie était de 733,000 acres ; en 1892, elle atteignait 3,822,000 acres. En 1889, l'exportion de la république Argentine n'était que de 680,000 boisseaux ; en 1894, elle s'élevait à 61,000,000. Inutile de dire qu un pareil supplément de grain—augmentant chaque année—équivaut à une réduction considérable des prix.

Sauf une étendue diminuée des meilleures terres, la production du blé en Angleterre est une chose du passé. En fixant à 100 le coût de la production du blé en Angleterre, le coût relatif de la production (comme M. Crawford l'a démontré récemment devant la Société Royale de Statistique) est, dans le Dakota, de 57 ; en Russie, 54 ; aux Indes, 66 ; et aux Etats-Unis, 70. Les cultivateurs du Kansas prétendent pouvoir produire le blé à 1 shilling le boisseau, et M. Long a causé avec des cultivateurs dans le Dakota, le Manitoba et l'Assiniboïa qui peuvent se tirer d'affaires s'ils ont un rendement de 15 boisseaux à l'acre, et un prix de 50 cents, soit 2 shillings 1 denier.

En Angleterre, il est difficile de produire une récolte de blé à moins de 35 shillings par acre lorsque l'on paye un loyer de 20 shillings. Quant à la distance et au transport, l'océan n'est guère un obstacle, vu que le blé peut être transporté de Chicago à Liverpool pour 6½ cents le boisseau ou 9 shillings 9 deniers la tonne. D'un autre côté, M. Long a lui-même payé 11 shillings 11 deniers la tonne pour du grain expédié par lots de quatre tonnes sur une distance de 100 milles, et pour des déchets d'orge, de Burton à Hertfordshire, pas moins de 16 shillings 8 deniers. En conséquence, si un Anglais doit vivre de l'agriculture, c'est certainement un avantage pour lui, là où le transport est nécessaire, de cultiver aux Etats-Unis ou au Canada.

Nous avons ce soir entendu discuter assez longuement ce que le tarif différentiel ferait pour le Canada. Nous avons entre 200,000,000 et 300,000,000 d'acres de terres arables dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, qui n'ont jamais été touchées par la bêche, égratignées par la charrue ni fouillées par la houe, et qui attendent les immigrants des autres pays pour s'y établir. La terre y est susceptible de produire de grandes quantités de céréales, suffisantes pour approvisionner tout le marché anglais. Si ces terres étaient occupées, cela augmenterait notre population dans des proportions énormes, et c'est là un des principaux buts que le gouvernement doit se proposer.

Rien n'attirera mieux les immigrants que la préférence sur les marchés anglais pour nos produits, et comme les cultivateurs de ce pays ne peuvent pas concurrencer nos producteurs de grain, et ne peuvent gagner leur vie dans leur pays, ils immigreront au Cada, et de cette manière notre population et

notre richesse matérielle s'accroîtra, et cette augmentation de population fournira des clients pour les industries manufacturières de l'Est. Ainsi une industrie développera les autres et le temps viendra où nous aurons, beaucoup plus qu'aujourd'hui, droit au titre de colonie la plus importante de la couronne britannique.

Au point de vue de ce que cette amélioration dans notre condition produirait pour la métropole, il ne faut pas oublier le fait qu'il peut arriver un temps où l'Angleterre serait en guerre avec l'une des nations importantes de l'univers. Dans le moment, si une nation comme la Russie et quelque autre nation étrangère s'unissaient et mettaient un embargo sur le blé, elles affameraient l'Angleterre en très peu de temps. Mais si l'Angleterre nous donnait la préférence sur ses marchés, encourageant ainsi l'immigration en ce pays, nous pourrions alors produire tout le blé et tous les animaux dont l'Angleterre aurait besoin, de sorte qu'elle serait absolument indépendante de toute autre nation en quelque circonstance que ce soit.

M. Long porte à 233,400,000 boisseaux de blé la quantité requise pour approvisionner la population de la Grande-Bretagne. La production indigène de la Grande-Bretagne est estimée à 64,000,000 de boisseaux, récoltés sur 1,980,000 acres, de sorte qu'il est nécessaire pour la Grande-Bretagne d'importer de l'étranger 169,400,000 boisseaux, plus, environ 3,000,000 de boisseaux pour la semence. Les colonies anglaises peuvent-elles produire cette quantité ? M. Long estime la production du blé au Canada à 50,000,000 de boisseaux récoltés sur 2,875,814 acres. L'Australie produit 39,719,489 boisseaux sur 4,165,494 acres. Déduisez 54,275,000 boisseaux pour la consommation locale, et l'excédent indien de 90,728,509 boisseaux étant ajouté s'il est exporté en Angleterre, ne donnerait pas encore la quantité requise à environ 100,000,000 de boisseaux près.

En comptant sur le Canada pour résoudre cette difficulté, nous constatons qu'à 18 boisseaux par acre, 5,555,000 acres fourniraient tout ce dont nous avons besoin. Au Canada, 55,550 cultivateurs, occupant chacun un quart de section de terrain et cultivant chacun 100 acres de blé, suffiraient à la tâche ; et l'on estime que nous avons au delà de 200,000,000 d'acres de terres non cultivées, propres à la culture du blé et d'autres grains dans notre Nord-Ouest. Nous voyons donc que, si l'Angleterre voulait s'occuper de cette question et nous donner la préférence sur ses marchés, des cultivateurs de l'ancien monde prendraient ces terres et auraient bientôt fait de rendre l'Angleterre indépendante de toutes les nations de l'univers en ce qui concerne son alimentation.

Nous avons entendu autrefois des plaintes amères au sujet de la dette publique de ce pays. On disait que le parti libéral-conservateur était en train de ruiner le pays, parce qu'il avait créé une forte dette nationale. On ajoutait que ce parti était beaucoup plus favorable aux industries manufacturières qu'aux cultivateurs, et l'on s'efforçait ainsi de soulever les préjugés contre nous. Eh bien ! si vous prenez la peine d'examiner le montant qui a été dépensé sur les chemins de fer et canaux et pour l'amélioration de la navigation de nos eaux, vous constaterez que nous avons construit plus de 16,500 milles de chemin de fer avec un capital-actions ordinaire de $255,807,476 ; capital actions privilégié, $105,267,864 ; dette garantie, $336,137,601. Le gouvernement fédéral a dépensé pour des chemins de fer $149,413,309 ; les gouvernements provinciaux, $30,055,147 ; les municipalités, $14,494,757 ; et les particuliers, $8,642,952, formant un placement total sur les chemins de fer de $899,817,900. Les chiffres concernant nos canaux sont comme suit : D'abord le nombre de milles :

Système du Saint-Laurent.....	71
Système de l'Ontaouais et du Richelieu.....	29½
Nombre total de milles.....	100½

Les chiffres des dépenses pour les canaux sont comme suit :

Montant dépensé pour les canaux, jusqu'en 1896	$ 66,992,736
Pour renouvellements, réparations, etc., et personnel.....	13,932,786
Total des dépenses.....	$ 80,925,522

De sorte que nous avons une dépense totale pour chemins de fer et canaux de $980,743,422, et pour les travaux publics, de $212,130,002. En 1896, nous avions 7,277 steamers et navires jaugeant en tout 789,299 tonneaux. Sur ces navires, 1,762 étaient des steamers jaugeant en tout 251,176 tonneaux.

Or, ces placements énormes ont été faits afin d'ouvrir à la colonisation les parties reculées du pays et de fournir aux cultivateurs et autres producteurs le transport à bon marché pour qu'ils puissent offrir sur les marchés anglais leurs produits à aussi bas prix que les autres pays producteurs de produits alimentaires avec lesquels nous devons rivaliser. Et si l'Angleterre voulait nous donner sur ses marchés la préférence sur les autres nations qui ne sont pas en relations amicales avec notre pays au point de vue commercial, cela donnerait une valeur additionnelle à cet énorme placement de capitaux fait en vue d'assurer la rapidité et la modicité des prix du transport.

Il me semble que cela vaut la peine de faire un effort pour obtenir ce commerce privilégié, quelque idée que l'on puisse avoir au sujet des diverses opinions partagées par divers particuliers en ce pays et en Angleterre. Le Canada veut le commerce privilégié ; il peut l'avoir pourvu qu'il insiste avec énergie et persévérance. Le parti libéral du Canada semble être faible et très timide en ce qui concerne le commerce pri-

vilégié. Il a manifesté la même timidité entre 1874 et 1878 au sujet de la politique nationale. Il prétendait que cette politique mettrait en danger le lien colonial, et il craignait que si elle était mise en vigueur, cela nuirait à notre pays dans l'estime du peuple anglais. Il affirmait de plus que le parti libéral-conservateur ne mettrait jamais cette politique en vigueur. Il affirmait cela même après que cette politique eut été soumise au peuple aux élections de 1878, et qu'elle eut été appuyée au scrutin par une majorité écrasante.

Mais le parti libéral-conservateur avait promis la politique nationale au pays et il a rempli à la lettre la promesse qu'il avait faite. Si tous les réformistes de l'univers eussent été aussi timides que semble l'être le parti libéral en ce qui concerne le commerce privilégié, très peu de réformes auraient été effectuées dans le passé. En consultant l'histoire, nous y trouvons le récit des efforts qui ont été faits pour abolir la traite des esclaves en Angleterre, et nous voyons avec quelle persistance Wilberforce, Clarkson et autres ont plaidé auprès du gouvernement anglais qui ne tenait aucun compte de leurs supplications et de leurs pétitions. Mais il vint un temps où le peuple anglais étant converti aux idées de ces réformistes, la traite des esclaves fut abolie. Si ces hommes eussent été aussi timides que le gouvernement actuel, le commerce des esclaves existerait encore aujourd'hui.

Nous avons lu quelque chose au sujet des efforts énergiques pour établir le libre-échange en Angleterre. Il s'est écoulé un grand nombre d'années avant que Richard Cobden, John Bright, Villiers et d'autres aient pu, à force de discussion et d'agitation, obtenir la réforme qu'ils préconisaient. S'ils eussent pris le premier refus pour une réponse définitive et s'ils eussent abandonné la partie, l'honorable premier ministre du Canada n'aurait pas eu la poitrine décorée d'une médaille Cobden, comme cela lui est arrivé et le système protecteur serait encore en vigueur en Angleterre. Je dis que les honorables membres de la droite craignaient que la politique nationale ne nuisît au lien colonial. Nous pouvons dire que la protection était la moitié du programme. Elle a été mise en vigueur en 1878, afin de donner au producteur canadien la haute main sur le marché canadien. Mais l'autre moitié, celle en faveur de laquelle nous combattons maintenant, a pour but de donner au producteur canadien le contrôle des marchés anglais ; et lorsqu'elle aura été mise en vigueur, ce sera un grand avantage pour le peuple et cela rendra le pays florissant.

L'effet de cette politique sera de donner au Canada une partie de la vertu attribuée par la légende aux mitaines magiques et aux mocassins enchantés de Hiawatha. Avec les mitaines magiques, il pouvait fendre les rochers les plus durs et avec les mocassins enchantés il devenait plus rapide que le vent. De sorte que, avec la politique nationale, telle qu'adoptée en 1878 et mise en vigueur par le gouvernement actuel, assurant au producteur canadien le contrôle des marchés canadiens, et ainsi que nous le proposons maintenant, assurant au producteur canadien le contrôle du marché anglais, nous brisons toute opposition au progrès et à la prospérité du pays, et nous permettons à celui-ci de devancer toutes les nations. Je ne continuerai pas davantage à discuter cette question, mais je terminerai en citant les vers suivants du poète :

There is a land of every land the pride,
Beloved by Heaven o'er all the world beside,
Where brighter scenes dispense serener light,
And milder moons imparadise the night.
Ho! all ye pilgrims, wherever you may roam,
That spot this country, that 'and our home.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : A cette heure avancée, je n'ai pas l'intention d'occuper bien longtemps l'attention de la Chambre en traitant cette question, bien que je la considère comme étant assez importante pour mériter d'être discutée à fond par tous les députés. Il m'a fait plaisir d'entendre le chef du gouvernement dire au commencement de son discours que nous sommes tous d'accord sur les avantages qui découleraient du commerce privilégié. Il est donc raisonnable de supposer que le seul point sur lequel nous différons, c'est que le gouvernement croit qu'il est impossible d'obtenir le commerce privilégié, tandis que le chef de l'opposition et le parti conservateur croient qu'il est possible de l'obtenir.

Le directeur général des Postes s'est un peu plaint de ce que la résolution ait été proposée lorsque nous étions sur le point de nous former en comité des subsides, et de ce qu'un effort n'ait pas été tenté pour rédiger une résolution qui fut acceptable aux deux côtés de la Chambre. Il oublie qu'il y a environ un an, un effort a été fait pour rédiger une résolution exprimant l'opinion des deux partis politiques du Canada et qu'alors les amis du directeur général des Postes ont proposé un amendement à cette résolution, la détournant de propos délibéré du but que se proposaient l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) et ses amis. J'ai toujours considéré comme très important que nous nous entendions sur quelque résolution exprimant les vues des deux côtés de la Chambre sur cette grande question. Tous les efforts qui ont été faits par la gauche ont été accueillis par la droite, soit par un refus, soit par un amendement de nature à empêcher l'expression de notre opinion conjointe.

L'importance du principe impliqué dans cette résolution est si grande, qu'il ne faut presque pas de temps pour la prouver au peuple canadien. Son importance devient évidente si nous considérons que notre but est d'obtenir un avantage sur tous les concurrents étrangers sur le marché le plus considérable de l'univers. Le marché britannique est par-dessus tout le meilleur pour

nous. C'est un marché qui augmente rapidement et à mesure que le temps s'écoulera, il deviendra de plus en plus important pour nous. Or, si nous pouvions arranger nos relations commerciales avec le mère-patrie de façon à avoir un avantage sur les Etats-Unis et les autres nations étrangères qui rivalisent actuellement avec nous sur ce marché, tout Canadien peut voir quels immenses avantages résulteraient de cet état de choses.

En conséquence, je suis certain que j'exprime l'opinion du peuple canadien en disant que le chef de l'opposition et mon honorable ami de Bruce-nord qui, en toute accasion, ont exprimé l'opinion du parti conservateur au sujet de l'opportunité d'un pareil arrangement, méritent la reconnaissance éternelle du peuple canadien pour les efforts qu'ils ont faits dans ce sens. Nous considérons ceci comme le meilleur moyen de faire comprendre au peuple de la Grande-Bretagne l'importance d'un pareil arrangement, tant pour la métropole que pour ses colonies. Nulle assemblée délibérante du Canada ne saurait faire entendre une voix plus susceptible d'être écoutée et entendue que celle du parlement canadien. C'est ici où nous devrions exprimer les désirs du peuple canadien.

Le chef actuel de l'opposition et le parti conservateur ont invariablement profité de toutes les occasions qu'ils ont eues d'exprimer leur désir d'établir ces relations commerciales avec la métropole. Ceci est la politique avouée du parti conservateur. Nous nous sommes toujours efforcés d'atteindre ce but en cultivant le sentiment canadien dans ce sens, et nous nous sommes efforcés de faire comprendre à la métropole combien il serait sage de nous accorder cette considération spéciale sur ses marchés. A notre avis, le gouvernement actuel a eu tort de réduire les droits sur les marchandises provenant de la métropole, et cela a eu pour effet de nuire aux intérêts du Canada, parce que cela a été fait en un temps où se présentait la meilleure occasion possible pour faire prévaloir le principe du commerce privilégié préconisé pendant des années par le parti conservateur.

C'était l'année du jubilé, alors que le premier ministre du Canada et les autres premiers ministres coloniaux étaient en Angleterre, mais les discours du premier ministre du Canada étaient bien de nature à dissuader la métropole de nous faire des avances et des offres dans ce sens, pour le moment et d'ici à longtemps. Pourquoi dis-je ceci ? Parce que, lorsque je lis dans l'un des journaux anglais un compte rendu de son discours, je vois qu'on lui fait dire en parlant de l'offre de commerce privilégié qu'il avait faite à l'Angleterre :

Nous avons fait cela volontairement, sans demander de compensation.

Ceci est en contradiction avec ce que le parti conservateur a toujours demandé. Chaque fois que nous avons fait une concession dans l'intérêt de la métropole, nous avons demandé un équivalent.

Il y a certains de nos concitoyens qui demandent que ces concessions soient faites moyennant un équivalent.

Il aurait pu dire que ces concitoyens sont le parti conservateur du Canada. Celui-ci a toujours considéré qu'il est du devoir des hommes publics, en qualité de gardiens des droits du peuple et de dépositaires de l'argent du peuple, de ne rien donner de ce qui appartient au Canada sans recevoir quelque chose en retour. C'est là un principe reconnu par le parti conservateur et ce sont là les concitoyens dont parle le très honorable premier ministre lorsqu'il parle de certains concitoyens qui demandent que de pareilles concessions soient faites moyennant un équivalent.

Le gouvernement canadien n'a pas tenu compte de pareils sentiments.

Le gouvernement canadien, tel que représenté par le très honorable ministre, n'a pas tenu compte de pareils sentiments. Nous sommes prêts à donner ce qui est considéré par nos concitoyens du Canada comme un bien précieux appartenant au Canada sans rien demander en retour. Nous n'avons pas tenu compte de sentiments aussi intéressés, aussi bourgeois, aussi égoïstes dans l'intérêt du Canada, et nous avons sacrifié libéralement les intérêts du peuple canadien et nous n'avons rien demandé en retour.

Nous l'avons fait parce que nous avons une dette de reconnaissance envers l'Angleterre. Nous l'avons fait parce que nous n'avons nulle intention de troubler, en aucune manière, le système du libre-échange qui a tant fait pour l'Angleterre. Mais on nous dit que ce programme qui a été adopté par le gouvernement canadien ne peut durer parce qu'il est en désaccord avec les traités existants. Permettez-moi de vous dire que le peuple canadien est prêt à donner la préférence à l'Angleterre, mais qu'il n'est pas prêt à la donner à d'autres pays dans le moment.

Je cite ceci tout simplement dans le but d'attirer l'attention du peuple canadien sur cette déclaration du très honorable premier ministre à l'effet que nous avons fait ces concessions sans rien demander en retour. Le sentiment qui prévalait alors en Angleterre était tel que, si nous nous étions réunis dans un effort conjoint avec les premiers ministres des autres colonies, nous eussions pu obtenir sur les marchés britanniques quelques concessions que les pays étrangers ne peuvent pas avoir, mais nous n'en avons rien fait. Nous avons volontairement renoncé à ce droit du Canada ; nous ne demandons rien en retour. Ceci fait ressortir distinctement la différence entre les deux partis politiques du Canada. Le parti conservateur a toujours soutenu qu'un parti auquel incombe le devoir de gouverner le pays n'a le droit de céder en rien de ce qui appartient au Canada sans recevoir quelque chose en retour.

Le parti de la réforme dit : Nous croyons bien faire en faisant cette grande concession à l'Angleterre, et nous le faisons volontairement, sans rien demander ni accepter en retour. Le temps où le premier ministre a fait cette déclaration était surtout le temps où il existait un sentiment pouvant faire croire que, si un effort était fait par le Canada, comme étant la première colonie de l'empire, il était très probable que nous aurions obtenu ce que les deux partis considèrent comme étant désirable dans l'intérêt du Canada. Mais juste au moment où l'on pouvait espérer atteindre ce but, lorsqu'il y avait invitation à faire une offre et un effort pour obtenir le commerce privilégié, le premier ministre du Canada ne demande rien, mais fait la concession qu'il a faite par le tarif différentiel et ne demande rien en retour.

J'ai raison de prétendre que l'acte du premier ministre a été très regrettable au point de vue des intérêts du Canada. Il a été regrettable en raison du temps où la déclaration a été faite, et il a été regrettable au point de vue de son opportunité. Je crois que c'est là un des moyens les plus sûrs d'établir et de perpétuer la fédération impériale, parce que l'établissement et la mise en vigueur des principes du commerce devant être à l'avantage mutuel de deux pays est le meilleur moyen de lier ces deux pays ensemble. Lorsque nous établissons des relations qui doivent être mutuellement avantageuses aux deux pays pour tous les temps à venir, nous unissons ces deux pays ensemble par un lien qui tient à l'égoïsme naturel de chacun d'eux. Si nous pouvons faire cela, ce sera le meilleur moyen de favoriser les intérêts de la fédération impériale. Le parti de la réforme s'unit à nous pour faciliter la fédération impériale. Les réformistes sont membres de la Ligue de la fédération impériale, et ils expriment comme nous le désir de voir s'établir des relations plus intimes avec la mère patrie, afin que nous puissions par ce moyen former un lien indissoluble avec la métropole.

C'était le temps du Jubilé lorsque les premiers ministres des diverses colonies étaient en Angleterre et alors que, sur l'invitation de l'Angleterre, ils ont exprimé leurs vues sur cette importante question. Cependant, le premier ministre de la grande colonie du Canada n'a pas profité de l'occasion pour dire un mot dans l'intérêt du Canada au sujet de cette importante question. Il dit qu'il n'y a pas de différence d'opinion entre les deux partis politiques quant à la sagesse de cette politique si nous pouvons la mettre en vigueur. C'est là exactement ce qu'il a dit au peuple du Canada avant 1896, lorsqu'il a parcouru le pays proclamant que son parti tenait autant à la fédération impériale et au commerce privilégié avec la métropole que le parti conservateur.

Si, disait-il, le peuple du Canada nous confie le devoir de gouverner le pays, nous nous adresserons à la mère patrie et nous ferons tous nos efforts pour établir avec la métropole ces relations commerciales plus intimes que nous désirons tous voir établir. Immédiatement après avoir été chargé du gouvernement du pays, le très honorable premier ministre est allé en Angleterre, et au lieu de remplir cet engagement, au lieu de mettre logiquement en vigueur le programme qu'il avait énoncé devant le peuple canadien, il a dit : Nous faisons ces concessions volontairement et sans rien demander en retour. Nous ne demandons pas à l'Angleterre de modifier les principes commerciaux qu'elle met en pratique depuis si longtemps. Nous ne lui demandons pas de nous donner quelque chose en retour, mais nous lui donnons volontairement une préférence en retour de laquelle nous ne lui demandons rien. Tout cela, bien qu'il eût dit au peuple du Canada qu'il était à désirer que nous eussions la préférence sur les marchés du Royaume-Uni. Il revient et il admet aujourd'hui qu'il est à désirer que nous l'ayons, mais lorsque l'occasion s'en est présentée, il n'a pas dit un mot, il n'a pas remué un doigt pour amener la réalisation de ce désir.

Si le tarif différentiel est désirable, comme on l'a dit, pourquoi le très honorable ministre et ses amis ne font-ils pas un effort pour l'obtenir ? Ils n'ont jamais fait cet effort et ils ne le font pas aujourd'hui. Ils profitent de chaque occasion qui se présente pour discréditer la supposition qu'il est possible de l'obtenir. Toute leur argumentation, tant ici qu'en Angleterre, se réduit à ceci : d'abord, il est impossible de l'obtenir, et en second lieu, il n'est pas de l'intérêt du pays de l'obtenir. Ils disent que si on l'obtenait, cela aurait pour résultat une politique fiscale qui, dans l'opinion du très honorable ministre, ne serait pas avantageuse au pays et serait contraire au système de libre-échange qui existe dans la métropole. L'instant d'après, le très honorable ministre dit qu'il est désirable que nous ayons le commerce privilégié. Quelle absence de logique ! Il doit être une énigme vivante aux yeux du peuple canadien, s'il ne fait pas un effort pour obtenir cet avantage qu'il prétend être désirable. Il nous dit que nous ne pouvons avoir le commerce privilégié avec l'Angleterre à moins que nous n'abandonnions la protection, mais dans la même phrase, il nous dit que son gouvernement nous a donné un bon commerce privilégié avec l'Angleterre, quelque chose de mieux que tout ce que les autres gouvernements ont procuré au Canada. Il nous dit que le commerce privilégié qu'il a obtenu est avantageux pour le Canada et avantageux pour la mère patrie, et en même temps, il nous dit que nous ne pouvons avoir le commerce privilégié avec l'Angleterre à moins que nous ne renoncions à la protection.

Mais si l'honorable ministre a le commerce privilégié avec l'Angleterre comme il le prétend, il l'a obtenu sans diminuer les droits protecteurs, car il a laissé le principe de la protection dans le même état qu'il était au-

paravant dans le tarif canadien. Qu'y a-t-il dans la proposition qui nous obligerait à renoncer au droit que nous avons d'imposer des droits sur les marchandises provenant de tous les autres pays que sur les produits anglais ? A mon avis, il n'y a là rien d'incompatible.

Nous pourrions tout aussi bien avoir le commerce privilégié que demande cette résolution que le commerce privilégié que le premier ministre prétend que nous avons aujourd'hui. Nous pourrions l'avoir sans nuire au principe de la protection que nous mettons en vigueur avec notre tarif actuel. Le commerce privilégié que le parti libéral a donné au Canada est tout à fait illusoire en tant qu'il s'agit de résultats avantageux pour les Canadiens. Le très honorable ministre nous a dit qu'il avait l'intention de développer le commerce entre le Canada et la mère patrie, mais les rapports de la navigation et du commerce prouvent que, bien que le commerce ait légèrement augmenté en ce qui concerne certains produits, il reste le fait indéniable que notre commerce augmente avec les Etats-Unis en plus grande proportion qu'auparavant, depuis l'introduction du nouveau système.

Si le commerce privilégié des libéraux eût fonctionné comme on l'avait prédit, il aurait réduit notre commerce avec les Etats-Unis et augmenté notre commerce avec le métropole, mais il a produit tout l'effet contraire. Nous diminuons notre commerce général avec la métropole et nous augmentons notre commerce avec les Etats-Unis, et je dis en conséquence que ce commerce privilégié que le gouvernement libéral a inauguré est illusoire. Il y a plus : à mon avis il est dommageable au Canada, et pourquoi ? Parce qu'il a détruit toutes les perspectives que nous pouvions avoir d'obtenir un bon commerce privilégié avec l'Angleterre. Il n'y a aucun doute que, grâce à la propagande qui a été faite sur toute la ligne, le sentiment du peuple britannique était en faveur de donner aux Canadiens la préférence sur les marchés anglais, mais l'acte du gouvernement actuel a détruit les perspectives que nous avions d'obtenir cette préférence.

On a donné à l'Angleterre ce que l'Angleterre désirait, savoir : l'accès à nos marchés avec une diminution des droits imposés sur les marchandises des autres pays, et l'Angleterre ne nous a rien donné en retour. Lorsque nous demanderons à l'Angleterre de nous donner sur ses marchés des conditions plus avantageuses que celles qu'elle accorde aux autres pays, sa réponse sera : Que nous donnez-vous en retour ? Nous avons livré pour rien ce qui aurait dû nous rapporter un équivalent et maintenant nous n'avons plus rien à donner à l'Angleterre en retour pour la préférence sur ses marchés.

Je dis donc que le commerce privilégié du gouvernement actuel est évidemment nuisible aux intérêts canadiens. Est-il probable ou possible d'obtenir de la métropole le commerce privilégié demandé par cette résolution ? La différence entre les deux partis politiques en cette Chambre semble être que le parti conservateur croit qu'il est non seulement possible, mais très probable que nous pourrions obtenir ce commerce privilégié si l'on faisait un effort convenable ; mais le gouvernement actuel croit que ce commerce ne peut pas être obtenu, ou bien il ne désire pas l'obtenir.

La différence entre les deux partis s'est manifestée de la même manière lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le parti réformiste d'alors soutenait que les ressources du Canada ne pourraient suffire à la construction de ce chemin et que, en conséquence, il ne pouvait être construit. D'un autre côté, le parti conservateur disait que le chemin pouvait être construit, et que s'il en avait l'occasion, il prouverait qu'il pouvait le construire avec les ressources du Canada. Le parti conservateur a eu cette occasion et il a prouvé à l'univers que le chemin de fer Canadien du Pacifique pouvait être construit. La différence entre les deux partis politiques du Canada aujourd'hui sur la question du commerce privilégié est exactement parallèle à cela. Le parti réformiste dit que le commerce privilégié avec la mère partie ne peut être obtenu et, en conséquence, il ne fait aucun effort pour l'obtenir. Si c'est là sa conviction intime on pourrait peut-être l'excuser de ne pas faire cet effort ; mais, d'un autre côté, s'il prétend qu'il est à désirer qu'on l'obtienne et s'il ne fait pas cet effort, alors cela dénote qu'il n'a pas autant d'espoir dans l'avenir du pays que le parti conservateur. Aujourd'hui, le parti conservateur prétend non seulement qu'il est possible, mais plus que possible et très probable que le commerce privilégié avec la métropole peut être obtenu si l'on fait un effort sérieux. Tant que le parti qui préside aux destinées du pays ne fera pas un effort pour obtenir le commerce privilégié, le pays n'obtiendra pas ce précieux avantage. Nous avons donc raison de conclure que le commerce privilégié peut être obtenu à en juger par les déclarations des hommes publics de l'Angleterre sur cette question.

L'honorable directeur général des Postes a prétendu ce soir devant la Chambre que le sentiment du peuple anglais est opposé au commerce privilégié, et il a appuyé cet argument sur une lettre du duc de Devonshire qui lui a été écrite en réponse à une de ses lettres demandant à Sa Grâce ce qu'elle entendait par certaines déclarations publiques qu'elle avait faites sur cette question. Il nous a donné cette lettre comme une preuve concluante que l'opinion anglaise n'était pas en faveur de cette politique. Mais je prétends que les citations qui ont été faites en cette Chambre par l'honorable chef de l'opposition et par l'honorable député de Brucenord (M. McNeill), citations extraites des discours de M. Chamberlain et du duc de Devonshire, justifient chez nous la conclusion qu'à leur avis, si les colonies désirent

le commerce privilégié et si elles le demandent, la métropole sera prête à faire plus que la moitié du chemin dans ce sens. Cela étant, j'ai raison de dire qu'il est possible pour le peuple canadien d'obtenir le commerce privilégié s'il fait des efforts pour l'obtenir. Mais tant que nous n'essaierons pas, il n'est pas prabable que nous l'obtenions, et le gouvernement actuel, non seulement ne veut pas le demander, mais déclare au peuple canadien que la raison pour laquelle il ne le demande pas c'est qu'il ne pourrait pas l'obtenir même s'il le demandait. J'avais l'intention de toucher à quelques autres sujets relatifs à cette question, mais, vu l'heure avancée, je crois qu'il est plus sage de m'abstenir, et je me bornerai à dire en terminant que je crois énoncer l'opinion et le programme du parti conservateur en disant que ce parti est d'avis que le commerce privilégié serait avantageux pour le Canada et que nous devrions nous efforcer de l'obtenir. Nous prétendons de plus que non seulement cette politique est avantageuse mais qu'elle peut être mise en vigueur si l'on fait les efforts nécessaires. Cependant, tant que le parti actuel restera au pouvoir, il sera impossible au peuple canadien d'atteindre ce but désirable ; et à mesure que le temps s'écoulera et que les partis exposeront leurs programmes politiques devant le peuple, la différence entre les deux partis deviendra de plus en plus apparente. Le parti conservateur a pour programme d'obtenir le commerce privilégié avec la métropole basé sur les principes énoncés dans cette résolution, et le plus tôt le parti conservateur reviendra au pouvoir, le plus tôt luira le jour où cet avantage si désiré sera obtenu pour le peuple canadien.

Mais le directeur général des Postes nous dit qu'il y a quelque chose d'illogique dans cette résolution parce qu'elle n'est pas en harmone avec les opinions exprimées par le duc de Devonshire et M. Chamberlain. Eh bien ! j'ai lu la résolution avec soin et je n'y vois pas un seul mot qui soit en désaccord avec les déclarations publiques de ces messieurs sur cette question. La résolution ne fait que répéter ce qu'ils ont dit, puis elle ajoute que, de l'avis de cette Chambre, il est du devoir du gouvernement, en réponse aux avances réitérées des autorités impériales d'essayer à assurer aux produits du Canada un traitement privilégié sur les marchés du Royaume-Uni. Les autorités impériales n'ont-elles pas fait des avances lorsque M. Chamberlain a dit : Nous sommes prêts à faire plus de la moitié du chemin, nous sommes prêts à faire plus qu'on ne saurait espérer de notre part, nous ne serons pas même économes ni parcimonieux dans notre manière de traiter nos colonies à cet égard, si elles expriment le désir de recevoir un traitement privilégié ?

Après de semblables déclarations publiques, n'avons-nous pas raison de dire que cette résolution est en harmonie avec ces déclarations, et qu'en réponse à celles-ci, nous devrions faire un effort dans le sens indiqué? Le parti conservateur est d'avis que nous devrions faire un effort, mais le gouvernement ne veut pas faire la moindre démarche à ce sujet. Au contraire, il dit au peuple canadien que, bien que le commerce privilégié soit à désirer, il ne fera pas le moindre effort pour l'obtenir. Ceci démontre clairement la différence entre les deux partis politiques. Le parti conservateur est en faveur d'un commerce privilégié avec la métropole qui puisse nous donner sur les marchés anglais un avantage sur nos concurrents étrangers. Le parti conservateur est en faveur de meilleures relations commerciales avec la métropole et demande à celle-ci de nous offrir quelque chose en retour de ce que nous sommes disposés à lui offrir.

Nous sommes en faveur de relations d'un commerce privilégié avec la métropole d'une nature telle que nous puissions toujours avoir quelque chose en retour pour ce que nous donnons, afin que nous ne donnions pas ce qui est précieux pour nous sans rien recevoir en retour. Tel est le programme du parti conservateur en regard de celui du parti de la réforme, et en conséquence, je considère que cette résolution est opportune.

Elle pourrait être acceptée par le chef du gouvernement sans causer aucun préjudice ni à son parti, ni à ses déclarations publiques sur cette question, ni à sa conduite des affaires en cette Chambre. Ceci n'est pas une motion de non-confiance envers le gouvernement, et cela nonobstant le fait qu'elle est faite en amendement à la motion que la Chambre se forme en comité des subsides. Le gouvernement peut l'accepter. Pourquoi le gouvernement ne l'accepte-t-il pas, puisque son très honorable chef dit que le commerce privilégié est désirable ? S'il est désirable à son point de vue, pourquoi ne l'accepte-t-il pas tel qu'énoncé dans la résolution ? La raison en est qu'il n'est pas disposé à l'obtenir. Mais si le peuple canadien croit que cela soit à désirer, alors nous lui disons : Lorsqu'on vous donnera l'occasion d'exprimer vos vues, nous vous demandons de le faire et de ramener au pouvoir le parti qui, non seulement prétend que cette politique est désirable, mais qu'il peut la mettre en vigueur si le peuple canadien veut s'efforcer sérieusement de l'obtenir dans l'intérêt du pays.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'aller plus loin, je demanderai à mon très honorable ami, vu qu'il se fait tard et que nous devons reprendre notre séance à onze heures, et qu'en conséquence il nous sera impossible de terminer ce débat ce soir, s'il ne serait pas à propos d'ajourner.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami me dit qu'un certain nombre de ses amis veulent parler. Je ne veux par le hâter indûment, mais je crois que nous pourrions entendre mon honorable ami (M. McMillan) et ajourner ensuite.

M. JOHN McMILLAN (Huron-sud) : M. l'Orateur, cette question est très importante, et depuis assez longtemps elle occupe l'attention du pays. J'ai été étonné d'entendre l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et d'autres membres du parti conservateur blâmer le gouvernement réformiste, en termes aussi énergiques, de ne pas avoir pris des mesures pour obtenir le commerce privilégié avec la Grande-Bretagne. Mais quelles mesures ont-ils prises pendant les dix-sept ou dix-huit ans qu'ils ont passés au pouvoir ? Jusqu'à quel point ont-ils amélioré nos perspectives d'obtenir le commerce privilégié durant tout le temps qu'ils ont passé au timon des affaires ? Nous savons qu'en 1894, une importante commission intercoloniale a siégé ici à Ottawa. Nous savons que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a rédigé une résolution à l'effet qu'il était désirable d'établir le commerce privilégié entre la Grande-Bretagne et ses colonies. Nous savons de plus que cette commission a étudié la question avec soin. Et lord Jersey, le commissaire envoyé par la Grande-Bretagne, a dit :

L'Angleterre aurait à considérer quel effet un changement important de sa politique fiscale pourrait avoir sur ce commerce énorme, sur ce commerce de plus de 76 pour cent du commerce qu'elle fait avec l'univers ; et comme les chiffres l'ont démontré, une bonne partie de ce commerce se compose d'articles qui sont fabriqués avec la matière première des colonies.

Sir Charles Mills m'a passé un document que je vous demanderai la permission de lire : "Il peut être utile de rappeler les chiffres du commerce du Royaume-Uni, tels que résumés par sir Rawson Rawson pour l'année 1890 (et ils sont essentiellement les mêmes pour 1893) et pour éviter l'usage des totaux qui ne laissent que peu d'impression dans l'esprit, nous pouvons nous servir des chiffres représentant les proportions pour cent. En adoptant ce mode nous constatons que les colonies, à l'exclusion de l'Inde, de la colonie de Gilbralt r et de Hong Kong— représentent 15·1 pour cent du commerce total de la Grande Bretagne, dont 2·7 pour cent représentent le commerce avec l'Amérique du Nord, 7·5 le commerce avec l'Australasie, 2·2 pour cent le commerce avec l'Afrique-Sud (Cap de Bonne-Espérance et Natal) et 2·7 le commerce avec toutes les autres colonies."

Et quelle est aujourd'hui la position de l'Angleterre au sujet de ce commerce ? J'ai eu l'autre jour sous la main les rapports agricoles de la Grande-Bretagne et je constate qu'elle importe 179,762,948 quintaux de grain et de farine. Sur cette quantité, le Canada lui envoie 13,945,370 quintaux ou 7¾ pour 100 de tous les grains et farines importés dans la Grande-Bretagne. Les autres colonies ne lui envoient que 806,340 quintaux, soit 9-20 de 1 pour 100 de l'importation totale. De sorte que nous voyons que la Grande-Bretagne a importé de ses colonies un peu plus de 8 pour 100 de la quantité totale de farines.

Considérez à quoi équivaudrait pour l'Angleterre l'obligation de payer sur 92 pour 100 de l'énorme quantité de farines importées dans ce pays, obligation qui s'imposerait si le commerce privilégié était adopté, comme le proposent les honorables membres de la gauche. Or, le commerce de la Grande-Bretagne avec ses colonies est de 25 pour 100 de son commerce total ; son commerce avec les Etats-Unis est de 19 pour 100 de son commerce total ; avec le France, 10 pour 100 ; avec l'Allemagne, 8 pour 100, et avec divers autres pays, 38 pour 100. Ainsi nous voyons que 25 pour 100 du commerce de l'Angleterre se fait avec les colonies. Et pour accorder un privilège à ce commerce on se propose de nuire aux 75 pour 100 du commerce avec les autres pays en imposant un droit différentiel sur ce commerce. Mais les Etats-Unis envoient 102,878,290 quintaux de grains et de farines importés par la Grande-Bretagne, soit 57.3 pour 100 de la quantité totale. Songez donc à adopter une loi pour taxer ce commerce, surtout si l'on considère que les Etats-Unis achètent probablement plus d'articles fabriqués en Angleterre que n'importe quelle nation de l'univers. Est-ce que l'Angleterre mettra en péril son commerce avec tout l'univers afin de protéger 8 pour 100 de son commerce de farine provenant de ses colonies ?

On nous a beaucoup parlé de l'imposition de droits différentiels contre l'Angleterre de la part du Canada et des élections qui ont eu lieu en 1891. L'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) nous a dit que les élections avaient eu lieu dans des conditions telles que le résultat était une déclaration en faveur de la concession de certains privilèges spéciaux au commerce des Etats-Unis. Je me demande si l'honorable député oublie le prétexte invoqué devant le peuple pour expliquer la dissolution de la Chambre et l'appel aux électeurs. N'était-ce pas afin que les représentants du gouvernement pussent aller à Washington pour y discuter la réciprocité avec les Etats-Unis ? Je crois que le chef du gouvernement déclarait qu'on les avait invités à aller aux Etats-Unis pour y discuter la réciprocité.

M. GIBSON : Et l'honorable député de Bruce-nord a avalé cela.

M. McMILLAN : Oui, et tout le reste de son parti en a fait autant. Mais la déclaration à l'effet qu'on les avait invités à aller à Washington n'était pas exacte. Le fait est qu'ils avaient demandé la permission d'aller à Washington et que le gouvernement américain avait consenti à ce que les représentants du gouvernement canadien allassent à Washington pour y avoir un entretien particulier—non pas une discussion entre commissaires, mais une entrevue strictement privée, afin de voir si des arrangements pourraient être faits pour l'envoi de commissaires chargés de négocier un traité.

Et est-ce que cela a été tenu secret par le gouvernement du Canada ? Non. Le chef actuel de l'opposition (sir Charles Tupper) a déclaré qu'ils allaient à Washington sur la demande du gouvernement des Etats-Unis pour y discuter la réciprocité. Mais lorsqu'il est allé à Washington et qu'il y a vu le se-

crétaire Blaine, la première chose qu'il lui a fallu admettre a été que ce qu'il avait dit n'était pas exact et que c'était à la demande du gouvernement canadien qu'ils y étaient alliés. De plus, M. Blaine a déclaré qu'il était étonné que le gouvernement canadien eût annoncé par tout le pays un arrangement qui en réalité était confidentiel. Si jamais le Canada a été ridiculisé par ses hommes publics, il l'a été par le chef actuel de l'opposition lorsqu'il a fait cette déclaration dans le pays.

Vers ce temps-là, Terre-Neuve avait conclu un traité de réciprocité avec les Etats-Unis et le gouvernement canadien, jouant le rôle de l'envieux, n'ayant pu avoir la réciprocité lui-même, voulut empêcher Terre-Neuve de l'obtenir. Il en appela au gouvernement britannique et déclara que cela nuirait au Canada s'il était conclu entre les Etats-Unis et Terre-Neuve un traité de réciprocité d'où le Canada serait exclu. Il faut qu'il ait été convaincu que le Canada retirerait un avantage de la réciprocité avec les Etats-Unis, sinon pourquoi s'est-il adressé à l'Angleterre pour être admis à en partager le bénéfice avec Terre-Neuve ? On nous a dit que les Etats-Unis ne sont pas notre meilleur marché, mais que c'est la Grande-Bretagne qui est notre marché le plus avantageux, mais nous sommes encore d'avis que nous retirerions beaucoup d'avantages d'un marché aussi rapproché que celui des Etats-Unis. J'ai l'honneur de soumettre quelques preuves à l'appui de cette assertion. J'ai ici un tableau indiquant quelques-unes des exportations du Canada ainsi que les droits payés :

Article.	Nombre.	Valeur.	Droits.
		$	$
Chevaux au-dessus d'un an	2,392	295,919	71,760
Chevaux au-dessous d'un an	65	11,205	1,950
Total	2,457		73,710
Bêtes à cornes au-dessous d'un an	12,231	108,001	24,462
Bêtes à cornes au-dessus d'un an	75,674	1,137,747	312,880
Total			337,342
Porcs	314	3,137	471
Moutons au-dessous d'un an	252,691	770,620	189,518
Moutons au-dessus d'un an	17,509	71,300	2[illegible],263
Total			215,781
	Boisseaux.		
Orge	58,105	43,583	17,434
Pois	77,707	72,780	31,082
Foin	3,296	24,958	13,184
	Boisseaux.		
Pommes de terre	964,613	327,323	241,153
Navets	643,837	64,360	16,090
	Livres.		
Pommes séchées	361,966	15,517	7,239
Barriques de pommes	7,933	18,879	5,949
Laine	1,010,969	176,436	101,096
Totaux		3,141,966	1,060,531

M. l'Orateur, quelqu'un prétendra-t-il qu'il ne serait pas avantageux pour le cultivateur canadien d'avoir accès au marché des Etats-Unis, s'il pouvait l'avoir à des conditions honorables ? Nous avons toujours constaté que lorsque nous pouvions avoir deux clients au lieu d'un nous obtenions de meilleurs prix. Or, les pommes de terre et les navets sont des produits qui ne se conservent pas et que nous ne pouvons pas envoyer en Angleterre, de sorte que, pour ces produits, les Etats-Unis seraient notre meilleur marché.

Mais laissez-moi vous dire que les cultivateurs du Canada sont aujourd'hui plus indépendants des marchés des Etats-Unis qu'ils ne l'ont été depuis que le Canada existe, tout simplement parce qu'ils sont plus connus du peuple de la Grande-Bretagne auquel nous expédions plus de produits. Le premier ministre actuel du Canada, entouré des hommes distingués qui composent son cabinet, a formulé un programme qui a piqué les conservateurs jusqu'au vif. Ils voient maintenant que pendant les dix-huit ans qu'ils ont passés au pouvoir, ils n'ont rien fait qui soit véritablement avantageux pour le pays.

Leur jalousie est énorme parce que ce gouvernement a été en mesure d'appliquer un système politique qui a rapporté plus d'avantage à ce pays que tout système que l'on ait jamais adopté. Or, M. l'Orateur, le système appliqué par les honorables membres de la gauche durant les dix-sept dernières années avait réduit de $100,000,000 la valeur des terres dans la province de l'Ontario ; et cette valeur n'a commencé à augmenter que depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir.

En 1889, nous avons exporté pour une somme totale de $23,854,707 d'animaux et de leurs produits. La Grande-Bretagne en a pris pour $16,227,000, et les Etats-Unis, pour $71,370. Mais en 1898, nous voyons que nos exportations d'animaux et de leurs produits ont rapporté $44,301,470. Nous avons, cette année-là, exporté en Grande-Bretagne, pour $39,739,089, ce qui démontre que les exporta-

tions que nous faisons sous ce rapport dans la mère patrie augmentent rapidement. Et, en 1889, nous avons exporté pour $3,674,055 de produits en Grande-Bretagne, et pour $9,125,707 aux Etats-Unis. Mais en 1899, nous avons exporté pour $27,747,140 de ces mêmes produits en Angleterre, et pour $1,133,293 seulement aux Etats-Unis. C'est là une augmentation énorme des exportations en Grande-Bretagne des animaux et de leurs produits et des produits agricoles.

Il y a eu aussi, sous le régime actuel, augmentation de nos exportations d'articles fabriqués en Grande-Bretagne, ce qui n'a pas eu lieu sous le régime de l'ex-gouvernement. En 1889, nous avons exporté pour $4,434,949 d'articles fabriqués ; la Grande-Bretagne en a acheté pour $1,679,359 et les Etats-Unis, pour $1,822,948. Mais en 1898, nous en avons exporté pour $10,678,316, comme suit : pour $4,900,806 en Angleterre, et pour $2,829,510 seulement aux Etats-Unis. Ainsi, nous exportons sur le marché anglais une plus grande quantité de produits fabriqués que sous le régime de la protection.

Les conservateurs avaient pour devise : "Le Canada aux Canadiens." Je dis "Le Canada aux Canadiens," mais que ces derniers, autant que possible, se créent des débouchés dans les autres pays. Bien que les honorables membres de la gauche aient déclaré que la protection devait favoriser les cultivateurs du Canada, je prétends, à titre de cultivateur, que ce système nous a fait du tort. Les cultivateurs n'ont reçu d'avantages ni sous le rapport des prix de leurs animaux, ni sous celui des prix de leurs produits agricoles. Règle générale, nous avons constaté qu'aux Etats-Unis, les prix étaient plus élevés qu'en Grande-Bretagne.

Je dirai un mot de la question de l'importation du maïs en franchise, question dont l'on a beaucoup parlé en cette Chambre. L'ignorance dont ont fait preuve ici un grand nombre de députés au sujet de l'importation du maïs m'a étonné. L'année dernière, nous avons importé 19,700,000 boisseaux de maïs, d'après les tableaux du commerce et de la navigation. De cette quantité, nous avons réexporté 14,332,000 boisseaux laissant 5,368,000 boisseaux pour la consommation au Canada. Et quel en a été le résultat pour les cultivateurs du Canada ? Nous avons eu 5,368,000 boisseaux de maïs dans l'hiver de 1897-98, et nous l'avons payé 21 cents le boisseaux. Nous avons vendu l'avoine 21 cents le boisseau. J'ai mis les deux articles à 22 cents le boisseau. Supposez qu'en vendant 5,368,000 boisseaux d'avoine à 22 cents le boisseau, cela nous rapporterait la même somme que le même nombre de boisseaux de maïs importés à 22 cents. Mais vous gagneriez en quantité puisqu'un boisseau de maïs pèse 22 livres de plus qu'un boisseau d'avoine. Vous gagneriez 2,008,857 boisseaux de maïs qui, à 22 cents le boisseau, représenteraient un gain de $401,771. C'est le montant que, à ce prix, les cultivateurs du Canada retiraient en vendant leur avoine et en achetant du maïs.

Prenons le prix le plus élevé auquel l'avoine se vendait à Toronto, et faisons une autre comparaison. Le 11 mai, à Toronto, l'avoine se vendait 38½ cents. La jaune n° 2 se vendait 39 cents, et la jaune n° 3, 38½ cents. En achetant cette quantité de maïs, 5,368,000 boisseaux, et en vendant cette quantité d'avoine au prix dont j'ai parlé, les cultivaterus du Canada épargneraient $763,365. Cependant, les honorables députés diront en cette Chambre que le gouvernement, en permettant l'importation en franchise du maïs, a causé du tort à nos cultivateurs. Relativement à l'importation du maïs, je dirai que le prix de l'avoine aux Etats-Unis n'est pas aussi élevé qu'au Canada, bien qu'il y ait la concurrence de tout le maïs produit aux Etats-Unis. C'est ainsi que les honorables membres de la gauche cherchent à porter les cultivateurs du pays à croire que l'on a commis une injustice à leur égard, quand, en réalité, l'acte du gouvernement les a favorisés. Or, les cultivateurs savent quels sont leurs amis, et ils savent s'ils sont favorisés, ou non. Les honorables députés peuvent crier fort et chercher à tromper les cultivateurs du pays, mais je déclare que c'est là un des plus grands bienfaits que les cultivateurs aient jamais reçu.

Je parlerai maintenant de la question de la ficelle. On a beaucoup parlé du fil d'engerbage et de l'effet que l'abolition du droit imposé sur cet article a sur les cultivateurs. On nous a dit que l'augmentation du prix du fil d'engerbage était due à ce que le gouvernement du jour avait aboli le droit dont était frappé cet article. Si la suppression du droit a amené l'augmentation du prix du fil d'engerbage, j'aimerais savoir comment il se fait que le prix en était plus élevé aux Etats-Unis qu'au Canada. On me permettra peut-être de répéter ce que j'ai dit l'autre jour, savoir : que tout le fil d'engerbage vendu par l'ex-gouvernement n'est pas encore payé. J'ai fait un examen à ce sujet, et je crois que sur le montant que l'on est convenu de payer pour le fil d'engerbage, il reste encore $7,000 qui ne sont pas entre les mains du gouvernement. Je dirai que, l'autre jour, j'ai fait une erreur en disant que l'on a pu vendre la matière première à un prix plus élevé de 3 pour 100 que le prix d'achat. Je voulais dire 3 cents par livre représentant l'augmentation du prix auquel une compagnie exploitant cette industrie a pu vendre la matière première. La "Binder Twine Company", de Brantford, a pu vendre sa matière première 3 ou 4 cents par livre plus cher qu'elle ne l'avait achetée à la station de chemin de fer. On a dit que l'abolition du droit dont était frappé le fil d'engerbage avait fermé un grand nombre d'établissements de ce pays. Quelle a été la cause de la fermeture de ces établissements ? Vu le passé de la "Consumers' Cordage Company", la pétition suivante a

été envoyée au gouvernement fédéral, lui demandant de ne pas imposer de nouveau le droit sur le fil d'engerbage :

Que vu le passé de la "Consumers' Cordage Company", vos pétitionnaires sont certains que la réimposition d'un droit sur le fil d'engerbage aurait simplement l'effet de mettre les cultivateurs et les consommateurs canadiens à la merci de ce syndicat, ainsi qu'ils l'ont été les années dernières. En vertu de l'ancien droit de vingt-cinq pour cent sur le fil d'engerbage, tout le monde sait que la "Consumers' Cordage Company" a pu acheter les fabriques suivantes de fil d'engerbage alors en existence au Canada et leur fournir des fonds :

Bannerman Frères, de Lachûte, Québec, dont la fabrique est fermée depuis sept ans, et, dans le cours de cette période, ils ont reçu la somme d'environ $8,000 par année de la "Consumers' Cordage Company" pour ne pas exploiter leur industrie.

John Brown et Cie, de Québec, dont la fabrique a été achetée par la "Consumers' Cordage Company" pour environ $140,000, le double de sa valeur réelle, et, depuis cet achat, c'est-à-dire depuis plus de six ans, cette fabrique a toujours été fermée.

Thomas Connor et Fils, de Saint-Jean, N. B., dont la fabrique a été achetée par le même syndicat il y a environ sept ans, et cela, à un prix considérable, et est restée fermée durant toute cette période.

La fabrique de James Lochrie, de Toronto, dont l'inexploitation depuis environ six ans coûte à la "Consumers' Cordage Company" environ $6,000 par année.

Ferguson Frères, de Kingston, dont la fabrique est fermée depuis environ trois ans, moyennant une compensation d'à peu près $1,800 par année.

A. Main et Fils, d'Hamilton, qui ont reçu la somme d'environ $3,000 par année du même syndicat pour fermer leur fabrique, tandis que d'autres établissements sur lesquels ce syndicat avait la haute main sont restés inexploités durant de longues périodes depuis les quelques années passées.

Permettez-moi de dire aux honorables membres de la gauche que c'est là le résultat du système politique qu'ils ont adopté. L'honorable député qui siège vis-à-vis de moi a dit qu'il était étonné de voir que je me levais pour défendre les actes du gouvernement. Je ne me lève pas pour défendre les actes du gouvernement, mais je me demande s'il favoriserait un système qui produirait les résultats indiqués dans cette pétition, la formation de syndicats pour forcer les consommateurs à payer leur fil d'engerbage trois fois plus cher qu'ils ne le paieraient sans cela.

Que vos pétitionnaires sont certains qu'aucune raison, dans l'intérêt des consommateurs de ce pays, ou dans l'intérêt de l'exploitation légitime d'une industrie de fil d'engerbage, n'exige la réimposition d'un droit quelconque, et qu'il est injuste que les cultivateurs et les consommateurs de ce pays, en sus du droit de vingt-cinq pour 100 sur les cordages, soient en outre obligés de payer des dividendes sur les subsides énormes et les actions fortement majorées de cette coalition colossale.

Vos pétitionnaires doivent aussi répudier les représentations faites en faveur de la "Farmers' Binder Twine Company" de Brantford, dont le nom semblerait indiquer qu'elle représente les idées des cultivateurs de ce pays, bien que nous soyons convaincus qu'une enquête prouverait que des hommes n'appartenant pas à la classe agricole ont la haute main sur la compagnie.

Vos pétitionnaires demandent donc que votre honorable Chambre n'adopte aucune loi dont l'effet sera de retrancher le fil d'engerbage de la liste des articles admis en franchise, et que l'amendement de la session de 1897 soit mis à l'épreuve dans l'intérêt des cultivateurs du Canada avant que l'on intervienne d'une manière quelconque.

Je dirai à la Chambre que, l'année dernière, la "Consumers' Cordage Company" a payé un dividende de 40 pour 100, mettant en outre, une somme au fonds de réserve, et que la "Brantford Cordage Company" a payé un dividende de 60 pour 100, mettant aussi un montant considérable au fonds de réserve, ce qui démontre que les cultivateurs sont en mesure de diriger leurs affaires même sur de meilleurs principes que n'a pu le faire la "Consumers' Cordage Company". Je crois et je sais qu'aujourd'hui ces compagnies tromperaient les cultivateurs tout comme elles l'ont déjà fait, si elles en avaient l'occasion, mais j'espère qu'il ne leur sera plus donné de faire quoique ce soit de cette nature.

M. CLANCY : L'honorable député voudrait-il me dire ce qu'il lit ?

M. McMILLAN : Cette pétition venait d'un certain nombre de cultivateurs qui l'ont envoyée au gouvernement fédéral.

M. CLANCY : Quand ?

M. McMILLAN : En 1897.

M. HENDERSON : Puis-je demander si ces cultivateurs étaient actionnaires de la "Brantford Cordage Company", qui paye un dividende de 60 pour 100 ?

M. McMILLAN : Je ne connais pas les affaires intimes de la "Brantford Cordage Company," et jamais je ne me suis occupé des affaires des autres.

Permettez-moi de dire que les articles les plus répréhensibles de l'ancien tarif ont été entièrement abolis. Je veux parler des droits spécifiques et des droits "ad valorem" combinés. Il n'y a pas un article de première importance pour les cultivateurs et les ouvriers de ce pays qui soit aujourd'hui frappé d'un droit spécifique et d'un droit "ad valorem" à la fois. Le tarif actuel comprend vingt et un articles sur lesquels il y a un droit spécifique et un droit "ad valorem", et les voici :

ARTICLES DU TARIF FRAPPÉS DE DROITS "AD VALOREM" ET SPÉCIFIQUES.

	Spécifiques.	"Ad valorem."
		Cts.
Pâte d'amandes douces	½c. p. lb.	35
Ecorces candies, limons, oranges et citrons	½c. "	35
Gomme, sucrée	½c. "	35
Confiseries et sucre candi	½c. "	35
Spiritueux allemand d'éther nitreux, $2.40 gallon imp.	$2.40 G. I.	30

ARTICLES DU TARIF FRAPPÉS DE DROITS "AD VALOREM" ET SPÉCIFIQUES.

—	Spécifiques.	"Ad valorem.
		Cts.
Boulons filetés ou non, écrous, rondelles et rivets, pentures....	¾c. p. lb.	25
Ecrous, rondelles et rivets en fer ou en acier, filetés ou non, et ébauches de boulons et de pentures, N.S.A., Tés à charnières et pentures longues..	¾c. "	25
Spiritueux parfumés en bouteilles, flacons ou autres colis, pesant plus de 4 onces	$2.40 G. I.	40
Maïs crevé en gâteaux ou en boules	½c. p. lb.	35
Parfums alcooliques	$2.40 G. I.	40
Ether nitreux, aconit ou ammoniaque	$2.40 G. I.	30
Sucre candi, brun ou blanc, gommes sucrées, écorces candies, maïs crevé..	½c. p. lb.	35
Tabac, cigars, cigarettes, y compris papier	3c. "	25
Vernis, N.S.A..	20c. p. gal.	20
Légumes, tomates fraîches	20c. p. brs.	10
Vins de toutes espèces, excepté les vins mousseux, y compris les vins d'orange, de citron, fraises, framboises, sureau et gadelles, contenant 26 p. c. ou moins de spiritueux.	25c. p. gal.	30

Dans cette liste, à l'exception peut-être, des boulons et des rivets, il n'y a pas un seul article qui soit de première importance pour une classe quelconque de la population, et ce sont les articles aujourd'hui frappés de droits spécifiques et "ad valorem" Qu'il me soit permis de rappeler à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) qu'en une certaine circonstance, en cette Chambre, circonstance dont je me souviens très bien, l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) lui a prouvé qu'en ce qui se rattache à ces droits spécifiques et "ad valorem" sous l'ancien gouvernement, le cultivateur payait 100 pour 100. Ne se rappelle-t-il pas que l'honorable député de Hunon-est a pris une couverture grise de camelote pesant huit livres et lui a prouvé que le cultivateur payait 100 pour 100 sur cet article sous le régime odieux des droits spécifiques et "ad valorem"? Aujourd'hui, il vous est impossible d'indiquer un seul article, dans les lainages ou les cotonnades, frappé de plus de 35 pour 100 de droit, et c'est là un grand avantage pour les cultivateurs et les consommateurs de ce pays. Les droits imposés sur ces marchandises en vertu de l'ancien tarif du gouvernement conservateur étaient énormes. Permettez-moi de dire que quand bien même le gouvernement actuel n'aurait fait que abolir les droits spécifiques et "ad valorem" sur des articles de première nécessité, il aurait donné un grand avantage aux ouvriers et aux cultivateurs du Canada.

Je citerai un certain nombre d'articles indiquant la différence entre les anciens et les nouveaux droits, ainsi que les droits existant en vertu du tarif privilégié, et un grand nombre de ces articles sont importés :

—	Anciens.	Nouveaux.	Tarif privilégié.
	p. c.	p. c.	p. c.
Faux-cols	52	35	26¼
Broderies en coton blanc	30	25	18¾
Toile, grise	22½	22½	16⅞
" blanche	25	22½	16⅞
Jeannettes satinées pour corsets et tiges de corsets	25	20	15
Draps de coton.	32½	30	22½
Chemises de coton, coûtant plus de $3 la douzaine	38	35	26¼
Chaussettes et bas, 10 c. p. pre.	35	35	26¼
Manchettes en coton	59	35	26¼
Faïence, dame-jeannes, barattes, cruches	38	35	26¼
Chaussures, avec dessus en drap	30	35	26¼
Plâtre de Paris, le brl...	40	12½ per 100 lbs.	
Chaussettes et bas, 10 c. la douz.	35	35	26¼
Fils coûtant 30c. la livre, fabricants	30	20	15
Tapis	39-36	35	26¼

J'ai une autre liste que je désire soumettre à la Chambre, une liste d'instruments aratoires dont les droits ont été réduits, et j'ai entendu d'honorables membres de la gauche dire qu'il n'y a eu aucune réduction sur les droits dont sont frappés les instrument aratoires. Permettez-moi de dire que le gouvernement actuel avait réduit les droits sur un très grand nombre d'instruments aratoires. L'ex-gouvernement n'avait réduit les droits que sur huit instruments, et les a-t-il réduits de 35 pour 100 à 20 pour 100? Pas du tout, car, lorsque cette question est venue sur le tapis, j'ai demandé à l'ex-ministre des Finances si, oui ou non, il avait l'intention de conserver le pouvoir qu'il possédait alors de faire une nouvelle estimation des articles au-dessus de la valeur figurant à la facture, et il me dit qu'il se proposait de faire à l'avenir ce qu'il avait fait dans le passé. Souvent, il arrivait que l'on ajoutait 10, 15 et jusqu'à 20 pour 100 à la facture pour les fins du droit à percevoir, et cela détruisait une grande partie de la réduction apparente du droit. Mais je défie les honorables membres de la gauche de signaler aujourd'hui un seul cas où l'on a ajouté à la valeur des marchandises dans le but d'imposer des droits. Nous donnons ainsi aux cultivateurs des avantages beaucoup plus grands que ceux qu'ils avaient sous l'ancien régime, en n'insistant pas sur une nouvelle estimation des marchandises importées et au sujet desquelles on a fourni des factures exactes.

J'ai ici une autre liste de tissus de coton :

—	Ancien tarif.	Général.	Au 30 juin 1898.	Du 1er août 1898.
	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
Tissus de coton, imprimés ou teints	30	35	30⅝	26¼
Vêtements en coton	32½	35	30⅝	26¼
Meubles en bois, de ménage, de bureau	30	30	26¼	22½
Chapeaux d'hommes et de femmes	30	30	26¼	22½
Quincaillerie	32½	30	26¼	22½
	Ton.	Ton.		
Fer en gueuse	4	2 50	26¼ / 218¾	22½ / 187½
Chaussures	25	25	21⅞	18¾
Etoffes à habits et tweeds..5 par liv.	25	35	30⅝	26¼
Tous tissus en tout ou en partie de laine	30	35	30⅝	26½
Vêtements en tout ou en partie de laine	5 30	35	30⅝	26¼
Poêles, plaques de poêles de tout genre	27½	25	21⅞	1 8

En comparant les neuf premiers mois de 1898 avec les neuf premiers mois de 1896, nous constatons qu'il y a une réduction dans la totalité des articles importés au pays de près de 2¼ pour 100, et cependant, les honorables membres de la gauche disent que le tarif n'a subi aucun changement.

Voici une liste d'instruments sur lesquels les droits ont été réduits à l'avantage des cultivateurs. Le droit imposé sur les moulins à vent a été réduit de 30 à 25 pour 100. Cette liste fait voir les réductions du tarif acuel :

	pour cent.	pour cent.
Moulins à vent	30	25
Manèges à chevaux	30	25
Machines locomobiles	30	25
Batteuses, trieuses	30	25
Pompes	30	25
Poêles, Ang	27½	25
Fil à clôture	27½	15
Ruban de fer ou d'acier	½ ct. lbs.	15
Fil barbelé	En franchise.	
Autre fil métallique 9, 12 et 13	"	
Savon	30	25
Fil d'engergage	En franchise.	

Voilà une liste d'articles sur lesquels les cultivateurs ont obtenu une réduction considérable, et cependant, les honorables membres de la gauche voudraient leur faire croire qu'en réalité le prix de ces articles n'est pas réduit en vertu du tarif actuel. Je me rappelle le temps où ils déclaraient que tous ces instruments étaient fabriqués avec le bois qui croissait sur leurs terres. Ils ont fait leur possible, en effet, pour faire croire aux cultivateurs que leurs instruments aratoires étaient exclusivement fabriqués avec du bois, mais ils se sont aperçus qu'ils avaient commis une erreur.

Nous avons entendu beaucoup de choses au sujet des employés publics et de l'augmentation des dépenses sous le régime actuel. Je désire examiner les comptes publics et prouver quelle réduction considérable on a faite de ce côté-là.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député doit se borner à la motion soumise, à moins qu'il n'ait le consentement unanime de la Chambre.

Quelques VOIX : Laissez-le continuer.

M. McMILLAN : J'essaie simplement de faire voir les avantages que les cultivateurs de ce pays ont retirés du tarif privilégié, et comment ce système a permis au gouvernement de réduire le nombre des employés publics et leurs appointements. En 1896, nous avions 4,109 employés publics, et en 1898, 3,857, soit une réduction de 252, d'après les comptes publics. En 1896, la totalité de leurs appointements s'élevaient à $3,537.059, et, en 1897, à $3.373,028, accusant une réduction de $164.000 sous le régime actuel. C'est une réduction considérable, qui causera une grande joie au pays. Je m'étonne que les honorables membres de la gauche n'aient pas remarqué cette grande réduction et blâment le gouvernement d'avoir renvoyé un si grand nombre de fonctionnaires publics.

Le commerce avec l'Allemagne, la France et la Belgique, sous le tarif de réciprocité, n'a pas été réduit, ainsi qu'on l'avait prédit. Comparons le commerce de ces pays avec le Canada pendant les années 1896 et 1898 :

EXPORTATIONS DU CANADA.

	En France.	En Allemagne.	En Belgique.
1896	$ 581,540	$ 757,531	$ 98,031
1898	1,025,262	1,837,448	973,994

IMPORTATIONS DU CANADA.

	En France.	En Allemagne.	En Belgique.
1896	$2,810,942	$5,931,459	$ 920,755
1898	3,795,351	5,584,014	1,230,660

Voilà qui démontre une augmentation de commerce avec ces pays-là.

Il est un autre point que je veux toucher ; j'ignore si, en le faisant, je serai dans l'ordre, mais je crois ce point important par rapport à la résolution. Je veux prouver que grâce au tarif privilégié les gages ont augmenté en ce pays, pendant que sous l'ancien tarif, ils avaient diminué. En 1882, une ferme de 100 acres, dans Ontario donnait à son propriétaire $789 ; en 1896, la moyenne du rendement était de $400. En 1897, la première année du tarif privilégié, elle s'élevait à $477. En 1896, les garçons de ferme recevaient $144, y compris la pension, ou $243 par année, sans la pension ; en 1897,

$236 ; de 1882 à 1897, $251, en 1897, $144 ; en 1898, $148 par année.

M. PRIOR : Je crois que c'est aller trop loin. L'honorable député (M. McMillan) n'est pas dans l'ordre.

M. McMILLAN : Je n'ai qu'une autre déclaration à faire, et c'est au sujet des dépenses du gouvernement. Il aurait pu dépenser $1,300,000 de plus pendant le dernier exercice financier dont nous avons le rapport, et ne pas plus dépenser par tête, que ne l'a fait le gouvernement précédent dans l'espace de 13 années. Comme il se fait tard, je ne retiendrai pas l'attention de la Chambre plus longtemps. Je vous remercie, M. l'Orateur, et je remercie les honorables députés de leur bienveillante attention.

M. DAVIN : Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée ; le débat est ajourné.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 173)—du Sénat—pour amender de nouveau l'acte des Pénitenciers.—(sir Wilfrid Laurier.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, la séance est levée à 12.50 a.m. (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 20 juillet 1899.

M. l'Orateur-suppléant ouvre la sance à 11 heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES—COMMERCE PRIVILEGIE

La Chambre reprend la discussion ajournée sur la motion de M. Fielding demandant que l'Orateur-suppléant quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des subsides, et sur la motion de sir Charles Tupper en amendement à celle-là.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : Vu l'époque avancée de la session, et vu que ceux qui ont pris part à la discussion de cette question ont épuisé le sujet, je ne me proposais pas de la traiter ; j'entendais garder le silence à cet égard, mais en entendant le directeur général des Postes, j'ai cru devoir faire quelques remarques à propos de son étrange discours. La teneur de ce discours indique clairement qu'il n'avait pour objet que la communication de la lettre du duc de Devonshire dont non seulement il a failli de saisir la portée, mais qu'il a encore interprétée inconsciemment et de la manière la plus amusante. Je veux dire quelle était l'opinion publique dans le Canada et dans le Royaume-Uni avant l'été de 1897. Devant être très bref, je sollicite l'entière attention des honorables députés qui s'intéressent à cette question. Le monde entier sait qu'il y a eu pendant des années, en Angleterre, un parti qu'avait fondé et dirigé le très honorable W. E. Forster, et qui avait pour objet l'établissement d'une fédération impériale. Il y a eu tout d'abord la ligue de la fédération impériale. Celle-ci s'étant éteinte vers 1897, il y eut ensuite la ligue de l'Empire Britannique. La différence entre les deux se résume en ceci : que l'une, fondée par le très honorable W. E. Foster, tendait à l'union politique, dont elle avait même déterminé les grandes lignes, ce qui eut pour effet de diviser des personnes très désireuses de s'unir sur le terrain plus large du commerce ; de là dissolution de la ligue et la création de celle de l'Empire Britannique qui, en 1897, eut pour chef le duc de Devonshire. Dès 1887, ce dernier avait fait un discours qui l'avait fait applaudir par la ligue de la fédération impériale comme un nouveau partisan. Le journal de la fédération impériale publiait dans son numéro du 1er avril 1887, un article intitulé "Lord Hartington se convertit à la fédération," et qui se lit comme suit :

> Nous sommes tous fiers de nos colonies et de l'Empire des Indes. Mais il y en est quelques-uns parmi nous qui désirent que les liens de l'union politique qui existe entre ces colonies et la mère-patrie, se resserrent davantage, et que nous nous mettions en communication plus directe avec ces grandes nations qui surgissent partout autour de nous, et sont pour nous comme nos enfants et nos parents.

En 1897, il était président de la ligue de l'Empire Uni qui avait pour principal objet la création d'une union commerciale plus intime.

Qu'est-il arrivé au Canada ? Mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill) marchant toujours à l'avant-garde, il s'y était créé un mouvement qui avait en partie pour but de former l'opinion en ce pays, et de la mettre d'accord avec celle qui régnait dans le Royaume-Uni. Ces efforts furent couronnés d'un tel succès, qu'en 1896, nous retrouvions dans les deux chefs de nos grands partis politiques, des champions de la cause du commerce privilégié entre l'Angleterre et le Canada. Je ne rapporterai pas ce qu'a dit mon honorable ami à London et à Toronto en 1896, je ne citerai qu'une seule de ses paroles prononcées à Saint-Jean, où, comme à Toronto et à London, il a déclaré sa confiance en la réciprocité de commerce privilégié tout comme le chef de l'opposition alors premier ministre, qui parcourait le pays en parlant dans le même sens. Voici ce qu'a dit le très honorable premier ministre :

> Cependant il nous est possible de faire des arrangements d'après lesquels l'Angleterre ouvrira un marché à votre ville si nous en faisons autant pour certains des siens. Je suis en faveur de cette politique là.

Qu'est-ce que ces mots peuvent signifier, sinon que mon honorable ami avait alors en vue des faveurs que n'obtenaient pas les autres nations sur le marché anglais ? Qu'avait fait l'Angleterre libre-échangiste ? En 1896, il s'était tenu une assemblée à l'hôtel Bath Arms, dans le Wiltshire, sous la présidence de M. T. K. Harding, et où se trouvèrent le vicomte Folkstone, M.P., et nombre de notables, mais surtout de grands cultivateurs et des citoyens de première importance. Que s'y passa-t-il ? Un gentleman y fit un discours où il cita d'abord le très honorable Arthur Balfour, le leader actuel du parti conservateur dans la Chambre des communes d'Angleterre.

Le très honorable Arthur Balfour a exprimé son opinion comme suit :

Si les colonies désiraient adopter la politique de l'union douanière et que les traités de la Grande-Bretagne avec la Belgique et l'Allemagne fissent obstacle à la réalisation de ce désir, ce serait le devoir du gouvernement de Sa Majesté de travailler à faire disparaître ces restrictions-là.

M. McNEILL : C'était en 1896

M. DAVIN : Oui, en 1896. Dès 1887, ce collègue actuel, ce libre-échangiste, le marquis de Hartington, aujourd'hui duc de Devonshire, adhérait au principe de la fédération impériale qui l'avait salué comme nouveau converti. Le 5 avril 1887, dans une lettre ouverte, dont le ton est naturellement toujours plus réservé que celui d'un discours, le premier ministre actuel, lord Salisbury, disait ce qui suit :

Il ne s'est pas imaginé qu'on pouvait désigner sous le nom de "protection" les droits différentiels en faveur de nos colonies, quoi qu'on pût en dire de favorable ou de défavorable.

Je vais dire aux honorables députés pour quoi j'attire plus spécialement leur attention sur ces paroles-là. En 1887, lorsqu'il se prononçait en faveur des droits différentiels, lord Salisbury cherchait à éviter le stigmate de protectionniste. Voici la résolution qui fut adoptée par la Chambre d'agriculture de Wilts-sud.

Cette chambre est d'avis qu'une fédération commerciale de la Grande-Bretagne avec ses colonies et possessions, accordant un traitement privilégié à tous les pays qui forment une partie de l'Empire, serait de la plus extrême importance.

Cette résolution fut adoptée à l'unanimité. J'ai donc prouvé que dès l'aurore de 1887, non seulement les hommes d'Etat, mais les grandes corporations d'Angleterre se prononçaient en faveur d'un réciprocité de commerce privilégié. Avant que mon honorable ami le directeur général des Postes eût fait son entrée, j'ai cité un extrait du discours prononcé en 1887 par le duc de Devonshire, dans lequel, salué cmme converti à la ligue de fédération impériale, ce dernier exprimait son adhésion aux doctrines de la ligue. Ce point est important à noter, car dès 1887, le duc de Devonshire était converti à la doctrine de la ligue de la fédérdon impériale, mais en 1897, que pensaient le duc de Devonshire et M. Chamberlain ?

Ils avaient lu, comme moi, les déclarations faites à London, à Toronto et à Saint-Jean, par le très honorable premier ministre, alors M. Laurier. Ils avaient lu également celles qu'avaient faites sur toutes les tribunes sir Charles Tupper, alors chef du gouvernement, aujourd'hui chef de l'opposition. Quant à ce dernier, sa position de Haut-commissaire à Londres lui avait permis de faire connaître depuis longtemps à ces messieurs son opinion à cet égard. Certes, mon honorable ami n'ignore pas que, vu leur expérience des affaires coloniales, ces hommes d'Etat d'Angleterre ont cru que lorsqu'il traverserait l'Atlantique, le premier ministre du Canada serait prêt à déclarer sa préférence pour le commerce différentiel. M. Chamberlain a dit : Nous sommes favorables à des relations commerciales plus intimes, mais nous ne pouvons faire de proposition, ni rien définir ; nous vous invitons, vous, à nous soumettre un plan, et ce plan, bien qu'il puisse venir en conflit avec des opinions qui nous sont chères, nous l'accueillerons sans arrière pensée mesquine.

M. McNEILL : Il était prêt à venir nous rencontrer plus qu'à mi-chemin.

M. DAVIN : Oui. Laissez-moi vous dire, maintenant, ce qui est arrivé. Le très honorable premier ministre a été reçu à Liverpool avec les autres premiers ministres des colonies. On verra, comme je le prouverai d'ailleurs, que les hommes d'Etat d'Angleterre entretenaient alors l'espérance dont je viens de parler et qui se conçoit d'ailleurs si naturellement ; les journaux qui avaient pris le libre-échange pour idole depuis sa naissance en Angleterre, en faisaient autant ; le "Times", entr'autres, qui ne fut pas peu surpris, dans la suite, de voir qu'on ne proposait rien, lui qui s'attendait si bien à ce qu'il se fît une proposition. Il y eut réunions, dîners, lunchs et discours. Le duc de Devonshire parla deux ou trois fois, et surtout à Liverpool. L'honorable chef de l'opposition actuel, (sir Charles Tupper) a dit un mot de ce discours, à Toronto, au mois de février 1899, comme d'une déclaration au délégué canadien, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et aux autres premiers ministres, que l'Angleterre était prête à faire quelque chose, à faire une offre, une proposition, qui n'était pas celle d'un ministre parlant d'après un arrêté ministériel ou d'après une résolution adoptée par la Chambre des communes, mais une proposition comme on peut en attendre une d'un homme de la trempe du duc de Devonshire, associé à M. Chamberlain qui avait dit : Nous espérons que vous allez nous soumettre un plan qui servira de base à une union plus intime entre nous. Mon honorable ami (M. Mulock) n'a pas réfléchi à ce qu'il faisait quand il a écrit cette lettre au duc de Devonshire, car à cette occasion, il s'est rendu coupable d'une grave indiscrétion,

sans le vouloir, je le pense bien, mais enfin, il s'en est rendu coupable et il l'admettra, pour peu qu'il songe à ce que je lui dis là, et à la nature de la réponse du duc de Devonshire, où ce dernier lui fait aussi poliment que je veux le dire, une semonce. Bien plus, sa Grâce fait de but en blanc, à l'honorable ministre, précisement la réponse qu'eût désirée l'honorable chef de l'opposition et qui se trouve tout le contraire de ce que pense mon honorable ami. Pour le prouver à l'honorable ministre, je vais procéder autrement que je n'en ai l'habitude lorsque je discute en cette chambre. J'ai coutume de faire des dissertations et des recherches, mais dans cette circonstance, je vais raisonner comme je raisonnerais dans une cause devant le tribunal. J'ai en mains le rapport de l'assemblée que mon honorable ami (M. Mulock) a adressé au duc de Devonshire; il est fait à la troisième personne, c'est-à-dire que c'est un simple sommaire, mais supposez que ce fût un rapport "verbatim", le directeur général des Postes aurait dû réfléchir quelque peu avant d'agir comme il l'a fait, lui qui a lu les répudiations faites par le chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier), de comptes rendus "verbatim" de ses discours. Voici un discours du chef de l'opposition (sir Charles Tupper), qui a duré plus de deux heures et ne remplit pas plus de trois colonnes, qui est rapporté à la troisième personne et en résumé, et cependant, le directeur général des Postes l'adresse au duc de Devonshire come l'expression de l'opinion de mon honorable ami et lui demande ce qu'il en pense.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le chef de l'opposition m'a approuvé, hier soir.

M. DAVIN : Non pas ; c'est le contraire qui a eu lieu, et je puis dire en outre, au directeur général des Postes, que non seulement mon honorable ami (sir Charles Tupper) a répudié ce compte rendu, hier soir, mais qu'il l'a fait le matin même qu'il a été publié, et qu'il a dit à l'éditeur même du journal qu'il y avait là une fausse représentation de ses opinions ; mais supposé même que le compte rendu eût été fait à la première personne, vu que son chef (sir Wilfrid Laurier) a déjà répudié carrément les comptes rendus "verbatim", il est inexcusable d'avoir fait celui-ci. Avant d'adresser ce discours au duc de Devonshire, le directeur général des Postes aurait dû le passer au chef de l'opposition et lui demander ce qu'il en pensait.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Pour vous prouver que ce compte rendu est fait à la troisième personne, je me permettrai de vous le lire :

Il (sir Wilfrid Laurier) avait solennellement promis que s'il arrivait au pouvoir, il enverrait un commissaire en Angleterre pour travailler avec lord Salisbury à l'établissement d'un commerce privilégié. Devenu premier ministre, il a été en Angleterre à une époque des plus favorables à la réalisation de ses promesses, celle d'un glorieux jubilé. En mettant pied à terre, il fut reçu par le duc de Devonshire, qui, dans un grand discours, a proposé cet immense avantage en termes sur le sens desquels il n'y avait pas à se méprendre ; la preuve en est que le lendemain matin, tout journal ultra libre-échangiste d'Angleterre dénonçait le duc de Devonshire comme transfuge et comme converti aux idées impérialistes.

Les discours prononcés alors par les autres premiers ministres des colonies démontrent quels bienfaits cette offre comportait. Mais, demanda sir Charles, qu'a fait sir Wilfrid Laurier ? Il a menti à ses promesses solennelles et a refusé les faveurs que l'on offrait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que cette réponse est en italiques.

M. DAVIN : Vous voulez dire : comme les citations ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. DAVIN : Très bien. Mais le point sur lequel je veux insister, c'est qu'on ne rapporte pas les paroles mêmes du chef de l'opposition. Mais le compte rendu fût-il absolument "verbatim", en l'envoyant comme il l'a fait, au duc de Devonshire, il se serait rendu coupable d'indiscrétion ; et à plus forte raison est-il coupable de cette faute pour l'avoir envoyé tel qu'il était écrit, c'est-à-dire, à la troisième personne, et sans le consentement du chef de l'opposition. L'honorable ministre (M. Mulock) a commis une indiscrétion encore plus coupable contre lui-même, en nous communiquant tout ce qu'il a fait, car je vais vous montrer que la réponse du duc de Devonshire équivaut à une approbation des déclarations faites par le chef de l'opposition. De tous les ducs d'Angleterre, le duc de Devonshire est, au dire du "Spectator" le plus "retors". Voilà ce que dit le "Spectator" sous forme de louanges à son adresse. Un autre éloge du duc de Devonshire, c'est que, à l'instar de lord Palmerston, c'est un bien vilain cheval à approcher dans l'écurie, et quiconque sait ce que c'est qu'un cheval anglais comprend cela sans difficulté. Quelle qu'en soit la raison, nos chevaux se laissent approcher plus facilement que cela dans l'écurie, mais le cheval anglais distingué est un animal désagréable pour tout autre que pour son groom, à approcher. Voici la lettre qu'a écrite au duc de Devonshire, le directeur général des Postes :

Milord,

Ci-inclus un exemplaire du *Mail and Empire* de Toronto, daté du 23 février 1899. A la page 7, vous trouverez le compte-rendu d'un discours prononcé la veille par sir Chs. Tupper à Toronto, et où il a dit ce qui suit :

"Pendant les élections de 1896, sir Wilfrid Laurier a été, de tribune en tribune dire qu'il était "aussi favorable que sir Charles Tupper à l'établissement d'un commerce privilégié. Il avait "promis solennellement que s'il arrivait au pouvoir, il enverrait un commissaire en Angleterre "pour s'aboucher avec lord Salisbury au sujet de

" l'établissement d'un commerce privilégié. Devenu " premier ministre il a été en Angleterre à une époque " des plus favorables à la réalisation de ses promesses, " celle du glorieux jubilé. En mettant pied à terre, " il fut reçu par le duc de Devonshire qui, dans un " grand discours, a offert un immense bienfait dans " des termes sur le sens desquels il n'y avait pas à s'y " méprendre. La preuve en est que le lendemain " matin, tous les journaux cobdenistes, tous les jour- " naux ultra libre-échangistes d'Angleterre dénon- " çaient le duc de Devonshire comme transfuge et " comme converti aux idées impérialistes. Les dis- " cours prononcés alors par les autres premiers minis- " tres des colonies démontrent quels bienfaits cette " offre comportait. Mais, demanda sir Charles, qu'a " fait sir W. Laurier ? Il a menti à ses promesses " solennelles et a refusé les faveurs que l'on offrait."

Je prends la liberté de vous demander si vous avez fait à sir Wilfrid Laurier une offre comme le dit sir Charles——

Peut-on supposer, pour un instant, que le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), en parlant d'événements que tout le monde connaissait, les avait décrits comme comportant une offre formelle qu'on aurait faite à sir Wilfrid personnellement ?

——ou une offre au Canada de lui donner la préférence sur les marchés de la Grande-Bretagne? Et s'il en est *ainsi, auriez-vous la* bonté de me dire quels en sont les détails ?

Sir Charles dit qu'on a fait cette offre à sir Wilfrid Laurier dès son arrivée en Angleterre, et je présume qu'il s'inspire, en cela, de quelques déclarations que votre Grâce aurait faites publiquement vers ce temps-là. Si, pendant le séjour de sir Wilfrid en Angleterre, en 1897, votre Grâce a fait à ce sujet quelques déclarations publiques, pourriez-vous me dire si la presse anglaise a publié exactement vos paroles, et s'il en est ainsi, où je pourrais me procurer des exemplaires authentiques des journaux contenant le compte rendu de vos discours à ce sujet? Si ce n'est pas trop vous déranger, je vous prie de me faire parvenir tous les journaux contenant les discours de votre Grâce qui peuvent se rapporter à l'offre quelconque qu'on aurait faite à sir Wilfrid par rapport au commerce privilégié du Canada sur les marchés de la Grande-Bretagne.

Pendant mon séjour en Angleterre, l'été dernier, j'ai vu dans le *Britannia* un article concernant les déclarations publiées dans le *Mail and Empire* de Toronto, et qui tendent à démontrer que votre Grâce a offert ou proposé au Canada l'établissement d'un commerce privilégié, et que sir Wilfrid Laurier s'y est refusé. Le *Britannia* disait que le rapport du *Mail and Empire* était faux. Je serais heureux d'avoir la permission de me servir publiquement de la réponse de votre Grâce.

Je m'imagine sans peine comment le duc de Devonshire a accueilli cette lettre. Il s'est dit : " Ce colon de politicien veut m'entraîner dans un chamaillis de colons ? En quoi cela m'intéresse-t-il ?

Il n'y a que deux raisons pour expliquer la réponse du duc de Devonshire à cette lettre. D'abord, il a voulu se montrer gentleman en répondant poliment, et ensuite, comme la lettre devait être publiée, il voulait se protéger, comme l'a fait, il y a quelques années, son chef actuel, le premier ministre d'Angleterre, en déclarant comme suit son adhésion à la réciprocité de commerce privilégié, et au tarif différentiel en faveur des colonies : ce n'est pas là de la protection.

Ainsi, nous devions nous attendre à ce que le duc de Devonshire autrefois libre-échangiste et partisan de M. Gladstone, se gardât de la tache de la protection, comme le supposaient plusieurs de ses partisans. Mais quelle est la réponse du duc de Devonshire ?—Je ne sais pas trop si mon honorable ami (M. Mulock) n'a pas manqué de politesse au duc en ne la communiquant pas à la Chambre.—Je vais la lire et faire voir que le directeur général des Postes n'a pas communiqué à la Chambre cette réponse, dont moi, je vais lui donner connaissance :

CONSEIL PRIVÉ, 2 mai 1899.

MON CHER M.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er avril.

La meilleure réponse que je puisse vous faire, c'est de vous inclure une copie du compte rendu de ces discours que j'ai prononcés en différentes occasions, dans l'été de 1897, où comme président de la ligue de l'Empire Britannique, j'ai eu le plaisir de rencontrer le premier ministre du Canada.

Ainsi, la meilleure réponse qui se pouvait adresser au directeur général des Postes c'étaient ces discours, qui n'ont pas été lus à la Chambre.

M. COCHRANE : Et que nous n'avons pas entendus.

M. DAVIN : Mais que l'honorable député (M. Cochrane) va entendre, et qui vont immensément l'intéresser.

Je ne crois pas que vous puissiez trouver dans ces discours de quoi établir quelle est mon opinion.

Remarquez bien ceci :

Je ne crois pas que vous puissiez trouver dans ces discours de quoi établir quelle est mon opinion sur la cause du commerce privilégié à accorder aux colonies, cause dont Sir Charles Tupper et quelques journaux de ce pays qui cherchent à attribuer aux membres du gouvernement unioniste ce qu'ils appellent des hérésies protectionnistes, semblent s'être faits les champions.

Qu'est-ce que cela veut dire : " Je ne crois pas que vous puissiez trouver dans mes déclarations relatives à la réciprocité du commerce privilégié, de quoi appuyer les insinuations de ces journaux ultra libre-échangistes, savoir : que je suis entaché de l'hérésie des idées protectionnistes, que je suis hérésiarque ou entaché d'idées protectionnistes ? Il se trouve précisément comme se trouvait son chef, douze ans auparavant, lorsqu'il disait : si favorable que je sois au tarif différentiel en faveur des colonies, je n'irai pas admettre que c'est là de la protection." Il est encore dit dans la lettre ce qui suit :

C'est, sans doute, de mon discours prononcé à Liverpool, le 12 juin 1897, que Sir Charles a voulu parler, et les journaux libre-échangistes ou opposionnistes ont pu faire des commentaires de mon aveu que le libre échange ne nous avait pas valu tout ce qu'on en avait, un jour, espéré.

Mais, en félicitant Sir Wilfrid Laurier et le Canada de leur offre d'admettre les marchandises anglaises à prix réduit comparativement à celles des autres nations, comme d'un pas considérable qui se faisait vers l'union impériale—

Cela signifie-t-il qu'il se croyait en présence d'une solution finale et satisfaisante ?

—comme d'un pas considérable vers l'union impériale—

Dit-il : "Je ne donne pas ma propre opinion ?"

Non, il dit :

—Je n'étais pas autorisé à offrir, et je n'ai pas offert au Canada, la préférence sur les marchés anglais.

Pourquoi ? parce que, M. l'Orateur, on avait *toujours attendu* les propositions du Canada et des autres colonies pour être en état de dire : "Cela nous est peut-être possible, et nous allons réunir le conseil, et demander au parlement s'il est consentant. Donc, si mon honorable ami avait lu cette lettre de cet œil perspicace dont ses études légales ont encore vivifié le rayonnement, il y aurait vu à deux fois avant de la lire à cette Chambre, car, pour me servir de la phrase du "Spectator," de London, qui n'était pas alors publié par un éditeur d'une aussi haute culture que l'était feu M. Hutton, il y avait dans cette note pas mal de "ruse." Maintenant, M. l'Orateur, je vais faire voir à la Chambre que telle est la vraie réponse. A la page 7 de ces discours-là, le duc de Devonshire, comme président de la ligue de l'Empire britannique, expose en ces termes quel en est l'*objet* :

Cette ligue a donc été fondée pour remplacer celle de la fédération impériale et pour déterminer, par tous les moyens possibles, des rapports commerciaux plus intimes entre les colonies et nous, mais avec l'entente bien arrêtée qu'elle ne ferait, pour le moment, aucun effort pour modifier nos rapports au point de vue politique ou organique.

Cela s'entend, naturellement, des rapports politiques et constitutionnels, de manière à comporter l'opération de graves changements à d'autres points de vue, par exemple : dans nos relations commerciales,—

Nous tous qui sommes membres de la ligue, nous sommes libres de tenir à nos propres opinions et de prêcher telle ou telle forme politique ou organique ; mais comme association, nous avons pour objet de resserrer les liens qui nous unissent aux colonies, au moyen de meilleurs rapports commerciaux que nous obtiendrons par l'amélioration des communications, par le développement des sympathies mutuelles et par le fait que nous nous connaîtrons mieux les uns et les autres. A tout événement, nous nous abstenons, pour le présent, de toute recommandation, et à plus forte raison, d'avoir l'air de dicter quelle forme cette union plus étroite entre nous devra prendre, si toutefois elle doit exister.

Il est facile de voir pourquoi il emploie le mot "pas," dans sa lettre à mon honorable ami. S'il ne doit y avoir dans nos rapports commerciaux d'autres changements que ceux *opérés par le gouvernement en 1897*, à quoi bon en parler ? Le gouvernement n'exerce en ces matières aucune direction. On peut lire aux pages 10 et 11 ce qui, dans ce temps-là, était regardé non seulement en Angleterre, mais par quelques premiers ministres des colonies comme la palinodie politico-économique du duc de Devonshire. Mais quoi ! ils furent du même avis que la presse et l'honorable chef de l'opposition, que ce discours-là contenait une proposition, une offre, ou une insinuation de faire quelque chose :

Je persiste à croire, comme j'ai toujours cru, que le libre-échange est ce qu'il y a de mieux et de plus sage pour le pays, mais on lui a attribué des vertus qu'il n'avait pas, et prédit des résultats qu'il a manqué de produire. On a prédit qu'il se répandrait bientôt dans tout l'univers, et cette prophétie ne s'est pas réalisée ; les admirateurs et les fidèles de toutes nuances, de l'école de Manchester, cherchent cependant à nous persuader qu'il valait absolument mieux pour nous que nous fussions le seul pays libre-échangiste de la terre. Il est peu de disciples du libre-échange qui, il y a 50 ans, eussent pensé, un instant, que la France et l'Allemagne feraient aujourd'hui un commerce énorme sous un régime strictement protecteur, et que non seulement elles nous ouvriraient leurs marchés, mais qu'elles nous disputeraient la possession d'une aussi grande partie que possible de la surface de la terre, non pas dans le but d'y créer des avantages au commerce universel, mais dans le but d'en exclure le commerce anglais. Le monde n'est pas encore devenu ce paradis du commerce qu'on a prédit qu'il serait, lorsqu'on a commencé à favoriser le libre-échange et lorsqu'on s'est pris à espérer qu'il créerait entre toutes les nations des liens si étroits, qu'elles ne s'occuperaient presque plus de savoir par qui et par quelle influence elles seraient gouvernées. Une triste expérience nous a appris, depuis ce temps-là, que le libre-échange seul ne suffit pas à nous faire ouvrir des marchés, et que si nous voulons répondre par l'augmentation de volume du commerce, à l'augmentation de la population, il nous faut trouver ces marchés à nos dépens et par nous-mêmes—

Comment ! il ne dit pas que ce soit par le libre-échange. Il fait remarquer, au contraire, qu'ils n'ont pu, ni ne peuvent y arriver par le libre-échange. Il faut donc s'y prendre d'une autre manière ; or, il n'y avait aucun moyen plus naturel que l'union commerciale, qui était alors dans l'air, qui faisait l'objet de toutes les conversations et que prêchait la ligue dont le duc de Devonshire était président. Qu'on se rappelle aussi que dans ce temps-là, il se faisait des assemblées sous les auspices de cette ligue.

—et profiter de toute occasion de développer et de maintenir nos possessions coloniales. Puisse-t-on comprendre que ces observations ne sont inspirées par aucun esprit de déloyauté envers ceux qui furent mes propres chefs politiques, bien que, dans ce temps-là, je fusse souvent obligé de m'opposer à eux sur diverses questions relatives à l'Empire.

Il y a là une allusion évidente à M. Gladstone et une allusion aussi claire, quoique moins directe, à M. Cobden :

Je veux simplement vous faire voir ce qui s'est fait, pourquoi l'opinion publique, en ces matières, s'est si pleinement modifiée, et pourquoi le développement et le maintien des colonies sont aujourd'hui considérés non plus comme le fruit d'une politique risquée et à *laquelle il fallait peut-être renoncer, mais* comme essentiels à la durabilité de notre progrès.

M. l'Orateur, cela a-t-il un sens quelconque, et à moins que, comme nous le prétendons, il n'y ait dans d'esprit de l'orateur une tendance à favoriser la réciprocité de commerce privilégié, ne croirait-on pas assister aux divagations furieuses d'un maniaque ? A la page 19 de cette brochure paraît le discours

de sir Georges Turner, premier ministre de Victoria :

Je n'ai pas l'intention de suivre sa Grâce sur le terrain des remarques faites au sujet du libre-échange avec la Grande Bretagne. Je représente la colonie où le régime protecteur domine peut-être plus que dans tout le reste du groupe, et s'il me fallait parler de sujets controversés, je jetterais peut-être dans cette galerie la pomme de la discorde.

Cela ne prouve-t-il pas clairement que d'après lui, le duc de Devonshire avait énoncé des vues tout à fait hostiles au libre-échange ?

Mais si le libre-échange peut convenir à la Grande Bretagne, il n'y a pas de doute que les colonies, jeunes, obligées de lutter contre la concurrence qu'il leur faut nécessairement subir à quelque période de leur existence, doivent être protégées contre les assauts du dehors, et c'est de ce principe et de ce sentiment que nous nous inspirons. Mais si protégés que nous soyons, et si certains que nous puissions être de la nécessité de la chose pour l'avenir de nos manufactures, si on nous fait des propositions d'après lesquelles nous puissions faire un commerce avantageux avec la Grande Bretagne, nous les accepterons très volontiers, parce qu'elles équivaudront à notre bien commun, à nous qui faisons partie de ce vaste empire.

Ainsi, le premier ministre d'une des colonies du sud a émis la même opinion que le " Times " et les autres journaux, et a dit, de plus, qu'il s'attendait à ce qu'il se fît une proposition, en réponse, sans doute, aux recommandations qu'ils avaient faites. Il continue ainsi :

La tâche que l'on m'a confiée pour cette après-midi, était, en vérité, fort agréable. Nous avons entendu l'admirable discours, si plein de mots aimables à l'adresse de nos colonies, et où sa Grâce a daigné signaler les fautes et délits de son passé—

Quels étaient ces fautes et délits ? Sans doute, ils se résumaient dans cette adhésion absolue au libre-échange, dont il s'était rendu coupable à une certaine époque de sa carrière politique.

—et nous faire voir d'une manière si évidente que les années l'ont convaincu de l'erreur de ses procédés.

L'erreur de quels procédés ? Evidemment, celle de ses procédés relatifs au libre-échange.

Je reviens à M. Seddon, premier ministre de la Nouvelle-Zélande. Mon honorable ami le directeur général des Postes devrait me remercier de ce que je suis à faire, car ce que je fais, c'est ce qu'il aurait dû faire.

Le duc de Devonshire a encore dit ce qui suit :

La meilleure réponse, c'est la brochure des discours, que je vous envoie.

Notre ami n'a jamais parlé de cette brochure, mais je le fais pour lui, et j'espère qu'il va m'en être à bon droit reconnaissant.

Voici ce qu'a dit M. Seddon :

Depuis qu'on a commencé à discuter cette question, il y a trente ans, il s'est fait un mouvement qui ne cessera de prendre des proportions jusqu'à ce que tout les doutes disparaissent et qu'au lieu de ce que vous demandez tous——

Qu'on remarque bien ceci :

Savoir : au lieu d'aller vers les nations étrangères.

M. DAVIN.

Il est évident qu'ici, ses paroles sont mal rapportées, et qu'il voulait dire : " Vous éloigner des nations étrangères."

Nous pouvons et voulons vous accorder cette aide. Aidez-nous de votre côté à vous la procurer. Nous l'avons demandée au duc de Devonshire et à M. Chamberlain.

Procurer quelle aide ? Vous fournir ce que les nations étrangères vous fournissent actuellement.

Et vous faites aujourd'hui votre devoir envers le grand empire auquel nous avons tous l'honneur d'appartenir. Laissez-moi vous rappeler ce qui s'est passé dans le mois de juin dernier, à la conférence de Londres. Les penseurs de notre nation, ceux qui commandent les fabriques, le commerce et l'industrie de notre pays ont là et alors fait voir à l'univers et à ceux qui dirigent les affaires de l'empire, qu'ils désiraient leur exposer leur vraie manière de voir, à ce sujet.

Nous savons ce que c'était que leur manière de voir.

Et il ajoute :

Et celui qui dirige actuellement les affaires coloniales—je veux dire : le très hon. M. Chamberlain—a dit : que les colonies viennent à nous avec une ou des propositions, et nous les accueillerons sans arrière-pensée mesquine.

Que pensez-vous d'un homme qui viendrait vous dire : je ne vous traiterai pas d'une manière mesquine, si vous ne me demandez rien ? Vous le regarderiez comme un farceur ou un maniaque. Evidemment, cette invitation voulait dire : nous espérons que vous allez faire des propositions ; et M. Seddon y attache la même signification que l'honorable chef de l'opposition et que doit y attacher également tout homme sensé.

Sir CHARLES TUPPER : Et qu'y a attachée la presse anglaise.

M. DAVIN : Et qu'y a attachée la presse anglaise.

M. Seddon dit encore :

Plus tard, en réponse à la recomandation de M. Chamberlain, le Canada a fait sa proposition sans condition.

Ce n'était pas là ce qu'il espérait.

Elle était de nature à étonner tout le monde civilisé.

Il ne s'y attendait pas ; le monde civilisé, non plus, mais on s'attendait à quelque chose de bien différent. Puis, le même premier ministre dit, à la page 23 :

Nous avons lieu de croire qu'on va profiter de ce jubilé de diamant.

Qu'attendait-il ? D'autres déclarations académiques et d'autres éloquentes platitudes ? Attendait-il tout cela ? Evidemment non ; M. Seddon est un homme bien trop pratique pour cela.

Nous appartenons à un vaste et glorieux empire : comme le passé le prouve, et comme l'avenir le confirmera, nous sommes le peuple dominant. J'ai confiance que la ligue sous les auspices de laquelle nous nous sommes réunis servira de moyens à l'établissement de rapports commerciaux plus intimes entre toutes les parties du monde où est parlée la langue anglaise.

Etaient-ils assez fous que de ne pas songer à déterminer la participation de l'Angleterre ? Si c'est le libre-échange qu'ils voulaient, ils l'avaient. L'Angleterre leur ouvraient ses ports. Mais il est tout à fait clair que M. Seddon voulait que la participation de l'Angleterre s'ajoutât à celle des colonies.

Et je conseillerais d'établir dans toutes les colonies des branches de cette ligue.

Comme mon honorable ami tenait à avoir l'opinion du duc de Devonshire par lettre, je veux maintenant vous communiquer ce qu'a dit le duc à la fin de cette intéressante après-midi-là. Voci ce qu'il a dit en réponse à un vote de remerciements qu'on avait proposé à son adresse :

Je partage complètement votre désir d'entendre le premier ministre du Canada. J'aurais aimé qu'il eût pris ma place cette après-midi.

Le premier ministre du Canada venait d'être invité à parler, mais désireux de se réserver pour le banquet, il a refusé. Le duc de Devonshire a dit pourquoi il avait hâte d'entendre le premier ministre du Canada : c'était parce qu'il était le premier ministre non seulement d'une colonie, mais d'une fédération de colonies et que par conséquent, ses paroles auraient d'autant plus de poids. Je vais vous faire voir à l'instant quelle douche d'eau froide ce fut, que le discours du premier ministre du Canada.

Il est étrange, M. l'Orateur que dans les pages de cette brochure, nous ayons la preuve, quoi ! la démonstration que le premier ministre du Canada a porté un coup mortel pour le moment, à la réciprocité de commerce privilégié.

Passons maintenant à la page 26, où nous voyons que le duc de Devonshire a encore parlé au banquet qui eut lieu ce soir-là et où le premier ministre du Canada était le principal invité :

Mesdames et messieurs,

Je suis heureux de saisir cette occasion d'inculquer aux autres ce que je ressens si profondément moi-même, savoir : que nous avons aujourd'hui une occasion qui ne se représentera peut-être pas de sitôt, d'entendre parler des sentiments, des besoins, des vœux et des opinions de nos compatriotes des colonies que nous devrions connaître et qu'il vont nous apprendre en cette circonstance, plutôt que d'apprendre de nous quelles sont nos propres vues.

Toujours l'œil aux propositions des colonies. M. l'Orateur, imaginez-vous un homme, un président de conseil privé d'un empire, qui dit que tout ce qu'il espère, ce sont des phrases ronflantes et d'agréables murmures qui s'élèvent des jardins de la rhétorique. A la page 28, je vois qu'il s'est exprimé ainsi :

Avant de reprendre mon siège, je veux tout simplement dire combien il me semble que l'heure actuelle et celles qui vont lui succéder sont importantes pour l'empire anglais.

Le salut de l'Empire anglais ! Et c'est à cela qu'un gentleman a répondu comme suit : Nous ne voulons rien de votre part, nous vous aimons tant et nous vous sommes si reconnaissants, que nous ne voulons pas entendre parler de récompense pour ce que nous vous avons fait. L'exhubérance de notre tendresse nous porte à faire pour vous n'importe quoi.

La même page contient encore ce qui suit :

——L'union que nous désirons ne se fera pas, ni l'union actuelle ne se maintiendra sans que les deux parties comprennent qu'elles y sont mutuellement intéressées.

Il distingue l'union actuelle de celle que l'on projette et dit que même l'union actuelle ne saurait se maintenir sans que l'on regarde aux intérêts mutuels et surtout, que l'union projetée ne saurait, sans cela, avoir lieu.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderais à mon honorable ami de lire jusqu'aux applaudissements ; c'est excessivement important.

M. DAVIN (lisant) :

Et je ne crois pas même les liens de l'intérêt mutuel assez forts pour cimenter l'union de l'empire comme nous la désirons ; il faudra de plus des considérations d'un caractère plus sentimental. Ce qui va se passer d'ici à quelques semaines donnera lieu, je pense, à l'éclosion de ces considérations.

Voilà la noble expression de sentiment de loyauté et de patriotisme allant de pair avec l'échange de marchandises entre l'Angleterre et ses colonies. C'est là, évidemment, ce qui le préoccupait.

Et je pense que nos invités et nous, dirons et entendrons dire beaucoup de choses susceptibles de nous convaincre davantage que l'accentuation de l'unité de l'empire équivaut à de grands avantages matériels pour le Royaume-Uni et ses colonies.

Mon honorable ami le chef de l'opposition me demande de citer, dès à présent, un extrait du discours prononcé par M. Chamberlain à Birmingham. Le voici :

M. le lord maire, si nos colonies autonomes désirent maintenant ou plus tard partager les gloires et les reponsabilités de l'Empire, elles nous trouveront prêts à faire plus de la moitié du chemin pour aller à la réalisation de ce désir.

Plus de la moitié du chemin.

Et que nous nous ferons un devoir de prendre pour principe de notre union "chacun pour tous, et tous pour chacun"——

Ce n'est pas ce qui peut s'appeler une politique tortueuse.

——principe qui seul peut garantir la stabilité et la prospérité de l'Empire—et si elles désirent resserrer davantage les relations commerciales entre elles et nous, aujourd'hui ou plus tard, je le répète nous irons à leur rencontre, et cela sans arrière-pensée mesquine.

Il répète ce qu'il avait déjà dit et qu'avait cité le premier ministre d'Australie.

Nous ne considérerons pas cette transaction comme celles dont on tient compte dans le grand livre, au seul point de vue des profits et pertes. Non, elle comporte un principe et un sentiment qui la placent au-dessus de toutes ces considérations, car en resserrant les liens qui nous unissent à l'Empire, nous assurons l'unité et la stabilité de l'Empire.

Je veux faire voir ce qu'a dit le premier ministre au banquet. Je cite un extrait de la page 36 :

Le Canada est aujourd'hui favorable à une union plus intime avec la mère-patrie.

Puis je trouve, à la page 38, ce qui suit :

Il y a dans les colonies une aspiration à une union plus intime, à un civisme plus large.

Je trouve encore à la page 38 :

Le gouvernement actuel du Canada a réduit de 12½ pour cent, et pour l'année prochaine, de 25 pour cent les droits d'entrée sur les produits de la Grande-Bretagne, et cela, sans demander de compensation. Il y a de nos compatriotes qui voudraient que toutes concessions de ce genre fussent faites en vue d'une compensation ; mais le gouvernement du Canada ignore ces sentiments là ; nous avons agi comme nous l'avons fait, parce que nous devons de la reconnaissance à l'Angleterre, et parce que nous ne voulons nullement déranger le système du libre-échange qui lui a été si avantageux.

Voilà comment il a répondu au duc de Devonshire et à M. Chamberlain, qui lui tendaient la main. Ils avaient dit : Exposez-nous ce que vous désirez et nous irons vous rencontrer à mi-chemin. Et le premier ministre répond : Nous ne voulons rien de votre part, et il repousse avec un gracieux dédain la main qu'on lui tendait au nom de l'Empire.

Nous avons agi ainsi parce que nous ne voulons nullement déranger le système du libre-échange, qui a été si avantageux à l'Angleterre.

Et ce, bien que ce matin-là même, le duc de Devonshire eût dit que le libre-échange équivalait à un désappointement et que l'Angleterre devait chercher d'autres moyens d'étendre son commerce.

Je vais maintenant citer les paroles d'un autre premier ministre, M. Nelson, du Queensland ; elles sont rapportées aux pages 41 et 42. Les voici :

Il était de ceux qui pensaient que le libre-échange était ce qui convenait le mieux à tout l'univers—mais il y avait à cela une condition, c'était que tout l'univers l'acceptât—car ce principe comme les autres pouvait bien ne pas trouver d'accueil ou avoir un effet contraire à celui qu'on en attendait.

Il était de ceux qui croyaient que le libre-échange était le meilleur système pour le monde entier—mais la chose devait aller de pair avec la condition très importante que le monde entier l'accepterait. Car il en était de ce principe comme de beaucoup d'autres, c'est-à-dire qu'on peut en faire son idée favorite et le pousser jusqu'au bout, pour constater qu'accidentellement son effet a opéré en sens contraire à ce qu'on se proposait lors de son établissement.

Relativement à la protection, il doit dire que ses sentiments et les sentiments du peuple qu'il représentait équivalaient à ceci, savoir : que la protection également est une politique qui doit être accueillie avec la plus grande prudence. Lorsque le pays s'est trouvé environné d'autres nations qui ne voulaient pas faire affaires équitablement avec lui, il a dû faire quelque chose pour se protéger autant qu'il le fallait pour obtenir des conditions de commerce raisonnables et justes. Ainsi, le sucre en fournissait un exemple palpable. On jouissait maintenant du privilège de faire usage du sucre à un prix quelque peut moindre que le coût de sa production.

M. DAVIN.

Cela était accompli au moyen de la protection établie dans des pays étrangers, mais il était digne de considérer si nous ne pourrions pas nous bercer de vaines espérances, et si nous ne pourrions pas en définitive avoir à payer notre sucre plus cher que nous ne le ferions si d'autres pays agissaient d'une façon équitable et droite. Pourrait-on laisser détruire les industries du sucre des Antilles, de l'île Maurice, des îles Fiji, du Queensland et d'autres colonies australasiennes, chose qui arriverait si la politique actuelle était continuée?

Quelle politique actuelle, M. l'Orateur ? La politique actuelle du libre-échange comme il existe en Angleterre.

Dans un cas semblable, l'Empire doit inévitablement souffrir, et par suite il était fortement en faveur du projet exposé par le secrétaire des colonies.

Par conséquent, tout en étant libre-échangiste, il est fortement en faveur d'un arrangement mutuel qui devrait nous démontrer que les autorités impériales ne se sont pas laissé inspirer par le mercantilisme.

On devrait imaginer quelque projet par lequel la mère-patrie s'approvisionnerait de matières premières dans ses propres colonies, au lieu de dépendre de nations étrangères sous ce rapport. Il n'a guère besoin de dire que si l'on pouvait formuler un projet de nature à réaliser cet objet, ce projet recevrait la complète approbation de l'Australie tout entière.

Nous voyons là un premier ministre Australien déclarer tout en étant libre-échangiste. que si l'on peut formuler ce projet, c'est-à-dire un projet de commerce privilégié entre l'Empire et ses colonies, ou un projet de droits de préférence, l'Australie tout entière l'approuvera. Cette grande puissance de colonies située au sud de l'équateur était prête comme le déclarait ce premier ministre, à adopter les principes suggérés par M. Chamberlain et le duc de Devonshire, et vous verrez tout à l'heure qui a empêché tout cela de se réaliser.

Il pouvait, dans tous les cas, parler au nom de la colonie qu'il représentait. L'effet d'une politique semblable constituerait un avantage immédiat pour les colonies, pour l'empire, et pour la mère-patrie en particulier.

Ensuite, M. l'Orateur, voici ce que M. Kingston, le premier ministre de l'Australie-sud, a dit :

Tous, croyait-il, étaient également désireux d'obtenir de semblables débouchés à leur produits manufacturés. Si l'on pouvait parvenir à arrêter entre la mère-patrie et ses colonies un projet heureux par lequel ces objets seraient atteints, on n'en serait que trop heureux dans l'Australie-sud. On leur avait dit qu'il était de leur devoir de donner à manger à ceux qui ont faim——

J'appelle votre attention là-dessus.

On leur avait dit qu'il était de leur devoir de donner à manger à ceux qui ont faim : ils ne seront que trop heureux de s'acquitter de ce devoir grâce à la viande australienne. On leur avait dit qu'il était de leur devoir de donner à boire à ceux qui ont soif ; puissent-ils nourrir aussi la pieuse aspiration de voir arriver le jour où l'Angleterre pourra davantage étancher sa soif en faisant usage de vins australiens.

Que signifie cela ? Eh ! un droit de préférence en faveur des vins des colonies de l'Empire.

Consultons ensuite la page 47, où se trouve un discours du premier ministre actuel du Canada, prononcé à Edimbourg le 14 juillet 1897, et nous trouverons ces paroles :

Le temps viendra où les relations actuelles des colonies avec la mère-patrie, toutes satisfaisantes qu'elles sont aujourd'hui, cesseront de l'être ; et lorsque ce temps viendra, il devra se produire de deux choses l'une, ou ces relations devront se rompre tout à fait, ou elles devront devenir plus intimes.

Mais il dit lui-même qu'elles ne peuvent devenir plus intimes au point de vue commercial, et il indique ailleurs les principes politiques au sujet desquels la presse de sa propre province l'a pris à partie. Il n'est pas en faveur de principes d'union commerciale. Eh bien ! M. l'Orateur, il est très funeste de voir le premier ministre du Canada de dire qu'il croit que nous devons rompre s'il ne s'établit pas de relations politiques plus intimes, ce qui est une hérésie que les Canadiens n'approuveront pas un seul instant.

A la page 52, nous trouvons le discours prononcé par sir George Turner, et que dit-il ?

Quels que puissent être les résultats de notre visite, je suis parfaitement convaincu qu'ils nous permettront de retourner parmi ceux que nous représentons ici pour leur dire que c'est votre désir, comme le nôtre, de voir se fortifier, et devenir chaque année de plus en plus solides, les liens d'union qui existent entre nous.

Que signifie ce langage ? Comment allez-vous fortifier ces liens ? Le commerce de préférence mutuel était dans l'air ; il est clair que tous songeaient au même sujet.

Puis, à la page 57, voici encore M. Seddon. Il est Ecossais et il parle à Glasgow. Voici ce qu'il a dit :

Et puis, lorsque je me demande d'où vient votre nourriture, où réside votre plus grand commerce, il me fait peine de songer que nous qui sommes de votre chair et de votre sang, qui sommes animés du désir et de la volonté de vous aider, nous ne pouvons pas le faire alors que ces nations nous en empêchent.

C'est-à-dire, indiquant avec mépris les nations étrangères qui sont protectionnistes—que nous ne pouvons pas avoir ce commerce de préférence qui nous permettrait de vous aider.

Cela m'amène à la question de l'existence de relations commerciales plus intimes avec l'empire britannique, et en Ecossais bien équilibrés vous voulez savoir quelque chose de ce qui peut se faire, et se faire d'après des principes qui vous sont avantageux, en même temps que favorables aux colonies. Nous ne devons pas demander un instant à nous départir de la politique mentionnée ici aujourd'hui, et arrêtée. Nous n'avons pas maintenant à entrer dans les détails ni à soulever de sujets de nature controversable, mais nous avons à vous prouver et à vous démontrer que, en dehors de tout lien d'affection, de tout lien de tradition, il est de votre avantage de cultiver ce commerce.

Ce qu'il veut dire, c'est qu'il songe aux conférences qui doivent bientôt avoir lieu, c'est-à-dire à ces conférences secrètes où ces messieurs voulaient démontrer à M. Chamberlain et à ses collègues l'avantage que retirerait l'Empire d'un arrangement de commerce privilégié.

A la page 64, M. Kingston, parlant de nouveau à Manchester, dit :

Et assurément, il vaudrait mieux, dans son intérêt, que l'Angleterre, lorsqu'elle le peut, s'approvisionnât dans ses colonies plutôt que dans les pays étrangers, avec lesquels elle peut à tout moment se trouver en guerre.

Comment cela peut-il s'exécuter ? L'Angleterre ne peut assurer ce résultat en offrant à tous la liberté de commerce et l'entrée libre de ses ports, elle le peut seulement en accordant une préférence.

Dans ces circonstances, ne pourrait-on pas faire quelque chose pour assurer ces relations plus intimes entre les colonies et la mère-patrie ?

Dans quelles circonstances ? C'est-à-dire qu'on ne s'approvisionne pas chez nous à présent d'autant de nourriture que nous le désirerions.

La question avait beaucoup occupé l'attention dans les colonies australiennes, et l'on en était arrivé à adopter une motion pour faire ce qu'on pouvait faire raisonnablement pour encourager l'esprit d'entreprise et le commerce britannique. Il était temps d'en finir avec le sentiment ampoulé——

Remarquez ceci. J'espère qu'il n'y a pas de satire là-dedans.

——et d'aborder le sujet au point de vue des affaires.

Je vous ai déjà lu ce que M. Chamberlain a dit dans son admirable discours. Eh bien ! je vous indiquerai maintenant ce qu'a dit M. Sprigg, dont les paroles sont rapportées à la page 77 :

J'ai été enchanté vraiment d'entendre le très honorable secrétaire d'Etat des colonies annoncer que le gouvernement, dont il fait partie avec tant de distinction, était prêt à nous rencontrer même plus qu'à mi-chemin relativement à toutes nos demandes et à tous nos désirs concernant l'union de l'Empire, et je ne puis qu'assurer le très honorable ministre que s'il s'en tient, ce dont je suis parfaitement convaincu, à la politique qu'il a annoncée, au nom du gouvernement de Sa Majesté, être la politique qu'on entend suivre au sujet des colonies en général, et spécialement au sujet de la colonie que je représente ici aujourd'hui, nous lui apporterons, en peuple uni, notre ferme appui.

Cela signifie qu'on interprète le langage de M. Chamberlain de cette manière, savoir : qu'on espère que les négociations se termineront par des conférences secrètes, et que probablement avant de quitter l'Angleterre, ou l'année suivante, le projet aurait été défini dans un statut impérial ; et qu'à l'heure qu'il est, nous devrions jouir d'une préférence qui aurait été une source de richesse pour ce pays., et qui aurait favorisé au suprême degré les cultivateurs et les commerçants du Canada.

Je passe à la page 84, et voici ce que le duc de Devonshire a dit encore :

Nous considérons que ce sentiment, dont l'existence ne peut être mise en doute, aura manqué son but si, à l'avenir, ces nations dont j'ai parlé ne se développent pas en un Empire unique se rattachant à nous par des liens qui pourront être plus ou moins resserrés, plus ou moins uniformes, plus ou moins définis, mais qui, toutefois, constitueront de solides attaches, établissant

un intérêt commun quant à tout ce qui a trait à notre gouvernement, à notre politique générale, à nos relations commerciales et à notre défense commune. L'enseignement dont nous avons été frappés plus que jamais dans le cours de ces quelques semaines, c'est-à-dire, l'idée dont nous avons saisi le sens plus parfaitement qu'à tout autre époque, c'est, je pense, que l'unité de l'Empire est également favorable et avantageuse à toutes ses parties. Nous savons que tandis que nos colonies et nos dépendances peuvent, en affermissant l'unité, développer et accroître grandement notre puissance et notre influence dans le monde, nous pouvons, d'un autre côté, leur offrir beaucoup d'avantages, que nous leur offrons en effet; et ce n'est pas seulement dans l'intérêt des Iles Britanniques, c'est dans l'intérêt de toute la race de langue anglaise, que nous préconisons l'idée d'unité, et que nous vous pressons de prendre toutes les mesures qu'il est en votre pouvoir d'adopter pour la cimenter et la fortifier.

Voici maintenant un passage sur lequel j'appelle l'attention de la Chambre :

Mais, mesdames et messieurs, nous croyons, nous, de la race britannique et d'ici et du dehors, que nous sommes non seulement un peuple sentimental, mais un peuple pratique, et la pensée qui doit s'être présentée à plusieurs d'entre nous, après avoir assisté aux démonstrations dont nous avons été témoins en ces derniers temps en Angleterre et dans les colonies, est de savoir quel sera le résultat pratique de tout cela.

Il songeait évidemment encore aux négociations.

Faisant ensuite allusion aux assemblées qui avaient lieu, il dit :

Le ministre responsable de nos relations coloniales saisit l'occasion de la présence des hommes d'Etat coloniaux distingués que nous avons parmi nous, et à quelques-uns desquels il nous est donné de pouvoir souhaiter *ici la bienvenue* aujourd'hui, non seulement pour avoir des entrevues avec chacun d'eux individuellement, entrevues nécessairement de nature confidentielle au sujet de matières relatives spécialement à leurs pays respectifs, mais encore pour tenir des assemblées composées de ces hommes d'Etat... assemblées qui, jusqu'à présent, ont été de nature confidentielle également, mais auxquelles on a considéré et discuté des questions d'un caractère plus général concernant toute la chaîne de nos relations. Comme je l'ai dit, ces assemblées jusqu'à présent ont été confidentielles.

Il dit plus loin :

Qu'il en doive être ainsi ou non, je ne crois pas violer de secret en disant que le sujet qu'on a invité ces hommes d'Etat à venir discuter avec M. Chamberlain, est fort semblable, sinon absolument identique, à ceux qui se trouvent dans la constitution de la Ligue de l'Empire britannique—le développement de notre commerce avec les colonies, l'effet des lois et des traités actuels, sur nos rapports commerciaux avec elles, la question des communications entre la mère-patrie et ses colonies, et des colonies entre elles, au moyen des steamers et du télégraphe, et la question des communications postales—pardessus tout, la question de la défense de l'Empire sur terre et sur mer.

Telles sont les questions pratiques que nos hôtes ont reçu l'invitation de venir discuter, et sont actuellement à discuter avec M. Chamberlain, pour en arriver à la discussion du point beaucoup plus considérable et peut-être plus clair, d'une union politique et constitutionnelle plus intime.

Il ajoute :

Je demande aussi à ces messieurs de vouloir bien se rappeler que c'est pour favoriser la connaissance et encourager la discussion de ces questions qu'ils discutent actuellement avec les ministres des colonies, que la Ligue de l'Empire Britannique a été fondée, et qu'elle existe. J'espère que, de retour dans leur pays, ils se souviendront qu'ils ne peuvent nous rendre de plus grand service, ni nous faire plus grand honneur, ni plus grande faveur, que de profiter de l'organisation de cette Ligue pour propager la connaissance et la discussion de questions où ils pourront voir surgir un intérêt. Au nom de cette Ligue, nous leur garantissons que nous n'avons à faire valoir aucun plan politique, ni commercial, ni naval, ni militaire, préconçu. Nous n'avons en vue que d'aider à découvrir, puis à faire connaître l'opinion de ceux de nos compatriotes de là-bas, que ces questions intéressent au plus haut point.

Je viens de faire ce que l'honorable directeur général des Postes aurait dû faire :

J'ai lu la réponse du duc de Devonshire à sa lettre. Quel était l'objet de ces négociations, et quel effet ont eu les procédés de mon honorable ami ?

Le "Times" du 14 juin, commentant cet événement désormais historique de Liverpool, disait :

Lorsque ces chaleureux sentiments règnent partout, ce serait une étrange déception, s'il devenait impossible de resserrer les liens de l'union entre la mère-patrie et les nations ses filles. La nouvelle loi du tarif au Canada et la discussion du projet de la confédération australienne semblent indiquer que nous sommes à la veille d'assister à des développements remarquables. Mais les paroles qu'ont prononcées, samedi, M. Laurier et quelques-uns des ministres australiens nous portent à croire que tout n'est pas absolument rose.

De fait, comme nous l'avons vu, le très honorable premier ministre a su refroidir les aspirations à des rapports commerciaux plus intimes :

Les hommes d'Etat qui auront été assez capables et assez heureux pour vaincre les obstacles qui se dressent actuellement sous nos pas, auront fait une œuvre susceptible d'éterniser leur gloire.

Le 5 juillet, le même journal disait :

Ces pays sont maintenant prêts à resserrer les liens qui les unissent en un seul empire, dès que la sagesse des hommes d'Etat, la maturité de l'opinion publique, et l'accroissement des liens matériels permettront de donner suite aux désirs partagés par tous.

J'aurais pu citer ces extraits du "Times" à une phase moins avancée de mes remarques pour démontrer que l'avis de ce journal au sujet des déclarations du duc de Devonshire et de M. Chamberlain a été précisément celui que l'honorable chef de l'opposition a toujours eu à cet égard. Je les cite maintenant, à la fin de ces remarques, pour indiquer la nature de l'opinion du "Times" concernant la matière discutée du sujet, ainsi que son avis touchant l'effet de la méthode, des paroles et des actes du très honorable premier ministre du Canada en cette occasion.

Je n'entends pas discuter davantage cette question. Je me suis borné à démontrer que la réponse faite par le duc de Devonshire, à la question du directeur général des Postes, prouve que l'attitude dont ne s'est jamais départi l'honorable chef de la gauche en parlant de cette matière de Liverpool a été parfaitement conforme aux déclarations du duc de Devonshire et de M. Chamberlain.

M. DAVIN.

M. J. H. BELL (Prince-est, I.P.-E.) : M. l'Orateur, je ne me propose pas d'examiner profondément cette question, pour la raison surtout que je ne suis pas capable de le faire. Toute remarque de ma part s'adressera plutôt à la surface qu'au cœur du sujet.

Permettez-moi de dire, d'abord, qu'on a exprimé quelques sentiments qui répondent parfaitement aux miens. Comme Canadien, je me réjouis du changement de sentiment que je vois se manifester des deux côtés de l'Atlantique, c'est-à-dire, entre l'Angleterre et ses colonies disséminées sur toute la terre. Il fût un temps—il y a trente ans à peine—où l'état du sentiment était différent. Nous voyions alors en Angleterre Gladstone, Granville et Kimberly, préconiser l'indépendance des colonies, envisageant avec sérénité et satisfaction la rupture du dernier lien qui unissait les colonies à la mère patrie. En 1869, le comte de Grey écrivait au " Times ":

La rupture du grand empire colonial serait à mon avis un grand malheur pour les colonies, pour ce pays et pour le monde, et je ne puis douter que vous n'ayez raison de croire que c'est la conséquence qu'il faut s'attendre à voir resulter de la politique formellement déclarée par le gouvernement de Sa Majesté.

En ce qui concerne le Canada, cette politique nous fut semi-officiellement annoncée. Elle consistait, d'abord, dans le retraite des troupes anglaises, en deuxième lieu, dans la cessation de la protection impériale, et en troisième lieu, dans la déclaration de l'indépendance du Canada dans le plus bref délai possible. Tel était l'état de choses il y a trente ans, alors que lord Granville dirigeait le bureau colonial.

Au Canada, nous possédions un état de choses identique. Des hommes politiques comme sir Alexander Galt, L. S. Huntingdon, l'honorable John Young et d'autres, y préconsaient l'indépendance du pays. Je mentionne ces faits pour indiquer qu'un état de choses différent existe heureusement aujourd'hui. La manie de démembrement est devenue chose du passé, et un esprit impérial d'une nature large et stable, visant à l'affermissement de l'Empire, l'a remplacée.

Quelles sont les causes de ce résultat ? Ces causes sont diverses. La découverte de Watt et les progrès de la navigation à la vapeur ont supprimé les distances océaniques et placé les colonies en rapport et en contact plus immédiat avec la mère patrie. En outre, l'état d'isolement où s'est trouvé celle-ci dans ces dernières années, alors que les nations européennes se sont rangées contre elle, a provoqué la sympathie de ses enfants émus du danger qui la menaçait, et ces derniers se sont ralliés autour l'elle, résolus à unir leur destinée à la sienne. Enfin, d'autres circonstances de date plus récente encore contribuent à expliquer ce résultat. L'une d'elle date de 1897, alors que les colonies et les nations indépendantes étaient représentées à la capitale de l'Empire, et que le peuple anglais eut pour la première fois l'idée de sa grandeur et prit occasion de la célébration pour proclamer et manifester l'esprit impérial qui régnait de tous côtés. Mais nulle autre cause particulière n'eut plus d'effet que la réduction de 25 pour 100 opérée quant aux importations anglaises. Cette politique proposée par ce gouvernement-ci est allée tout droit au cœur du peuple anglais. C'est une politique que les autres colonies se proposent maintenant de suivre, et elle a contribué plus que toute autre à créer et répandre le sentiment impérial.

Je reconnais le fait mentionné par le chef de l'opposition et par mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill), savoir : qu'une des difficultés que nous avons à surmonter pour pouvoir réaliser la fédération impériale dans son intégrité a trait à nos relations commerciales. La voie qui mène à l'empire est déjà en partie pavée. Ainsi, l'une des choses les plus importantes de toutes a été l'établissement d'un règlement impérial ; une autre est l'institution du timbre postal impérial de deux sous ; une autre encore, dont le dénouement heureux a été atteint récemment, est la pose du câble transpacifique. Voilà autant de sujets dont le règlement pave déjà la voie, mais il reste encore d'autres projets à compléter. L'un d'eux consiste dans le service rapide de l'Atlantique, autre amélioration concernant l'expédition de nos produits au marché de la mère patrie. En outre, nous devrons enseigner à notre population qu'à l'avenir, il nous faudra contribuer plus que nous ne l'avons fait par le passé au coût de la flotte anglaise, vu la protection qu'elle procure au Canada. Mais, M. l'Orateur, notre principale difficulté réside dans nos relations commerciales. Il nous faut trouver quelque moyen de concilier les deux systèmes contraires de commerce qui existent dans les colonies et dans la mère patrie. La question consiste à savoir de quelle manière la chose peut se faire.

Le chef de la gauche et l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) ont fait certaines propositions, et j'ai essayé à ma manière d'en comprendre exactement la nature. Je constate d'abord que les propositions faites par ces deux messieurs diffèrent l'une de l'autre. Le chef de l'opposition dit : " Que le système de protection établi au Canada reste tel qu'il est, mais qu'on fasse un arrangement par lequel les colonies bénéficieraient par rapport au reste du monde d'un droit de préférence de 10 pour 100, disons sur le marché anglais." Dans ce cas, il serait prêt, je pense, à faire quelque réduction du droit concernant les articles importés d'Angleterre. La proposition de mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill), est essentiellement différente. Il dit : " Laissons dans leur état actuel nos droits d'importation, mais que les colonies et la mère patrie soient considérées comme un seul pays, lequel imposerait 10 pour 100, disons, sur les produits de toutes les autres nations, taxes dont le revenu serait consacré à l'amélioration des communications ré-

ciproques de l'Angleterre et de toutes ses colonies, et à la protection de l'Empire."

Telles sont les deux propositions, comme je les comprends. L'une et l'autre comportent l'élément de la protection, pour ce qui concerne l'Angleterre. L'une et l'autre impliquent l'idée que l'Angleterre imposera un droit de 10 pour 100, disons, sur les blés et autres articles de consommation dont le peuple fait usage. Ces propositions ne me paraissent pas praticables. Ni le gouvernement ni le peuple anglais ne sont prêts, dans les conditions actuelles, à faire un arrangement par lequel une taxe sera imposée sur la masse du peuple anglais au bénéfice des colonies.

La preuve de cette disposition de l'Angleterre ne se manifeste pas tant dans les déclarations des hommes d'Etat anglais, que dans la conduite récente du parlement de la mère patrie. La question s'est soulevée lorsque le droit concernant les vins a été soumis au parlement. Le peuple de l'Australie avait fait une requête demandant que tout en imposant au reste du monde les droits dont ils étaient frappés, les vins fussent exempts de droit quand à cette colonie. C'était là une proposition faite au bénéfice d'une colonie anglaise. M. Balfour, parlant au nom du gouvernement anglais, déclara formellement dans la Chambre des communes que la concession de la préférence demandée par l'Australie, équivaudrait à l'imposition d'une taxe sur le consommateur anglais, et que, par conséquent, la proposition ne pouvait être accueillie. Le vote de la Chambre la rejeta, 27 députés seulement votant en sa faveur. Nous avons là la meilleure preuve de l'état du sentiment anglais.

L'honorable député (M. Davin) a mentionné le fait que les hommes d'Etat anglais avaient toujours suggéré aux colonies de proposer une offre. Cette assertion est vraie. Les hommes d'Etat anglais ont toujours soigneusement évité de faire une offre au Canada ou à toute autre colonie et pourquoi ? Car cela aurait ressemblé à un ordre donné par les autorités impériales ; et les hommes d'Etat anglais savent que s'ils veulent réussir, ils peuvent conseiller, mais non ordonner. Ils veulent que les propositions viennent volontairement et spontanément des colonies ; qu'elles sortent du bon sens et du cœur généreux des colonies elles-mêmes. Aucun projet de fédération impériale ne peut réussir et devenir permanent s'il ne part pas de cette source. Cela seul me prouve que le duc de Devonshire n'a jamais fait d'offre au Canada, car cela aurait été contraire à la politique du gouvernement anglais. Ce qu'il a fait, a été d'inviter les colonies à faire des offres.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez, écoutez ; toute la question est là.

M. BELL : Ils avaient devant eux ce qu'ils considéraient comme une offre du Canada, sous la forme de la résolution soumise par l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill). Cette offre renfermait la politique de l'honorable député telle que je viens de l'exposer. Elle fut étudiée par les hommes d'Etat anglais et surtout par M. Chamberlain et catégoriquement repoussée.

La position que je prends s'écarte de celle prise par l'honorable député de Bruce-nord et par le chef de l'opposition ; elle diffère même sur certains points, de l'attitude prise par l'honorable premier ministre. Je prétends que dans les conditions actuelles, nous n'avons pas le droit de demander à l'Angleterre de nous accorder un traitement différentiel—en d'autres termes, d'imposer une taxe sur ses ouvriers et ses journaliers pour l'avantage de ses colonies.

Je n'ignore pas que cette prétention court le risque de n'être pas populaire ; mais je la crois juste et voici pourquoi. Cette question doit être traitée à un point de vue plus élevé que l'intérêt du Canada seulement. Nous devons considérer non seulement pour le présent, mais surtout pour l'avenir, que nous faisons partie intégrante de l'empire Nous devrions avoir honte de faire à l'empire une proposition qui n'aurait en vue que l'intérêt du Canada. Je vais donner un exemple pour mieux me faire comprendre. L'île du Prince-Edouard produit beaucoup d'avoine ; or si je demandais au gouvernement d'accorder une prime d'exportation sur l'avoine, il en résulterait que la valeur des terres augmenterait, les immigrants arriveraient en foule, les capitaux afflueraient, la production de l'avoine augmenterait considérablement, ce qui serait un grand avantage pour le Canada en cas de guerre. Je pourrais continuer à donner une foule de raisons dans ce sens. Mais pourquoi personne n'oserait-il faire une pareille proposition au parlement ? Parce que tout avantageuse qu'elle pourrait être pour l'île du Prince-Edouard, elle serait préjudiciable aux autres parties du Canada.

Le même raisonnement s'applique à l'offre de traitement privilégié qua la gauche nous soumet en ce moment. J'admets qu'un traitement privilégié tel qu'on le demande serait à l'avantage du Canada ; cela augmenterait le courant d'immigration qui se dirige vers notre Nord-Ouest. Cela attirerait ici les capitaux anglais ; cela augmenterait la valeur des terres dans les Territoires du Nord-Ouest. Si l'Angleterre imposait un droit de 10 pour 100 sur les produits alimentaires étrangers, cela augmenterait d'autant la valeur des nôtres. J'admets tout cela et plus encore. Mais, malgré tout, je persiste à dire que nous n'avons pas le droit de faire une proposition qui n'aurait pas en vue l'avantage général de l'empire—je dis plus, une proposition qui serait une menace pour l'existence même de l'empire.

Voilà, cependant, ce que comporte la proposition des honorables députés de la gauche. Elle comporte un changement si radical dans le système fiscal de l'Angleterre, qu'il nuirait à l'empire, s'il ne le mettait pas en péril. Car si cette proposition signifie

quelque chose, elle signifie que si elle était acceptée, les classes laborieuses, les classes les plus pauvres de l'Angleterre auraient à payer 10 pour 100 plus cher pour les produits alimentaires ; elle signifie un surcroît de taxe pour les artisans et les ouvriers anglais. Cela serait contraire à la politique anglaise, car depuis 1845, la tendance en Angleterre a toujours été de diminuer les impôts qui pèsent sur les classes pauvres. Et cette proposition demande à l'Angleterre de se départir de cette sage politique et d'augmenter les impôts sur les artisans et les pauvres. Nous devons hésiter avant de demander à l'Angleterre d'accepter une semblable proposition.

Mais cette proposition comporte encore plus que cela. J'ai lu attentivement le discours de l'honorable chef de l'opposition prononcé, il y a deux ou trois ans, sur cette même question. Il prétendait que l'Angleterre devait adopter la fédération impériale, parce que cela stimulerait ses industries et le commerce de l'Angleterre. J'avoue que je n'ai jamais pu trouver de trace de ce prétendu déclin. J'ai ici les rapports des exportations et des importations de l'Angleterre, pour ces dernières années, et voici ce que j'y trouve :

1894	£682,000,000
1895	707,000,000
1896	735,000,000
1897	745,000,000
1898	764,000,000

Le volume du commerce fait des progrès constants et c'est la meilleure preuve d'une prospérité permanente. Je ne vois donc là aucune raison pour le peuple anglais de changer sa politique fiscale. Mais, même s'il y avait des raisons pour cela, je ne vois pas comment la proposition du chef de l'opposition et de l'honorable député de Bruce-nord apporterait remède à la situation.

Le chef de l'opposition prétend que l'Angleterre est poussée au pied du mur, que ses manufactures ne peuvent pas supporter la concurrence des Etats-Unis, de la Belgique, de l'Allemagne et des autres pays. Ils prétendent que l'Angleterre est poussée au pied du mur et leur panacée est celle-ci : Donnez-nous la fédération impériale ; donnez-nous un tarif différentiel, cela changera la face des choses et ramènera la prospérité dans la mère patrie. D'abord, je dis que la prospérité n'a pas besoin d'être ramenée, puisqu'elle existe déjà, et j'ajoute que l'imposition d'une taxe sur les produits alimentaires que consomment les ouvriers anglais, produira inévitablement une augmentation correspondante dans le prix de production.

Si, comme ils le prétendent, l'Angleterre ne peut pas, à l'heure qu'il est, supporter la concurrence industrielle, qu'arrivera-t-il si on augmente le coût de production ? Si l'Angleterre est au pied du mur, l'adoption du remède qu'on propose ne pourrait que hâter sa dissolution.

Mais ce n'est pas tout encore. Il est facile de prévoir d'autres résultats désastreux qu'entraînerait l'imposition d'une taxe sur les importations anglaises, en faveur de ses colonies. Cela produirait du mécontentement dans les colonies elles-mêmes qui auraient à se plaindre les unes des autres et de la mère patrie, quant à l'étendue et aux résultats de ce tarif différentiel. Cela produira du mécontentement en Irlande, qui prétendrait avoir autant de droit que les colonies au traitement différentiel. Cela créerait aussi des difficultés avec les pays déjà hostiles à l'Angleterre et provoquerait peut-être des mesures de représailles. Je ne dis pas que ce dernier résultat se produirait, mais il pourrait se produire.

Les colonies n'ont donc pas le droit de demander à l'Angleterre de mettre en danger ses intérêts les plus chers et sa suprématie dans le monde. Cette proposition est plus grosse de conséquences que le chef de l'opposition et l'honorable député de Bruce-nord ne semblent le croire ; car elle affecte la prospérité et l'existence même de l'empire. Puisque les intérêts en jeu sont si considérables, nous devrions hésiter avant de faire à la mère patrie une proposition qui pourrait mettre en danger sa suprématie dans les industries et sur les mers. Si l'Angleterre décline, nous tombons avec elle.

A une heure, l'Orateur-suppléant suspend la séance.

La séance est reprise à trois heures.

M. BELL (Ile du Prince-Edouard) : Avant la suspension de la séance, je me suis efforcé d'exposer les raisons pour lesquelles le Canada devrait hésiter de demander à l'Angleterre d'imposer un droit sur les produits étrangers, en faveur de ses colonies.

Mais même si nous décidions de faire cette demande, nous serions loin de l'avoir obtenue. Dans une question qui affecte d'une manière aussi intime les industries anglaises, qui affecte les intérêts et la prospérité de tout le pays, qui affecte son existence nationale et la nôtre, les hommes d'Etat anglais, ne prendront pas sur eux de décréter un changement aussi radical sans consulter les électeurs.

Je crois avoir lu quelque part que tout récemment une délégation est allée trouver lord Salisbury pour lui demander de travailler à l'avancement de la fédération impériale en imposant un droit sur les produits alimentaires de l'étranger, au profit des colonies. Quelle a été sa réponse ? La voici, en substance : "Allez et faites l'éducation du peuple anglais et du moment que le sentiment populaire sera mûr pour l'adoption d'une semblable proposition, je serai prêt à l'accorder."

Sa réponse ressemble à celle du gouvernement actuel et du gouvernement précédent aux prohibitionnistes du Canada, "Allez et faites accepter vos idées par le peuple et alors nous serons prêts à vous donner la prohibition." Mais ni lord Salisbury, ni M. Balfour, ni aucun homme d'Etat anglais ne

voudraient prendre une décision aussi grave sans consulter les électeurs.

Et en supposant que les électeurs seraient consultés, quelle serait leur réponse ? Il faut envisager la question à leur point de vue, aussi bien qu'au nôtre, et ils seraient enclins à dire : " Nous payons déjà trop cher pour le maintien et la protection des colonies ; elles ne s'entendent pas entre elles, même à l'heure qu'il est. Notre flotte nous coûte trente-cinq millions de louis sterling par année. Et pourquoi faisons-nous cette dépense ? Non pas nécessairement pour la protection de l'Angleterre, qui n'en a pas besoin, mais pour la protection et l'avantage des colonies." Et les classes pauvres, les journaliers, les ouvriers, ajouteraient : nous payons déjà assez cher pour nos colonies, sans payer encore 10 pour 100 de plus pour notre nourriture, pour le bénéfice de ces colonies. Et la masse de la population dirait : " Si vous voulez augmenter les impôts, ne les mettez pas sur la nourriture des classes pauvres—cela est contraire à la politique anglaise—mais faites-les peser sur les épaules de ceux qui sont plus en état de les payer.

Les électeurs auraient encore une autre réponse à faire : ils diraient : Voyez le système fiscal qui a été en vigueur dans ce pays depuis 50 ans ; qu'a-t-il accompli pour l'Angleterre ? Ils feraient remarquer avec fierté que grâce à ce système, durant ce demi siècle la population a augmenté d'une fois et demie, et qu'elle a doublé, si l'on tient compte de ceux qui sont partis pour les colonies. Les revenus ont aussi doublé. La richesse du pays est trois fois plus considérable : l'industrie du fer a augmenté de 600 pour 100 ; le commerce de 100 pour 100 ; le volume du commerce qui était de 115 millions en 1840, est de 764 millions en 1898.

Le peuple anglais qui pourrait dire avec orgueil que 50 ans de libre-échange ont accompli toutes ces merveilles, demanderait naturellement pourquoi on voudrait renoncer à une politique qui a produit de tels résultats. Il pourrait aussi faire remarquer qu'avant l'adoption des lois sur les céréales, sous un régime d'extrême protection, le commerce était stagnant ; il pourrait aussi citer l'exemple de ce pays. Il dirait au chef de l'opposition et à l'honorable député de Brucenord : Voyez ce qui a eu lieu dans votre propre pays. Vous avez joui de la protection pendant dix-huit ans et que vous a-t-elle rapporté ? Et du moment qu'un système plus libre a été introduit, une impulsion nouvelle a été donnée au volume du commerce et à la prospérité du pays. Comment pouvez-vous venir nous demander d'adopter un système qui a été si désastreux pour le Canada ?

Les classes moyennes auraient aussi leur mot à dire, et après tout, ce sont elles qui font les élections en Angleterre et non l'aristocratie. Depuis l'extension du suffrage, ce sont les classes moyennes, les classes ouvrières qui détiennent le pouvoir. Cette classe nombreuse dirait naturellement : Vous demandez un changement que nous obligerait à payer 10 pour 100 de plus pour notre pain et nos autres aliments.

Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que le peuple anglais, celui qui est le plus directement intéressé, accepte cette proposition. Il ne manquerait pas de faire remarquer qu'une augmentation dans le coût de l'existence entraînerait une augmentation dans le coût de la production industrielle et que rien ne peut causer plus de tort à l'Angleterre. Toutes ces raisons réunies suffisent pour nous faire comprendre que l'Angleterre n'est pas prête à accepter cette proposition et ne le sera jamais, et nous faire perdre tout espoir d'amener les Anglais à penser comme nous sur cette question.

L'honorable chef de l'opposition et les autres orateurs de la gauche de sont efforcés de prouver que le sentiment populaire en Angleterre revient vers la protection. Quelles preuves a-t-on de cela ? Ils ont rappelé que l'Angleterre a consenti à l'imposition de droits compensateurs dans les Indes et les Antilles pour venir en aide à ces colonies. Je ne discuterai pas ici la question des droits compensateurs sur lesquels tous des libre-échangistes ne sont pas d'accord. Plusieurs sont d'avis que ces droits ne sont pas incompatibles avec le libre-échange, et qu'il est parfaitement légitime de les imposer pour mettre l'Angleterre et ses colonies sur un pied d'égalité avec les autres pays. D'autres prétendent que ces droits participent de la protection. Je ne discuterai pas ce point, mais je ferai remarquer qu'il n'a jamais été question d'imposer ces droits ailleurs que dans les colonies. Il n'en a jamais été question pour l'Angleterre proprement dite. Le système a été appliqué aux Indes, non parce que l'Angleterre croyait qu'il leur serait profitable, mais parce qu'elle a agi envers les Indes, comme elle agit toujours envers ses colonies—dans l'esprit le plus large ; elle leur a permis de dire et de faire ce que ces colonies croyaient devoir leur être le plus avantageux. On voit donc que l'imposition de ces droits est loin d'indiquer un retour aux principes protectionnistes.

Mon honorable ami a aussi prétendu que tout récemment des hommes d'État éminents ont prôné la protection. Il est vrai qu'ils ont exprimé leur désappointement de ce que les autres pays n'étaient pas convertis au libre-échange, comme on s'y attendait quand cette politique a été adoptée en Angleterre. Mais personne n'a osé émettre une proposition de nature à favoriser le rétablissement de la protection en Angleterre.

L'honorable chef de l'opposition a prétendu que le " Times " de Londres était en faveur d'un système protecteur, et il s'est réjoui de voir que ce journal avait représenté l'opinion publique sur cette question. Je me rappelle avoir lu dans le " Times " que la Colombie Anglaise ne devait pas entrer dans la Confédération canadienne, mais qu'elle devait plutôt s'unir aux États-Unis. Cette proposition fut émise délibérément par ce

journal, il y a 30 ans. Je me rappelle aussi que le "Times" conseillait aux Canadiens de se préparer au sort qui les attendait, c'est-à-dire à leur séparation de l'Angleterre, et à l'indépendance absolue. Si mon honorable ami veut relire ces prophéties du "Times" il attachera moins d'importance à celle qu'il fait, concernant le retour de l'Angleterre au système de la protection.

Je ne vois rien qui puisse nous faire espérer que l'Angleterre consentira à mettre un impôt sur les produits alimentaires consommés par ses ouvriers, et il est inutile d'attendre la fédération impériale de ce côté. Alors de quel côté doivent se diriger nos regards, pour y atteindre ? Bien que M. Chamberlain n'ait fait aucune offre précise aux colonies, il me semble qu'il a émis une proposition que nous ferions bien de peser attentivement. Il a déclaré que la première et la principale condition pour arriver à la fédération impériale, c'est d'avoir le libre-échange entre les colonies et la mère-patrie. Il faut que la protection disparaisse du système fiscal de l'Empire.

An Canada, nous n'attachons pas au mot "libre-échange" la même signification qu'en Angleterre. Quelle était l'idée de M. Chamberlain ? En Angleterre, le libre-échange comprend l'imposition de droits sur le thé, par exemple, qui est un article entièrement importé et que l'Angleterre ne produit pas. Quand un article est fabriqué en Angleterre, on impose un droit sur le même article fabriqué à l'étranger, comme pour les liqueurs, par exemple, afin de mettre tout le monde sur le même pied. On n'accorde aucune protection aux fabricants de ces articles, car les droits d'accise et les droits de douane ne font que s'équilibrer.

Voilà ce que M. Chamberlain entend par le libre-échange et c'est ce qu'il exige comme première condition à l'adoption de la fédération impériale. Alors la question qui se pose est celle-ci : Sommes-nous prêts à accepter cette offre ? Le parti libéral au Canada est-il disposé à l'accepter ? Il a déjà déclaré à plusieurs reprises, qu'il n'est pas prêt à l'accepter dans le moment, mais qu'il a déjà franchi le quart de la distance qui sépare le Canada de la proposition de M. Chamberlain.

Et que dit le parti conservateur ? Il dit qu'il n'est pas prêt à accepter cette offre et qu'il ne le sera jamais. C'est la seule conclusion évidente et nécessaire de sa politique de protection. Si je comprends bien la résolution de l'honorable député de Bruce-nord, elle tend plutôt à augmenter la protection qu'à la diminuer. Je considère donc l'attitude du parti conservateur comme un obstacle insurmontable à l'établissement de la fédération impériale. Elle est impossible sur cette base.

Maintenant quels conseils pourrais-je bien donner aux conservateurs ? C'est leur devoir comme le nôtre de faire tous les sacrifices pécuniaires raisonnables. Ils se sont joints aux libéraux du Canada et ont fait savoir à l'Angleterre qu'ils étaient prêts à faire des concessions—même des sacrifices—pour obtenir la fédération impériale, et je dis qu'ils doivent être prêts à faire le sacrifice de leurs principes protectionnistes, s'il est démontré, comme j'espère qu'il le sera, qu'il est impossiple que l'Angleterre accepte les théories protectionnistes de ses colonies. S'il est démontré que la montagne ne peut pas venir à Mahomet, c'est à Mahomet d'aller à la montagne. Voilà, à mon idée, ce que le parti conservateur devrait faire, pour hâter l'établissement de la fédération impériale. S'il veut aboutir à quelque chose,—et je le crois sincère—il lui faut prendre les moyens, il faut qu'il subordonne ses idées de protection à la politique fiscale de l'Angleterre.

Je termine en disant un mot de la manière dont on a ouvert le débat sur cette question. Je dois d'abord féliciter le chef de l'opposition sur la largeur de vue et les qualités d'homme d'Etat dont il a fait preuve, dans la discussion d'un sujet aussi important. Mais je regrette de ne pouvoir adresser le même compliment à l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill).

Si je ne connaissais pas cet honorable député aussi bien que je le connais, je dirais qu'il a prouvé par ce qu'il vient de dire, l'accusation faite contre lui par certains journaux de ce pays, c'est-à-dire, qu'il est partisan avant d'être impérialiste. Qu'a-t-il dit ? Que le parti libéral avait volé la politique de l'opposition par rapport à la fédération impériale ; que ce parti était déloyal et l'avait toujours été, qu'il s'était fourvoyé au sujet de la réduction de 25 pour 100 sur l'importation des marchandises anglaises ; que dans tous les efforts qu'il avait faits pour l'établissement du commerce privilégié, la trace du serpent s'accusait nettement. Il a dit que les libéraux étaient comme un troupeau sans défense, qu'on livre à la boucherie. Je maintiens, M. l'Orateur, que dans la discussion d'une question comme celle dont il s'agit maintenant—une question qu'on devrait élever au-dessus des considérations de parti politique un homme qui ose parler ainsi mérite qu'on l'accuse de se faire partisan plutôt qu'impérialiste. Bien plus, je prétends que des accusations de cette nature, non seulement ne sont pas propres à favoriser le sentiment impérialiste, mais au contraire, ont infailliblement pour effet de retarder le progrès et le développement de ce grand idéal qui commence, à l'heure qu'il est, à passionner l'Angleterre et ses colonies.

M. CLARKE WALLACE (York-ouest) : L'honorable député de Prince (M. Bell) a loué la modération et le patriotisme dont a fait preuve l'honorable chef de l'opposition en proposant la résolution ; mais il a eu le malheur de dire que l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), au mépris de ce grand idéal, se montrait plutôt partisan qu'impérialiste. M. l'Orateur, on ne pou-

vait faire imputation plus mal fondée que celle-là ; il n'y a pas, dans toute la Chambre, un seul député qui ait montré plus de dévouement à la cause de l'impérialisme que le député de Bruce-nord. Partout et toujours, même à l'époque où cette idée n'était pas aussi populaire qu'aujourd'hui, l'honorable député (M. McNeill) a été un des plus vaillants champions, un des avocats les plus dévoués de l'impérialisme, et vu l'attitude du parti libéral sur cette question, il sied fort mal à un partisan du gouvernement de porter pareille accusation contre l'honorable député (M. McNeill). On se souvient que l'année dernière, celui-ci a proposé une résolution qui était tout à fait de nature à provoquer en sa faveur le vote unanime de la Chambre : elle était si impartiale qu'elle réflétait exactement celle qu'avait adoptée la ligue du commerce impériale et qu'avaient approuvée les deux partis politiques en dehors de cette Chambre et en Angleterre. Et quand l'honorable député (M. McNeill) a proposé cette résolution, les partisans de la droite y ont proposé à leur tour un amendement dont les allégations étaient fausses, dont chaque lettre sentait l'esprit de parti et en faveur duquel les députés de la gauche ne pouvaient pas voter. Bien que le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) et l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) eussent eu la générosité de se déclarer prêts à agréer l'amendement, si on avait retranché cette partie qui attribuait, à tort, et d'une manière blessante pour nous, au parti libéral, tout le mérite de ce qui s'était fait pour arriver à l'établissement d'un commerce privilégié. Les députés de la droite ont dédaigné cette concession.

Nous avons l'approbation de la Chambre et du pays en prétendant que l'idée de l'impérialisme n'a pas germé chez ces messieurs et qu'ils n'ont pas travaillé à son triomphe. Ils s'y sont toujours montrés indifférents jusqu'à ce qu'ils se fussent aperçus qu'elle devenait populaire dans le pays, et alors, il ont fait comme ils ont coutume de faire à l'égard des autres idées du parti conservateur, ils l'ont adoptée avec enthousiasme, et malgré eux-mêmes. Qu'on me permette de signaler que l'honorable député de Prince, (M. Bell) a fait des déclarations tout à fait contraires à celles de son chef. Pas plus tard que hier, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit : " Il vous est impossible de produire un document quelconque du gouvernement impérial où ce principe soit approuvé, car il n'existe pas tel document d'Etat." Aujourd'hui, l'honorable député de Prince (M. Bell) nous dit que la proposition doit émaner des colonies. Eh bien ! M. l'Orateur, c'est exactement là notre prétention, et elle est tout à fait opposée à celle qu'a émise hier le premier ministre. Le duc de Devonshire et M. Chamberlain n'ont-ils pas dit : " Nous sommes prêts à accueillir les propositions des colonies : nous voulons que vous nous disiez ce que vous voulez, et nous accueillerons vos propositions sans mesquinerie." C'est cette déclaration qu'ont répétée dans toutes les assemblées les chefs du gouvernement anglais. Et en disant que ce gouvernement n'a émis aucun document sur cette question, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) fait une pétition de principe. Il sait, car il était là, qu'on l'a invité à faire des propositions, mais tout son discours a simplement tendu à démontrer que les hommes d'Etat de l'Empire n'avaient adopté aucune politique à cet égard. Prenez la déclaration du duc de Devonshire et les commentaires qu'en ont faits les principaux journaux d'Angleterre, et vous verrez que tous ont compris—et n'ont pas compris autre chose—d'après le discours du duc de Devonshire à Liverpool, que ce dernier était en faveur du commerce privilégié avec les colonies. Tous les journaux anglais, libéraux comme conservateurs, ont attribué au discours du duc de Devonshire la même signification que l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper). Commentant ce discours le lendemain du jour où il avait été prononcé, le " Times " de Londres disait :

Le réveil qui se fait graduellement et sans bruit dans tout le pays à propos de la question du commerce, a produit un changement étonnant qu'il est aujourd'hui impossible de nier. La nouvelle loi du tarif au Canada, et la discussion du projet de fédération australienne semblent indiquer que nous pouvons bien être sur le point d'assister à de remarquables développements, mais les remarques de M. Laurier et de quelques-uns des Australiens nous portent à croire que tout n'est pas rose.

Qu'est-ce cela veut dire ? Que les ministres d'Angleterre avaient fait une invitation et tendu une main secourable, mais que, suivant les paroles du " Times " de Londres, M. Laurier avait modéré l'enthousiasme créé par cette idée et fait voir que tout n'était pas aussi rose et aussi facile. Que dit le principal organe libéral, le " Morning Chronicle " de Londres ?

Il faut reconnaître que le duc de Devonshire représente dans une large mesure l'opinion courante, mais nous rendrions à nos amis des colonies un bien mauvais service en leur laissant croire que l'Angleterre va se faire protectionniste.

Voilà une bonne doctrine émise par l'organe cobdeniste, une des organes les plus radicaux du libre-échange.

Nous pensons qu'il n'est pas absolument de bonne guerre de dénoncer les traités belge et allemand—

Cela s'écrivait le 14 juin, et six semaines après, contrairement au désir du " Morning Chronicle " de Londres, le gouvernement anglais dénonçait ces traités.

Nous pensons qu'il n'est pas absolument de bonne guerre de dénoncer les traités belge et allemand, et de s'exposer par là à perdre un commerce très considérable, en échange d'un mince avantage que nous donnerait le Canada, dont, tôt ou tard, par la nature même des choses, le commerce doit se diriger en grande partie vers les marchés américains.

Naturellement, l'organe libéral anglais s'était inspiré de l'honorable ministre qui affi-

chait alors l'opinion que notre commerce se dirigerait complètement du côté des Etats-Unis, bien que le chiffre de nos exportations en Angleterre augmente énormément, et que celui des Etats-Unis diminue dans la même proportion.

Qu'on me permette maintenant, de dire un mot de la déclaration faite hier, par le directeur général des Postes (M. Mulock). Je n'ai jamais entendu faire avec tant de jactance une déclaration si humiliante. Le directeur général des Postes a pris une heure à essayer de démontrer à la Chambre que le duc de Devonshire avait répudié les déclarations faites par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) ce en quoi le directeur général des Postes a complètement failli. M. l'Orateur, comme l'a démontré l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) cette lettre du duc de Devonshire prouvait tout le contraire de ce qu'a prétendu le directeur général des Postes. Quels sont les faits ? Le 1er avril, le directeur général des Postes (M. Mulock) à son siège où il se trouve à présent, a écrit au duc de Devonshire une lettre où il attribuait certaines déclarations au chef de l'opposition. Il savait que le compte rendu n'en avait pas été fait " verbatim " et n'en était pas exact. J'ai eu l'honneur d'entendre, de mes oreilles, le discours prononcé par le chef de l'opposition en cette circonstance ; j'étais avec lui le lendemain, quand il en a lu le compte rendu dans le " Mail et Empire ", et qu'il l'a dénoncé comme étant le plus inexact possible, ce qu'il était aussi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : L'a-t-il fait corriger ?

M. WALLACE : S'il a fait corriger tout le discours ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député n'a-t-il pas dit, hier soir, que le compte rendu était exact ?

M. WALLACE : Je dis que le compte rendu a été dénoncé le lendemain en ma présence par le chef de l'Opposition, comme étant le compte rendu le plus inexact possible.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il l'a approuvé, hier soir.

M. WALLACE : Mais que voyons-nous faire au directeur général des Postes ? Nous le voyons assis à son siège, en train d'écrire une lettre—il pouvait le faire en des termes si magnifiques ! N'a-t-il pas acheté, au dépens du pays, un exemplaire de la " Pairie " de Debrett, de manière à pouvoir dire au Duc de Devonshire : " Votre Grâce " et " Milord Duc " ? Mais, M. l'Orateur, n'aurait-il pas agi en homme si, obéissant à cette courtoisie que tous les députés de cette Chambre ont droit d'attendre les uns des autres, il avait traversé la Chambre et avait demandé au chef de l'Opposition si le compte rendu du " Mail and Empire " reproduisait exactement ce qu'avait dit ce dernier, le 23 février? Il ne l'a pas fait. Ne savons-nous pas, cependant, que le chef de ce gouvernement avait, mainte et mainte fois, répudié des discours importants qu'on lui attribuait, bien que les journaux les eussent reproduits mot à mot ? Voici une question que le directeur général des Postes a jugée assez importante pour donner lieu à la lettre qu'il a écrite au duc de Devonshire, et il ne prend pas la peine de consulter le chef de l'Opposition pour s'assurer de l'exactitude du compte rendu, mais il l'envoie telle quelle au duc de Devonshire pour mieux lui inspirer et ce, au mépris des convenances, la réponse qu'il voulait avoir de lui. Je ne me souviens pas que pareille chose ait jamais eu lieu en cette Chambre, mais, M. l'Orateur, que pouvons-nous attendre de l'honorable directeur général des Postes, qui n'a pas jugé indigne de s'emparer de toutes les lettres confidentielles et privées qu'avait reçues son prédécesseur et qu'il a pu trouver dans son département, et de les faire publier comme dans les livres bleus, au mépris de toutes ces lois non écrites qui sont censées guider les gentlemen dans leurs rapports les uns avec les autres. Je dis qu'en ce cas, le directeur général des Postes a fait précisément comme au sujet de la correspondance privée des membres du parlement et d'autres, qu'il a trouvée dans son département lorsqu'il est entré en fonctions, et qu'avait laissée là son prédécesseur.

Maintenant, quant à la question elle-même, en voici l'historique, et voici ce que c'est, à mon avis. Quand le parti libéral est arrivé au pouvoir, en 1896, il ne s'est tout d'abord occupé que de faire adopter le budget, et a refusé de s'occuper de toute autre chose. Je ne m'en plains pas, il lui fallait du temps pour préparer sa politique. On a réuni le parlement de nouveau au commencement de 1897. Leur erreurs et leur négligence à remplir les promesses qu'ils avaient faites lorsqu'ils étaient dans l'opposition les ont mis en face de certaines difficultés : ils n'ont pu adopter la politique du libre-échange qu'ils avaient promis d'adopter, ils n'ont pu adopter, non plus, un tarif de revenu qu'ils nous avaient promis également, parce que ni eux, ni aucun parti politique, au moins depuis les dernières années, n'ont jamais songé à établir un tarif de revenu en ce pays.

Ils n'ont pu mettre de côté la politique nationale, parce qu'elle était trop ancrée dans l'affection, et trop conforme à l'intérêt du peuple. Il est vrai que dans la première ébauche du tarif qu'ils ont soumis à cette Chambre au mois d'avril 1897, ils faisaient du tort à bien des industries manufacturières et en auraient detruit plusieurs. Mais, M. l'Orateur, l'opinion publique, ainsi qu'une meilleure connaissance du commerce et de l'industrie de ce pays les a forcés à adopter une politique fiscale tout autre que celle qu'ils avaient en vue un mois auparavant. Le tarif, modifié de jour en jour, devint de

plus en plus conforme à la politique nationale, et fut de plus en plus calculé de manière à ne pas détruire l'industrie manufacturière du pays, qu'il aurait détruite sans cela. Comme je l'ai dit, ils se sont trouvés en face d'une difficulté, et dans l'impossibilité de remplir les promesses qu'ils avaient faites au peuple, mais aussi dans l'impossibilité de détruire la politique nationale, comme ils avaient menacé de le faire.

Que leur restait-il à faire ? A assembler le parlement, et à se donner l'air de faire quelque chose. Eh bien ! M. l'Orateur, ils ont assemblé le parlement et trouvé qu'en Angleterre et au Canada, l'idée et le sentiment impérialistes faisaient du progrès, que l'idée d'une union plus étroite entre la Grande-Bretagne et toutes ses possessions coloniales se répandait et s'affirmait de plus en plus, non seulement ici, mais dans la mère patrie. Arriva l'année du jubilé qui coïncida avec l'explosion publique de ce sentiment qui s'était accentué d'année en année ; alors ont dit ces messieurs : " Voici l'heure propice pour qu'on sonne la note du commerce privilégié. Le commerce privilégié implique des privilèges réciproques : nous offrirons donc des avantages à la Grande-Bretagne sur nos marchés, et celle-ci nous en accordera sur les siens." M. l'Orateur, ce sentiment grandissant aurait fini par avoir de grands effets pratiques qui équivaudraient à présent à une préférence acquise à nos céréales, à nos produits, et à nos viandes, sur les marches de la Grande-Bretagne. Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas ce qu'il fallait à ces honorables gentlemen, il leur fallait s'empresser de faire quelque chose pendant la session de 1897, car le sentiment public en Angleterre n'avait pas été assez travaillé, et l'on ne pouvait songer à entamer, ni surtout à terminer des négociations avant la fin du parlement. C'est pourquoi on prit le parti de battre la lame du sentiment populaire et de dire: Nous accorderons à la Grande-Bretagne sur nos marchés un privilège équivalant à un quart des droits, et nous ne lui demanderons, de son côté, aucun privilège. M. l'Orateur, on ne pouvait commettre plus grande erreur, on ne pouvait mieux arriver à ruiner les intérêts du Canada qu'en proposant ce que le premier ministre a proposé. Dès qu'il eut reçu la médaille Cobden, il s'est écrié : " Nous ne demandons, ni ne voulons de privilège pour nous-mêmes sur vos marchés, nous avons foi au libre-échange. Ce que nous faisons, nous le faisons par bonne volonté, et par amour pour la mère patrie. Voici ses paroles :

Le gouvernement actuel du Canada a adopté une résolution qui réduit de 12½ pour 100 et réduira, l'année prochaine, de 25 pour 100 les droits d'entrée des produits de la Grande Bretagne. Cette réduction, nous l'avons faite sans demander de compensation. Il y a de nos compatriotes qui voudraient que pareilles concessions fussent toujours faites en vue d'une compensation, mais le gouvernement canadien a ignoré ces sentiments-là, et a agi comme il l'a fait pour s'acquitter envers la Grande Bretagne d'une dette de reconnaissance.

M. WALLACE.

Cependant, M. l'Orateur, le gouvernement impérial les avait invités à faire autrement et leur avait dit : " Nous ne vous ferons pas de recommandations, mais vous, dites-nous ce que vous avez à nous dire, et ce que vous voulez, et nous irons vous rencontrer à mi-chemin, dans une intention de générosité." Or, après avoir lu le discours prononcé par le très honorable premier ministre, dans le mois de juin 1896, à London, ils avaient parfaitement raison d'en venir à cette conclusion-là. Voici ce qu'il a dit en cette circonstance :

Mais je tiens à vous faire remarquer, à vous mes compatriotes, qu'aux nombreuses raisons que nous avons eues jusqu'à présent, il s'en ajoute une nouvelle qui s'impose avec force au jugement du peuple canadien—le commerce privilégié. C'est une idée nouvelle que celle de l'établissement de ce commerce à l'intérieur de l'Empire anglais, et entre toutes les parties de cet Empire.

Ce n'était pas une idée si nouvelle ! elle n'était nouvelle que pour sir Wilfrid Laurier et pour le parti dont il était le chef, parce qu'ils s'y étaient toujours opposés ouvertement et s'y étaient montrés indifférents ! Mais, M. l'Orateur, elle avait l'approbation du parti conservateur et ne constituait pas pour lui une théorie nouvelle du tout. Il ajoute :

Les marchandises de provenance anglaise seraient admises en ce pays sans payer de droits—

Comme on le voit, il était alors libre-échangiste.

Et il ajoute :

—et nos marchandises seraient, comme à présent, admises en Angleterre sans payer de droits. Mais outre cela, elles jouiraient d'un privilège qu'on n'accorderait à celles d'aucune autre nation.

Voilà ce que disait le très honorable ministre au mois de juin 1896, lorsqu'il demandait au peuple de le mettre au pouvoir. C'était pour lui un devoir de mettre en pratique dès son arrivée au pouvoir, les paroles mêmes qui avaient servi de base à son espoir et à son droit de gouverner le peuple du Canada, mais il a complètement oublié ce qu'il avait dit. Pourquoi ? Parce qu'il a vu qu'il ne pouvait pas adopter le libre-échange ni détruire la politique nationale. Ces honorables ministres ont cru que l'idée du commerce privilégié était populaire en ce pays et en Angleterre, et ont sacrifié, de propos délibéré, les intérêts du peuple canadien en vue d'un avantage temporaire pour eux-mêmes au point de vue politique. Le très honorable premier ministre a dit de plus :

Les hommes d'Etat de la Grande Bretagne ont pensé que les gouvernements des colonies en étaient arrivés à pouvoir faire un nouveau pas dans la voie des développements. Qu'est-ce que cela signifie ? Qu'il doit y avoir une entente au point de vue du commerce entre l'Angleterre et les colonies. M. Joseph Chamberlain, cet homme d'Etat pratique, a pensé qu'il est devenu possible d'établir dans les limites de l'Empire un système d'après lequel les produits des colonies jouiront d'un privilège qui ne sera pas accordé aux produits des autres nations sur les

marchés d'Angleterre. Que résulterait-il de tout cela? Nous vendons nos marchandises en Angleterre; nous y vendons notre blé, notre beurre, notre fromage et tous nos produits naturels, mais nous avons à subir la concurrence des produits qu'y envoient les Etats-Unis, la Russie et les autres nations. Voyez quel grand avantage ce serait pour le Canada si le blé, le fromage et le beurre que nous envoyons en Angleterre y jouissaient du privilège dont jouissent les produits semblables venant des autres nations, les résultats de tout cela seraient immenses.

Oui, M. l'Orateur, les résultats en seraient immenses pour le Canada, car il n'est pas besoin de le dire, si le gouvernement anglais accordait un privilège aux produits des colonies sur les marchés de la Grande-Bretagne, si minime que fût ce privilège, il équivaudrait pour nous à un avantage extraordinaire sur les Etats-Unis et les autres pays étrangers. Oui, les résultats en seraient si considérables que le gouvernement aurait dû travailler sans relâche pour obtenir ce privilège. Mais que voyons-nous? Que le très honorable premier ministre a pris au delà d'une heure à essayer de démontrer que la chose était impossible. En 1896, il disait le contraire et promettait de faire tous ses efforts pour la réaliser et déclarait que la réalisation en était chère même au gouvernement impérial. Nous voyons que l'honorable directeur général des Postes, l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Bell), ont dit et fait tout comme le très honorable premier ministre, bien que l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard n'ait pas été tout à fait aussi loin dans cette voie. Mais tous ces gentlemen, les seuls de la droite qui aient parlé sur cette question, se sont efforcés de démontrer qu'il n'y avait rien à faire. Il s'est écoulé trois ans depuis que le premier ministre a tenu ce discours au peuple canadien, et deux ans depuis qu'on a adopté le tarif privilégié. Je demande aux membres du gouvernement, s'ils ont dit ou écrit un mot ou fait le plus léger effort pour favoriser l'établissement du commerce privilégié entre la Grande-Bretagne et le Canada. Ils ne peuvent prouver qu'ils aient fait la moindre chose dans ce sens pendant ces deux années. Pourquoi? Parce qu'ils ne sont pas épris de cette idée, parce qu'ils se tiennent les yeux tournés du côté du pays qui est au sud du nôtre, et parce qu'ils entretiennent encore, comme cela se voit, des sentiments hostiles à l'égard du commerce anglais.

M. FEATHERSTON: Oh! non.

M. WALLACE: Le premier ministre a dit qu'il préférait le dollar américain au schelling anglais. C'était alors l'expression du sentiment du premier ministre et on ne l'a jamais entendu répudier ce sentiment depuis. Et pour se lever et dire "oh! non," il faut que l'honorable député de Peel (M. Featherston) ait oublié l'histoire. Non, ces messieurs ne peuvent prouver qu'ils aient dit un seul mot, ni fait un seul acte en faveur de cette politique. Ils devraient tenir une conférence, nommer une commission, faire quelque chose, enfin, pour favoriser l'établissement du commerce privilégié. Le très honorable premier ministre a dit, à Toronto: Nous ne pouvons pas tout obtenir à la fois. Il nous faut procéder par degrés. Nous avons donné le commerce privilégié, nous leur avons fait dénoncer les traités belge et allemand. Il a ajouté que si nous avions demandé plus pour le moment, nous ne l'aurions pas eu, et qu'il fallait, par conséquent, procéder par degrés. Je lui demande de dire quelle démarche, quel effort, le gouvernement a fait depuis. Aucun; et il ne semble pas, non plus, se soucier d'en faire, pour obtenir le commerce privilégié avec la Grande-Bretagne. Mais on s'efforce d'obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis. Est-il possible que dans cette vue, le gouvernement sacrifie les intérêts du Canada, ceux du commerce impérial qui serait pour notre pays d'un si extraordinaire avantage? Car, tout le bien que la réciprocité avec les Etats-Unis pourrait nous procurer, ne saurait jamais se comparer à ce qui résulterait du privilège dont nous jouirions sur les marchés d'Angleterre, attendu que ce privilège ferait augmenter la valeur de chaque acre de terre du Canada, et déterminerait la mise en culture de millions d'acres de notre Nord-Ouest canadien, qui sont aujourd'hui inexploitées. Tels seraient les résultats de tout cela, qu'on ne peut s'empêcher de les admirer, en y songeant.

Cependant, dans leurs vains efforts pour obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis, ces messieurs non seulement négligent nos intérêts du côté de la Grande-Bretagne, non seulement ils manquent de nous assurer le commerce anglais dont nous devrions à tout prix bénéficier, mais ils se plaisent à poursuivre une chimère en persistant à demander la réciprocité avec les Etats-Unis. Jamais les Etats-Unis ne nous accorderont un traité de réciprocité avantageux au pays. Il y a dans les rangs du gouvernement des hommes loyaux, des hommes qui croient, comme nous, qu'on devrait s'efforcer d'obtenir un commerce privilégié avec la Grande-Bretagne. J'ai ici un discours qu'a prononcé l'honorable Georges W. Ross, ministre de l'éducation dans la province d'Ontario. Il est rempli de sentiments patriotiques, de ces sentiments auxquels croyait le parti conservateur. En voici un extrait:

> Je ne vois pas pourquoi les Canadiens hésiteraient à demander à la Grande-Bretagne de l'encouragement et une récompense. Il est vrai qu'elle ne fait pas payer de droits à nos produits, mais elle accorde aux nations étrangères la même faveur.
>
> N'avons-nous pas le droit de nous attendre à ce que ses propres sujets, quoique éloignés, soient traités d'une manière plus favorable que les Magyars et les Russes ou les Américains? Les privilèges politiques et personnels de ses sujets, même sous un drapeau étranger, sont protégés contre l'empiètement. Pourquoi les intérêts commerciaux de ses propres sujets qui vivent à l'ombre du même drapeau quoique séparés par une certaine étendue d'eau, ne seraient-ils pas également l'objet de sa sollicitude?

Il ajoute :

La dénonciation des traités belge et allemand prouve d'une manière encore plus claire combien la Grande-Bretagne est désireuse de favoriser le développement du commerce avec ses colonies et surtout avec le Canada. On y voit que la question est si importante, qu'elle se place au-dessus de toutes les complications commerciales. Le mot d'ordre ne devrait pas être libre-échange ou protection, mais unification et consolidation de l'Empire. A ce point de vue, il est facile de prédire quelle serait l'attitude de la Ligue de l'Empire Britannique.

Je n'insisterai pas aujourd'hui sur la question des liens qui devraient unir plus intimement les différentes parties de l'Empire, je m'en tiendrai au côté commercial de la question et dirai, pour commencer, qu'il n'est rien de plus propre à attirer deux pays l'un vers l'autre, au point de vue de la politique ou du sentiment, que la pratique entre eux d'un commerce qui leur fournit réciproquement des avantages, sans nuire ni à l'un ni à l'autre. Mais l'honorable député de Prince-est (M. Bell), a dit de même que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) : pensez-vous que la Grande-Bretagne va imposer un droit sur son blé, et augmenter le prix du pain qu'elle mange ? Eh bien ! M. l'Orateur, l'opinion en Angleterre se modifie ; il y a quelques année, les deux partis politiques acceptaient le libre-échange sans hésitation ; mais que voyons-nous aujourd'hui ? l'honorable député de Prince-est dit que depuis quelques années, l'Angleterre n'a jamais adopté une seule idée protectionniste. Je demande pardon de différer d'opinion avec l'honorable député sur ce point. Il veut parler des droits compensateurs ; eh bien ! M. l'Orateur, un comité de la Chambre des communes, dont le baron de Worms était président, a fait un rapport favorable à ces droits-là sur le sucre, et ce rapport réflétait le sentiment du peuple anglais. L'honorable député de Prince-est dit que ce droit-là fut adopté dans les Indes, et autorisé par le gouvernement impérial parce que la Grande-Bretagne a pour principe de permettre à ses colonies de faire à leur goût, mais il ne pouvait rien se faire par rapport à ces droits compensateurs sans le consentement de la Grande-Bretagne, et par le fait même que la Chambre des communes reconnaissait qu'il était avantageux à ses grandes colonies de l'est qu'on les imposât, elle acquiesçait à un plan protectionniste et prouvait que l'esprit protectionniste faisait des progrès. Les vieilles théories cobdenistes disparaissent tout à fait de l'Angleterre, qui juge aujourd'hui toutes les questions nouvelles d'après l'intérêt de l'empire et voit avec chagrin combien l'Allemagne y importe de ses produits manufacturés, et combien les Etats-Unis, le pays du monde où le règne de la protection est le plus entier, y ont importé de fer et de quincaillerie, et que s'ils y en importent moins aujourd'hui, c'est qu'ils ne suffisent pas à répondre à la demande de leur propre marché, tant elle a augmenté. C'est pourquoi les Etats-Unis ne cherchent pas à faire de concurrence à la Grande-Bretagne pour les prix qu'on offre dans ce dernier pays. Ne citons qu'un exemple. Il y a environ un an, le fer en gueuse se vendait $11 la tonne. Il est aujourd'hui rendu à $20. Cependant, le coût de la production est à peu près le même, il n'a pu varier que très peu, car la main d'œuvre et la matière brute coûtent à peu près ce qu'elles coûtaient. C'est la demande qui explique l'augmentation du prix. Les fabricants des Etats-Unis travaillent à approvisionner leurs propres marchés, lorsque, il y a une couple d'années, ils envahissaient celui de la Grande-Bretagne. Cette dernière voit avec chagrin combien on encombre son marché de lainages, de cotonnades, de soies, de quincaillerie et d'articles divers au nom des pays les plus protégés, comme les Etats-Unis, l'Allemagne, la France et la Belgique. Le devoir du gouvernement est tout tracé, c'est d'adopter la résolution qu'a proposée le chef de l'opposition et de ne pas se contenter de cela, mais d'en mettre l'esprit en pratique et de faire tout en son pouvoir pour faire arriver le règne du commerce privilégié. C'est ce qu'il manque de faire depuis deux ans. Ceux qui dirigent la barque sont restés les bras nonchalamment appuyés sur les rames. Ils se sont montrés hostiles ou indifférents aux meilleurs intérêts du pays ; ils se sont appliqués à le piller ; à favoriser des transactions du caractère le plus inique ; à corrompre les électeurs dans les différentes circonscriptions ; à augmenter les dépenses jusqu'au chiffre de $50,000,000 et au delà, de manière qu'elles dépassent aujourd'hui de plus de $10,000,000, le chiffre des plus fortes dépenses que leurs prédécesseurs aient faites dans une année. Le gouvernement actuel, qui a fait cela, qui a ainsi négligé les intérêts du Canada devrait céder la place à un gouvernement plus loyal, plus patriotique, plus économe et plus dévoué à la prospérité publique.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : M. l'Orateur, comme j'ai toujours été un ardent protectionniste, les honorables députés de l'autre côté de la Chambre vont peut-être trouver étrange que je me lève pour appuyer cette motion, surtout vu que d'après leurs remarques, il semble que le commerce privilégié et la protection ne peuvent aller de pair. Bien que la session soit avancée, je trouve que dans les circonstances, la discussion de cette importante motion que vous a remise en main l'honorable chef de l'opposition représente un bon emploi du temps. Le parti libéral cherche à établir en ce pays le commerce privilégié, mais ce n'est pas cette sorte de commerce privilégié là que nous, qui siégeons de ce côté-ci de la Chambre, demandons et désirons. Ce que nous voulons, c'est un commerce privilégié qui ait un caractère de mutualité entre le Canada et la mère patrie. Je ne tiens pas particulièrement à la mutualité d'un tarif privilégié, mais si le gouvernement veut maintenir

le droit privilégié qui existe actuellement, la proposition qui se trouve devant la Chambre est évidemment bien fondée. L'importance s'en accuse si bien, que je crois inutile de faire une argumentation à cette Chambre pour la convaincre de l'opportunité qu'il y a de la présenter. Les honorables députés de l'autre côté de la Chambre nous disent que nous avons actuellement un tarif privilégié. Le très honorable leader de cette Chambre a dit que "nous avons touché le cœur de John Bull."

Mais nous voulons faire plus ; nous voulons obtenir quelque chose en échange de ce que nous avons donné ; nous voulons un privilège mutuel qui puisse être avantageux à ce pays aussi bien qu'à la Grande Bretagne. En échange de ce que nous donnons actuellement à cette dernière, nous lui demandons, dans cette résolution—et il n'est rien, je pense, qui puisse être plus satisfaisant pour la Chambre ni pour le pays—un privilège pour nos produits agricoles, pour notre blé, notre avoine, notre seigle, notre bœuf, et pour tous les autres produits de la ferme. Nous voulons de quoi augmenter la valeur de nos fermes, de quoi favoriser l'immigration et peupler nos vastes étendues de terre de l'ouest. C'est ce que demande la résolution de l'honorable chef de l'opposition. Le privilège qu'il nous faut, c'est celui que disait vouloir à London, à Toronto et ailleurs, le premier ministre lorsqu'il faisait sa cour aux électeurs d'Ontario, il y a deux ou trois ans, et non pas celui qu'il préférait lorsqu'il aborda aux rives de l'Angleterre. Il dit que nous avons "touché le cœur de John Bull", mais nous avons touché d'une manière beaucoup plus sérieuse au gousset des cultivateurs et des ouvriers canadiens, par l'établissement du tarif privilégié. On a élevé les droits sur un foule d'articles dont le peuple de ce pays fait un usage journalier. Les produits agricoles d'un pays étranger ont envahi librement notre marché où l'on a admis librement l'an dernier jusqu'à 19,770,000 boisseaux de maïs, au grand préjudice de nos intérêts agricoles, surtout dans l'Ontario qui, en 1897, a donné un rendement de maïs équivalant à $10,198,452. On a encombré le pays de blé et de farine sur lesquels on avait réduit les droits, au préjudice de nos cultivateurs, et sans espoir de compensation ; l'Allemagne nous a fermé ses marchés en nous imposant des droits différentiels par suite de ce que nous avions fait en accordant nous-mêmes un privilège à la Grande-Bretagne. Les droits différentiels que l'Allemagne nous a imposés équivalent, pour nos pois, à 3 3-10 cents, pour notre avoine, à 4 4-10 cents, et pour notre blé, à 9 7-10 cents par boisseau, excluant par là de son marché ces produits de nos cultivateurs. Le tarif différentiel n'a pas diminué le fardeau du cultivateur, mais au contraire, il l'a augmenté. Le premier ministre nous a dit, hier soir, que nous ne pouvions pas avoir le commerce privilégié et garder en même temps la protection. Pourquoi ? je le demande. Le Canada a accordé à la Grande-Bretagne le commerce différentiel et a, tout de même, conservé le principe de la protection. D'un autre côté, la Grande-Bretagne n'a pas besoin de renoncer à la protection pour obtenir le commerce différentiel, car chez elle, la protection ne régnait pas encore, elle nous a accordé un privilège sur ses marchés en nous permettant d'y importer librement notre bétail, tandis que celui des Etats-Unis et des autres pays étrangers était soumis à un droit. Pourquoi la même chose ne se ferait-elle pas aujourd'hui ? L'Angleterre ferait un bien immense au peuple du Canada et aux colonies anglaises en imposant un faible droit sur les produits naturels des pays étrangers, pourvu que ce privilège nous soit donné, peu importe comment il le sera. Mais en accordant un privilège à la Grande-Bretagne sur nos marché, nous avons droit de demander, en échange, un privilège pour les producteurs de ce pays. L'Angleterre dépense tous les ans des millions, sans compter le sang de ses meilleurs enfants, pour se trouver des marchés dans toutes les parties du monde civilisé. Si elle le voulait, au lieu de frapper d'un droit les provisions de bouche, elle pourrait accorder une prime aux produits du Canada, ce qui équivaudrait, pour nous, à un grand privilège, sans que la population de la Grande-Bretagne fût obligée de les payer plus cher. N'ayant pas de privilège en Angleterre à l'heure qu'il est, si le tarif différentiel que nous avons établi ne nous donne, chez nous, aucun avantage, et ne nous met en état de payer nos provisions moins cher qu'auparavant, nous n'avons aucun privilège quelconque. Je veux étudier ce point de la question, et pour cela, il me faudra citer une grande partie des rapports du commerce et de la navigation. Si le tarif différentiel que nous avons adopté ne vient pas en aide aux cultivateurs, c'est notre devoir d'adopter immédiatement cette résolution, et de presser le gouvernement de faire tous ses efforts pour obtenir du gouvernement auglais, sur le marché d'Angleterre, un privilège qui nous procurera l'avantage auquel nous avons droit, et nous mettra à même de coloniser nos vastes étendues de terre à blé de l'ouest, de favoriser l'immigration et d'augmenter la valeur de nos fermes.

M. l'Orateur, je cite les rapports du commerce et de la navigation pour établir que le peuple n'a pas bénéficié du tarif privilégié que nous avons à présent, et je vais le prouver par des exemples que je vais tirer de certains item de consommation journalière, comme le coton. Sous l'empire du tarif général, nous avons importé des tissus de coton imprimés, teints, colorés pour la somme de $709,596, et nous avons payé sur cela $243,368 de droit. Sous l'empire du tarif privilégié, nous en avons importé pour la valeur de $1,719,515, et payé pour $526,610 de droits, ce qui fait en tout, $774,978 de droits que nous avons

payés. Si ces marchandises nous étaient arrivées sous l'empire du tarif qui a précédé le tarif différentiel, au lieu de $774,978 de droits nous n'aurions payé que $728,733 : en d'autres termes, dans une seule année, sur le coton seulement, nous avons payé en fait de droits $46,245 de plus, ce qui représente une augmentation de 6 pour 100 au lieu d'une diminution de 12½ pour 100 que nous promettaient les avocats du tarif privilégié. Mais, nous disent les honorables députés de la droite, ce tarif différentiel n'était pas encore en pleine vigueur.

S'il l'avait été, et que nous eussions dû subir l'entière réduction de 25 pour cent quel aurait été le résultat ? Nous aurions payé, sous l'empire du tarif général, $35,480, et sous l'empire du tarif différentiel, $64,481 : ce qui aurait fait, pour cette année-là, une différence de $29,001. La différence n'est que de 4 pour cent au lieu de 25 pour cent que nous promettaient les avocats du tarif différentiel. Nous devons nous rappeler qu'il y a eu d'autres pays que l'Angleterre qui, sous l'empire du tarif différentiel, nous ont envoyé de leurs marchandises, et s'il nous fallait faire entrer en ligne de compte ce que nous avons importé de ces pays-là, il n'y aurait qu'une différence de 3 pour cent au lieu de 25 pour cent. En examinant les effets de ce tarif pour les deux premières années où il s'est trouvé en vigueur, nous voyons qu'il y a, pour la première année, une augmentation de $46,245, dans les droits, et pour la seconde année, une diminution de $29,001, pour le même chiffre d'importations ce qui accuse pour les deux années, une augmentation de $17,243, ou de 2¼ pour cent dans les droits, au lieu d'une diminution de 25 pour cent comme nous l'avaient promis les honorables ministres en présentant ce tarif. Il faudrait qu'il s'écoulât trois ans avant que le peuple canadien pût receuillir un bénéfice quelconque du tarif de faveur appliqué au coton imprimé, teint ou coloré. Quant aux habits de coton, sous l'empire du tarif général, nous en avons importé pour une valeur de $178,382, sur quoi nous avons payé $62,431 de droits. Sous l'empire du tarif de faveur, nous en avons importé pour $120,927, sur quoi nous avons payé $33,031 de droits, soit : sur le tout, $90,462 de droits. Si ces marchandises s'étaient trouvées sujettes à l'ancien tarif, nous aurions payé $95,779, ou $3,683 de moins que sous l'empire du tarif de faveur, ce qui représente un différence de 3¾ pour cent, de plus que nous n'avons à payer, et non pas une diminution de 12½ pour cent, comme nous l'avaient promis les honorables députés de la droite. Si le tarif de faveur s'était trouvé en pleine vigueur, nous aurions payé, sous l'empire du tarif général, $4,459 de plus, et sous l'empire du tarif de faveur, $7,558 de moins ; ce qui représente, en tout, une différence de $3,098, ou une diminution de 3 pour cent dans les droits, et non pas de 25 pour cent comme le prétendent les honorables députés de la droite. Que le chiffre des importations de 1898-99 et de 1897-98 fût le même, nous aurions encore, pour les deux années, sur le seul item des habits de coton, une augmentation de $585, ou une diminution de 1 pour cent dans les droits, au lieu d'une diminution de 25 pour cent. Ce que je prétends, c'est que tout ce qu'on gagne du côté du tarif de faveur, ne suffit pas à compenser ce qu'on perd du côté des gages, du côté de l'agriculture, qui alimentent les ouvriers qui travaillent, dans les fabriques, à confectionner ce dont les cultivateurs ont besoin. Quant au coton jaune écru, sous l'empire du tarif général, nous en avons importé, en 1897-98, pour $29,892, sur quoi nous avons payé $7,472 de droits. Sous l'empire du tarif de faveur, nous en avons importé pour $14,839, sur quoi nous avons payé $3,248, soit, en tout, $10,720 de droits. Sous l'ancien tarif, les droits ne se seraient élevés qu'à $10,004, ce qui, sur un article comme celui-là, un article d'usage journalier chez les riches comme chez les pauvres, représente une augmentation de $656 de droits, ou de 6 pour cent au lieu d'une diminution de 12½ pour cent. On nous dit toujours que tout le tarif de faveur n'était pas en vigueur. S'il l'avait été, l'augmentation d'après le tarif général, se serait élevée à $747, et la diminution, sous l'empire du tarif de faveur, à $556, d'où il suit que si tout le tarif de faveur eût été en vigueur, il y aurait eu encore une augmentation de $191. Ainsi, il y a eu, sur le coton jaune, qui est un article des plus en usage dans tout le pays, une augmentation de 1¾ de droits, et non pas une diminution de 25 pour cent. Cependant, les honorables députés viennent nous dire que nous avons déjà le tarif de faveur, et qu'il ne nous faut rien de plus. Ce tarif là est hostile aux plus chers intérêts du peuple, il est préjudiciable aux consommateurs et aux ouvriers, qui se trouvent ainsi obligés de payer des droits plus élevés sur les articles qui servent à les habiller et ce, sans aucune compensation. Nous payons beaucoup plus d'impôts qu'à l'époque où les honorables députés de la droite disaient que nous étions échasés sous le fardeau de l'impôt. Il en est ainsi de l'ouate à la livre.

J'ai noté plusieurs articles dont se servent tous les jours les cultivateurs et les ouvriers. Sous l'empire du tarif général, nous avons payé sur l'ouate à la livre et l'ouate en feuilles $1,917.00 de droits, tandis que sous le tarif de faveur, nous en avons payé $40.00, ce qui fait en tout, $1,957.00 de droits. Sous l'ancien tarif, nous n'aurions payé que $1,767.00 de droits, ce qui fait $190. 10 pour cent de plus, et non une diminution de 12½ pour cent, comme nous le promettaient les honorables députés de la droite. Si tout le tarif de faveur avait alors été en vigueur, l'augmentation, sous le tarif général, sur l'ouate en feuilles, et l'ouate à la livre aurait été de $192, et la diminution, sous le tarif de faveur, de $7.00 seulement, ce qui représente une augmentation de 9½ pour cent sous le tarif de faveur en pleine vigueur au lieu d'une diminution de 25 pour cent.

Un autre exemple : J'ai parlé de marchandises communes ; je vais maintenant dire un mot des marchandises plus coûteuses. Dans un pays comme celui-ci, où il faut nous habiller légèrement en été, et chaudement en hiver, les fourrures sont aussi nécessaires aux cultivateurs, dans la froide saison, que les marchandises communes et légères en été. Sous l'empire du tarif général, nous avons importé, en 1897-98, pour $29,870.00 de fourrures, tels que bonnets, manchons, paletots, manteaux, etc., sur quoi nous avons payé $8,962 de droits. Sous l'empire du tarif de faveur nous en avons importé pour $35,-219.00, ce qui nous a coûté $9.245.00 de droits, ou $18,207 de droits pour le tout. Si l'on avait fait ces importations d'après le tarif du gouvernement précédent, nous n'aurions payé que $16.272.00, ce qui, pour les fourrures seulement accuse une augmentation de $1.935 de droits, ou de 10½ pour cent au lieu d'une réduction de 12½ pour cent que nous promettaient les honorables députés de la droite. Mais disent-ils encore, tout le tarif de préférence n'était pas en vigueur. S'il l'avait été, nous aurions payé, d'après le tarif général, $1,493.00, de plus, et d'après le tarif de faveur, $880.00 de moins, ce qui fait, pour les fourrures seules, une augmentation de $613.00, sous l'empire du tarif de faveur, ou de 3½ pour cent de droits, et non une réduction de 25 pour cent, comme nous le promettaient les avocats du tarif de faveur. Ne devrions-nous pas demander à réduire cette perte que souffre le peuple de ce pays, et chercher à lui faire assurer par la Grande-Bretagne quelque compensation pour le privilège que nous avons accordé à cette dernière sur nos marchés, et qui, bien loin de nous créer un avantage, nous cause des pertes ?

Qui profite de ce tarif de faveur ? On nous dit que c'est le consommateur, et le ministre des Douanes nous a répété à maintes reprises combien il avait épargné aux consommateurs de ce pays. Voyons un peu jusqu'à quel point cela est vrai. M. l'Orateur, je prétends que le consommateur ne bénéficie aucunement de ce tarif au sujet des marchandises communes, et que la trésorerie n'en bénéficie pas davantage. Il n'y a que l'exportateur et la Grande-Bretagne, que l'importateur et le négociant de ce pays qui y trouvent leur compte. Ce tarif est une honte dont le gouvernement portera la responsabilité. Ainsi prenons une verge d'indienne, un article d'un usage général, qui coûte en Angleterre trois pence et trois farthings la verge et qui, arrivée en ce pays, revient à environ dix cents, au prix ordinaire, ou 60 pour 100. La réduction du droit sur trois pence et trois farthings ne serait guère plus d'un quart de cent par verge d'indienne. Cet article se vendait autrefois, disons 12 cents la verge ; les honorables députés de la droite vont-ils prétendre qu'une verge d'indienne se vend moins cher sous l'empire du tarif différentiel ? Non, M. l'Orateur. Cet article qui se vendait 12 cents il y a trois ans, se vend encore le même prix, et non pas 11 cents trois quarts. Prenons le coton jaune qui, en Angleterre, se vend deux pence en un farthing la verge, et qui, tous droits et autres redevances payés, se vend six cents la verge, rendu ici. La réduction du droit sur deux pence et un farthing à trois et trois quart pour cent, serait de un sixième de un pour cent ; s'imagine-t-on, pour un moment, que le consommateur de coton jaune au Canada, va payer un sixième de cent de moins par verge, qu'il payait auparavant ? Non. Si l'ancien prix était de 7 cents la verge, il est encore le même. Le consommateur ne bénéficie donc aucunement du tarif de faveur, le seul qui en bénéficie, c'est l'importateur ou l'intermédiaire eu égard au montant considérable de leurs importations. Le fabricant du pays y perd, attendu qu'il perd les profits qu'il devrait réaliser sur la fabrication de ses marchandises ; l'artisan canadien y perd, attendu qu'il perd des gages en proportion de l'importation que l'on fait ici de toutes ces marchandises qui coûtent plus cher. Quant au cultivateur canadien, il manque l'occasion d'approvisionner les ouvriers qui travaillent dans nos fabriques, et ainsi, il n'y a que l'importateur qui profite de cette loi de faveur que nous avons aujourd'hui dans nos statuts. Dans l'origine, cette loi avait pour objet de favoriser l'Angleterre, sans doute, mais comme elle nuit aux ouvriers et aux cultivateurs, il faut la faire disparaître des statuts ou en contrebalancer les mauvais effets en obtenant au peuple de ce pays un privilège sur les marchés de la Grande Bretagne, ce qui, d'après les termes de la résolution, nous permettra de peupler les vastes étendues de terres à blé que nous avons au Nord-Ouest, d'augmenter la valeur de nos fermes, de favoriser l'immigration et de donner du prix aux produits canadiens. Voilà, M. l'Orateur, pour le caractère de la clause de faveur qui figure aujourd'hui dans notre tarif. Je comprends fort bien que la masse du peuple n'en retire pas les avantages qu'elle devrait en retirer, et je prétends que ce gouvernement a le droit de saisir l'occasion qui s'offre aujourd'hui de modifier cet état de choses, qu'il a le devoir d'appuyer la résolution actuellement devant la Chambre et de faire tous ses efforts pour qu'elle réussisse à obtenir à nos produits un privilège sur les marchés de la Grande-Bretagne, afin qu'il y ait compensation de la perte que nous subissons par suite de cette clause de faveur. Voila ce que nous demandons, et si on nous l'accorde, il en résultera certainement un grand bien pour ce pays. Un honorable député s'est évertué, hier soir, à prouver dans cette Chambre que cette clause de faveur avait valu beaucoup aux cultivateurs du Canada. Je n'aurais peut-être pris aucune part à ce débat, n'eussent été les déclarations faites par l'honorable député de Huron (M. McMillan). Mais, je crois de mon devoir de signaler à cette Chambre et au pays par son entremise, qu'en

ce qui concerne la classe agricole, cette clause de faveur ne diminue pas le prix des instruments et des provisions dont ils ont besoin, et qu'elle est tout simplement un leurre, ainsi que je le ferai voir plus clairement par quelques citations des rapports du Commerce et de la Navigation. Lorsque, le printemps venu, le cultivateur va s'acheter une charrue pour labourer sa terre, il s'aperçoit qu'on n'a pas réduit le droit sur les charrues, que ce droit qui était de 20 pour 100 est encore le même, et que le total des droits qu'on a payés l'an dernier sur les charrues s'élève à $32,315. Sur les charrues, il n'y a pas de réduction privilégiée, mais quant aux bêches et aux pelles, il s'est fait une réduction de 38 à 35 pour 100 et le seul moyen pour le cultivateur, de bénéficier de cette réduction de 3 pour 100 c'est de faire comme il y a cent ans, c'est-à-dire, d'ameublir sa terre avec un pelle, au lieu de la labourer. La charrue, article indispensable au cultivateur, n'a pas été l'objet d'une réduction de droits, et n'est pas sujette au tarif de faveur parce que sous l'empire de ce tarif, on n'a importé au Canada l'an dernier que sept charrues en tout. Le droit sur les herses, qui était autrefois de 20 pour 100, l'est encore aujourd'hui, et l'année dernière, nous avons payé sur les herses, $7,232 de droits. Le droit sur les bineuses, qui était de 20 pour 100 n'a pas non plus changé, et, bien que nous n'en ayons importé que 14 sous l'empire du tarif de faveur l'an dernier, le total des droits que nous avons payés sur ces articles s'élève à $2,829. Le droit sur les machines à semer en sillons est aussi resté ce qu'il était, c'est-à-dire qu'il est encore de 20 pour 100 ; cet article nous a coûté $10,876 de droits, et sous l'empire du tarif de faveur, il ne s'est pas importé un seul de ces instruments. Donc, au sujet des herses, des bineuses et des machines à semer en sillons le tarif de faveur n'a rien valu aux derniers. Cependant, on a réduit de 35 à 25 pour 100 le droit sur les râteaux et les houes, et à condition de mettre son grain en terre d'après la vieille méthode, c'est-à-dire au moyen du râteau et de la houe, le fermier peut se croire légèrement avantagé. Quant aux droits sur les faucheuses, article si nécessaire aux cultivateurs non seulement de l'Ontario, mais du Manitoba et du Nord-Ouest, on ne les a pas réduits ; mais s'écrie l'avocat du tarif de faveur, vous n'envisagez pas toute la question ; il faut vous souvenir que si le droit sur les machines mêmes est resté de 20 pour 100 celui qui se rapporte aux faux et aux manches de faux a été réduit de 10 pour 100. Mais les honorables députés de la droite qui raisonnent ainsi se trompent s'ils pensent que les cultivateurs d'aujourd'hui fauchent leur foin à la petite faux. S'ils veulent réellement avantager le cultivateur ils doivent faire surgir cet avantage de la faucheuse dont il se sert aujourd'hui, et non de la faux dont il a cessé de faire usage depuis des années.

M. HENDERSON.

Comme s'il tenait à ce que le cultivateur ne profitât aucunement de la réduction du droit sur les faux et les manches de faux le gouvernement a augmenté le droit sur les meules, de 12½, à 25 pour 100. Il en est de même pour les engerbeuses mécaniques, sur lesquelles le droit de 20 pour 100 n'a pas changé. Il n'en a été importé que quinze, l'année dernière sous l'empire du tarif de faveur, et les droits que l'on a payées sur les engerbeuses mécaniques s'élèvent à $81.464. Mais comme si les cultivateurs faisaient leurs récoltes au moyen de faucilles plutôt qu'au moyen de lieuses, on leur a dit que le droit sur les faucilles avait été réduit de 10 pour 100. Qu'il est ridicule de prétendre que les cultivateurs ont retiré beaucoup d'avantages du tarif de faveur, simplement parce qu'on a réduit le droit sur les faucilles de 35 à 25 pour 100 ! Il en est ainsi d'un bout à l'autre du tarif. Prenez le râteau à cheval, un instrument moderne, dont le cultivateur fait usage; nous en avons importé l'an dernier 1,973. Pas un ne s'est trouvé sujet au tarif de faveur, et sur les râteaux le droit est le même aujourd'hui qu'auparavant. Tandis que sur les petits râteaux, les râteaux à la main, qui coûtent 7 cents la pièce, on a réduit le droit de 35 à 25 pour 100. Pour les faucheuses pour pelouse, le droit qui était de 35 pour 100 est resté de 35 pour 100. Il n'y a pas de réduction sur cet article dont a besoin le cultivateur pour faire la toilette de sa pelouse, tandis qu'il y en a une de 10 pour 100 sur les faucilles dont il n'a plus aucun besoin. Si c'est d'un instrument moderne que le cultivateur a besoin, il est obligé de payer le même droit qu'auparavant. On nous a dit, hier soir, avec jactance, que le fil de fer barbelé figurait parmi les articles qui ne paient pas de droits. C'est très bien, mais il ne faut pas oublier que les cultivateurs ne font presque plus usage de fil de fer barbelé. Tandis que le gouvernement admet en franchise le fil de fer à clôture dont le cultivateur n'a pas besoin, il persiste à maintenir les droits sur ceux dont il a besoin. D'un bout à l'autre de ce tarif de faveur, la classe agricole de ce pays a été oubliée ou négligée, et les honorables députés de la droite s'opposent à la demande d'un privilège pour les produits du Canada sur les marchés de la mère-patrie, en compensation de ce que ce tarif de faveur fait perdre, chaque année au peuple de ce pays. On peut en dire autant des articles de ménage. Par exemple, une tordeuse qui coûte $2.50, était sujette à un droit de 30 pour 100 autrefois. Elle est sujette aujourd'hui à un droit de 35 pour 100 tandis que la cuve et la planche à laver vieux modèle restent sujettes à l'ancien droit de 20 pour 100. L'article moderne, qui est en demande, est sujet à des prix élevés, et celui dont on on se sert de moins en moins subit une réduction de droit ou reste sujet au même droit qu'auparavant. Presque tous les cultivateurs se ser-

vent d'un " cutter ", non seulement par plaisir mais à cause du besoin qu'ils en ont. Ceux du Nord-Ouest surtout ont besoin d'un " cutter " pour voyager à travers la prairie. Ils ont également besoin de fourrures pour s'habiller, ils ont besoin de gants et de fourrures pour se protéger contre le froid ; je ne peux pas m'imaginer qu'un cultivateur de cette partie-là du pays appuie le gouvernement qui a frappé les " cutters ", les paletots et les gants de fourrures, les manteaux de fourrures pour dames, et les couvertures de voyage d'un droit additionnel de 5 pour 100. C'est ce que les honorables députés de la droite appellent tarif de faveur, mais ce n'est pas de ce tarif-là qu'il nous faut, à nous, qui siégeons de ce côté-ci de la Chambre. Nous voulons un tarif de faveur qui soit avantageux au Canada et qui ne fasse pas peser sur les épaules du peuple de ce pays un fardeau additionnel, au bénéfice des artisans et des ouvriers d'Angleterre. Le cultivateur manitobain qui se rend à son village dans un " cutter " avec des couvertures de voyage, avec un paletot et des gants qu'on a frappés d'un droit additionnel de 5 pour 100 a peut-être l'occasion d'apercevoir sur la rue un commis de banque qui s'en va portant allègrement sur l'épaule un paire de patins sur laquelle on a réduit le droit de 40 à 35 pour 100 en attendant que le tarif de faveur vienne encore augmenter cette réduction. Les fourrures coûtent plus cher aujourd'hui, sous l'empire du tarif de préférence, même si l'on tient compte de l'entière réduction de 25 pour 100.

On n'a pas importé un seul " cutter " l'année dernière, sous l'empire du tarif de faveur.

Il suffit d'entrer dans la demeure d'un cultivateur pour voir quels sont les effets du tarif de faveur par rapport aux articles de son ménage. Il vous arrivera de trouver un orgue chez presque tous les cultivateurs, mais plus rarement un piano étant un article de luxe qui se voit plutôt chez les habitants des villes et des cités. Le droit sur les orgues est resté de 30 pour 100 tandis que le droit sur les pianos a subi une réduction de 35 à 30 pour 100. Au sujet des véhicules et des moyens de transport, on voit encore quels sont les effets du tarif privilégié.

Tout cultivateur a absolument besoin d'une voiture, comme moyen de transport. Je ne sache pas qu'on ait importé de voitures au Canada l'année dernière, d'après le tarif de faveur. Le gouvernement savait parfaitement qu'on n'en importerait pas d'après ce tarif-là, de sorte que le cultivateur continue à payer 25 pour 100 comme auparavant sur ses voitures. D'un autre côté, de quelle manière agit-il à l'égard des chemins de fer ? A chaque session, on se plaint que les grands monopoles des chemins de fer viennent broyer le cœur du peuple de ce pays, mais tandis que ce gouvernement paternel qui affiche de la sollicitude à l'égard du cultivateur impose sur ses voitures un droit de 25 pour 100 il affecte, à l'égard des compagnies de chemin de fer, une magnanimité qui leur permet d'importer leurs éclisses et leurs coussinets en payant 20 pour 100 de moins, et leurs carvelles, en payant 33⅓ pour 100 de moins qu'auparavant. Il en est ainsi des locomotives et des chaudières. Il y a une réduction en faveur des compagnies de chemin de fer, mais au pauvre cultivateur qui a besoin d'un voiture, on dit qu'il ne peut jouir d'aucune réduction d'après le tarif de faveur. Je trouverais moins à redire si nous avions en Angleterre un privilège qui équivalût à une compensation des dommages dont nous souffrons ; et je ferais grâce au gouvernement des illogismes du tarif de faveur actuel ; mais le gouvernement a pris soin de négliger les intérêts des producteurs de ce pays.

Prenons, par exemple, une liste des articles de ménage les plus indispensables à tout cultivateur, afin de mieux voir quels sont les effets de ce tarif par rapport à chacun de ces articles :

Ferblanterie—25 p.c. sous l'ancien tarif ; 25 p.c. aujourd'hui.

Seaux en bois—20 p.c. sous l'ancien tarif ; 20 p.c. aujourd'hui.

Tinettes et barattes—20 p.c. sous l'ancien tarif ; 20 p.c. aujourd'hui.

Balais—20 p.c. sous l'ancien tarif ; 20 p.c. aujourd'hui.

Sacs de coton—20 p.c. sous l'ancien tarif ; 20 p.c. aujourd'hui.

Brouettes—30 p.c. sous l'ancien tarif ; 30 p.c. aujourd'hui.

Meubles—30 p.c. sous l'ancien tarif ; 30 p.c. aujourd'hui.

Gratteurs de chemin—30 p.c. sous l'ancien tarif ; 30 p.c. aujourd'hui.

Même les chaussures du cultivateur sont encore sujettes au même tarif qu'auparavant, savoir : 25 pour 100.

Ainsi, les articles de ménage les plus indispensables au cultivateur ne bénéficient d'aucune réduction, et le tarif de faveur n'est légèrement avantageux au cultivateur que par rapport à un bien petit nombre de ces articles en général.

Sur les autres articles qui sont également d'absolue nécessité, la réduction est si minime, qu'il est à peine possible de dire qu'il en résulte quelque avantage pour le consommateur.

	Ancien tarif.	Tarif actuel.
	p.c.	p.c.
Coutellerie de table—		
Réduction de 2½ p.c.	32½	30
Scies—		
Réduction de 2½ p.c.	32½	30
Cadenas et serrures—		
Réduction de 2½ p.c.	32½	30
Etrilles—		
Réduction de 2½ p.c.	32½	30
Couplets et pentures—		
Réduction de 2½ p.c.	32½	30
Poêles—		
Reduction de 2½ p.c.	32½	30

On a réduit de 4 pour 100 le droit sur le papier à tenture qui orne les murs de la maison du cultivateur ; on a réduit de 35 à 30 pour 100 le droit sur des articles d'un usage aussi journalier que les marteaux, les pics et les haches—la plus petite réduction que pût faire le gouvernement sur des articles sujets au tarif de faveur. Par exemple, on a importé, l'année dernière, pour $81,148 de scies, sur lesquelles il y a une réduction de 2½ pour 100 ; et sur ce montant, nous n'en avons importé que pour $3,613 d'après le tarif de faveur, les Etats-Unis seuls nous en ayant fourni pour $76,643. Nous n'avons importé de la Grande-Bretagne que pour $8 de haches, sur lesquelles il y a une réduction de 10 pour 100, tandis que nous en avons importé des Etats-Unis pour $36,579, sur quoi nous avons payé plein droit. Nous avons importé pour $97,168 de serrures dont $8,868 seulement de la Grande-Bretagne, et $85,233 des Etats-Unis. On peut en dire autant des herminettes, des pics, des marteaux et autres outils. Nous avons importé pour $37,032 de ces effets d'après le tarif général, et pour $565 seulement d'après la clause de faveur. Nous n'avons importé que pour $88,778 de poêles, dont $679 seulement d'après le tarif de faveur. Nous avons importé pour $14,368 de couplets et pentures, et sur ce montant nous n'avons importé que pour $323 d'après le tarif de faveur. Nous avons importé des chaussures pour $360,194 d'après le tarif général, et il n'y a que pour $14,685 qui aient bénéficié du tarif de préférence. Le cuir à harnais est un article dont tout cultivateur a besoin ; nous en avons importé pour $5,443, d'après le tarif général, et il y en avait sur ce montant pour $359 qui tombait sous le tarif de faveur. Les fourches sont un article d'un usage absolument journalier, nous en avons importé 58,098, dont 50 seulement d'après le tarif de faveur. Les clous de fil métallique sont un article d'un usage absolument journalier, nous en avons importé, sous le tarif général, pour $6,907, et pas pour un seul dollar sous le tarif de faveur ; ce qui démontre que sous l'empire de ce dernier tarif, le consommateur de ces articles ne jouit que du plus mince avantage possible, tandis que la réduction du droit sur un grand nombre de ces articles-là, d'après la clause ordinaire du tarif, est, en vérité, très minime. A qui tout cela profite-t-il ? Le consommateur a-t-il le bénéfice de la réduction du prix de ces articles, même d'après le tarif général ? Pour une scie qui coûte 60 cents, la réduction du droit équivaut à 1¼ cent. Cette scie se vendrait-elle 73¾ cents au lieu de 75 ? Je ne le crois pas. Sur les étrilles, la réduction du droit est de un demi cent ; cet article se vendrait-il 24¾ cents au lieu de 25 cents ? Les marteaux coûtent 40 cents et la réduction du droit sur iceux n'est que de deux cents. Personne ne soutiendra qu'on les vend moins cher à cause de cette réduction. La réduction du droit sur un poêle qui coûte $25 est de 2½ pour 100, grâce à ce gouvernement qui se dit ami du cultivateur, et elle devrait être de 50 cents, ce qui n'empêcherait pas de vendre le poêle $25 comme auparavant. Que ces articles soient sujets au tarif de faveur ou non, la réduction du droit en ce qui les concerne, est si minime, en vérité, qu'il n'en résulte aucun avantage aux consommateurs, et beaucoup de préjudice à l'industrie manufacturière du pays. Tout cultivateur a besoin d'une voiture, et le droit sur cet article demeure le même, mais tout cultivateur n'a pas besoin d'une machine à arracher des pommes de terre : cependant, c'est là un des articles qu'on nous montre comme preuve de la grande réduction du droit d'après le nouveau tarif. Un des grands bienfaits du tarif de faveur, à ce qu'on prétend, c'est la réduction du droit sur les machines à arracher les pommes de terre, et les forets pour plantage de poteaux, à lier le foin, à étendre le fumier, à sarcler et sur nombre d'autres articles. Hier soir, on nous en a montré une longue liste pour prouver l'immense avantage que procurerait aux cultivateurs la réduction des droits. Mais, comme je l'ai dit, si tout cultivateur a besoin d'une voiture, sur laquelle le droit n'est pas réduit, tout cultivateur n'a pas besoin d'une machine à arracher les pommes de terre ; l'année dernière, on n'en a importé que dix d'après le tarif général, et pas une seule d'après le tarif de faveur. Peut-être n'y a-t-il, en moyenne, qu'une machine de cette espèce par deux comtés. Les forets pour plantage de poteaux ne coûtent environ que 60 cents. Jusqu'où le ministre des Douanes, le ministre des Finances, et d'autres honorables députés de la droite n'ont-ils pas vanté les grands avantages que procurait au fermier la réduction du droit sur cet article-là ? Comme je l'ai dit, cet article ne coûte que 60 cents ; l'année dernière, nous en avons importé, d'après le tarif général, 231, et nous n'en avons pas importé une seule d'après le tarif de faveur. On nous a ensuite fait voir les immenses avantages que procurait au cultivateur la réduction du droit, de 25 à 20 pour 100 sur les machines à étendre le fumier, d'après ce tarif de faveur si partial, mais l'année dernière nous n'avons importé d'après le tarif général, que 2 de ces machines-là et nous n'en avons pas importé une seule d'après le tarif de préférence. Je n'en ai jamais vu une seule dans le comté agricole où j'ai passé ma vie. Il n'y a que très peu de ces machines dont on se serve dans la province de l'Ontario et on n'en trouverait peut-être pas plus d'une dans la province de Québec. Les sarcleurs sont un autre de ces articles. L'année dernière, nous en avons importé 88 d'après le tarif général et nous n'en avons pas importé un seul d'après le tarif de faveur. Où est donc l'économie que peut faire le cultivateur sur l'achat de cet article ? De fait, de presque tous ces articles sur lesquels il y a réduction, il y en a à peine quelques-uns dont on se serve ; ce tarif de faveur réduit le

M. HENDERSON.

droit sur les articles dont ne se sert pas le cultivateur, mais quant à ceux dont il a besoin, comme voitures, cutters, et ainsi de suite, le gouvernement a pris le soin de les exempter de la réduction. Il n'y a quelque réduction que sur les articles dont le cultivateur se sert très peu. On s'est bien gardé de réduire le droit sur les articles d'un usage journalier, comme les cotons, les laines, les instruments aratoires, les charrues, les semeuses, les bineuses, les faucheuses, les moissonneuses et tous les instruments plus dispendieux. Quant aux moissonneuses, elles ne tombent pas sous le tarif de faveur, et par conséquent, en ce qui les concerne, le cultivateur ne peut bénéficier du tarif. Quand ce pays est inondé de millions de boisseaux de grain étranger qui y entrent sans payer de droits, et quand le droit sur la farine est réduit, quand on prive le cultivateur des profits que sa ferme devrait lui rapporter, avons-nous tort de demander au gouvernement de prendre en main la cause de la grande classe des producteurs de ce pays, et de demander à la mère patrie un privilège sur ses marchés, en échange de celui que nous lui accordons ?

Les machines à lier le foin ont subi une réduction de 35 à 25 pour 100. L'année dernière, nous en avons importé 1793, d'après le tarif général, mais nous n'en avons pas importé une seule d'après le tarif de faveur. Je suppose qu'il y aurait, en moyenne, par deux townships, une de ces machines qui reviennent à environ 44 cents. Comme je l'ai dit, cet article n'étant pas d'un usage général, le gouvernement a eu la générosité de réduire de 10 cents le droit qui s'y rapporte. Les broyeurs de grain ont subi une réduction de 35 à 25 pour 100. Cet instrument coûte environ $18.50. L'année dernière, d'après le tarif général, nous en avons importé 2, et nous n'en avons pas importé un seul d'après le tarif de faveur. Voyez, par conséquent, quel avantage la réduction du droit sur les broyeurs a procuré aux cultivateurs.

Voyons ce qui en est quant aux moulins à vent : l'honorable député de Huron-sud, M. McMillan, nous a dit, hier soir, quel immense avantage la réduction du droit de 30 à 25 pour 100 représentait pour les cultivateurs. A en croire l'honorable député, chaque cultivateur aurait un moulin à vent. L'année dernière, nous en avons importé 378 d'après le tarif général, et nous n'en avons importé aucun d'après le tarif de faveur. Combien y a-t-il de cultivateurs qui possèdent des moulins à vent ? A tout événement, je doute qu'il y en ait plus d'un sur trente, car l'usage en est, en vérité, fort limité. Mais l'ancienne loi a ici son application, et l'article dont le cultivateur n'a nul besoin ou qui n'est pas d'un usage général, subit une réduction de 5 à 10 pour 100. La voiture de ferme n'en subit pas du tout ; la faucheuse non plus ; la lieuse, pas davantage ; mais quant à la faucille, un article dont on a cessé depuis 50 ans de se servir, de même qu'on cessera bientôt de se servir du gouvernement actuel—voilà un de ces articles qui font l'objet de la sollicitude paternelle de ce gouvernement et qui méritent, de sa part, un privilège. Il est venu le jour où nous devrions élever la voix pour demander le redressement des griefs des grandes classes de producteurs de ce pays, et s'il faut les taxer, s'il faut les saigner à blanc en augmentant les droits sur les cotons, la laine et les fourrures, sur les instruments aratoires et les cutters, tous articles d'un usage général parmi les cultivateurs, tandis qu'il n'y a qu'une légère réductoin sur ce qu'ils n'achètent qu'en petite quantité, si c'est là la loi qui va gouverner le pays, si c'est là le privilège qu'on va nous accorder, il est venu, le jour où le peuple, dans sa grande puissance, doit exiger du gouvernement de ce pays qu'il insiste auprès de la mère patrie pour nous obtenir de sa part un privilège, en échange de celui que nous lui accordons si généreusement. Les hache-fourrage ont subi une réduction de 35 à 25 ; l'année dernière, nous en avons importé pour $12 d'après le tarif général, et nous n'en avons pas importé un seul d'après le tarif de faveur. Quelle aubaine représente pour les cultivateurs de ce pays le tarif de faveur ! Je vais maintenant examiner l'autre côté de la médaille.

Nous avons vu comment les cultivateurs sont traités, et repassé soigneusement la liste des articles dont ils se servent. Je suis étonné que l'honorable député de Frontenac. (M. Rogers) puisse trouver cela de son goût.

Voyons maintenant de quelle considération on fait preuve à légard d'autres classes de la populationn qui ne sont pas celles des grands producteurs de ce pas. Par exemple, les cadrans des tours ont subi une réduction de 30 à 25 pour 100, les charbons pour éclairage électrique ont subi une réduction de 44 à 35 pour 100 et les plus grands, une réduction de 25 à 15 pour 100. Les cultivateurs ne se servent pas d'électricité, voilà ce qui explique la réduction. Les tubes à bicyclette sans couture, ont subi une réduction de 15 à 10 pour 100. Les cultivateurs ont devancé le gouvernement car ils commencent à se servir de bicyclettes, chose que le gouvernement a dû ignorer pendant ces deux dernières années, car autrement les matériaux pour bicyclettes n'auraient pas été réduits. Le nitroglycérine a subi aussi une réduction de 4 à 3 pour 100. Quoi ! pendant que toutes les classes de la société, même les enfonceurs de coffre-forts, sont avantagées, celle des fermiers est la seule dont le gouvernement ne daigne pas s'occuper. La composition métallique qui sert à la confection des bijoux est réduite de 25 à 10 pour 100 ce qui représente, de fait, une réduction de 60 pour 100. Je ne veux pas dire que les femmes des cultivateurs de ce pays ne portent pas de bijoux ; je sais, heureusement, que malgré l'extorsion que leur a fait subir ce tarif de faveur, elles en portent.

Mais le gouvernement a soin de voir à ce que

le prix de ce métal se trouve réduit par cette proportion considérable. Après cela vient l'huile d'olive. Je suis fils de cultivateur et je n'ai jamais vu d'huile d'olive dans la maison où j'ai été élevé. Nous ne nous permettions pas d'avoir de choses aussi coûteuses, et je ne crois pas que cet article puisse être trouvé dans les maisons de la plupart de nos cultivateurs. Les cultivateurs vivent aussi confortablement et aussi heureusement que d'autres classes de la société; mais ils n'ont pas d'huile d'olive sur la table à tous les repas—un tel luxe est plutôt réservé pour les dîners donnés par les ministres de la Couronne.

Les droits sur cet article sont réduits de 30 à 20 pour 100. Mais les droits imposés sur la voiture dont se sert les cultivateurs sont augmentés de 30 à 35 pour 100, les droits sur le paletôt en fourrures qui sert à protéger contre les intempéries de l'hiver sont augmentés de 30 à 35 pour 100; ils sont aussi augmentés sur les mitaines en fourrures, et même sur le manteau que porte sa femme, lequel n'a pu échapper à une taxe additionnelle en vertu de ce tarif. Le gouvernement actuel est toujours disposé à avoir des égards pour les choses de luxe. Les droits sur les étiquettes placées sur les boîtes de cigares sont aussi réduits—et sans vouloir affirmer la chose, je crois qu'ils ont aussi réduit les droits sur les cigares eux-mêmes.

Quelques VOIX : Non.

M. HENDERSON : Dans tous les cas, les droits imposés sur les étiquettes des boîtes de cigares sont réduits de 46 à 35 pour 100.

Et le ministre des Douanes (M. Paterson) toujours soucieux de ses intérêts, a eu soin de faire réduire les droits de 46 à 35 pour 100 sur les étiquettes destinées à être placées sur les boîtes de biscuits et confiseries. Mais dans tout cela il n'y a rien pour les cultivateurs. Les droits sur ses voitures étaient de 25 pour 100 sous l'empire de l'ancien tarif, ils sont encore les mêmes aujourd'hui. Je dis que c'est commettre une véritable injustice à l'égard du peuple de ce pays que de lui imposer un semblable tarif.

Que voyons-nous encore ? Ils nous demandent de tenir compte de la liste des articles admis en franchise. Prenons par exemple l'asphalte qui figure sur cette liste. Les cultivateurs de ce pays ne se servent guère d'asphalte. On s'en sert dans les villes en quantité considérable, et c'est pour cela que cet article est admis en franchise. Prenons maintenant le quebracho. Est-ce là un article dont se sert le cultivateur ? Non, car s'il en était ainsi, il ne figurerait pas sur la liste des articles admis en franchise. C'est là à mon avis, une explication suffisante. Il y a l'extrait de noix de galle. Est-ce là un article dont se servent les cultivateurs ? Les droits sur cet article, qui étaient de 20 pour 100 ont été complètement réduits. Il y a encore le caoutchouc en poudre. J'ignore ce que peut être cet article, mais je suis persuadé que ce doit être quelque chose dont le cultivateur ne se sert pas, puisqu'il est admis en franchise. L'oléostéarine qui était frappée d'un droit de 20 pour 100 a aussi été admise en franchise. Qu'est-ce que l'oléostéarine ? C'est un article qui est en partie produit par des hommes tels que Swift et Armour de Chicago ; et ce produit est admis en franchise dans notre pays où il fait concurrence au suif produit par nos cultivateurs. J'admets que j'ai contribué moi-même, sous l'ancienne administration, à faire placer cet article sur la liste des articles admis en franchise, afin de le faire servir à la préparation du cuir à harnais. Mais j'ai pris les précautions nécessaires pour protéger les cultivateurs.

J'ai dit au ministre des Finances de cette époque : Si l'oléostéarine est admise en franchise pour être employée par les tanneurs dans la production du cuir à harnais, ils emploieront plus de suif pour mêler à cette préparation qu'ils ne le font maintenant ; et c'est en effet ce qui a eu lieu. Mais le cabinet actuel a défait ce que j'avais fait à cette époque. Non seulement il a admis cet article en franchise pour cette fin, mais il l'a admis en franchise pour toutes les fins, de sorte que maintenant l'oléostéarine peut entrer librement sur notre marché pour y faire concurrence au suif du cultivateur et en diminuer la valeur. Nous avons à part cela un autre article admis en franchise pour le plus grand avantage du cultivateur, c'est le cuir de Russie, un article dont les cultivateurs ne font pas un très grand usage; ils savent se contenter d'un genre de marchandises à meilleur marché que celui-là.

M. TAYLOR : Cet article est admis en franchise pour l'avantage des Doukhobortses.

M. HENDERSON : Il est possible que le gouvernement songeait à amener ces gens dans notre pays lorsqu'il a placé cet article qui était frappé d'un droit de 15 pour 100 sur la liste des articles admis en franchise. Je vois que les nattes chinoises sont aussi placées sur la liste des articles admis en franchise. Cela est-il fait dans l'intérêt du cultivateur ? Combien y a-t-il de cultivateurs dans le pays qui achètent de ces nattes chinoises pour mettre dans leurs maisons ? Vous pouvez être certains que si les cultivateurs se servaient de ces nattes vous ne les trouveriez pas sur la liste des articles admis en franchise. Afin de donner un avantage quelconque aux cultivateurs de ce pays et de leur prouver qu'ils sont leurs amis, les libéraux ont placé sur la liste des articles admis en franchise le blanc de champignon. Combien y a-t-il de cultivateurs à qui une telle décision a rendu service ?

Je vous ai cité ces différents exemples, M. l'Orateur, pour vous prouver que le tarif actuel n'est destiné à favoriser qu'une classe de la société. Le tarif différentiel frappe indistinctement tous les articles de ce pays,

mais il s'attaque surtout aux classes productives. Il frappe l'ouvrier parce que plus vous augmentez l'importation des marchandises anglaises, plus vous réduisez la valeur du travail de l'ouvrier canadien. Non seulement vous lui nuisez dans son travail, mais vous lui nuisez encore au point de vue de ses gages.

Quelqu'un a dit hier soir que jamais les serviteurs de fermes et autres n'avaient reçu de salaires plus rémunérateurs que ceux qui leur sont payés depuis que ce gouvernement paternel a mis en vigeur ce tarif différentiel. Cependant comment explique-t-on toutes ces grèves dont nous entendons parler ? Que veut dire cette grève des employés du Grand Tronc demandant à ce que leurs gages soient augmentés ? Que veulent dire ces grèves qui éclatent dans toutes les parties du pays si ce tarif privilégié a rendu la prospérité et le bonheur à la classe ouvrière ?

C'est parce qu'il n'atteint pas ce but que nous, les membres de ce côté-ci de la Chambre, demandons que l'on accorde au peuple quelque compensation. Comme il n'est pas en notre pouvoir de débarrasser le pays de ce tarif différentiel, étant incapables de faire comprendre au gouvernement qu'il devrait rappeler cette mesure à laquelle il est lié, tout ce que nous pouvons faire, c'est de demander avec instance à ce qu'on nous accorde quelques compensations, et que si nous sommes obligés de souffrir l'injustice par ce tarif adopté il y a deux ans, on doit au moins accorder à nos produits une place privilégiée sur le marché anglais, ce qui aidera à la classe agricole du Canada en lui permettant de vendre ses produits plus facilement et à des prix plus rémunérateurs. Si la résolution proposée par le chef de la gauche était adoptée, elle aurait pour effet d'accorder un avantage considérable aux cultivateurs et autres producteurs canadiens, ayant à faire concurrence à des rivaux étrangers sur les marchés anglais. Cela aurait aussi pour effet de créer un courant d'immigration considérable vers ce pays, et contribuerait à peupler les vastes terres à blé des Territoires du Nord-Ouest, tout en augmentant la valeur de la propriété dans les vieilles provinces canadiennes.

M. ROGERS (Frontenac) : Je demande pardon à la Chambre pour les quelques remarques que je me crois tenu de faire en réponse au discours que vient de prononcer l'honorable préopinant, et qui n'a été que la répétition d'un autre discours. Je n'ai pas jusqu'ici abusé de la patience de la Chambre en prenant part à la discussion qui a eu lieu sur l'adresse en réponse au discours du Trône ou sur le budget. Si j'avais cru que l'on m'aurait accordé le privilège donné à d'autres, je me serais donné plus de peine pour étudier la question sur laquelle je veux parler.

La question que nous discutons est le commerce privilégié avec l'Angleterre, et je remarque que nos honorables amis de l'opposition sont aujourd'hui vivement intéressés dans cette question. Nous ne leur avions jamais entendu parler de la chose avant que le cabinet actuel soumît sa législation accordant un privilège aux marchandises anglaises entrant dans ce pays. Nous n'avons jamais essayé, dans le passé, d'obtenir un commerce privilégié avec la mère patrie, parce que l'opposition actuelle qui avait alors la direction des affaires dans ce pays était attachée par des liens trop puissants à son idole protectionniste pour songer à autre chose.

Il ne peut y avoir de doute que le commerce privilégié avec l'Angleterre serait un coup mortel porté à la protection. J'admets avoir été moi-même dans ma jeunesse un protectionniste fervent. A cette époque les cultivateurs croyaient que quelque chose était nécessaire pour améliorer la position du pays. J'ai dû dans ma jeunesse croire que la protection ferait disparaître le mal existant. C'est pourquoi, de concert avec un grand nombre d'autres patriotes qui étaient aussi cultivateurs, j'ai adopté ce principe, convaincu que ce changement nous serait favorable. Je dois dire à ce sujet qu'aucune classe de la société n'est plus loyale ni plus patriote que la classe des cultivateurs. Ces derniers sont toujours disposés à porter leur large part des obligations du pays ; ils sont mêmes disposés à supporter plus que leur part de ces obligations si la chose est nécessaire pour le plus grand bien du pays.

Je me souviens que feu le très honorable sir John Macdonald disait que la protection n'était qu'un moyen d'atteindre un but. Elle n'a pas été établie pour avoir une existence perpétuelle, mais elle était simplement destinée à permettre à nos fabricants d'affermir leur situation dans le pays et de pouvoir faire concurrence par eux-mêmes aux fabricants des autres pays. C'est aussi là l'opinion qui a été émise par d'autres hommes politiques de cette époque. C'est certainement le discours prononcé par feu M. Dalton McCarthy, dans lequel il condamnait la politique nationale, sous prétexte qu'elle n'avait pas produit les résultats que l'on avait droit d'attendre d'elle, c'est ce discours, dis-je, qui le premier m'a ouvert les yeux à la lumière. Il a déclaré que le temps était arrivé de commencer à enlever des épaules des cultivateurs le lourd fardeau dont elles étaient chargées. Mais le parti conservateur était si intimement lié au principe de la protection, qu'au lieu de réduire les taxes qui grevaient les cultivateurs, il était plutôt disposé à les laisser subsister.

J'admets que ce parti a réduit les droits sur les instruments aratoires de 35 à 20 pour 100. Cette réduction était due au mouvement organisé par les cultivateurs dans tout le pays, et ce fut là un des résultats obtenus par les patrons de l'industrie. L'ancienne administration s'aperçut qu'il fallait faire quelque chose. Les cultivateurs apparte-

nant au parti conservateur abandonnaient les rangs de ce dernier parti pour se joindre aux patrons de l'industrie, et le mouvement prit une telle force que le gouvernement fut obligé de faire quelque chose à ce sujet. Je suis loin d'être satisfait des réductions faites par le cabinet actuel dans le but d'atteindre le principe de tarif de revenu, mais je répète ce que j'ai déjà dit sur cette question, que tout en croyant que le cabinet n'est pas allé aussi loin qu'il aurait dû le faire, je suis, cependant, persuadé que ce tarif privilégié est une mesure avantageuse. Je crois qu'il va avoir pour effet de réduire le fardeau qui pèse sur les épaules des cultivateurs.

Si je dois en croire les discours prononcés par certains membres de la gauche, ces hommes sont autant en faveur de la protection aujourd'hui qu'ils l'ont jamais été. L'ex-ministre de l'Agriculture (M. Montague) a déclaré un jour dans cette Chambre—et j'ai été quelque peu surpris de l'entendre parler ainsi—que si le gouvernement remettait les droits tels qu'ils étaient autrefois, une telle conduite de sa part recevrait l'appui unanime de l'opposition. Une déclaration de cette nature ne peut guère encourager les cultivateurs à fonder de grandes espérances sur les honorables membres de la gauche pour faire disparaître ce fardeau de la protection.

Si la réduction apportée au tarif protecteur n'était que de un pour cent, je ne m'en occuperais guère, mais je prétends que cette réduction est beaucoup plus considérable. Quelqu'un a voulu laisser entendre que mon attitude sur cette question était intéressée ; à cela je réponds par la dénégation la plus formelle et je déclare que c'est après mûre délibération et l'expérience acquise que j'en suis arrivé à la conclusion qu'il m'était impossible d'accorder plus longtemps mon appui à une politique de cette nature. Je dois même ajouter que les trois années que j'ai passées dans cette Chambre n'ont fait que m'éloigner de plus en plus de ce principe.

M. WALLACE : L'honorable député (M. Rogers) voudrait-il me permettre de lui poser une question ? Il déclare qu'il est contre le principe de la protection. Etait-il opposé à ce que le droit de trois cents par livre imposé sur les viandes, le droit de 35 pour 100 sur le mouton et l'agneau ; de trois cents par livre sur le fromage, ce qui équivaut à environ 40 pour 100 ; le droit de trois cents par douzaine sur les œufs, et le droit de quatre cents par livre sur le beurre, était-il opposé, dis-je, à ce que ces droits fussent enlevés ?

M. ROGERS : Donnez des marchés aux cultivateurs et ils ne demanderont de faveur à personne.

M. WALLACE : Ces droits sont de 35 à 40 pour 100, tandis que les droits sur les instruments aratoires sont de 20 pour 100.

M. ROGERS : Tant que le principe de la protection existe, tout naturellement, nous voulons avoir notre petite part, mais je dis de nouveau que je n'ai pas foi en ce principe. Il serait ridicule de vouloir prétendre qu'aussi longtemps que la protection existera, nous ne devrons pas appliquer le principe aux cultivateurs, bien que l'on ne puisse prétendre avec raison que la consommation qui se fait dans le pays puisse être de nature à modifier le prix des articles que nous avons à vendre. Le prix de chaque produit de la ferme que nous avons à vendre est établi en Angleterre.

Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien me le permettre, je traiterai dans quelques instants la question du maïs. En quoi la protection a-t-elle été utile aux cultivateurs ? Comment un droit protecteur de 35 ou 40 pour 100 sur les instruments aratoires peut-il avoir été de quelque avantage pour les cultivateurs ? Il en coûte de $1,000 à $1,200 à un cultivateur de la province d'Ontario pour se procurer toutes les machines agricoles dont il a besoin. Chaque année il devra dépenser une somme additionnelle de $150 à $200 pour les réparations, l'usage ainsi que pour les nouveaux instruments dont il aura besoin. Sur la somme qu'il devra dépenser en premier lieu le cultivateur est obligé de payer de $300 à $400 de droits, et chaque année, il devra payer pour les réparations et autres choses nécessaires, une somme additionnelle de $75 à $80 de droits. Je ne vois pas en quoi le principe de la protection puisse être avantageux aux cultivateurs.

Si nous devons en croire notre expérience et les statistiques que nous possédons, il doit y avoir quelque chose de radicalement mauvais au Canada, si la protection n'a pas produit le résultat attendu. La protection existe dans ce pays depuis ces dix-sept ou dix-huit dernières années, et c'est en vain que nous cherchons dans les statistiques, pour obtenir la preuve que cela a été de quelque avantage pour les cultivateurs. Malheureusement, les statistiques que nous possédons pour les autres provinces ne sont pas préparées d'une manière aussi complète que celles de la province d'Ontario. Dans quelle condition se trouvait la population agricole de la province d'Ontario et 1898 ? On nous avait laissé entendre qu'au bout d'un certain nombre d'années nos poches seraient remplies d'argent. Je vais vous montrer les résultats de la protection tels qu'ils sont indiqués dans l'annuaire statisque de 1898 de la province d'Ontario.

Il est vrai que la population a augmenté dans les cités et les villes, mais malheureusement elle a diminué dans les campagnes. En 1887 la population des districts ruraux d'Ontario était de 1,140,138 âmes, mais en 1897 elle était de 1,113,530, soit une diminution de 35,326 dans la population rurale de cette grande province. L'augmentation naturelle devrait être de 40 pour 100 en dix ans, et s'il en eût été ainsi nous devrions avoir une augmentation de 100,000 âmes dans la population au lieu d'une perte de 35,000.

Qu'y a-t-il à dire maintenant relativement à l'immigration? Il a été calculé que depuis 1893 environ 80,000 immigrants étaient arrivés annuellement au Canada. Evidemment la province d'Ontario, qui est le jardin du Canada, aurait dû conserver dans ses limites une partie de cette immigration; au lieu de cela, nous constatons que dans nos districts ruraux non seulement nous avons perdu l'augmentation naturelle, mais nous avons encore perdu plus de 35,000 âmes à part les immigrants qui auraient dû s'établir chez nous.

Depuis la Confédération jusqu'en 1892, le gouvernement fédéral a dépensé $6,347,629 pour les fins d'immigration, et l'on calcule qu'une somme d'environ $1,500,000 a été à part cela dépensée par les provinces dans le même but. Ainsi donc si l'on considère les dépenses faites pour l'immigration et la diminution de notre population rurale, la protection n'a guère été avantageuse pour le pays. Ces faits ne peuvent être mis en doute et par conséquent il reste établi d'une manière incontestable qu'il y a quelques chose de radicalement mauvais dans le principe de la protection. Les cités et les villes voient leur population augmenter de 279,656 âmes, mais cette augmentation a lieu aux dépens des districts ruraux en nous enlevant nos jeunes gens, la véritable source de la richesse et en créant un état de choses qui est loin d'être avantageux pour une nation.

Sous l'empire de ce merveilleux système de protection, la valeur de nos terres dans la province de l'Ontario a diminué de $11,387,085, tandis que le valeur de la propriété dans les villes et les cités du pays a augmenté de près de $103,010,607. C'est là un moyen extraordinaire de faire régner la prospérité dans un pays agricole. Il n'est guère possible en présence de ces faits que la politique de protection puisse être approuvée par une population agricole. Le montant des taxes perçues des districts ruraux a été de $181,396 moindre qu'il y a dix ans, et naturellement la dépréciation de la valeur des propriétés rurales ne pouvait faire autrement que d'amener ce résultat.

Durant cette période, les cités ont augmenté leurs taxes de $2,922,522, et nous savons tous que les citoyens des villes doivent obtenir cet argent pour payer leurs taxes indirectement des cultivateurs de ce pays. A la fin c'est toujours le cultivateur qui paie, malgré que, comme je viens de le dire, la valeur des propriétés rurales ait diminué de $11,000,000. Il me fait plaisir de dire que la province de l'Ontario a réduit le fardeau de ses obligations de $1,597,909. Les cultivateurs de l'Ontario ont supporté la taxe directe afin de réduire les obligations dont cette province était grevée, et pour en agir ainsi, ils ont dû se priver eux et leurs familles d'une foule de choses nécessaires.

Le fait de voir que les cultivateurs préfèrent subir la taxe directe pour faire disparaître ces obligations démontre à ce gouvernement ou à tout autre gouvernement que le cultivateur n'aime pas à voir augmenter la dette. J'espère qu'un tel avertissement sera pris en sérieuse considération par ce gouvernement ou par toute autre administration. Une telle conduite de la part des cultivateurs indique qu'ils sont prêts à faire des affaires et cela en homme d'affaires. Mais nous devons nous rappeler que durant la même période, les villes ont augmenté les obligations dont elles sont grevées de $5,680,908, et les villes ont augmenté leurs obligations de cette nature de $17,390,308.

Permettez-moi de demander où les cités et les villes prennent l'argent nécessaire pour payer une telle dette et l'intérêt qui en résulte. Cet argent doit nécessairement être fourni par les cultivateurs de ce pays, et tout système qui impose une taxe sur la jeune génération et l'enlève des districts ruraux pour la placer dans les villes doit être désavantageux. Mais ce qu'il y a de plus regrettable dans tout cela, c'est que durant les dix dernières années la dette garantie par obligation hypothécaire de la province de l'Ontario, a augmenté de $1,300,000, et le montant total en est aujourd'hui de $3,933,600. Voilà la condition prospère dans laquelle la politique nationale a laissé le pays.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ROGERS : Certains députés peuvent rire tout à leur aise, mais ils devront reprendre leur sérieux lorsqu'ils s'agira de s'adresser aux cultivateurs de ce pays. Le principe de la protection a fait tort au Canada, et je dis qu'un tel système est une malédiction pour tout pays agricole. Voyons ce qui se passe aux Etats-Unis. D'après le recensement de 1890, il y avait dans ce pays 12,000,000 de familles se livrant à la culture de la terre, sur ce nombre environ 6,000,000 sont propriétaires des terres qu'elles occupent, mais 30 pour 100 de ces terres sont hypothéquées. Il y a donc dans ce pays protectionniste par excellence 6,628,735 familles qui demeurent sur des propriétés qu'elles ont louées. Voilà ce que la protection a fait pour les cultivateurs américains ; et si les cultivateurs ne sont pas prospères nous savons tous que le reste du pays ne peut l'être.

Aux Etats-Unis 47.80 pour 100 des cultivateurs sont propriétaires de terres qu'ils occupent et 52.20 pour 100 ne sont que des locataires. Quelle est la condition des cultivateurs dans les Etats situés près de la frontière ? L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a dit il y a quelques temps qu'après avoir fait une visite chez nos voisins, il avait constaté que les cultivateurs canadiens vivaient aussi bien et peut-être mieux que les cultivateurs américains. Un tel argument ne peut être favorable à la protection, quant à ce qui concerne les cultivateurs. Dans le grand Etat de New-York, le nombre total des familles de cultivateurs est de 1,308,015. Sur ce nombre 290,025 terres ne sont grevées d'aucune hypothèque, 201,258 le sont, et 816,732 terres sont louées. Voilà ce que la protection a fait pour les cultivateurs de ce grand Etat.

Dans l'Etat de l'Ohio il y a 785,291 familles de cultivateurs ; sur ce nombre 302,943 sont propriétaires de leurs terres, 123,423 terres sont grevées d'hypothèques et 358,925 sont des terres louées. Si vous appelez cela de la prospérité je n'y comprends plus rien. Là encore sont visibles les effets de la protection pour les cultivateurs. La même chose est vrai, pour l'Etat de l'Illinois que nous savons tous être une pays agricole par excellence. Dans cet Etat 778,015 familles vivent sur des terres ; sur ce nombre 260,124 sont propriétaires, 126,250 de ces propriétés sont grevées d'hypothèques et 391,641 sont louées. Dans l'Etat du Maine, qui est un autre Etat limitrophe, le nombre total de familles de cultivateurs est de 150,355, sur ce nombre 78,040 ne doivent rien, 21,721 ont des propriétés grévées d'hypothèques et 50,594 vivent sur des propriétés louées. Prenez maintenant l'Etat du Massachusetts, qui est situé au centre de ces grand marchés tant vantés. Dans cet Etat le nombre de familles de cultivateurs est de 479,790 ; sur ce nombre 108,804 vivent sur des terres qui ne sont grevées d'aucune hypothèque, 66,249 ont des propriétés grevées, et 304,737 vivent sur des propriétés louées ; voilà encore une preuve de ce que la protection a fait pour ce pays.

M. TAYLOR : L'honorable député serait-il assez bon de nous dire où il a puisé tous ces renseignements ?

M. ROGERS : Je les ai pris dans le recensement de 1890. Nous n'avons pas de rapport plus récent, mais si nous en avions je suis convaincu qu'ils établiraient un état de choses encore plus regrettable. Je ne parle pas par ouï-dire. Je n'ai pas l'habitude de faire de déclarations dans cette Chambre qui ne soient pas corroborées par les faits et les chiffres. Comme je l'ai déjà dit, l'une des grandes objections opposées à la protection c'est qu'elle a augmenté les villes au détriment des campagnes. Elle a aussi enlevé à l'agriculteur ses meilleurs bras, c'est-à-dire ses jeunes gens.

Une VOIX : Où sont-ils allés ?

M. ROGERS : Dans les grands centres manufacturiers. Si c'est là de la prospérité, ce n'est pas le genre de prospérité que j'aime à voir exister.

M. TAYLOR : Qui les nourrit ?

M. ROGERS : Je n'aime pas à sacrifier les grands intérêts de ce pays même dans le but de construire de grandes villes. Les cités et les villes du Canada ne peuvent guère modifier les prix des produits de la ferme. Les prix des produits agricoles non seulement du Canada mais aussi des Etats-Unis sont réglés en Angleterre. Lorsque nous pouvons expédier le beurre et le fromage en Angleterre en payant moins d'un demi cent par livre, nous pouvons voir que la distance ne compte guère et combien ce marché est accessible à nos cultivateurs. Nous voulons un marché national lorsque nous pouvons l'obtenir à un prix raisonnable et lorsqu'il n'arrache pas le plus pur du sang de notre peuple.

Quant à ce qui concerne le tarif privilégié entre ce pays et la mère patrie, tout ce que j'ai dit tend vers ce but indirectement.

L'ancien gouvernement ne pouvait facilement dire quelque chose à l'Angleterre à ce sujet. Nous constatons cependant que les exportations des produits de la ferme qui représentaient un montant de $48,000,000 en 1895-96, se sont élevées à $75,000,000 en 1897-98. Une telle augmentation dans l'espace de trois ans est bien de nature à donner de grandes espérances pour l'avenir. Les cultivateurs de ce pays se sont toujours trop occupés dans le passé des intérêts des manufacturiers, de ces autres citoyens, au lieu de voir à leurs intérêts personnels.

Il y avait alors pour nos produits, en Angleterre, un marché beaucoup plus avantageux que celui que nous avons aujourd'hui ; les facilités de communication ne faisaient pas défaut, pourquoi n'avons-nous pas obtenu ce marché ? C'est parce que nous bâtissions des villes et des cités en Canada aux dépens des cultivateurs et que nous négligions de développer notre commerce avec l'Angleterre. Pour donner un idée du fait que nous nous occupions des intérêts des manufacturiers au lieu de voir à l'intérêt perconnel des cultivateurs, je puis dire que durant l'année 1880, nous avons exporté 16,000,000 de livres de beurre tandis qu'en 1889, nos exportations étaient tombées à 902,000 livres seulement. Que faisaient pendant ce temps les autres pays ? Le Danemark perfectionnait son système de fabrication du beurre et recevait l'aide intelligente de son gouvernement à tel point que ses exportations en Angleterre qui étaient de 42,289,632 livres en 1885, atteignaient le chiffre de 130,230,240 livres en 1895. Que faisait l'Australie durant ce temps ? En 1890, l'Australie avait exporté en Angleterre 4,535,776 livres de beurre ; en 1895 elle en exportait 35,083,664 livres. Quelle est la raison de cette augmentation considérable ? Elle est due au fait que l'Australie avait un gouvernement composé d'hommes d'affaires qui voyaient à protéger les intérêts des cultivateurs du pays en leur fournissant des entrepôts frigorifiques et de grandes facilités de transport par terre et par eau sur une distance de 6,000 milles dont partie se trouve sous la zone torride.

L'ancien gouvernement prétend s'être occupé de la question des compartiments-glacières pour nos produits. Je veux rappeler ce qui s'est passé à la réunion des Patrons de l'Industire tenue à Montréal en 1896. On avait fait une agitation dans le but d'obtenir une ligne de steamships faisant le service rapide et l'on avait offert un subside de $750,000 par année, durant 10 ans, et de $500,000 par année pour les dix années suivantes. On avait parlé de compartiments-glacières en rapport avec ce service rapide, mais tout le monde reconnaissait que si nous

avions ces compartiments-glacières ce serait de nature à retarder la vitesse des navires qui ne pourraient parcourir leurs 20 nœuds à l'heure. Les Patrons étaient très opposés à ce subside pour une ligne rapide et ils ont fait connaître leurs objections sous forme de résolutions et de députations auprès du gouvernement. A mon avis, c'est à cette agitation que nous devons les compartiments-glacières au lieu d'avoir un service rapide de navires. Ce dont nous avons besoin d'abord ce sont de meilleures facilités sous le rapport des compartiments-glacières, par terre et par eau, des taux de transport plus réduits et le service rapide pourra venir ensuite.

Durant l'automne de 1896, on n'a pas fait grand'chose et cette assemblée importante de l'association des beurriers et fromagers de Montréal fut tenue à la demande pressante des Patrons. On a expliqué à cette réunion que le Danemark, l'Australie et tous les autres pays avaient tous un système de compartiments-glacières ; qu'ils avaient des agents dans la Grande-Bretagne pour surveiller leurs intérêts et que si nous voulions leur faire concurrence, il nous faudrait suivre leur exemple. Les représentants des grandes compagnies de steamships assistaient à cette réunion, et pour vous montrer ce qu'ils pensaient de la chose, je rappellerai que M. Torrance, représentant l'une des compagnies les plus considérables, a déclaré alors que les compagnies n'avaient aucun intérêt à fournir ces compartiments-glacières. Il a dit que quelques années auparavant la compagnie qu'il représentait avait dépensé $10,000 pour établir ces compartiments dans l'un de ses navires et qu'elle n'a pu avoir assez de fret pour les remplir et retirer de ce chef quelques bénéfices ; les compagnies de chemin de fer n'avaient pas de wagons glacières : il n'y avait pas d'entrepôts-glacières à Montréal et, disait M. Torrance, faute de fret nous avons dû défaire ce que nous avions fait et certainement la compagnie ne tentera plus cette expérience à moins qu'on ne lui assure un encouragement important.

Une résolution proposée par M. Hodgson, appuyé par M. John McKergan, fut adoptée à l'unanimité :

Que cette association reconnaît l'importance d'augmenter les facilités qu'offrent les compartiments glacières et qu'un comité d'au moins dix membres soit nommé par l'association pour travailler avec le bureau central des Patrons d'Industrie et l'association des marchands de bestiaux, à avoir une entrevue avec le premier ministre du Canada afin de lui démontrer l'absolue nécessité de telles facilités, et à se procurer toutes informations au sujet des avantages accordés par d'autres pays à l'exportation des produits agricoles aux marchés anglais.

Une autre résolution dans le même sens fut proposée par M. D. McFagan, appuyé par M. D. M. McPherson. Elle se lit comme suit :

Que tous les producteurs, manufacturiers et expéditeurs d'articles périssables, en fait de nourriture, du Canada soient invités par cette association à se joindre à la députation qui rencontrera l'honorable M. Laurier afin d'obtenir des moyens plus parfaits de transport pour ces marchandises aux marchés où elles se vendent.

A cette assemblée, pas un mot n'a été dit du service rapide ; mais on a parlé longuement des meilleures facilités de transport dont on avait besoin. Nous connaissons quel a été le résultat. On a accordé des compartiment-glacières et nos exportations de beurre ont augmenté de 4,000,000 à 11,000,000 de livres, en moins de 3 ans, et nos autres produits périssables ont été exportés dans une proportion semblable. C'est dans ce sens que ce gouvernement devrait travailler ; il devrait nous fournir de meilleurs marchés pour nos produits et des facilités de transport meilleures et à plus bas prix afin de nous permettre de faire une plus forte concurrence sur le marché anglais, et s"il y avait eu plus de cultivateurs dans cette Chambre, la question aurait été réglée depuis longtemps.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. ROGERS : Parlant des effets de la protection sur un pays, j'ai, avant la suspension de la séance, signalé le fait que le plus grand mal que la protection ait causé à la classe agricole a été de pousser nos jeunes gens les plus brillants dans d'autres professions. La protection a eu pour effet d'augmenter les revenus de ceux qui vivent dans les cités ; d'augmenter les profits du manufacturier et les gages de l'artisan et de l'ouvrier ; elle a tellement réussi dans ce sens, qu'elle a engagé nos jeunes gens à abandonner la terre paternelle pour aller dans les villes chercher d'autre travail qui fût plus rémunéré. Un exemple frappant de la chose est l'énorme exode de nos jeunes gens, les meilleurs et les plus brillants, vers les Etats-Unis. Il n'y a pas de doute que la protection a fait son temps aux Etats-Unis ; elle a pu permettre durant un certain temps aux manufacturiers de payer des gages élevés, mais les temps durs qu'ils viennent de traverser indiquent qu'ils ne peuvent plus payer ces gages. Il n'y a pas de doute que laissée à elle-même, la protection se tuerait d'elle-même. La production se continue et l'effet naturel de la concurrence est de diminuer les prix. Mais alors arrive le mal des corporations, des monopoles et des fusions de compagnies. Il est à peine nécessaire de citer des exemples, celui des Etats-Unis qui sont à la merci des " coalitions " suffit. Malheureusement notre propre peuple a suivi les traces de nos voisins du sud et les compagnies fusionnées des Etats-Unis ont étendu leurs ramifications dans notre pays. D'autre part les cultivateurs ne pourraient former de telles coalitions même s'ils le voulaient, et ils sont par conséquent à la mercie des monopoles.

Malheureusement aussi, nous avons trop peu de représentants des classes qui travaillent dans cette Chambre où ils pourraient défendre les droits de la grande masse des classes laborieuses. Je suis peiné de dire que dans ce pays comme dans toute autre contrée, c'est trop souvent le parti d'abord et l'oubli complet de la masse qui peine.

Pour faire voir combien la politique de protection favorise les monopoles, je vais lire le sommaire d'un article sur le témoignage donné par le représentant du plus grand monopole qui existe probablement—M. H. O. Havemeyer, représentant du "syndicat" des sucres. Je crois que ces considérations s'appliquent au Canada, autant qu'aux Etats-Unis :

Le principal actionnaire et promoteur du grand syndicat des sucres a déclaré devant la commission d'enquête que ces monopoles ne pouvaient exister sans l'aide du tarif qui leur permit de piller le peuple. Sous le libre-échange, il serait possible aux manufacturiers et aux raffineurs de sucre de fusionner leurs opérations sous une seule tête, mais ils ne pourraient demander au consommateur plus que le prix naturel pour leurs produits. L'existence des corporations fusionnées ne dépend pas du tarif, mais ses effets désastreux en dépendent. Sans l'aide du tarif, les coalitions peuvent diminuer les dépenses mais non augmenter les prix. Elles ne pourraient percevoir un prix suffisant pour payer des dividendes sur un capital-actions majoré, car la concurrence étrangère rendrait la chose impossible. Dans la Grande-Bretagne, une tentative pour établir la méthode américaine de capitalisation fictive a résulté en un fiasco complet, parcequ'il n'y avait pas de tarif protecteur pour aider les promoteurs à réaliser des bénéfices scandaleux.

L'un des grands maux que cause la protection à un pays, c'est le pouvoir qu'elle donne d'élever les prix des marchandises et d'opprimer ainsi le peuple.

L'honorable député d'Halifax (M. Henderson) a parlé des effets du tarif de préférence. Il est bien vrai, ainsi que l'a dit l'honorable député que les rapports fournis jusqu'ici n'accusent pas une augmentation considérable dans nos importations. Il ne peut cependant juger de l'effet de ce tarif dans la réduction des prix par la quantité seule des importations. Nous savons et nous pouvons constater tous les jours par l'observation et l'étude que les prix sont diminués. Nos manufacturiers comprennent qu'ils doivent diminuer les prix de leurs produits ou faire concurrence aux marchandises importées. Il n'est pas nécessaire que ces marchandises entrent actuellement dans ce pays pour amener cette réduction—ces marchandises sont toujours là et l'on peut les importer quand bon il semble et bien que les rapports ne montrent pas une grande augmentation dans les importations, le but se trouve toujours atteint. Il ne faut pas oublier non plus que l'effet d'un tarif semblable n'est pas immédiat. L'un des principaux importateurs disait que ce tarif aura un effet marqué dans l'avenir ; qu'un grand nombre de marchands ont en mains des fonds de magasin considérables et qu'ils sont obligés de tenir les prix le plus élevé possible afin d'éviter des pertes ; mais les prochaines importations feront voir les effets du tarif dans la réduction des prix des marchandises. Dans les lainages, on constate une réduction très considérable dans les prix. Si tel n'eût pas été le résultat, les conservateurs se seraient montrés mauvais prophètes. La première année de mise en vigueur de ce tarif, ils disaient que toutes les manufactures allaient fermer leurs portes. Le tarif ne pouvait amener cet état de choses, à moins qu'il n'eût réduit les marchandises à un prix auquel les manufactures n'auraient pu les produire et payer des dividendes. Si le tarif n'a aucun effet sur la réduction des prix, pourquoi les conservateurs ont-ils jeté ce cri d'alarme ?

Puis, ils ont dit bien haut que le gouvernement avait adopté la politique conservatrice. Il est bien vrai, et je le répète, que nous avons trop de protection. Nous ne sommes pas satisfaits du tarif tel qu'il existe, mais nous sommes reconnaissants des réformes effectuées et nous espérons que, d'après les promesses faites, le gouvernement ira encore plus loin et j'espère qu'à la prochaine élection, le gouvernement verra cette cause poussée avec tant de vigueur qu'il se trouvera forcé de faire d'autres réductions. Le mouvement est dans une bonne direction et s'il n'a pas été aussi rapide que nous l'aurions désiré, il a produit de bons effets.

On a beaucoup parlé du fil d'engerbage, à tel point qu'on pourrait croire qu'il n'y a plus rien à dire de nouveau sur ce sujet. L'honorable député de Halton, dans un discours précédent, a parlé de l'abolition du droit sur cet article, prétendant que ce droit était réellement la cause de l'augmentation du prix. On a dit que l'effet du tarif serait de faire fermer nos manufactures et de les mettre aux mains d'un petit nombre. Mais l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) a démontré que les manufactures étaient fermées, non à cause de l'abolition du droit imposé, mais parce que, trois ou quatre ans avant l'abolition de ce droit, ces manufactures avaient été achetées, ou louées et fermées. L'honorable député de Huron-sud a mentionné les différentes manufactures—il n'est pas nécessaire d'en dresser de nouveau la liste—et l'on constate que le fait seul de tenir ces manufactures fermées coûte annuellement aux intéressés environ $30,000. C'est ce que paie la "Cordage Company" pour conserver le monopole de la fabrication de cet article.

La "Farmers' Binder Twine Company", de Brantford se trouve quelque peu mêlée à cette discussion. L'an dernier, cette compagnie a adressé une lettre-circulaire aux cultivateurs du pays ; j'ai une copie de cette lettre ici. Les directeurs prétendaient, parce qu'ils avaient fixé le prix du fil d'engerbage manufacturé par eux à un taux réduit, avoir forcé les autres manufacturiers à vendre à ce prix, et que, par conséquent, le bas prix du marché était dû à leurs efforts. Je ne dis pas que cette compagnie ne ferait pas

partie d'une coalition de manufacturiers si elle ne pouvait atteindre son but autrement, mais voici ce qu'établit cette lettre-circulaire ; le prix du fil d'engerbage manufacturé par cette compagnie était en 1892 de 12½ et 14½ cents ; en 1893, de 8½ et 9½ cents ; en 1894, de 7 et 8 cents ; en 1896, de 7 et 8 cents ; en 1897, de 6½ et 7½ cents et en 1898, de 6½ et 7½ cents.

Voici ce qu'on lit dans cette lettre :

Cette compagnie en fixant ses prix sur le fil d'engerbage, ces prix devant courir jusqu'au 20 juin prochain, se propose d'aider les cultivateurs à obtenir les avantages du bas prix sur tout le fil d'engerbage actuellement entre les mains des compagnies rivales et d'empêcher qu'on leur demande des prix exorbitants.

Une députation nombreuse s'est rendue auprès du ministre des Finances pour lui demander d'imposer un droit de 25 pour 100 sur ce fil d'engerbage. Les délégués ont dit au ministre qu'ils ne pouvaient vivre, qu'ils seraient obligés de fermer les portes de leurs manufactures s'ils n'étaient pas protégés. Dans le même temps la "Farmer's Binder Twine Company" vendait ses produits à 7½ cents au détail. On a dit publiquement, et la chose n'a pas été niée, que cette compagnie a fait 60 pour 100 sur son capital. La moyenne de la quantité de fil d'engerbage employé au Canada est d'environ 7,000 tonnes ; le pénitencier de Kingston en manufacture environ 500 tonnes, la prison centrale environ 1,000 tonnes et 1,000 tonnes environ sont importées ; ce qui donne environ 3,500 tonnes à manufacturer par la "Cordage Company". Cette compagnie a une protection de 25 pour 100 sur tous les autres cordages qu'elle manufacture. Cependant elle a eu l'audace de venir demander encore plus de protection au ministre des Finances. Quant au travail des prisonniers, on devrait prendre quelque moyen pour régulariser les prix de la corde qu'ils manufacturent afin que les prix de cet article si nécessaire aux cultivateurs ne soient pas à la merci des coalitions de manufacturiers.

Une autre députation s'est rendue en 1897 auprès du gouvernement provincial pour lui demander de fermer la manufacture de fil d'engerbage de la prison centrale, pour la raison qu'elle faisait aux autres manufacturiers une concurrence injuste ; et cependant ces derniers faisaient des bénéfices de 60 pour 100 par année. S'ils pouvaient faire un bénéfice de 60 pour 100 sur 1,000 tonnes, ils devaient réaliser 300 pour 100 sur 3,500 tonnes outre la protection qu'ils avaient sur tous les autres produits de leur industrie. On présenta une requête au gouvernement fédéral lui demandant de fermer les manufactures de fil d'engerbage du pénitencier de Kingston et de la prison centrale. J'ai moi-même acheté du fil d'engerbage vers la fin du mois d'août à 7 cents, après que le contrat fut expiré. Je dis que le gouvernement devrait prendre des mesures sérieuses pour empêcher que ce travail des prisons ne fût dirigé en sous-main par une coalition de manufacturiers.

Sir CHARLES TUPPER : Puis-je interrompre mon honorable ami pour un instant ? Je suis certain que nous ne pouvons, à cette phase de la session, permettre qu'on parle durant deux ou trois heures contre le temps. Depuis qu'il s'est levé pour adresser la parole, l'honorable député a pris à peine 15 minutes à traiter le sujet qui est maintenant devant la Chambre. A cette phase de la session, le gouvernement et nous-mêmes désirons vivement procéder sur les estimations. Je ne vois pas de raison pour ne pas terminer le plus tôt possible ce débat pourvu que les orateurs s'en tiennent à la question.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je rappellerai à mon honorable ami de l'autre côté de la Chambre que notre excellent ami de Frontenac (M. Rogers) ne parle pas souvent.

Sir CHARLES TUPPER : Je le sais et c'est pourquoi j'ai hésité à faire cette remarque.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas que tous les discours qui font les députés de la gauche soient plus à la question du tarif de préférence telle que posée dans la motion de mon honorable ami, que la discussion qui se fait maintenant et qui a été provoquée par les discours des honorables membres de l'autre côté de la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je rappellerai à l'honorable député de Frontenac que la discussion doit être strictement limitée à la question du tarif de préférence, telle que posée devant l'Orateur. Si l'honorable député veut discuter les questions générales du tarif, il pourra trouver une occasion de le faire quand la Chambre se sera prononcée sur la motion actuellement soumise.

M. ROGERS : Je ferai remarquer à l'honorable chef de l'opposition qu'on ne s'est pas opposé à la longue harangue de l'honorable député de Halton, qui n'a été qu'une répétition d'une partie d'un discours précédent et je réclame la même liberté de discussion. L'honorable député d'York-ouest a parlé du chemin de fer Canadien du Pacifique et d'une foule d'autres choses et on l'a laissé faire. Mais, c'est bien et je me soumets à votre décision M. l'Orateur. Mais plus on m'arrêtera de parler, plus je tiendrai à mes idées sur ces questions. Je crois que mes arguments portaient à point, autrement on n'aurait pas tant d'objection à me laisser continuer mon discours.

Quant à la clause de préférence du tarif, dans le sens que l'applique le gouvernement, je l'accepte de tout cœur, comme je crois que le pays l'accepte et je suis convaincu que les résultats de son application seront des plus avantageux pour le pays. Je regrette toutefois qu'à la fin de son discours l'honorable chef du gouvernement n'ait pas jugé à propos d'annoncer que le gouvernement était tellement satisfait du résultat ob-

tenu jusqu'à présent, qu'il se proposait de faire un autre réduction de 25 pour 100. Je crois cependant que nous ne sommes pas encore en état de transiger avec la mère patrie au sujet des concessions qu'elle pourrait faire pour nos produits sur ses marchés ; mais le temps viendra où par les progrès que nous aurons faits au point de vue commercial et sous d'autres rapports, nous exercerons une influence assez forte sur la mère patrie pour développer encore davantage le volume de nos exportations à la mère patrie, et c'est alors que nous pourrons espérer qu'elle nous fera des avances pour un commerce plus considérable et que nous pourrons discuter avec elle des relations de commerce plus étendues.

Je crois que c'est le devoir de la Grande-Bretagne de faire des avances aux colonies, et non pas à ces dernières de faire les premières démarches. Je ne vois pas quelle raison nous aurions d'espérer que l'Angleterre nous accordera la préférence, à moins que nous ne soyons partie aux gloires de l'Empire. Je crois que ce que M. Chamberlain voulait dire quand il parlait de participation aux gloires de l'Empire, c'est que nous devrions supporter notre part du coût d'entretien d'une armée et d'une marine impériales. Reste à savoir si ce que nous rapportera le commerce de préférence compensera pour nous cette responsabilité si elle nous était imposée. Je puis dire, toutefois, que si jamais la Grande-Bretagne avait besoin d'assistance elle trouverait que le Canada est prêt à fournir sa part.

Je ne vois rien de mauvais dans cette résolution. Si nous avons quelque chose à gagner en faisant des avances à la mère patrie, il n'y a aucun mal à passer cette résolution, et je ne me suis pas levé pour la combattre. Je trouve qu'on pourra en retirer des avantages dans l'avenir. Elle est de nature à encourager le peuple anglais à prendre plus d'intérêt au Canada, et c'est pourquoi je ne trouve aucun mal à l'adopter, car je ne vois pas de raison pourquoi nous ne montrerions pas notre bonne volonté à chaque occasion qui nous est offerte.

Peut-être vaut-il mieux, M. l'Orateur, pour la Chambre, que vous ne m'ayez pas permis de discuter toutes les questions que je m'étais proposé de discuter, mais je comprends parfaitement qu'il n'y avait pas nécessité de m'arrêter ainsi dans mon discours.'

M. OSLER : A cette heure de la nuit et à cette phase de la discussion, je ne me propose pas, M. l'Orateur, de parler longuement sur la question maintenant soumise à la Chambre. Je suis certain que les neuf-dixièmes des habitants de ce pays et peut-être tous les membres de cette Chambre reconnaissent que si nous pouvions avoir le commerce de préférence avec l'Empire, ce serait une bonne chose pour nous à tout événement. Il n'y a qu'un moyen d'obtenir ce commerce, c'est en travaillant avec persistance à l'avoir et démontrant au peuple de la Grande-Bretagne qu'il en retirerait ainsi que nous des avantages réels.

J'avais l'honneur de représenter la Chambre de commerce de Toronto à la réunion des chambres de commerce en 1896, et c'est pour cette raison que je crois devoir faire quelqus remarques sur cette question ce soir. La résolution de la Chambre de commerce de Toronto demandant un commerce de préférence entre les diverses parties de l'Empire a été débattue à fond. On s'opposait à la résolution telle que présentée, mais si on en avait pressé l'adoption, la majorité des membres auraient voté dans l'affirmative. Il est vrai de dire qu'un nombre assez considérable de membres, des libre-échangistes, auraient voté dans la négative. La seule objection qui ait été soulevée est que la Grande-Bretagne est tellement libre-échangiste, qu'on ne pourra jamais lui faire adopter ce plan. Les honorables membres de l'autre côté de la Chambre ont montré que le libre-échange n'a pas assez de vertu pour qu'on adopte cette idée. Ils ont changé de sentiment sur cette question et assurément ils ne peuvent prétendre qu'il n'est pas possible lentement et avec le temps de changer l'opinion des marchands anglais.

Nous ne pouvons nous attendre à les voir changer d'opinion en bloc, ainsi qu'il est arrivé pour nos honorables amis de la droite, mais nous pouvons espérer leur démontrer graduellement que le commerce de préférence entre les diverses parties de l'Empire serait peut-être avantageux aux colonies, mais à tout événement sera plus avantageux à la mère patrie ; puisque nous produisons ce dont elle a besoin pour sa subsistance, elle retirera de plus grands avantages, et notre pays en bénéficiera également. Le commerce avec ses colonies profite toujours plus à la mère patrie que le commerce avec les nations étrangères, et le commerce de préférence en développant les colonies, assurera de plus grands bénéfices à la Grande-Bretagne.

Je n'ai pas l'intention d'argumenter longuement car la question a été abondamment discutée. J'ai simplement voulu faire quelques observations afin de prouver que j'approuvais cordialement cette proposition et que je suis convaincu que, si nous continuons à donner des preuves de notre désir d'établir un commerce privilégié dans les limites de l'empire, le jour du succès n'est pas très éloigné, et que nous aurons une union commerciale qui sera très avantageuse pour le Canada et toutes les parties de l'empire, et surtout pour la mère patrie.

M. MacPHERSON : Je désire exprimer en très peu de mots l'opinion que je nourris depuis de longues années. Je regrette de ne pouvoir abonder dans le sens de l'honorable député de Toronto. Mon impression, depuis plusieurs années, est que nous ne pouvons établir un commerce privilégié au sein de l'empire, sans démontrer à la Grande-Bretagne que le commerce qu'elle fait avec le

reste du monde est moindre que celui qu'elle pourrait avoir avec ses propres colonies et possessions. Il n'y a pas de doute à ce sujet, si nous étudions les faits et les chiffres.

Jusqu'à ce que nous puissions démontrer qu'une pareille chose est possible, il est oiseux et inutile de dépenser le temps de la Chambre et du pays à discuter cette question. Je suis convaincu que lorsque nous pourrons prouver la proposition que je viens d'émettre, il vaudra alors la peine d'étudier cette matière. Quant à moi, je ne crois pas qu'il soit possible d'en arriver à cet état de choses du vivant de l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), bien que je souhaite à mon honorable ami, que je respecte et estime beaucoup, une longue vie et une grande prospérité. Je veux simplement dire que lui et moi—je ne lui souhaite pas une mort prématurée—serons depuis longtemps dans la tombe, avant que le commerce de l'Angleterre avec ses colonies et possessions ait tellement augmenté au point d'être plus considérable que celui qu'elle fait avec le reste du monde. C'est là une chose que nous n'atteindrons jamais, il n'y a aucun doute pour moi.

Le grand Napoléon a dit que les Anglais étaient une nation de boutiquiers. Aussi longtemps qu'ils seront une nation de boutiquiers, ils s'occuperont de la balance du commerce ; et s'ils peuvent faire plus d'affaires avec les étrangers qu'avec leurs possessions, ils n'étudieront jamais la question que nous discutons. Je crois que s'est perdre notre temps que de discuter semblable matière. On a soulevé cette quetsion à maintes reprises, et sans aucun avantage pour nous, et je crois sincèrement que cette discussion ne fait pas honneur à l'intelligence des habitants de cette colonie. Je m'oppose de toutes mes forces à ce que l'on continue un débat de cette nature. Nous devrions nous mettre à l'œuvre, régler nos propres affaires, et, en discutant des questions pratiques, faire un plus grand cas du sens commun de nos mandataires.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, devrait mieux comprendre les conditions commerciales de la mère patrie et la manière de voir du peuple anglais sur ces questions. La Grande-Bretagne ne cherche rien d'autre chose que son avantage, et elle envisage cette matière au seul point de vue des affaires, et nous devrions cesser de discuter, à chaque session, une question qui, à mon sens, a été trop souvent soulevée. Si nous avions la moindre chance d'obtenir quelque avantage pour le Canada, et d'établir ce qu'on appelle le commerce privilégié, je marcherais la main dans la main, avec les honorables députés de la gauche, mais je suis convaincu, après avoir étudié la question pendant vingt-cinq ans, que cette discussion est absolument inutile et devrait être abandonnée.

M. MONTAGUE : Je dois exprimer mon regret de voir l'honorable député de Hamilton (M. McPherson) vouloir écarter la motion de l'honorable chef de l'opposition. Loin d'abonder dans le sens de mon honorable ami, lorsqu'il dit que c'est du temps perdu que de discuter cette matière, je prétends qu'à cette phase de notre histoire, c'est la plus importante question que nous pouvons étudier.

Une solution heureuse de cette question contribuerait plus que toute autre chose à la prospérité du Canada que l'honorable député, j'en suis convaincu, désire aussi ardemment que tous ceux qui m'écoutent. J'ai été surpris de voir l'honorable député assez pusillanime pour nous demander d'abandonner la lutte dans laquelle nous sommes engagés, bien qu'il ait admis qu'une heureuse issue serait une véritable bénédiction pour le Canada.

Le peuple Canadien a déjà lutté dans des circonstances plus pénibles et, contre des sentiments aussi décourageants que ceux que l'honorable député a exprimés ce soir. Il y a à peine 28 ans, on a dit, tant dans cette enceinte qu'au dehors, que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique était une dépense inutile. Ceux qui l'ont discutée ici pour la première fois considéraient cette question comme un rêve. La même chose est arrivée au sujet de la Confédération, mais heureusement ces rêveurs ont vécu assez vieux pour voir la réalisation de leur rêve.

J'espère que l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) qui a consacré tant d'attention et de dévouement à cette question, pourra vivre assez longtemps pour voir son rêve devenir une réalité, laquelle sera d'un inestimable avantage pour la Confédération canadienne.

On a dit que nous ne pourrions jamais obtenir un commerce privilégié entre la Grande-Bretagne et ses colonies, sans d'abord gagner le cœur du peuple anglais ; je partage cette opinion et je suppose que tous ceux qui m'entendent ont le même sentiment que moi. Personne ne propose de prendre le peuple anglais à la gorge et de le forcer d'accepter nos offres. Mais tous les efforts et toute l'énergie déployés par l'honorable député de Bruce-nord, et le chef de l'opposition, ici et ailleurs, ont tendu à éclairer l'opinion publique en Angleterre et dans les colonies-sœurs, afin de créer un courant de sympathie en faveur de cette grande idée.

Il est bien vrai que, d'année en année, l'honorable député de Bruce-nord s'est entendu appeler un songe-creux. Il est bien vrai que la première fois qu'il a saisi le parlement de sa résolution, bien peu de personnes l'aient écouté et applaudi, car ils étaient bien peu nombreux au Canada ceux qui étaient au fait de cette question. Mais mon honorable ami ne s'est pas découragé, et il a lutté avec tant d'intelligence et de courage que, non seulement ses discours ont été lus d'un bout à l'autre du pays, mais aussi dans la Grande-Bretagne, et ont exercé une grande influence sur l'opinion pu-

blique ; et je puis personnellement témoigner de la chose.

J'ai éprouvé un sensible plaisir en entendant le discours que le secrétaire d'Etat pour les colonies a prononcé au " Canada Club " ; j'ai éprouvé un sensible plaisir en entendant cet homme d'Etat, qui a tant fait pour favoriser les intérêts coloniaux, citer, avec approbation, un membre du parlement canadien, et un des plus chauds amis de l'Empire.

On a aussi parlé du chef de l'opposition et, à ce sujet, il est de mon devoir de dire ici que mon honorable ami (sir Charles Tupper) pendant tout le temps qu'il a représenté le Canada à Londres, a fait plus que tout autre personne ou association pour éveiller l'opinion publique et faire connaître toute l'importance de cette question. L'honorable chef de l'opposition, qui était alors haut-commissaire, a porté la parole à des " meetings " qui ont eu lieu dans toutes les parties de la Grande-Bretagne, et si l'opinion publique anglaise comprend aujourd'hui toute l'importance de cette question, c'est grâce, je le répète, aux patriotiques efforts de mon honorable ami, lequel, par ses discours et ses entretiens avec les hommes d'Etat, a introduit cette question dans le champ plus vaste de la politique impériale.

Il y a, M. l'Orateur, au sujet du présent débat, deux ou trois choses que j'espérais pouvoir considérer comme admises, mais, après les sentiments que j'ai entendu exprimer, je crains bien d'être obligé de faire une ou deux exceptions. J'allais dire que, d'un bout à l'autre du pays, l'opinion publique, sans aucune voix discordante, reconnaissait qu'il serait d'un énorme avantage pour le Canada d'obtenir cette faveur sur le marché de la Grande-Bretagne. Je suis étonné, et je crois que tous les membres de cette Chambre partagent mon sentiment, de l'opinion que certains députés ont exprimée dans cette enceinte. Y a-t-il, dans cette Chambre, un homme qui, après avoir étudié cette question à fond, nierait que la plus petite préférence donnée à nos produits sur le marché anglais, demain, après-demain ou plus tard, serait le meilleur agent d'immigration et serait beaucoup plus utile que les dépenses que le gouvernement ferait afin d'amener des colons dans les champs non colonisés du Nord-Ouest ?

J'irai encore plus loin, et je dis que si nous pouvions obtenir cette concession de la mère patrie, nous verrions la partie nord-ouest des Etats-Unis se dépeupler à notre avantage ; nulle part, la culture de la terre ne pourrait rivaliser avec celle du Nord-Ouest, si la Grande-Bretagne se rendait, comme c'est son devoir, au désir que nous exprimons. Avant ce débat, je pensais que tous les partis, au Canada, étaient d'accord sur cette question.

Il y a un autre point sur lequel je croyais que nous étions tous d'accord. Je pensais que nous étions tous désireux d'obtenir cet immense avantage, et j'ai été quelque peu étonné de la réponse donnée par les ministres qui ont parlé sur cette question. Qu'a dit hier soir l'honorable directeur général des Postes ? Il a discuté une partie de la résolution et il a découvert une erreur dans la citation si souvent faite ici de son discours. Si c'est là, M. l'Orateur, la seule objection du directeur général des Postes, et du premier ministre, à la résolution dont la Chambre est saisie, je suis certain que le chef de l'opposition et mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill), l'auteur de cette motion, pourront en changer la rédaction, car la formule n'est pas sacramentelle.

M. McNEILL : Ecoutez ! écoutez !

M. MONTAGUE : Tous deux ne désiraient qu'une déclaration de ce parlement,—laquelle serait d'une immense importance à nos amis qui, dans la sphère impériale, combattent ces combats, et luttent pour amener ce beau résultat. Si le parlement, représentant toutes les provinces et toutes les classes du Canada, déclarait unanimement qu'il désire voir resserrer les liens commerciaux qui unissent les colonies à l'Empire, ce serait un grand pas de fait, et si l'objection que l'on soulève est la seule, je crois que de remède est facile à trouver.

Si la déclaration du duc de Devonshire est la seule pierre d'achoppement que voient les honorables membres de la droite, il est facile de retrancher cette partie de la résolution, et le parlement, si telle est son intention, peut donner un vote unanime en faveur de l'objet principal de la motion, lequel est d'influencer l'opinion publique dans la mère patrie.

Quant à la question, tant débattue, de savoir ce que le duc de Devonshire a dit, je me contenterai de dire que l'interprétation que l'honorable chef de l'opposition lui a donnée et a exprimée dans les discours qu'il a prononcés dans ce pays, est celle que lui ont donnée les premiers ministres coloniaux qui l'ont entendue, ainsi que le duc l'admet lui-même dans sa lettre au directeur général des Postes, publiée par les journaux de la Grande-Bretagne qui ont reproché à l'ancien chef du parti libéral d'avoir renié les principes du libre-échange et épousé la cause de la protection en faveur des colonies.

Mais s'il s'élève des doutes au sujet de l'opinion exprimée par le duc de Devonshire, il ne peut en être ainsi au sujet de l'opinion de l'honorable Joseph Chamberlain. Il ne peut y avoir l'ombre d'un doute sur la signification des paroles prononcées par M. Chamberlain au dîner du " Canada Club ", au cours du discours que j'ai eu le plaisir d'entendre.

Je ne puis maintenant divulguer les conversations que j'ai eues avec M. Chamberlain sur le sujet, mais je puis dire—et je suis certain que le secrétaire d'Etat anglais approuverait cordialement mes paroles s'il les entendait,—que M. Chamberlain con-

sidérait ce projet comme un des plus grands qui s'imposât à l'attention du peuple de la Grande-Bretagne. Il considérait cette idée comme une des ancres de salut de l'Empire, et je suis sûr que sa plus grande récompense que pouvait lui décerner son pays serait de dire de lui qu'il a activé le mouvement du commerce privilégié et a heureusement résolu cette question.

Ainsi quels que soient les doutes que l'on puisse exprimer sur l'opinion du duc de Devonshire, je sais quelle était la politique de M. Chamberlain, et je sais que celui-ci ne demandait que des recommandations et des encouragements de toutes les colonies de l'Empire, afin d'être plus en état de mener cette lutte à bonne fin dans l'arène de la politique impériale.

Sur ce point, je crois que le gouvernement a commis une erreur dans sa politique de commerce privilégié, et qu'il commet une erreur encore plus grande en refusant d'accepter la proposition de l'honorable chef de l'opposition demandant une expression unanime des sentiments de la Chambre en faveur de cette grande politique.

Il est une chose du moins qui ne fait pas de doute. Durant un grand nombre d'années, les colonies ont occupé un rang secondaire dans l'estime du public anglais. L'Angleterre n'a pas toujours compris toute l'importance de ses possessions coloniales ; mais une nouvelle race d'hommes publics a pris le haut du pavé dans la mère patrie. C'est une race qui rêve des destinées glorieuses pour l'Empire dans les champs coloniaux et qui est bien déterminée à aider les colonies à marcher d'un pas ferme dans les routes de l'avenir.

Parmi ces hommes, appartenant à cette race nouvelle, je n'hésite pas à placer au premier rang le très honorable M. Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies, dont les efforts ont toujours tendu à unir plus intimement les colonies, en étendant leurs relations commerciales et en établissant entre elles et l'Empire le commerce privilégié. Je me suis levé pour exprimer les regrets que je sens en voyant les honorables membres de la droite, au lieu de combattre cette idée à visage découvert, chercher des faux-fuyants, s'accrocher à des vices de forme et ne pas se joindre au chef de l'opposition en adoptant à l'unanimité, une résolution qui contribuerait beaucoup à encourager ceux qui cherchent à nous aider dans le champ de la politique impériale.

M. BERGERON : Comme j'ai appuyé cette résolution, je demande l'indulgence de la Chambre durant quelques instants. Je crains bien que nous ne nous soyons un peu écartés de la question depuis le commencement du débat. Quelques députés ont discuté le libre-échange et la protection. Ainsi qu'on l'a dit, il y a quelques instants, ces sujets auraient pu être pertinents, mais ils s'écartaient certainement beaucoup de l'intention de ceux qui ont présenté cette motion.

Je crois que pour discuter cette matière à fond, nous devons remonter quelques années en arrière et rappeler le temps où le Canada, tant sous le régime libéral que conservateur, s'efforçait d'améliorer nos relations commerciales avec les Etats-Unis. Nous savons tous qu'en 1877, l'administration libérale envoya M. Brown à Washington afin de tâcher d'obtenir la reprise de nos anciennes relations commerciales avec les Etats-Unis.

M. WALLACE : En 1874.

M. BERGERON : On l'a envoyé deux fois alors, en 1874 et 1877. Les administrations conservatrices ont aussi fait des efforts en ce sens de 1878, à 1891. C'est la dernière fois—en 1891—que les membres de la gauche sont allés à Washington, ayant à leur tête le chef actuel de l'opposition.

Même dans ce temps-là, l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) qui travaille pour réaliser cette grande idée depuis qu'il est membre de cette Chambre, et dont le zèle n'est surpassé que par le patriotisme, s'était déjà emparé de cette importante question. Mais, au début, l'œuvre de mon honorable ami a reçu peu d'encouragement et provoqué peu de sympathie. Cependant, grâce à son opiniâtreté, et les circonstances aidant, l'opinion publique s'est rangée de son côté, pensant que si nous ne pouvions pas avoir avec les Etats-Unis, les relations commerciales que nous désirions, nous pourrions tourner nos regards vers la mère patrie.

C'est ainsi que s'est opéré ce grand changement dans l'opinion publique ; et le chef de l'opposition, alors qu'il était premier ministre du Canada, a prêché dans la province de l'Ontario cette grande politique de relations commerciales plus étroites avec la Grande-Bretagne. L'expression de ses sentiments éveilla tant de sympathie au cœur du peuple, que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) résolut d'emboîter le pas afin de ne pas se laisser distancer. A London et à Toronto, il déclara qu'il était tout autant en faveur de relations commerciales avec la mère patrie que sir Charles Tupper, qui était alors premier ministre.

Il n'est pas besoin d'entrer dans une longue discussion pour découvrir pourquoi mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et ses partisans ont changé d'avis depuis. En 1897, il est allé en Angleterre, représenter le Canada aux fêtes du jubilé de la Reine. A cette époque, quelques-uns des esprits les plus larges de la Grande-Bretagne, tels que le duc de Devonshire, M. Chamberlain et d'autres, préparaient l'opinion publique à une union commerciale plus étroite entre la mère patrie et les colonies. Nous connaissons les idées conservatrices du peuple anglais et nous savons tous combien il est difficile de modifier l'opinion publique en Angleterre. Nous savons tous combien il est difficile d'éveiller la sympathie de l'Angleterre libre-échangiste, en faveur d'un mouvement, je ne dirai pas protectionniste, mais de "fair trade" ou juste échange. Cependant

la bonne semence germait et la question avait fait des progrès considérables, lorsque mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et les autres premiers ministres des colonies arrivèrent en Angleterre, en 1897.

L'autre jour, j'ai été étonné d'entendre le premier ministre dire qu'il était inutile de parler d'une semblable politique dans la Grande-Bretagne, parce que toutes les relations commerciales qui pourraient s'établir entre les colonies et la mère patrie devront avoir le libre-échange pour base. Il semble avoir oublié qu'en arrivant à Liverpool, même avant d'avoir eu le temps de recontrer le duc de Devonshire, M. Chamberlain ou d'autres esprits dirigeants de l'Angleterre, il avait porté un coup sérieux au commerce privilégié en déclarant que le Canada n'était pas prêt à faire un pas dans cette voie, parce que le Canada ne voulait pas toucher à la politique libre-échangiste de la mère patrie. Il disait alors que le libre-échange était la meilleure politique.

Il n'y a pas de doute que c'est ce premier discours qui lui a valu la médaille Cobden. Il y déclarait que la politique de son gouvernement tendait vers le libre-échange, et que, par conséquent, il ne pouvait donner son adhésion à un système de commerce de préférence. Cette déclaration interrompit le mouvement qui se faisait en faveur d'un changement. Il était inutile d'en parler davantage. Lord Roseberry dit qu'il craignait de parler de cette question qui ressemblait maintenant à un cadavre, et M. Chamberlain dit qu'il ne voudrait pas y toucher même avec une perche de 10 pieds. La question était morte.

Quelles raisons le premier ministre a-t-il données hier soir pour expliquer son opposition à cette résolution ? J'ai été étonné de ne pas le voir approuver cette résolution, car elle est conçue dans des termes qui la rendent parfaitement acceptable ; et le monde entier aurait appris que le parlement du Canada était en faveur de cette politique. Quelles raisons a-t-il données ? La première, c'est que la politique du Canada était protectionniste. Comment ! Mais pendant les trois dernières années, nous avons entendu dire aux honorables membres de la droite que leur tarif n'est pas protecteur, mais est un tarif de revenu.

J'ai été étonné, il y a quelques instants, en entendant l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) déclarer le contraire. Celui-ci combat cette résolution, parce qu'il est en faveur du libre-échange. Je ne sais comment le premier ministre et son partisan (M. Rogers) peuvent tomber d'accord pour émettre le même vote sur cette question, lorsque tous deux combattent cette motion en se plaçant à des points de vue entièrement différents et pour des raisons tout à fait contraires.

Le directeur général des Postes a cru donner un coup mortel à ce projet en lisant une lettre du duc de Devonshire. Le procédé m'a paru peu courtois. L'honorable

ministre (M. Mulock) avait envoyé au duc de Devonshire un journal canadien donnant le compte rendu d'un discours du chef de l'opposition, et il me semble qu'il aurait fait preuve d'une plus grande courtoisie en demandant à mon honorable ami (Sir Charles Tupper) si ce compte rendu était exact. Quoiqu'il en soit, il envoie au duc de Devonshire, ce qu'il prétendait être un discours du chef de l'opposition,, mais celui-ci a déclare depuis que le compte rendu n'était pas fidèle.

Sir CHARLES TUPPER : Non, je n'ai pas dit cela, mais l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) avait raison de dire que le discours est rapporté très inexactement. J'ai fait remarquer au rédacteur du " Mail and Empire " que mon discours avait été rapporté d'une manière très imparfaite et il m'a expliqué qu'en l'absence du reporter qui devait assister à la réunion, vu qu'il était malade, on avait envoyé un novice pour le remplacer. Mais malgré l'imperfection du compte rendu je ne me suis pas plaint de la déclaration faite par le directeur général des Postes.

M. BERGERON : J'ai entendu le directeur général des Postes dire qu'il avait envoyé au duc de Devonshire un journal dans lequel il était dit que le duc avait fait une offre au très honorable premier ministre——

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas dit cela.

M. BERGERON : C'est justement ce que je prétendais ; je disais que le chef de l'opposition avait déclaré qu'il ne s'était jamais servi de ces expressions.

Sir CHARLES TUPPER : Avec la permission de mon honorable ami, je vais donner d'autres explications. Le directeur général des Postes a mal posé la question, car je parlais de ce que le duc de Devonshire avait dit aux premiers ministres réunis. Je n'ai jamais prétendu que le duc avait fait une proposition définie à sir Wilfrid Laurier et c'est à cela que j'ai trouvé à redire dans la lettre du directeur général des Postes et dans la réponse du duc de Devonshire.

M. BERGERON : J'ai ici toute l'affaire dans les " Débats ". Le directeur général des Postes a fait savoir qu'on prétendait qu'il avait fait telles offres au premier ministre du Canada. Cela était faux. La chose n'avait pas été dite de cette manière. Il avait été dit que les autorités impériales avaient beaucoup fait pour encourager cette politique et cela est parfaitement exact.

D'ailleurs la réponse du duc de Devonshire ne contient rien pour justifier qui que ce soit de voter contre cette résolution, comme l'ont prétendu certains orateurs de la droite. Il admet que certains journaux ont interprété ses paroles comme étant dirigées contre le libre-échange, bien qu'il n'ait pas eu cette intention.

Mais dans toute cette affaire, il y a une chose parfaitement claire, c'est que les autorités impériales, le duc de Devonshire, la ligue impériale, l'honorable M. Chamberlain, et sir Howard Vincent se sont prononcés en faveur de relations plus étroites entre la mère patrie et les colonies.

Mais pour des raisons que nous ignorons, mais qui ne sont certainement pas celles qu'il nous a données hier soir, en arrivant en Angleterre, l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) jeta de l'eau froide sur ce mouvement. Cela ne l'a pas empêché de recevoir la médaille Cobden, et aujourd'hui il est à la tête d'un gouvernement protectionniste. Et en dépit de toutes ses protestations, il refuse de souscrire aux termes de cette résolution qui sont bien clairs :

De faire tout ce qui sera possible pour obtenir pour les produits du Canada sur le marché du Royaume-Uni, ce traitement privilégié qui serait un bienfait inestimable pour les cultivateurs et les autres producteurs du Canada.

Tout la question est là. L'honorable premier ministre prend-il cette attitude, parce qu'il s'attend à rencontrer les commissaires américains dans quelques jours ou quelques semaines ? S'il en est ainsi, je lui prédis qu'il met sa cause dans une position encore plus désavantageuse. S'il refuse de faire quoi que ce soit pour améliorer nos relations avec la mère patrie, et s'il ne réussit pas avec les commissaires américains—et je suis persuadé qu'il ne réussira pas—dans quelle situation se trouvera-t-il ?

Comme l'a si bien dit l'honorable député de Halton (M. Henderson) dans un discours que j'ai fort admiré, le Canada a tout ce qu'il faut pour devenir une grande nation sous tous les rapports. Sa population dépasse 5,000,000 d'habitants. Nous sommes satisfaits de la position que nous occupons, et de la protection que nous accorde le drapeau anglais. Toutes les parties de la Confédération sont contentes de leur sort, et pour parler plus particulièrement de la province de Québec, il n'y a pas dans tout l'Empire de sujets plus loyaux, plus satisfaits du régime sous lequel ils vivent.

L'Angleterre importe annuellement pour plus de $600,000,000 de marchandises et le Canada produit une très grande partie de ces marchandises. Et quelle est notre part dans ces importations de l'Angleterre ? Environ $50,000,000. La plus grande partie de ces $600,000,000 est importée de Russie, de France, d'Allemagne, de Belgique et des Etats-Unis. Pourquoi, alors, n'encouragerions-nous pas la politique qui a été inaugurée en Angleterre par des hommes comme le duc de Devonshire et M. Chamberlain, pour resserrer les liens qui unissent les colonies à la mère patrie ? Sous ce nouveau régime, nous pourrions consommer plus de produits de l'industrie anglaise et nous pourrions fournir à l'Angleterre une plus grande quantité de produits canadiens. Le discours de l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) qui est supposé parler au nom des cultivateurs, m'a grandement surpris ; car s'il y a une classe de la population qui profiterait surtout de cette nouvelle politique, c'est bien celle des cultivateurs.

L'honorable député de Frontenac a parlé au sujet de la taxe directe et je crois que si le ministre du Commerce voulait être franc, il dirait la même chose. La question est discutable. Les uns croient que la taxe directe est plus conforme à la saine économie politique, et d'autres préconisent le système que nous avons actuellement. Plusieurs chefs libéraux de la vieille école se glorifiaient d'être partisans de la taxe directe, mais quand l'honorable premier ministre a parlé sur ce sujet, à Liverpool, il n'a pas dit un mot de la taxe directe. S'il est le libre-échangiste qu'il prétend être : s'il est digne de la médaille Cobden qu'il porte, il devrait être en faveur de la taxe directe, comme on l'est en Angleterre. S'il n'est pas en faveur de ce système économique, c'est qu'il n'est pas sincère. Dans cette Chambre, comme chef d'un gouvernement protectionniste, il refuse, au nom de son parti, de faire quoi que ce soit pour réaliser les espérances d'une grande partie de la population anglaise et d'une très grande partie de la population canadienne.

Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet. L'honorable premier ministre et ses partisans viennent de jeter au vent le dernier lambeau des promesses ante-électorales du parti libéral. Ils ont manqué à leurs promesses sur la question du tarif, ils ont manqué à leurs promesses sur la question de l'économie, ils ont manqué à toutes les promesses qu'ils ont faites quand ils étaient dans l'opposition, et l'honorable premier ministre a même renoncé à l'attitude qu'il a prise pas plus tard qu'en 1896.

Est-ce là l'explication du budget énorme que le ministre des Finances nous a soumis cette année ? On nous demande de voter $55,000,000 et après cela, je suppose, les ministres et leurs partisans iront demander aux électeurs de leur continuer leur confiance en dépit de toutes les promesses qu'ils ont violées. Il est vrai que le gouvernement a triomphé dans quelques élections partielles, mais par quels moyens, M. l'Orateur ? La machine a fonctionné ferme, et dans une autre partie de cet édifice on commence à découvrir les moyens qu'elle mettait en œuvre. Mais quoiqu'ils aient réussi à remporter quelques élections partielles en faisant appel aux pires éléments de ces comtés, lorsque la grande voix du pays aura l'occasion de se faire entendre, elle les renverra à la place qu'ils occupaient autrefois et d'où ils n'auraient jamais dû sortir.

M. BELL (Pictou) : Je n'aurais probablement pas pris part à ce débat, n'eût été le discours bref, mais énergique de l'honorable député de Hamilton (M. MacPherson) ; mais quand on voit un député venir déclarer en pleine Chambre que nous perdons notre temps à discuter cette question, je consi-

dère que tous ceux qui ne partagent pas sa manière de voir, qui croient que cette question est importante et vitale, doivent se faire un devoir de le déclarer publiquement. Je ne crains pas de dire qu'il n'y a pas actuellement dans le pays une question qui occupe autant les esprits que cette question du tarif privilégié.

Il est possible que l'honorable député de Hamilton ait raison quand il dit que le but que l'on se propose est impossible à atteindre ; mais la grande masse des électeurs comprend ce que signifie un commerce privilégié et elle espère l'obtenir. Je sais personnellement que tous les cultivateurs que j'ai rencontré désirent ardemment que le marché anglais leur soit ouvert à des conditions plus avantageuses. Il n'y a qu'une opinion pour proclamer les avantages que nos cultivateurs retireraient de l'adoption du sytème proposé. La question a été discutée d'un bout à l'autre du pays, et il est parfaitement compris et admis que si nous pouvions obtenir une préférence quelconque sur le marché anglais, cela ferait plus pour la prospérité du Canada que tout ce que l'intelligence peut imaginer, ou l'argent réaliser.

Il y a encore d'autres raisons qui militent en faveur de ce mouvement. Non seulement nos cultivateurs désirent être admis sur le marché anglais, mais une classe nombreuse et importante de notre population est d'avis que les intérêts les plus chers de l'Angleterre, sa propre sécurité, exigent qu'elle développe aussi rapidement que possible le commerce de ses colonies pour qu'elle puisse s'approvisionner dans des pays amis, dans ses propres colonies, si c'est nécessaire.

On a compris en Angleterre, comme on a compris chez ses ennemis, qu'un pays avec une population si énorme, qui n'a d'approvisionnements que pour six semaines, et que sa position insulaire expose à être isolée, se trouverait dans un situation désespérée, si par un accident quelconque, les deux grands pays où elle s'approvisionne actuellement la Russie et les Etats-Unis, refusaient de lui livrer des provisions, ou si un ennemi parvenait à établir un blocus à l'entrée de ses ports.

Tous ceux qui ont étudié cette question s'accordent à dire que ce danger qui peut menacer l'Angleterre, est tellement grand, qu'il faudrait faire un effort pour metttre le Canada en état de nourrir le Royaume-Uni. De toutes les possessions britanniques en état de nourrir l'Angleterre, le Canada est la plus rapprochée et de plus la formidable flotte anglaise pourrait rendre parfaitement sûr le trajet entre le Canada et l'Angleterre, à travers l'Atlantique. Même en temps de guerre, l'Angleterre est inattaquable par le nord, et comme elle est souveraine sur l'Atlantique, elle serait indépendante du reste du monde et à l'abri de tout danger, si les intérêts agricoles du Canada étaient suffisamment développés pour suffire à son approvisionnement.

Quoi qu'en pense l'honorable député de Hamilton, je crois que non seulement en Angleterre, mais aussi dans toutes ses colonies, il existe une tendance de plus en plus marquée de réunir en un tout compact, tous les peuples de race et de langue anglaises. On se rend compte aujourd'hui que l'Angleterre n'est pas tout l'Empire. Toutes les grandes colonies autonomes et toutes les possessions anglaises se rapprochent graduellement et tendent à former un grand gouvernement uni politiquement.

Cette tendance rendra nécessaires, dans un avenir rapproché, des changements dans la forme des gouvernements, qui auront pour résultat l'aggrégation des différentes provinces et possessions de l'Empire avec un gouvernement central, et par ce moyen, les ressources, la force de toutes les parties de l'Empire pourront être réunies pour l'attaque ou la défense.

Un des traits caractéristiques de ce débat, c'est qu'au lieu de traiter la question commerciale, comme on devrait s'y attendre, les orateurs se sont surtout attachés à découvrir l'attitude véritable de certains hommes d'Etat anglais. Presque tout le discours de l'honorable chef de l'opposition, celui du premier ministre, celui de l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), ainsi que celui de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ont été consacrés à faire ressortir l'attitude exacte et les opinions de certains hommes d'Etat en vue. Cela peut paraître étrange, mais je crois que c'était la meilleure ligne de conduite à suivre, car lorsque viendra le temps, peu éloigné, je crois, où il faudra régler la question, ce seront les opinions de la libre-échangiste Angleterre qui auront le plus d'influence sur les décisions. Il sera nécessaire de connaître l'attitude des grands hommes d'Etat anglais, sans le concours desquels il serait impossible de rien faire.

Or, de toute la discussion qui a eu lieu il ressort que les dispositions des principaux hommes d'Etat Anglais ne sont pas de nature à décourager ceux qui sont en faveur d'un commerce privilégié. Il y a quelques années, lorsqu'il s'est agi de dénoncer les traités belges et allemands qu'on regardait comme des obstacles insurmontables, lord Salisbury est allé jusqu'à dire que ces traités n'auraient jamais dû être conclus.

Le langage du duc de Devonshire fait voir clairement que pour sa part, à l'encontre de certains économistes anglais, son attachement aux principes du libre-échange ne va pas jusqu'à lui faire repousser l'idée d'un tarif privilégié. Quand nous en arrivons à étudier l'attitude de M. Chamberlain, le secrétaire d'Etat pour les colonies, nous voyons que de tous ses discours qu'on a cités, il se dégage une impression unique et c'est qu'il considère que le projet est mûr pour la discussion. Il ne refuse pas de le discuter ;

il prétend au contraire qu'il doit être discuté, mais non sur une proposition soumise par l'Angleterre, mais bien sur une proposition venant des colonies ; il invite les colonies à soumettre un projet et leur donne l'assurance qu'il sera accueilli dans un esprit libéral par la mère patrie.

Alors, je considère qu'au lieu de se décourager, au lieu de considérer le projet comme irréalisable, les colonies devraient continuer à faire des avances dans ce sens au gouvernement anglais. Je crois que le temps est venu de discuter à fond cette grande question et bien que ce soit le devoir des représentants du peuple de demander au gouvernement d'agir, c'est ce dernier qui devrait se charger du soin de faire ses avances, soit directement à l'Angleterre, soit au moyen d'une conférence avec les représentants des autres colonies pour que toutes agissent de concert.

Je crois que c'est ce que le gouvernement anglais attend, et après ce qui a été fait, je considère que l'honorable député d'Hamilton a tort de se décourager ; il devrait plutôt prendre courage, et j'espère qu'il vivra assez longtemps pour voir se réaliser un projet que tous les Canadiens ont à cœur.

Le public anglais en a déjà été saisi d'une manière officielle ; à la conférence des premiers ministres coloniaux tenue à Ottawa, en 1894, on a adopté une résolution qui a été soumise au gouvernement impérial et à laquelle le marquis de Ripon a répondu au nom du gouvernement.

Cette réponse était clairement défavorable, mais voyons sur quels points. D'abord on nous objecta les traités avec la Belgique et l'Allemagne. En deuxième lieu, on disait qu'une préférence sur les marchés coloniaux ne pouvait pas contrebalancer les désavantages qui pourraient en résulter sur les marchés étrangers, car il était démontré par la statistique officielle que le commerce avec les colonies ne représentait qu'environ un quart du commerce étranger de l'Angleterre.

Il n'y a pas lieu de se décourager pour cela. Ce sont des raisons qu'on nous donne et par conséquent, ce sont des choses qui peuvent se discuter ; lorsqu'un adversaire nous oppose des arguments raisonnables, s'il est possible de lui démontrer qu'ils sont faux, ou que le temps et les circonstances ont apporté des changements qui modifiient la situation, on peut toujours espérer l'amener à d'autres conclusions.

Si on examine aujourd'hui l'état du commerce de l'Angleterre, on voit qu'il n'est plus tel qu'il était lors de la réponse du marquis de Ripon aux premiers ministres coloniaux. Depuis quatre ans, ces deux traités qu'il signalait comme des obstacles insurmontables, sont disparus. Durant les seize années qui ont précédé 1897, c'est-à-dire depuis 1881, l'abrogation de ces traités avait occupé l'attention du gouvernement du Canada, mais ce n'est qu'après l'adoption du tarif de 1897 que l'Angleterre céda, et dénonça les deux traités qui s'opposaient à l'établissement d'un tarif privilégié. Ce résultat a été obtenu au prix d'efforts continuels appuyés sur des arguments logiques et sur des faits.

Je suis convaincu que les autres difficultés et que les autres raisons données par le marquis de Ripon finiront aussi par disparaître, car à l'heure qu'il est, le commerce de l'Angleterre avec ses colonies, représente 32 pour 100 de son commerce total, au lieu de 25 pour 100, comme à l'époque de la réponse du marquis de Ripon.

On voit donc que tous les ans, tous les jours, le commerce des colonies, possessions et dépendances de l'Angleterre, devient de plus en plus important pour la classe nombreuse, influente, et presque toute puissante, la grande classe des industriels et des négociants dont parlait l'honorable député d'Hamilton. Le commerce des colonies prend des proportions considérables et le peuple anglais s'y intéresse davantage.

Si l'on tient compte des déclarations de lord Salisbury et des autres hommes d'Etat dont les noms ont été mentionnés, si l'on tient compte du résultat des efforts déjà tentés, si l'on considère la tendance actuelle du commerce anglais, je considère que loin d'être découragés, nous avons lieu d'être satisfaits, et tout ce qu'il reste à faire pour voir un jour une Angleterre agrandie, et un empire consolidé sur les bases d'un tarif différentiel adopté par toutes les colonies, c'est un travail actif et persévérant de la part de ces mêmes colonies.

Je vois une objection au programme si longuement et si habilement exposé par l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), et c'est qu'il n'a pas soumis un plan et que personne n'est en état de soumettre un plan parfait. Mais nous pouvons espérer que cette lacune sera bientôt comblée, car M. Chamberlain a indiqué clairement la marche à suivre et a déclaré que le public anglais et le gouvernement anglais, au lieu de se renfermer étroitement dans les théories et les doctrines du libre-échange, étaient disposés à donner beaucoup de latitude aux colonies concernant l'établissement de tarifs douaniers dans les différentes parties de l'empire, et le maintien des tarifs de revenu.

Nous pouvons attendre cela de l'Angleterre, car bien que nous ayons l'habitude d'en parler comme d'un pays libre-échangiste, le libre-échange y est appliqué avec de grandes restrictions. Une grande partie de ses revenus est fournie par les impôts douaniers sur les mêmes articles qui sont taxés au Canada, et je crois que pour les services nécessaires d'un empire agrandi, qui résulterait de cette union, on accorderait plus de latitude encore aux différentes parties dans l'imposition de droits destinés à constituer un revenu. Je crois même qu'on permettrait une certaine somme de tarif protecteur, contre le reste du monde.

Ceux qui ne partagent pas notre opinion se plaignent de ce que notre projet ne repose sur aucune idée définie. Je demanderai à

ceux, dans cette Chambre ou dans le pays, qui ont été autrefois partisans de la fédération impériale, il y en a plusieurs ici, de se rappeler comment, il y a 15 ou 20 ans, ceux qui avaient foi dans cette politique de fédération impériale étaient ridiculisés. Le grand argument de nos adversaires était : Vous n'avez pas d'idée arrêtée. Et nous répondions à cela que c'était là précisement notre force : que la fédération impériale une fois accomplie ne fut pas l'œuvre d'un seul homme, mais la conséquence du développement d'un pays dont nous sommes citoyens, d'un peuple possédant le talent d'administration, d'un peuple capable de fonder des états et de les développer.

Nous maintenons que notre plus grande force est dans le fait que nous n'avions pas d'idées arrêtés, car nous sentions que nous entrions dans un grand mouvement qui avait produit de grandes choses dans le passé, et qui pouvait en produire encore dans l'avenir. Je crois qu'il en sera de même de cette importante question du commerce de préférence. Nous savons que le peuple anglais qui s'est montré si empressé à adhérer à tout ce qui était bon, qui s'est montré si attaché à ses traditions, qui a fondé des institutions, possède la vertu plus grande encore de ne pas rester lié à ces traditions et est prêt à les changer, à les conformer aux circonstances présentes grâce auxquelles il peut accomplir de plus grandes choses encore.

M. A. BRODER (Dundas) : Je ne veux pas me contenter de voter sur cette question, je demanderai l'indulgence de la Chambre pour quelques instants. Je vais relever certaines observations des messieurs de la droite qui se sont prononcés contre cette motion actuellement devant vous, M. l'Orateur.

Prenons d'abord, mon honorable ami de Hamilton (M. Macpherson) qui, je crois, a pris une attitude singulière sur cette question. Il semble croire que l'Angleterre ne considérera, dans cette question, que le côté des affaires. J'admets cela jusqu'à un certain point, mais je ferai observer que cela détruit tout à fait le mérité que les honorables députés veulent donner à leur chef, d'accorder par ce système, une préférence à l'Angleterre ; c'est-à-dire que par un seul mouvement de son talent d'homme d'Etat, il a changé entièrement le sentiment du public anglais au sujet du Canada.

Par quels moyens est-il arrivé à cela ? En accordant sur nos marchés une préférence de 12½ pour 100. Or, si le sentiment public en Angleterre a pû être changé par cela, je crois que le public anglais n'a pas considéré à un point de vue pratique l'action du premier ministre du Canada. Si mon honorable ami (M. MacPherson) veut étudier la question, il comprendra que puisque le peuple anglais a en réalité considéré la chose au point de vue pratique, nous avons là la plus forte raison pour obtenir le commerce de préférence demandé dans cette résolution.

M. BELL (Pictou).

M. Chamberlain n'a-t-il pas déclaré récemment en Angleterre que le Canada, l'Australie et l'Afrique du sud, avec une population de 13,000,000 d'habitants importaient d'Angleterre pour une valeur aussi grande que le faisaient la France, l'Allemagne et la Russie, avec une population de 220,000,000 ?

Mon honorable ami, je le crains, n'avait pas parfaitement approfondi la question lorsqu'il en est venu à la conclusion que nous n'avions aucun espoir d'obtenir cette préférence en Angleterre, vu notre petite population et à cause du chiffre comparativement pel élevé de nos affaires sur le marché anglais.

M. l'Orateur, cette question est plus importante que ne semblent le croire plusieurs honorables députés. Si vous observez le marché anglais depuis 20 ans, vous constaterez qu'en réalité il a été stationnaire. Ce que je veux dire c'est que ses importations de produits alimentaires n'ont augmenté qu'en proportion de l'augmentation de la population. Je ne parle pas de tous les produits naturels que l'Angleterre importe, mais des produits alimentaires que l'Angleterre achète des pays étrangers, y compris les colonies. Depuis 1878, cette importation n'a augmenté qu'en proportion de l'augmentation de la population. Or, ce marché étant stationnaire, je dis qu'il est fort important que, par un commerce de préférence, les colonies puissent s'en emparer, si possible. Si nous avions la préférence sur le marché anglais, je crois que cela serait fort avantageux non seulement pour le cultivateur, mais pour tout producteur du Canada.

Les honorables députés assument une grande responsabilité s'ils votent contre cette motion. Rien ne saurait être plus contraire aux intérêts du pays qu'une semblable attitude de la part des députés. Un vote compact des 213 membres de cette Chambre en faveur de cette demande à la mère patrie aurait une influence presque incalculable sur l'esprit public en Angleterre.

Si de concert avec les autres colonies nous pouvions conférer avec l'Angleterre sur cette question, je crois qu'en moins de deux ans, nous verrions changer la manière dont nous sommes traités par les autres pays. Si les honorables députés tiennent les choses dans l'état où elles sont aujourd'hui au sujet de nos relations avec les autres pays et avec l'Angleterre, ils en porteront la responsabilité.

Je dis que s'il venait un jour à la connaissance des Américains que les colonies de l'Angleterre sont à étudier une politique relativement à leur commerce entre elles, une politique de préférence sur les autres pays, la politique américaine envers le Canada et l'Angleterre serait modifiée avant deux ans. Cela s'applique à tout pays qui exporte des marchandises en Angleterre. Je fais cette déclaration parce que le grand commerce de transport de l'univers se trouve en grande partie entre les mains de l'Angleterre et de ses colonies. Partout, dans tout port

de mer, vous ne voyez presque exclusivement que des vaisseaux venant de ports anglais ou allant à des ports anglais. M. l'Orateur, les messieurs de la droite qui disent à l'Angleterre : Nous ne voulons pas de ce commerce de préférence, prennent une responsabilité que ne devrait prendre aucun Canadien patriote.

Je veux maintenant, M. l'Orateur, traiter un instant cette question au point de vue des intérêts du cultivateur simplement parce que quelqu'un pourrait prendre l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) pour un représentant de cette classe de la société. Cet honorable député a dit des choses qui ne sauraient être acceptées par ceux qui appartiennent à cette humble classe d'individus dans le pays.

M. EDWARDS : Cette noble classe.

M. BRODER : Noble classe, si vous voulez, mais elle est parfois bien mal représentée. Aucune classe n'est plus intéressée dans ce mouvement de commerce de préférence que la classe agricole. Qu'est-ce que cela signifie pour le cultivateur ? Cela ne signifie pas seulement un grand développement immédiat dans le pays, mais pour le cultivateur c'est la préférence sur l'immense marché anglais. Quand vous conseillez au cultivateur d'augmenter ses produits par des moyens améliorés de culture, il incombe aussi aux hommes publics de lui trouver un marché pour ses produits. Quand nous songeons aux grandes ressources du pays, il est de notre devoir de nous efforcer d'assurer au Canada l'accès sur ce marché sur lequel tout pays doit compter pour l'écoulement de l'excédent de ses produits.

Si nous considérons les promesses faites par les honorables députés de la droite, le cultivateur a le droit d'attendre d'eux autre chose que des pierres lorsqu'il demande du pain. Le peuple n'a eu que des promesses de ces messieurs. Voit-on encore les messieurs de la droite s'apitoyer comme ils l'ont fait pendant 18 ans dans l'opposition sur le sort de cette classe qu'ils disaient être maltraitée par le gouvernement conservateur ? Non. Ils s'occupent aujourd'hui d'une autre classe de la société ; ils donnent toute leur attention aux fabricants et aux grandes corporations.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) condamner la proposition actuellement devant la Chambre. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député qui se dit le représentant des cultivateurs et des producteurs de ce pays condamner cet effort fait précisément dans l'intérêt de cette classe. Ces cultivateurs, cependant, seront unanimes à approuver ce mouvement, car ils y voient leurs intérêts. S'ils s'attachent à améliorer le mode de culture, ils désirent obtenir les meilleurs marchés pour leur produits.

Ces messieurs de la droite disent que le peuple anglais n'est pas prêt à accepter une semblable proposition ; mais, avec l'appui de tout leur parti, ils étaient prêts à sacrifier le pays et ses richesses, non pas à l'Angleterre, mais à un pays étranger, sans le moindre indice que ce pays accepterait leurs offres. Ces messieurs étaient prêts à se fier aux Américains, mais ils ne veulent pas ce soir se fier à l'Angleterre. Si les colonies s'adressent à l'Angleterre, l'Angleterre hésitera à rejeter leurs propositions Le peuple anglais est aujourd'hui d'accord avec les colonies, en ce concerne l'unité de l'Empire. Il y a quelques années à peine, l'on a vu l'importance de cette question dans l'attitude prise par les colonies envers l'Angleterre lorsque, comme l'a dit un sénateur américain, " Elle se tenait sur la défensive fière, intrépide, faisant face à l'univers sous les armes." Dans ces circonstances, ses colonies se sont montrées prêtes à s'unir pour la défendre. Ce sentiment reste encore vivant, mais les messieurs de la droite sont prêts à la sacrifier dans l'intérêt de leur parti. Cependant, comme le chef de l'opposition a cru devoir présenter une résolution dans laquelle il n'y a rien de condamnable, mais qui exprime simplement l'espoir de nous voir faire quelque chose dans l'intérêt du commerce de préférence, les honorables messieurs refusent d'appuyer ce mouvement.

On prend le vote sur l'amendement de sir Charles Tupper.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Lang,
Bain,	Lavergne,
Bazinet,	Lewis,
Beith,	Livingston,
Belcourt,	Logan,
Bell (Prince-est),	Macdonald (Huron),
Bethune,	Macdonell,
Blair,	Mackie,
Borden (King),	MacPherson,
Bostock,	McClure,
Bourassa,	McGregor,
Bourbonnais,	McGugan,
Britton,	McHugh,
Burnett,	McMillan,
Campbell,	McMullen,
Cartwright (sir Rich'd),	Malouin,
Casey,	Marcil,
Champagne,	Martineau,
Cowan,	Meigs,
Davis,	Mignault,
Demers,	Monet,
Desmarais,	Morrison,
Domville,	Oliver,
Douglas,	Paterson,
Edwards,	Pettet,
Ellis,	Preulx,
Erb,	Richardson,
Fielding,	Rinfret,
Flint,	Ross,
Fraser (Lambton),	Russell,
Gauthier,	Scriver,
Gauvreau,	Semple,
Godbout,	Sifton,
Haley,	Somerville,
Hutchison,	Stenson,
Holmes,	Talbot, et
Johnston,	Tucker.—77.
Landerkin,	

POUR :

Messieurs

Beattie,	McDougall,
Bell (Addington),	McInerney,
Bell (Pictou),	McLennan (Glengarry),
Bennett,	McNeill,
Bergeron,	Martin,
Borden (Halifax),	Montague,
Broder,	Moore,
Cargill,	Morin,
Clancy,	Powell,
Clarke,	Prior,
Cochrane,	Robertson,
Ferguson,	Roche,
Ganong,	Rogers,
Guillet,	Rosamond,
Hale,	Stubbs,
Henderson,	Tisdale,
Klock,	Tupper (sir Charles),
Macdonald (King),	Tyrwhitt,
MacLaren,	Wallace, et
McAlister,	Wilson.—41.
McCarthy,	

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels.	Opposition.
Madore,	Monk,
Rutherford,	Caron (sir Adolphe),
Christie,	Roddick,
Davies (sir Louis),	Tupper (sir Charles Hibbert),
Snetsinger,	Reid,
Featherston,	Carscallen,
Penny,	Quinn,
Gibson,	Corby,
Sutherland,	Taylor,
Savard,	Dugas.
Dyment,	McCormick,
Ratz,	Ingram,
McLennan (Inverness),	Gillies,
Calvert,	Hughes,
Fitzpatrick,	Casgrain,
McInnes,	Earle,
Maxwell,	Robinson,
Hurley,	Craig,
Costigan,	LaRivière,
Laurier (sir Wilfrid),	Davin,
Mulock,	Haggart,
Lemieux,	Mills,
Fisher,	Hodgins,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	Foster,
Comstock,	Seagram,
Heyd,	Pope,
Charlton,	Osler,
Dechene,	Marcotte,
Dobell,	Maclean,
Tarte,	Poupore,
Turcot,	Chauvin,
Bazinet,	Blanchard,
Frost,	Kendry,
Fraser (Guysborough),	Sproule,
Wood,	Gilmour,

L'amendement est rejeté.

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

(En comité.)

Port de Bowmanville, Ont..... $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est nécessaire pour réparer la jetée dans la port de Bowmanville.

M. FOSTER : Cela sera-t-il suffisant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLARKE : Ces travaux sont-ils faits par le département ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Mines de Bruce, Ont.—Quai.... $10,000

Le MINISTRE DES FINANCES : L'an dernier on a accordé un crédit qui n'a pas été suffisant. Il s'agit de la construction d'un quai public au pied de la rue Market. L'estimation est de $15,000.

M. SPROULE : Est-ce le commencement des travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Il y a un quai à cet endroit depuis 25 ans. Le public doit y avoir accès.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a là un quai privé qui dernièrement est devenu la propriété de la compagnie minière, et auquel le public n'a pas accès.

M. BENNETT : Nous devrions savoir quelle est la politique du gouvernement au sujet de la construction des quais dans les diverses provinces. Je ne suis pas allé au Mines de Bruce depuis 3 ou 4 ans, mais la dernière fois que j'y ai été il y avait là un grand bassin où venaient tous les bateaux du lac. Si je comprends bien, il n'y a rien de fait encore, mais le gouvernement est sur le point d'entreprendre la construction d'un quai qui coûtera $15,000. Est-ce cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BENNETT : Il n'est que juste, je crois, que le gouvernement expose sa politique au sujet de ces quais. Ne doit-on en construire qu'aux endroits représentés par des amis de l'administration, sans tenir compte du commerce qui s'y fait ? Ces travaux doivent-ils être faits sans l'aide des municipalités ? Ce crédit me semble injuste, car d'autres villes ont été forcées de contribuer à la construction de certains bassins auparavant, ainsi, que l'a dit l'autre soir l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il y ait rien de changé dans la politique relative à la construction de ces quais, et je ne vois rien autre chose à faire que d'expliquer l'objet de ce crédit. Ce n'a pas toujours été la coutume d'exiger des contributions des municipalités pour de semblables travaux. Dans certains cas, il a été accordé des subventions municipales, mais on m'informe que dans nombre d'autres cas, dans toutes les provinces, ces travaux ont été faits par le gouvernement seul. Il peut se trouver des cas où les travaux soient très couteux, ou lorsque la population désirant tout particulièrement voir compléter les travaux, est prête à donner une contribution ; mais je ne crois pas que le gouvernement doive insister. Je ne crois pas que le gouvernement puisse exiger la chose dans Ontario quand,

dans d'autres provinces, ils ont fait des travaux sans cela, même dans Ontario. On m'informe qu'il n'a pas toujours été donné de contributions municipales.

Quant au côté politique de la question, il est vrai qu'il ne doit pas y avoir de distinction, et que ces travaux doivent être faits là où ils sont nécessaires. Je crois cependant que la nature humaine se fait un peu sentir dans les partis politiques. On prétend que sous le régime conservateur, le gouvernement a toujours accordé la préférence aux comtés représentés par ses amis. Je ne veux pas discuter jusqu'à quel point cela est juste. S'il en est ainsi et que certains comtés aient été négligés, avec le temps les choses pourront peut-être être équilibrées.

M. BENNETT : Je demanderai si le gouvernement a construit des bassins dans la baie Georgienne, et aussi quelle est la population des Mines de Bruce et quel en est le commerce ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les Mines de Bruce est un village qui a une population de 600, je crois. Je ne pense pas que cela soit bien important dans la question de la construction des quais.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait peut-être nous dire quel est le commerce de cet endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici les renseignements que donne un mémoire qui m'est communiqué :

Mines de Bruce, village du district d'Algoma, situé sur la côte nord du lac Huron vis à-vis l'extrémité est de l'île Saint-Joseph, sur la concession des mines de Bruce, Wellington et Huron, Copper Bay ; 387 milles de Collingwood, 45 milles au sud-est du Sault Sainte-Marie. Ce village a 4 églises, un hôtel et 4 magasins. Les mines de cuivre qui sont importantes, sont exploitées par MM. John Taylor et Fils, de Londres, Angleterre. Les steamers de Collingwood et Sarnia arrêtent à cet endroit, en route pour la Baie du Tonnerre, Fort William et Duluth. Population, 600.

M. FOSTER : Quelles sont les communications de chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que l'embranchment du Sault du chemin de fer Canadien du Pacifique passe dans les environs.

M. FOSTER : Dans les environs, qu'est-ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore la distance.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne peut dire s'il y a quelque communication entre la ligne du Sault et des Mines de Bruce.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le commerce se fait en partie par eau—par les bateaux de Collingwood.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre nous a dit, je crois, qu'il y avait un quai à cet endroit, mais que c'était une propriété privée à laquelle n'avait pas accès le commerce général.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'a dit la chose.

M. MONTAGUE : C'est extraordinaire. Il semble que les hommes d'affaires de cet endroit ont leur propre quai.

Je ne puis comprendre qu'on ne permette pas aux bateaux appartenant à d'autres lignes de faire escale à ce quai, on pourrait ainsi avoir un certain revenu. Le ministre peut-il nous dire qui a construit ce quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit qu'il a été construit par les premiers propriétaires des mines de cuivre et que la compagnie qui exploite maintenant ces mines a dernièrement acheté ce quai.

M. MONTAGUE : Quel est le fait qui démontre à l'honorable ministre que d'autres personnes ne peuvent se servir de ce quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai d'autre renseignement que celui que m'ont fourni les fonctionnaires du département.

M. SPROULE : Je ne crois pas que ce renseignement soit exact, parce que j'y ai accosté souvent moi-même et je n'ai jamais compris qu'un navire remontant les lacs n'avait pas la liberté de faire escale à ce quai. Je sais que l'ancienne compagnie des mines de cuivre de Bruce a bâti elle-même ce quai, mais les vaisseaux qui remontent les lacs ont l'habitude d'arrêter à ce quai. Je sais aussi qu'on a grand besoin d'un quai à cet endroit, mais il reste à savoir si le quai actuel ne peut pas être réparé et servir encore, ce qui éviterait les frais de construction d'un nouveau quai. Autrement, il y aurait deux quais où il n'en faut qu'un. D'un autre côté, je ne vois pas pourquoi le gouvernement ferait disparaître ce quai et maintiendrait les autres. Prenons la Rivière des Espagnols, par exemple, ou le Petit Courant ; il n'y a pas de quais appartenant au gouvernement, si je suis bien informé, à aucun de ces endroits, mais il y a des quais auxquels peuvent accoster tous les navires qui remontent ou qui descendent les lacs. Il en est de même du Sault Ste-Marie, où il y a un quai qui appartient à Marks et un autre qui est la propriété du gouvernement. Les propriétaires de quais sont heureux de voir que les navires les accostent afin de retirer un certain revenu de ce chef.

M. BENNETT : Quel est le coût du bassin construit à Thessalon village peu éloigné des Mines de Bruce ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrat était pour $11,000.

M. BENNETT : L'ouvrage est-il terminé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BENNETT : Thessalon n'est pas même aussi considérable que Les Mines de Bruce, mais on y trouve une scierie, ce qu'on n'a pas aux Mines de Bruce.

L'honorable ministre peut-il déclarer à la Chambre que ces travaux seront faits à l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'a dit que c'était l'intention du ministre, mais je ne voudrais pas donner de réponse trop positive.

M. FOSTER : Suivant la coutume toujours suivie jusqu'à présent, ce quai, d'après l'honorable ministre, sera-t-il fait après qu'on aura demandé des soumissions ? Le gouvernement a-t-il décidé réellement de mettre de côté le principe des soumissions et des contrats ? Je crois que nous avons le droit de poser cette question et de connaître enfin quelle est la politique du gouvernement sur ces matières. Pour moi, le crédit qu'on nous demande de voter me surprend, je ne puis le cacher. Voici un petit village dont la population est de 600 âmes. Il y a un quai à cet endroit. La campagne qui l'entoure n'est pas une campagne agricole, on n'y trouve que rochers et terres stériles. La seule industrie qu'on y trouve est l'exploitation des mines et la compagnie qui possède ces dernières a un quai qui lui suffit pour les besoins de ses affaires. Il n'y a pas de communication par chemin de fer et le gouvernement se propose de construire un quai qui n'est pas nécessaire, puisque celui qui existe actuellement suffit aux besoins de l'endroit.

Je voudrais voir le rapport de l'ingénieur qui doit expliquer la raison pour laquelle cet ouvrage est nécessaire. Je dois dire que c'est là une chose étonnante et pour couronner le tout, le ministre n'est pas prêt à dire à la Chambre que la règle ordinaire sera appliquée et que l'entreprise sera accordée après que des soumissions auront été demandées. Ça ressemble simplement à une entreprise en vue des élections. C'est une de ces petites choses les plus indignes dont j'aie jamais eu connaissance dans cette Chambre.

M. BENNETT : Je voudrais demander à l'honorable ministre si l'on a acheté le terrain nécessaire, et dans l'affirmative, de qui et à quel prix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas encore acheté le terrain. Quant aux remarques de l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), le ministre, cela va de soi, est gouverné par le statut en toutes choses qui se rapportent aux travaux publics et il doit suivre ce statut.

M. FOSTER : Il n'est pas gouverné par le statut : il a, à mainte et mainte reprise violé ouvertement ce statut, les règles établies depuis des années et en agissant ainsi, il a reçu l'appui de l'honorable ministre des Finances. Quand l'ancien gouvernement demandait des crédits pour certains travaux, on lui posait toujours la question : Allez-vous suivre la règle établie ? Cet ouvrage sera-t-il fait par soumission et à l'entreprise ? Et nous avions à répondre et nous répondions que l'ouvrage serait exécuté dans ces conditions. Maintenant, dans presque tous les cas, on nous dit non seulement qu'on ne se propose pas de faire exécuter ces travaux de cette façon, mais encore qu'avant que l'argent fût voté, on a commencé les travaux. Je crois que la Chambre devrait savoir immédiatement, alors que nous votons au gouvernement des sommes considérables, s'il va faire exécuter ces travaux sans demander de soumissions, sans contrat. Ce pays se démoralise et le gouvernement est responsable de cet état de choses, en voyant comment cette année et l'an dernier nos ministres ont disposé des sommes considérables qu'on leur avait confiées pour les travaux publics. Non seulement, ils commencent les travaux et font des dépenses avant d'avoir fait voter par la Chambre l'argent nécessaire, mais ils jettent de côté la règle salutaire qui consiste à demander des soumissions et à encourager ainsi la concurrence dans ces matières.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si c'est la seule règle juste, je ne crois pas que le prédécesseur du ministre actuel ait donné à son département le bon exemple en l'observant fidèlement. Cette question a été débattue durant l'absence de l'honorable ministre, et l'on a cité des cas où des montants considérables ont été dépensés sans soumission ni contrat ; mais je ne veux pas conclure que cet argent a été dépensé pour des fins inavouables, je veux plutôt croire qu'il a été dépensé légitimement. Mon honorable ami en disant que nous avons fait fi de la loi, n'a pas prouvé cet énoncé mais il n'a exprimé que son opinion. D'autre part, nous avons l'opinion d'autres personnes qui croient que nous avons, dans toutes ces choses, observé toutes les dispositions essentielles de la loi. Je n'ai aucun doute que dans le cas qui nous occupe la loi sera observée. Mais je suis assez loyal pour dire qu'en l'absence du ministre des Travaux publics, je ne veux faire aucune promesse positive sur des questions que je n'ai pas eu l'occasion de discuter avec lui, et je prie l'honorable ministre de prendre note de ce fait. Cependant, tout ce qu'exige la loi sera accompli.

M. FOSTER : Assurément que vous n'en êtes pas rendus à ce point que tout ce que vous avez à faire est d'envoyer au loin le ministre et de dire ensuite que le gouvernement n'est pas responsable de la manière dont l'argent est dépensé. L'honorable ministre représente le ministre des Travaux publics, et le gouvernement est là pour dire ce qui sera fait. L'honorable ministre prétend-il dire que parce que le ministre des Travaux publics n'est pas ici, personne ne peut promettre que la loi sera observée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Au contraire, je dis que la loi sera observée. Je n'ai pas besoin de promettre la chose puisque le gouvernement est lié par la loi et doit l'appliquer.

M. FOSTER : Le gouvernement n'est lié par aucune loi. Il y a une loi aussi explicite que

peuvent l'être des mots anglais, à l'effet que les listes des électeurs doivent être imprimées par le greffier de la Couronne en chancellerie, et il y a un ministre dans une autre Chambre qui s'interpose entre ce fonctionnaire et le statut écrit, et qui ne fait pas imprimer ce que cette Chambre par un statut solennel a déclaré devoir être imprimé. Et l'on dit que le gouvernement observe la loi !

M. SPROULE : Nous sommes désireux sous ce rapport parce que nous avons comme exemple un fait qui s'est produit dans le même district et pour lequel la loi n'a pas été appliquée. On devait construire un phare à cet endroit, il n'y a pas longtemps. Le gouvernement a demandé des soumissions, mais quelqu'un d'influent est intervenu après que les soumissions eurent été reçues pour la construction de ces travaux à un prix, me dit-on, très modéré. Les soumissions furent mises de côté et le phare fut construit non à l'entreprise mais par des ouvriers qu'on avait envoyés à cet endroit ; comme résultat l'ouvrage a coûté des centaines de dollars de plus qu'il n'aurait coûté si la plus basse soumission avait été acceptée. Nous trouvons ensuite que ce phare a été bâti d'après les instructions du représentant de cette division électorale, et que le bois que l'on a employé a été acheté du teneur de livres de ce député, non de ce député lui-même, car il aurait fallu que son nom parût à la facture. On a pris ce bois dans la cour du moulin appartenant à ce député, et le gouvernement a payé ce bois beaucoup plus cher que s'il l'eût acheté à Owen Sound, frais de transport compris. Quand on connaît ces choses, on a bien le droit de redouter qu'elles ne se reproduisent encore.

Le ministre se réserve le droit de faire exécuter ces travaux autrement qu'à l'entreprise : il peut donc acheter les matériaux de quelqu'ami du gouvernement, probablement du représentant de ce comté qui possède des scieries considérables dans cette partie du pays et de grandes quantités de bois scié, à peu près comme dans le cas du phare dont j'ai parlé. Mais il y a autre chose. Il existe déjà un dock à cet endroit. Il est vrai qu'il appartient à des particuliers, mais il est de l'intérêt de la compagnie que forment ces particuliers qu'autant de navires que possible s'arrêtent à ce bassin. Il n'y a pas encombrement, loin de là. On pourrait à peu de frais mettre ce dock en état de recevoir les navires de toutes dimensions, tandis que l'on entreprend la construction d'un nouveau bassin dans cette localité ; cet ouvrage coûtera beaucoup d'argent. Combien de docks le gouvernement a-t-il abandonnés à l'île Manitouline et sur la baie Georgienne ? Pourquoi avoir abandonné ce bassin quand dans presque tous les ports, le long de cette côte ces bassins sont la propriété ou des municipalités ou des particuliers ? Le commerce utilise ces docks et le pays épargne ainsi les dépenses de construction d'autres bassins. Il y a de fortes raisons de soupçonner qu'il s'agit encore d'une entreprise qui sera conduite d'après les principes qui ont servi à la construction du phare dont j'ai parlé.

Je vois qu'il y a un crédit dans le budget supplémentaire pour la construction d'un bassin à la Baie Providence. Je ne veux pas que l'on comprenne que cette dépense n'est pas nécessaire à mon sens, car je crois le contraire. J'ignore s'il y a un bassin pour les besoins du public à cet endroit, mais je dis que partout où il y a un dock de construit, qu'il appartienne à une compagnie privée ou à un particulier, le pays n'a pas raison de dépenser des sommes considérables pour en construire un nouveau sous le prétexte de répondre aux exigences du public.

M. WALLACE : A mon sens, cette dépense est complètement inexcusable. Le gouvernement, apparemment, n'a pas considéré la chose. L'honorable ministre des Finances allègue que, parce que l'honorable ministre des Travaux publics n'est pas ici, il ne peut fournir le renseignement demandé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel est le renseignement que, dans l'opinion de l'honorable monsieur, je n'ai pu fournir ?

M. WALLACE : Que nous a dit l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'est-ce que j'ai dit ne pouvoir fournir comme renseignement ?

M. WALLACE : La première chose qu'on a demandée, c'était de savoir si l'ouvrage devait se faire par soumission.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une question pour l'avenir. Ce n'est pas là demander un renseignement.

M. WALLACE : C'est quelque chose que nous avons le droit de connaître, quand on nous demande de voter ce crédit et c'est précisément le renseignement que l'honorable ministre refuse de nous fournir. Nous avons le droit de savoir si le gouvernement se propose de suivre le précédent mentionné par l'honorable député de Grey-est et adopté lors de la construction d'un phare dans le même comté, construction dans laquelle le teneur de livres d'un honorable député était intéressé. On ne nous a pas expliqué si un quai était nécessaire à cet endroit. Le gouvernement devrait être prêt, si le ministre des Finances ne l'est pas, à nous fournir jusqu'au moindre renseignement se rattachant à cet ouvrage. Le ministre dit que le vieux quai appartenant à une corporation privée, est fermé. Imaginez un homme qui tiendrait un hôtel ou un magasin dans la rue Sparks, et qui fermerait les portes de son établissement et refuserait de permettre à ses pratiques d'entrer. Dans les eaux publiques on ne peut fermer un quai. Ces propriétés sont sous la juridiction des corporations municipales ou du gouvernement et on ne peut les fermer. L'honorable ministre

des Finances n'a aucunement pu donner de raisons valables pour cette dépense de $15,000 pour la construction d'un quai aux Mines de Bruce.

M. MONTAGUE : Je suppose que l'honorable ministre des Finances connaît assez la construction des ouvrages publics pour savoir qu'on a toujours beaucoup de difficultés à faire exécuter ces travaux. Pour obtenir la construction d'un ouvrage public, il faut envoyer des députations et établier sa cause avec beaucoup de force. Je demanderais à l'honorable ministre de nous dire s'il a reçu quelque requête de quelque chambre de commerce ou de quelque société commerciale des Mines de Bruce ou de quelque corporation, relativement à cet ouvrage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je ne puis affirmer à l'honorable député (M. Montague) que ces associations ont fait des représentations au gouvernemene à ce sujet. Le représentant de ce comté a insisté auprès de l'honorable ministre des Travaux publics pour faire exécuter ces travaux. Je regrette beaucoup que l'honorable député (M. Dyment) ne soit pas ici ce soir, parce que s'il était présent, il saurait, je n'en ai aucun doute, donner une réponse satisfaisante à toutes les questions posées.

M. FOSTER : Je crois qu'il serait bon de laisser cet item en suspens jusqu'à ce qu'il soit ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il est parti pour chez lui, et il pourrait bien ne pas revenir car la session est trop avancée.

M. WALLACE : Nous attendrons.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable monsieur (M. Wallace) peut être prêt à attendre, mais d'autres peuvent bien ne pas penser ainsi.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Finances a dit qu'il serait prêt à rester ici jusqu'aux neiges.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, mais je ne veux pas rester ici seul.

M. MONTAGUE : A la demande de qui cet ouvrage a-t-il été décidé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A la demande de l'honorable député de ce comté (M. Dyment). S'il y a quelque chose de louche au sujet du teneur de livres de l'honorable député d'Algoma, l'honorable monsieur n'aurait pas dû attendre à cette phase de la session, alors que l'honorable député d'Algoma est parti pour parler de cette chose ; mais il aurait dû soumettre ce cas à un comité de la Chambre et prendre les moyens de s'enquérir de la chose.

M. WALLACE : L'honorable député de Grey-est a signalé le cas alors que l'honorable député d'Algoma était à son siège, et le représentant d'Algoma n'a fait aucune réponse.

M. SPROULE : S'il n'a pas répondu c'est parce qu'il ne le pouvait pas. Je suis informé par des personnes dignes de foi que les faits sont des suivants : L'honorable député aurait arrangé les choses de façon à ce que son teneur de livres vendît le bois qui devait servir à la construction du phare dont il a été question précédemment, et cela à un prix plus élevé que celui qu'on aurait payé ailleurs : ce phare se trouve donc à avoir coûté plusieurs centaines de dollars de plus qu'il n'aurait coûté, s'il eût été construit par un honnête ouvrier de l'endroit.

L'honorable ministre des Finances qui remplace l'honorable ministre des Travaux publics ne peut nous fournir aucune garantie que ce travail se fera par soumissions. Considérant ce qui est arrivé pour la construction de ce phare, nous avons raison de soupçonner que ceci n'est qu'une entreprise en vue des élections. Si l'honorable ministre des Finances fait l'ouvrage de l'honorable ministre des Travaux publics, il devrait être prêt à nous donner l'assurance que la méthode suivie ordinairement dans la constrution des travaux publics sera suivie dans ce cas-ci, s'il veut que le comité lui vote le montant demandé. Si nous sommes convaincus que nous ne votons ce crédit que pour une entreprise en vue des élections, on ne peut s'attendre à ce que le comité le vote.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances ou le gouvernement doit prendre la responsabilité de ce crédit. Nous sommes à voter des centaines d'item pour travaux publics dans ces estimations et dans le budget supplémentaire. Ce que nous voulons savoir quand ces item nous sont donnés c'est ceci : le département va-t-il suivre dans l'exécution de ces travaux la méthode en honneur jusqu'à ces derniers temps ? Il n'y a pas de raison au monde pour que l'on ne demande pas, pour des travaux de cette importance, des soumissions et pour que l'on ne base pas un contrat sur ces soumissions. S'il y a quelque raison au contraire dans le cas actuel, que le ministre nous la fasse connaître. Nous allons rencontrer des centaines de cas semblables et le gouvernement doit prendre la responsabilité de dire s'il va suivre la règle qui consiste à demander des soumissions et à accorder un contrat basé sur la soumission qui sera acceptée. Il ne peut éviter cette responsabilité en disant que l'honorable ministre des Travaux publics n'est pas ici et qu'il ne veut pas s'engager en son nom. Il doit prendre la responsabilité de dire qu'il suivra ou qu'il ne suivra pas cette règle. Quant au comité, il a droit à avoir une réponse positive d'une manière ou de l'autre. Si le gouvernement ne veut pas demander de soumissions, il doit le dire et nous saurons ce que nous faisons. Mais avant tout, je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances si c'est bien agir en homme d'affaires que de construire un quai à cet endroit. Comme je l'ai déjà dit, c'est un petit village qui est parfaitement éloigné

du centre des affaires ; la campagne qui l'environne est stérile ; on n'y trouve que des rochers, et il n'y a aucun chemin de fer qui s'y rende. La seule industrie qu'on y trouve est l'exploitation des mines. Les propriétaires des mines ont leur quai qui leur appartient et ce quai est bien suffisant pour le commerce supplémentaire qui peut se faire dans ce village de 600 âmes, soit environ 100 familles. Pourquoi alors y construire un quai de $15,000 ?

Je connais, et le ministre des Finances connaît aussi, des douzaines d'endroits dans les provinces maritimes et sur les lacs où le commerce est très actif, où il n'y a pas de quai construit par le gouvernement et dont les populations se sont adressées aux ministres pour obtenir ces quais, mais sans pouvoir réussir à voir agréer leur demande. $15,000 sont une somme assez ronde et c'est beaucoup trop pour la construction d'un quai où le besoin ne s'en fait pas sentir. Ce n'est pas assurément parce que M. Dyment demande $15,000, que le département des Travaux publics accorde ce montant ; il doit avoir reçu les rapports de ses ingénieurs qui indiquent les raisons qui militent en faveur de la construction de ce quai, et les avantages que ceux qui sont dans les affaires en retireront. Y a-t-il tels rapports ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je diffère complètement d'opinion avec mon honorable ami (M. Foster) quant à cette prétendue coutume de déposer sur le bureau de la Chambre les rapports des ingénieurs et les plans détaillés se rapportant à chaque item. La chose ne se fait que dans des circonstances exceptionnelles, mais ce n'est pas la coutume.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) se trompe. Quand sir Hector Langevin était ministre des Travaux publics, il se présentait à la Chambre avec ses plans, ses mesurages, ses rapports, etc. On considérait alors comme nécessaire de fournir tous les renseignements demandés. Cette Chambre est la gardienne des deniers publics et elle doit voir à ce que cet argent ne soit pas dépensé sans raison. Ce n'est pas une réponse que de dire que M. Dyment voulait cette subvention et qu'il fallait la lui accorder. C'est la réponse la plus faible possible. Cependant, si au point de vue commercial, le crédit demandé pouvait être d'utilité assez grande, on pourrait peut-être faire cette dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je reconnais que la Chambre a droit d'obtenir tous ces renseignements, mais je lui demande de se porter témoin que j'ai fourni ces renseignements autant que personne n'eut pu le faire et le ministre des Travaux publics (M. Tarte) serait-il ici, qu'il ne pourrait fournir des renseignements plus complets. J'ai donné les rapports des fonctionnaires chargés de la chose, et l'on comprend que dans un pays aussi étendu que le nôtre, le ministre ne peut visiter personnellement chaque ouvrage public et prendre connaissance de tous les détails qui s'y rattachent. Je sais que c'est un bon tour d'adresse de la part des honorables membres de l'opposition de prétendre que nous refusons de donner les renseignements demandés ; cela fait partie de leur jeu.

M. WALLACE : A l'ordre ; pas besoin de parler de tour d'adresse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis parfaitement dans l'ordre. J'ai ici un petit plan et je le passerai à mon honorable ami (M. Foster), mais je ne crois pas qu'il lui soit de grande utilité après les explications que j'ai données. Ce sont tous les renseignements qui se trouvent au département.

M. FOSTER : Si mon honorable ami a donné tous ls renseignements qui se trouvent au département, il a fourni les meilleures raisons pour que ce crédit ne soit pas voté. Si le département n'a que ce petit plan et que les renseignements que nous a donnés le ministre, il n'aurait pas dû demander ce crédit de $15,000. Il ne s'agit pas de jouer quand on demande des renseignements. Il s'agit d'une dépense extraordinaire et il nous faut d'autres raisons avant de voter ce montant.

M. WALLACE : Le renseignement que nous a donné le ministre des Finances est tiré de l'almanach des adresses d'Ontario et non des rapports du département.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me suis pas trouvé à posséder ce document.

M. WALLACE : Que vous l'ayez possédé ou non, tel est néanmoins le renseignement que renferme l'almanach des adresses de l'Ontario, et je puis ajouter encore un peu à ce renseignement. C'est là un poste de douane, et le revenu perçu l'an dernier aux Mines de Bruce a été de $336.15, et les revenus de toutes autres sources ont été de $21.50. Voilà le montant total des affaires faites à cet endroit au sujet duquel vous demandez un crédit de $15,000 pour bâtir un quai.

M. FOSTER : Quel est le salaire de l'officier de douane de l'endroit ?

M. WALLACE : Environ $300 par année, je suppose.

M. CLARKE : Pour l'hiver aussi ?

M. WALLACE : Pour les mois d'été seulement, il n'a rien à faire l'hiver.

Le ministre nous dit qu'on demande ce crédit à la réquisition du député d'Algoma (M. Dyment). Eh bien ! M. l'Orateur, nous avons droit de savoir les raisons qui ont induit le ministre à obéir à la réquisition de ce député (M. Dyment) et à faire rapport au conseil qu'il fallait $15,000 pour construire un quai aux Mines de Bruce. Comme ces raisons ont persuadé le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances elles pour-

raient nous persuader également. Mais, M. le président, on ne communiquera pas le renseignement à la Chambre, car voici ce qu'a dit à l'appui de sa réquisition le député d'Algoma : "Comme cela va m'aider dans mon élection, donnez-moi $15,000 à cette fin."

M. McDOUGALL : Et ça permettrait en outre, l'écoulement de son bois de construction.

M. WALLACE : Non, de celui de son teneur de livre, comme dans le cas du phare.

M. TAYLOR : Est-ce là le premier quai dont le gouvernement ait jamais entrepris la construction sur les bords de la baie Georgienne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y en a pas d'autres sur la rive nord.

M. TAYLOR : Alors, on entre là dans une voie nouvelle. Combien le ministre va-t-il payer l'emplacement où doit se construire le quai, et combien les travaux auront-ils coûté en tout lorsqu'ils seront terminés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà fourni tous ces renseignements, mais peut-être que l'honorable député n'était pas en cette enceinte. L'emplacement n'a pas encore été acheté, et conséquemment on n'a rien payé à ce sujet. L'estimation du coût est de $15,000, et je possède tous les détails des travaux à cet égard.

M. FOSTER : Quels sont les gros item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les plus gros item formant ce montant de $15,000 sont les suivants, savoir : partie du quai s'étendant à 600 pieds de la rive, à être construite en pierre et en terre, soit 4,560 verges cubes estimées à 75 cents la verge, $3,420 ; le reste du quai, d'une longueur de 500 pieds, à être construit sur pilotis, dont 6 de chaque côté, l'ouverture de l'arche ayant 12 pieds et 6 pouces, $3,000 ; le coffrage, formant le parement du débarcadère, de 20 pieds par 90, soit de 30,000 pieds cubes à 7 cents, $2,142, le reste du débarcadère, de 70 pieds sur 90, sur pilotis, $1,600 ; dragage pour permettre l'accès au débarcadère proposé, 14,000 verges cubes à 20 cents, $2,800 ; construction de hangars à marchandises, de 50 pieds sur 20, $500 ; surveillance des travaux et dépenses imprévues, $1,538, ce qui forme le montant estimé de $15,000.

M. TAYLOR : Ces renseignements sont très importants. Je désire savoir de l'honorable ministre où, ailleurs, dans l'Ontario, soit sur la rive nord de la baie Georgienne, soit sur toute autre rive des lacs, le gouvernement a construit une jetée et érigé un entrepôt pour accommoder le public.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctionnaires me déclarent qu'ils ne peuvent mentionner d'endroit.

M. TAYLOR : D'après ce que j'en sais, sur les lacs de l'Ontario, ainsi qu'aux Mines de Bruce—et j'y suis allé,—les particuliers, là où il y a des affaires à faire, construisent des quais, des jetées et des entrepôts, et ils les entretiennent. Je ne connais pas d'autre endroit où le gouvernement ait entrepris une affaire de cette nature. Et si l'on considère qu'il s'agit d'un petit village possédant une population de 500 à 600 âmes seulement, et un revenu de seulement $300 de toutes sources, entièrement absorbé par le salaire du fonctionnaire chargé de le percevoir, la raison pour laquelle le gouvernement dépense ces $15,000 est inexplicable.

J'aimerais à savoir ce qu'en pense l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Il avait coutume d'accuser l'ancien gouvernement de commettre des tripotages dans les circonscriptions. Je voudrais savoir ce que l'honorable député de Wellington-nord et l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville) pensent du gouvernement qui se mêle d'une affaire de cette nature, et uniquement pour aider l'un de ses partisans à remporter une élection qu'il voit poindre à l'horizon. Assurément, le ministre retranchera cet item, et il ne demandera pas à ses amis d'approuver un tripotage comme celui-là. Il ne peut s'attendre à ce que l'opposition le fasse.

M. BENNETT : Puis-je demander au ministre comment il peut savoir la longueur du quai projeté, ainsi que la profondeur de l'eau à son extrémité, s'il n'en a pas acquis l'emplacement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que cet emplacement se trouve à l'extrémité d'une rue, et le plan est basé sur la profondeur de l'eau en cet endroit.

M. CLARKE : A-t-on reçu des habitants de l'endroit, une requête demandant qu'on fasse cette dépense ? Dans l'affirmative, le ministre voudra-t-il faire lecture de cette requête, et mentionner les noms de ceux qui l'ont signée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà dit qu'il n'y a pas eu de requête, mais que le député d'Algoma (M. Dyment) a fait en personne des représentations au département.

M. SPROULE : Qui possède cette propriété ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'extrémité d'une rue publique, me dit-on, et non une propriété de nature privée.

M. BENNETT : La propriété riveraine a pu être acquise par un particulier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, on m'informe que cette partie de la rive est publique.

M. SPROULE : Faudra-t-il que le gouvernement fasse l'achat de cette propriété ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, le gouvernement n'a pas l'intention de faire l'achat de la propriété.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il expliquer ce à quoi l'entrepôt est destiné ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entrepôt qu'on doit bâtir sur le quai est destiné à recevoir le fret pour le préserver de l'humidité.

M. FOSTER : Je vois que la chose est pire que nous ne le supposions. Il y a là un officier de douane recevant un salaire de $400, alors que les droits perçus s'élèvent à $300 seulement. Se propose-t-on par ce moyen de combler l'insuffisance du salaire ? Je dois prier l'honorable ministre de ne pas insister sur un crédit comme celui-là. Il ne le devrait pas. L'opportunité de cet item ne repose sur rien, si ce n'est sur la réquisition du député de la circonscription, et celui-ci n'est pas ici pour appuyer sa demande. Je prie les membres de la droite de ne pas insister sur des crédits de cette nature en cette Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Le fonctionnaire des douanes a autre chose à faire en dehors de la perception d'un revenu. Ce fonctionnaire, j'imagine, est là depuis longtemps, et il semble qu'il s'y fait assez de commerce. Le nombre des arrivages de vaisseaux s'y élève à 86 et celui des départs à 210.

M. TAYLOR : Ce sont de petits semaques de pêche.

M. MONTAGUE : Où accostaient ces vaisseaux s'il n'y avait pas de quai ? Je pense que le ministre des Douanes a donné là le coup de grâce à son cas. Si ces vaisseaux accostent là, ils ont dû le faire à un quai qui les accommode ; et alors, à quoi bon un nouveau quai ?

M. SPROULE : Sur quelles données le ministre base-t-il le coût de ce quai ? Il nous dit qu'il y a à exécuter tant de coffrage et tant de travaux sur pilotis. Sur quelle information se base-t-il ? Le gouvernement a-t-il fait faire un lever des plans de l'emplacement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur de section du gouvernement en a fait un. L'information dont j'ai donné lecture forme la substance de son rapport.

M. McDOUGALL : La rue à l'extrémité de laquelle le gouvernement se propose de construire ce quai est-elle bâtie, ou s'agit-il seulement d'un terrain réservé aux fins de l'établissement d'une rue projetée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La rue aboutit à l'eau même. On m'informe que c'est une rue. On me dit que l'emplacement se trouve à l'extrémité d'une rue, dite rue Marks, laquelle s'étend de la rue Taylor.

M. TAYLOR : Le gouvernement entend-il faire une besogne d'expédition, en bâtissant un entrepôt où il recevrait du fret et d'où il en expédierait ? Dans l'affirmative, se propose-t-il de nommer un fonctionnaire pour prendre soin de cet entrepôt et de ce quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La coutume ordinaire du gouvernement est de nommer un gardien de quai, qui perçoit les droits, et dont les services sont rémunérés par l'allocation d'une proportion de ces droits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député se rappellera que ce n'est pas la première fois qu'un quai a été bâti dans cette région. Je ne sais pas à quelle distance cet endroit se trouve du Sault Ste-Marie.

M. McDOUGALL : A 37 milles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'ancien gouvernement dont l'honorable député d'York, N. B. (M. Foster) était le ministre des Finances a consacré plusieurs milliers de dollars à l'achat d'un quai à l'état embryonnaire appartenant à M. Plummer, du Sault Ste-Marie, et, après avoir acheté ce quai à la condition que M. Plummer en serait nommé gardien moyennant un certain salaire, on a affecté plusieurs milliers de dollars à son prolongement dans le chenal, pour construire, à un fort coût, un très grand hangar à fret à son extrémité. Il existe un énorme trafic en cet endroit, trafic si considérable que le gouvernement a eu chaque année à payer au gardien de ce quai une très forte somme, tout à fait disproportionnée avec la rémunération qu'on accorde ordinairement aux gardiens de quai. Il y eut différend entre le gouvernement et M. Plummer, parce que M. Plummer ne recevait pas $600 ou $700 par année, et ce dernier produisit une déclaration. Le sous-ministre de la Marine fut envoyé pour faire une enquête, et celui-ci, après une longue investigation, fit rapport qu'une énorme somme de besogne devait être exécutée par le gardien du quai, qui devait rester là toute la nuit pour recevoir les colis, et il en résulta que le gouvernement résolut de ne pas payer une somme aussi élevée que celle demandée par M. Plummer à raison de la vente du quai. Ce dernier produisit une déclaration basée sur le coût originaire de ce quai, que le gouvernement eut ensuite à payer.

Ce quai n'est pas le premier qu'on ait bâti dans cette région, et je ne crois pas qu'aucun de ceux qui sont allés, et qui ont vu les affaires qui s'y font voudrait se plaindre. Partout où un commerce demande à se développer, la population a droit à la construction de quais, et autant dans cette partie du pays que dans les provinces maritimes.

M. FOSTER : Qu'est-ce que tout cela a à voir avec l'item en discussion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est que l'honorable député a dit que nous entrons là dans une nou-

velle voie et qu'il s'agit du premier quai bâti sur cette rive nord.

M. FOSTER : Le ministre des Finances nous dit que c'est la première fois que des travaux comme ceux-là sont exécutés sur la rive nord de la baie Georgienne. Voici ensuite le ministre des Douanes, qui plus que personne en cette Chambre a tonné contre les dépenses inutiles et excessives, et qui a été suivi de près sous ce rapport par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Or, ces deux hommes, ce soir, n'ont pas un mot à dire en faveur d'un tripotage de cette nature.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas là de tripotage.

M. FOSTER : On n'a pas non plus donné la moindre raison pour laquelle nous devrions dépenser $15,000 des deniers publics en cet endroit. On ne prétend pas que la chose soit justifiée par l'ombre d'une raison de nature commerciale. Soyons honnêtes envers nous-mêmes et envers le pays. Avons-nous le droit de placer $15,000 des deniers publics en cet endroit ? C'est là un des crédits les plus honteux que j'aie jamais vu présenter. Je ne blâme pas le ministre des Finances, car il a trouvé des crédits tout préparés, et il est chargé de les faire adopter en l'absence du ministre des Travaux publics ; mais le gouvernement doit en accepter la responsabilité. Ce qu'il y aurait de mieux à faire, ce serait tout simplement de retirer ce crédit ou de le laisser en suspens jusqu'à ce que M. Dyment soit à son siège et puisse nous fournir quelque raison.

M. WALLACE : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries fait erreur relativement au quai du Sault Ste-Marie. Ce quai a été bâti par les Plummer eux-mêmes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a été commencé par les Plummer, puis acheté par ce gouvernement.

M. WALLACE : Il a été bâti par les Plummer seuls, et complété et utilisé par eux durant pleusieurs années. Ensuite, le gouvernement a dû en faire l'acquisition relativement à la construction du canal du Sault.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nullement.

M. WALLACE. Le gouvernement en a alors acquis la possession des Plummer, et un différend a surgi relativement aux conditions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La chose n'avait rien à voir avec le canal du Sault Sainte-Marie. J'ai été à ce quai et ai examiné la preuve ; et j'ai constaté que les Plummer avaient insisté sur leur réclamation, et qu'un rapport a été fait par les départements des Travaux publics et de la Justice concernant cette réclamation de $7,000 en raison de l'achat du quai. Cela n'avait rien à voir avec le canal du Sault Sainte-Marie.

M. McDOUGALL : La construction du canal du Sault Sainte-Marie a-t-elle été étrangère aux affaires apportées à ce quai ? L'honorable ministre a dit que je ne connaissais rien de l'endroit ni des travaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avez-vous jamais été là ?

M. McDOUGALL : Oui.

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il jamais été aux Mines de Bruce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne parle pas de cela.

M. McDOUGALL : Le ministre des Finances a dit que la population était de 600 âmes. La meilleure autorité mentionne qu'elle est de 450 seulement. Le ministre ne pouvait dire à quelle distance l'endroit se trouve du Sault Sainte-Marie, et j'ai pu lui apprendre que cette distance est de 37 milles. Je puis lui donner encore d'autres renseignements. S'il ne veut pas accepter l'avis des membres de la gauche, je lui citerai un petit conseil donné par le "Witness", de Montréal, journal libéral ardent appuyant le gouvernement, à propos de crédits du genre de celui-ci, et que voici :

Les crédits ne sont peut-être pas excessifs en aucun cas particulier, mais les objets de dépenses sont extrêmement nombreux, et il est plus que douteux que beaucoup d'entre eux soient justifiables à tout point de vue. Un montant d'argent considérable et réparti entre des projets qui ne produiront pas en échange un avantage équivalent, mais la dépense de ce montant sera agréable aux circonscriptions concernées. Une foule de petites sommes de trois, de sept, de dix et de vingt mille dollars doivent être affectées à la construction de quais et au dragage de cours d'eau dont même de petits vapeurs ne feront pas usage plus d'une fois par semaine, peut-être moins souvnt.

Autrefois, sous l'ancien régime, on avait coutume, lorsqu'on demandait l'exécution de travaux publics de cette nature, d'obtenir des renseignements d'abord, avant de ne rien faire, sur les points suivants, savoir : quelles affaires devaient s'y faire, pourquoi on requérait un quai ou un brise-lames, combien de gens devaient vraisemblablement en faire usage, quel genre d'affaires devait s'y faire. L'honorable ministre est incapable de nous dire quel genre d'affaires doit se faire à ce quai même après sa construction.

Nous n'avons nullement lieu de croire qu'il s'y fasse des affaires dans une mesure quelconque. L'endroit possède seulement une population de 450 habitants, et il est en prouvé que le revenu des douanes qu'on y a perçu par le passé a atteint seulement le chiffre annuel de $300, alors que les frais du maintien de ce poste de douanes s'élevaient à $400 par année. Allons-nous imposer au pays encore d'autres dépenses pour ne rien recevoir en retour? Rien ne nous démontre que

ces travaux rapporteront jamais un avantage équivalant à $100 au pays. Si le département possède un renseignement en établissant l'avantage, il devrait nous le fournir.

Le ministre ne peut nous assurer que l'argent sera dépensé au moyen de travaux exécutés à l'entreprise, après adjudication, alléguant pour raison que le ministre des Travaux publics n'est pas ici. A mon avis, ce n'est nullement une raison. Le ministre chargé de soumettre ces estimations devrait fournir les renseignements dont la Chambre a besoin. Il semble que ce crédit n'a jamais été soumis au conseil, ou que, s'il l'a été, on ne lui a pas fourni plus qu'à nous de renseignement à ce sujet. Mais si le conseil a fait preuve d'incurie, ce n'est pas à dire que nous devions agir de même. Il est de notre devoir d'exiger les renseignements nécessaires et d'insister pour que les conditions auxquelles l'argent est voté soient de nature à satisfaire la Chambre.

M. TAYLOR : J'ai demandé si c'était le premier quai et le premier entrepôt que le gouvernement ait jamais entrepris de construire sur la rive nord de la baie Georgienne, et le ministre des Finances m'a répondu dans l'affirmative. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) est venu ensuite contredire cette déclaration, disant que le gouvernement avait déjà fait exécuter des travaux identiques au Sault Sainte-Marie. Eh bien ! aux ports de la baie Georgienne, d'Owen Sound, de Collingwood et de Midland, des quais et des entrepôts destinés au trafic ont été construits. Il y a quelques années, tout le fret de l'ouest à destination de l'est passait par le canal du Sault Sainte-Marie. Les Plummer avaient bâti là un quai et un entrepôt, et ils y percevaient un droit. Le gouvernement canadien a décidé dans sa sagesse de construire un canal sur le territoire canadien, et l'application de sa politique exigea l'acquisition du quai des Plummer. Et c'est cela qu'on invoque pour excuser la construction de ce quai qui devrait être abandonnée à l'initiative privée.

On jette tout simplement là dans la circonscription tant d'argent à des fins électorales, car les affaires à y faire ne nécessitent pas la construction de ce quai. Si cette entreprise est exécutée à titre d'entreprise du gouvernement, nous ne pouvons traiter les autres endroits plus mal que nous ne traitons ce village, et nous devrons nous attendre à acquérir les quais des autres ports se trouvant dans les mêmes conditions, et à y placer des fonctionnaires pour percevoir les droits. Seulement, si nous abandonnions ces choses à l'initiative privée, cela répondrait à tous les besoins.

J'allais demander à l'honorable député de Kingston (M. Britton) d'expliquer comment on s'est procuré les commodités de quai qu'on possède à Gananoque, où je demeure. Feu son père a bâti le premier quai qui y ait jamais été bâti, et l'on s'en est toujours reposé sur l'initiative privée pour pouvoir aux commodités du trafic, non seulement à Gananoque, mais partout, autant que je suis au fait, sur le parcours du Saint-Laurent. Pourquoi, alors, le gouvernement entreprendrait-il des travaux comme ceux-ci aux Mines de Bruce.

Je propose que l'item soit rayé.

M. SPROULE : Il y a une autre objection, M. le président, à cette proposition. Non seulement nous faisons la dépense de la construction du quai, mais nous imposons pour toujours au pays le salaire d'un gardien de quai. Si les affaires n'y produisent pas la somme nécessaire pour payer ce salaire, il faudra y pourvoir ailleurs.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a parlé du gardien de quai du Sault Sainte-Marie. Ce qui me surprend, c'est que cet honorable ministre fasse une pareille comparaison.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas fait de comparaison, j'ai détruit la fausse impression sous laquelle on était, c'est-à-dire, qu'on n'avait pas dépensé d'argent pour construire un quai public en cet endroit. J'ai cru que le comité devait être informé du fait que le gouvernement avait dépensé plusieurs milliers de dollars pour prolonger ce quai et y bâtir un hangar à fret.

M. SPROULE : J'ai compris que le ministre a dit que nous avions fait au Sault Sainte-Marie ce qu'on se propose de faire ici. Mais il oublie que le Sault Sainte-Marie est une des villes importantes du pays. L'une des plus grandes fabriques de pulpe du continent se trouve là ; les magasins s'y comptent par douzaines ; le canal du Sault Sainte-Marie canadien est là ; il s'y fait un immense commerce et l'on y commence la construction d'un chemin de fer. C'est par là que passe tout le commerce qui se fait entre le lac Supérieure, d'un côté, et les lacs inférieurs et la baie Georgienne, de l'autre. Et qu'est le village des Mines de Bruce ? Pendant 20 ans, ce fut un village désert, on peut dire. L'honorable ministre a dit qu'il renfermait 600 habitants. Lorsque j'y suis allé il y a quelque temps, je doute qu'il s'y en trouvât 150. Si l'on y fait l'exploitation des mines, on y verra plus d'ouvriers, et la population, nul doute, sera plus considérable. C'est l'un des endroits où accostent les bateaux ; mais s'il s'y fait du commerce, ce commerce devra être fait par le compagnie propriétaire des mines, car la région n'est pas colonisée et ne possède rien pour alimenter le commerce.

Cette compagnie a un quai. J'y suis descendu, il y a 20 ans, et je suis certain que les bateaux y accostent depuis 30 ans. A l'extrémité du quai se trouvait un édifice destiné à recevoir le fret. Je sais qu'une nouvelle compagnie a acheté les mines en vue de les exploiter ; et si elle le fait, elle pourvoira, en s'accommodant elle-même, à la commodité du public. Si, comme la chose arrivera cer-

tainement, l'initiative privée pourvoit aux commodités nécessaires, le gouvernement ne serait pas excusable d'imposer cette dépense au public.

Il y a cette autre particularité à considérer. Non seulement nous serons assujettis à la dépense de construire un nouvel ouvrage, et tout probablement d'acheter à un prix exorbitant le terrain requis de quelque ami politique....

M. DOMVILLE : C'est de la pure blague. Il n'y aura pas de terrain à acheter, la rue aboutaissant au quai même.

M. SPROULE : Avez-vous été là ?

M. DOMVILLE : Oui, et j'en sais plus que vous là-dessus.

M. SPROULE : Je déclare à l'honorable député qu'il n'en sait rien du tout. Il ne peut me dire ce soir s'il y a là ou non un emplacement de ville. Le ministre ne peut dire si l'on sera obligé d'acheter cette propriété, ou si l'on a le droit d'en occuper un seul pied sans en faire l'acquisition.

Cela consiste non seulement à imposer une nouvelle dépense au pays pour la construction d'un nouvel ouvrage qui n'est pas requis, mais cela consiste de plus à mettre sur les épaules du pays pour tout le temps à venir, le coût d'un gardien de quai à cet endroit. Maintenant, ces mines peuvent n'avoir qu'une existence très brève ; dans ce cas personne ne s'établira à cet endroit, et il n'y aura personne pour se servir du quai. Cette dépense qui est aujourd'rui de $15,000, sera probablement portée dans quelques années à $20,000, $30,000, $40,000 ou $50,000. Je sais que ce crédit devra être augmenté parce que l'eau à cet endroit est peu profonde ; il faudra y faire des dragages considérables, et connaissant la nature du sol, je puis dire que le havre va se remplir de nouveau. Alors il faudra un brise-lames. Nous n'avons là que le commencement d'une dépense qui devra être très considérable dans un avenir rapproché.

M. DOMVILLE : J'ai toujours écouté avec beaucoup de plaisir les discours prononcés par l'honorable préopinant durant la présente session. Je crois que dans chaque comité il a prononcé au moins quatre discours. Il suffit de feuilleter les " Débats " pour s'assurer qu'il a pris à lui seul sinon la moitié de l'espace, au moins une partie très considérable. Il se croit tenu de parler sur toutes les question ; il sera peut-être le prochain chef, et c'est pour cela que l'on doit lui accorder une certaine latitude. Je sais un peu à quoi m'en tenir sur le Sault Sainte-Marie et sur les Mines de Bruce. L'honorable député nous dit qu'il a visité cet endroit ; dans ce cas il doit savoir qu'au moins treize ou quatorze mines de cuivre étaient exploitées à cet endroit, et je crois même qu'il y a trois églises, et peut-être plus.

M. SPROULE : Y a-t-il réellement treize ou quatorze mines de cuivre d'exploitées actuellement ? Y en a-t-il une ?

M. DOMVILLE : Mon honorable ami ne m'a pas compris. J'ai dit qu'à un moment il y avait eu treize mines de cuivre en exploitation à cet endrot, et ces travaux doivent être encore là aujourd'hui ou y étaient. Les Mines de Bruce offrent des avantages considérables . Le chemin de fer Canadien du Pacifique passe à 30 ou 40 milles en arrière des Mines de Bruce. De nouvelles découvertes de minerai ont été faites. La quantité de poisson qu'on expédie de ce port est considérable ; chaque steamer qui touche à ce quai y prend un chargement de boîtes contenant du poisson mis dans la glace en destination de Duluth et d'autres endroits.

M. SPROULE : Le poisson est expédié à Buffalo.

M. DOMVILLE : Qu'importe l'endroit où il est destiné. Vous ne pouvez faire approcher ce steamer du rivage ; il vous faut un quai.

M. SPROULE : Il existe un quai actuellement.

M. DOMVILLE : S'il y a un quai à cet endroit, c'est très bien ; mais ce quai ne peut durer éternellement, il faut le réparer. Maintenant, mon honorable ami n'ignore pas qu'il s'agit là d'une place d'avenir. Lorsque l'exploitation a été commencée dans ces mines, du cuivre fut aussi trouvé de l'autre côté du lac, sur le territoire américain, et les mines situées sur le territoire canadien pouvaient être exploitées tellement avantageusement que les Américains abandonnèrent leurs propres mines. Aujourd'hui que le prix du cuivre est très élevé, une foule de personnes font des recherches pour trouver de nouvelles mines de cuivre.

M. BENNETT : C'est de la monnaie de cuivre qu'elles cherchent.

M. DOMVILLE : Je crois que si les honorables députés manquent de cette monnaie par contre l'audace ne leur fait pas défaut. Maintenant, mon honorable ami voudrait faire croire à la Chambre que ce quai n'est pas nécessaire à cet endroit. Je crois qu'il est dans l'erreur. Je n'y suis pas allé dernièrement, mais je sais qu'il y existe un grand nombre de bâtiments, et qu'il y en aura beaucoup plus lorsque ces mines commenceront à être exploitées. J'ignore pourquoi mon honorable ami a parlé d'un brise-lames. Où voudrait-il le placer ? Le chenal n'est pas très large.

M. SPROULE : L'honorable préopinant a donné de nombreux renseignements à la Chambre. Je n'ai jamais dit qu'un quai n'était pas nécessaire à cet endroit. J'admets qu'il faut un quai, mais je dis qu'il en existe déjà un.

M. DOMVILLE : Combien y a-t-il de temps de cela ?

M. SPROULE : Quarante ans, trente ans, vingt-cinq ans. J'ai passé par là il y a quinze ans.

M. DOMVILLE : Il est malheureux que vous n'y soyez pas resté.

M. SPROULE : Il est malheureux que l'honorable député ne puisse pas nous fournir de renseignements à ce sujet.

M. le PRESIDENT (M. Ellis): L'honorable député doit toujours s'adresser à l'Orateur.

M. SPROULE : Je sais qu'il existe à cet endroit des ressources à exploiter, mais elles ne sont pas suffisantes pour justifier une dépense d'argent avant de savoir si cet ouvrage sera requis. L'honorable député dit que plusieurs mines ont été exploitées à cet endroit. J'admets cela, mais il y a déjà plusieurs années que les travaux sont arrêtés ; il y a près d'un quart de siècle que l'exploitation de ces mines a cessé.

M. DOMVILLE : Comment pouvez-vous dire cela ?

M. SPROULE : Je veux dire que ces mines sont abandonnées depuis longtemps. Il est vrai que depuis que la demande pour le cuivre augmente, une nouvelle compagnie a acheté ces mines, et il est possible que l'on finisse par constater qu'elles ont une grande valeur, mais le contraire est aussi possible. Si l'on constate que les mines valent la peine d'être exploitées, alors il est possible que nous ayons une propriété qui rapporte certains profits. Mais je prétends qu'il existe à cet endroit des facilités suffisantes appartenant à des compagnies privées, et pourquoi faire cette dépense quand cet ouvrage n'est destiné qu'à faire concurrence au quai construit par la compagnie ? Un quai n'est donc pas requis à cet endroit pour le moment. Il est vrai qu'ils amènent à terre leurs petits bateaux de pêche.

Une VOIX : Tenez-vous en à la question.

M. SPROULE : Je m'en tiens à la question. L'honorable député est-il dans un tel état qu'il ignore ce dont il s'agit ? S'il en est ainsi, il ferait mieux de se taire ou de sortir.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. SPROULE : Je dis que je ne m'écarte pas du sujet.

M. le PRESIDENT : Je crois que l'honorable député (M. Sproule) s'est conformé au règlement.

M. SPROULE : Je ne me suis pas éloigné de la question et j'ai le droit de parler comme je l'ai fait. Si l'on constate que ces mines n'ont aucun valeur, cet argent sera perdu. Il est vrai qu'il s'agit là d'une petite station de pêche où les pêcheurs placent leurs petits bateaux à rames ou autrement, mais ils font la chose depuis vingt-cinq ou trente ans. Si le gouvernement ne possède pas de renseignement au sujet de cette dépense, je ne crois pas qu'il soit justifiable de nous demander de voter ce crédit.

M. FOSTER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a songé à ceci, c'est que si vous donnez $15.000 à l'honorable député d'Algoma pour la construction d'un quai à un endroit comme celui-là, où il n'existe aucun commerce, comment ferez-vous pour ne pas accorder la même chose aux autres députés ?

Il existe dans le pays une foule de quais qui ont été construits et appartiennent à des entreprises privées. Ces compagnies diront: Nous avons autant d'influence politique que l'honorable député d'Algoma. Cette dépense est inutile et il ne faut pas oublier que le gouvernement en agissant ainsi créerait un précédent pouvant avoir le plus mauvais effet. C'est là une question qui mérite d'être prise en considération par les hommes d'affaires des deux côtés de la Chambre. Est-ce que l'honorable député (M. Edwards) qui est un homme d'affaires, accepte une dépense de $15,000 à cet endroit, dont la population est de 450 âmes, où tous les droits de douanes perçus l'année dernière se sont élevés à $300, où il n'existe qu'un genre d'affaires conduit par ceux qui exploitent les mines qui possèdent un quai suffisant pour répondre aux besoins de l'endroit, où il n'existe aucun moyen de communication par chemins de fer, et qui n'est ni plus ni moins qu'une ville entourée de rochers ?

Je voudrais savoir de l'honorable député s'il croit que c'est là une transaction digne d'hommes d'affaires. Rien ne peut justifier une telle dépense. Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour l'empêcher et c'est au gouvernement qu'il appartient maintenant d'en prendre la responsabilité devant le pays, s'il croit pouvoir justifier cette dépense, car il sera obligé de la justifier devant les électeurs de ce pays. Pour ma part, je propose que l'item soit mis de côté.

M. EDWARDS : Si l'honorable député (M. Foster) veut absolument avoir mon opinion à ce sujet, je dois lui dire que je ne connais rien de l'affaire. Cependant, je dois déclarer que règle générale, je n'approuve pas cette conduite d'un gouvernement, qui entreprend de construire des quais qui pourraient être construits par des particuliers, mais il faut toujours tenir compte dans chaque cas des circonstances qui l'environnent, ainsi, bien qu'il n'y ait qu'une population de 400 âmes à cet endroit, il est possible que le gouvernement puisse être justifiable d'y construire un quai. En est-il ainsi dans le cas actuel, c'est ce que je ne puis dire. Tout ce que je puis dire, c'est que des quais comme ceux que nous possédons sont construits par des particuliers. Dans le cas actuel, ceux qui connaissent la situation peuvent discuter la chose, pour ma part je n'y connais rien.

M. FOSTER : Je voudrais savoir de l'honorable député s'il ne possède pas le droit de connaître les raisons de cette dépense ? N'a-t-il pas été envoyé ici par le peuple pour voir à ce que son argent soit convenablement dépensé, et va-t-il sans le moindre rensei-

gnement, puisque l'honorable député n'en a pas donné, voter en faveur de l'adoption de ce crédit ? L'honorable député est-il justifiable de tenir, une pareille conduite sans demander de renseignements à l'honorable ministre ?

M. EDWARDS : Tout ce que j'ai à dire en réponse à l'honorable préopinant, c'est que je ne représente pas dans cette Chambre le district d'Algoma. Si ce quai devait être construit dans mon district, je n'hésiterais pas à me prononcer à son sujet. Mais comme il s'agit d'un quai à construire dans le district d'Algoma, et que je n'en connais rien, ce serait une véritable impertinence de ma part que de vouloir me prononcer à ce sujet. Les ministres qui sont responsables de ces dépenses devraient donner les explications nécessaires, et je ne crois pas que je sois tenu de faire la chose à leur place. Je n'ai pas entendu l'honorable ministre donner aucune explication à ce sujet, mais je suis bien convaincu que le ministre responsable de cette dépense pourra donner toutes les explications nécessaires.

M. FOSTER : Voilà probablement la plus étrange explication de la responsabilité parlementaire que j'aie jamais entendue. Voici un homme d'affaires, qui représente un comté composé d'hommes intelligents, qui est lui-même un homme intelligent, qui prend la parole à cette époque de l'histoire de nos institutions parlementaires, et déclare, de son siège dans cette Chambre, qu'il croirait commettre une impertinence en disant quelque chose relativement à un proposition ayant pour objet une dépense d'argent dans le comté d'un autre député.

M. EDWARDS : Je n'ai pas dit cela du tout.

M. FOSTER : Ce que l'honorable député a dit revient à cela. Il a déclaré que comme il s'agissait du comté d'un autre député, il croyait que ce serait une impertinence de sa part d'exprimer son opinion à ce sujet ; c'est pour cette raison qu'il a renoncé à ses droits pour les remettre entre les mains de l'honorable ministre des Finances.

M. EDWARDS : Cette explication est tout à fait ingénieuse.

M. FOSTER : Il est impossible d'en trouver une autre.

M. EDWARDS : Ce n'est pas là le sens de mes paroles. Quand bien même ce quai devrait être construit dans un autre comté, si je connaissais les lieux, je serais disposé à me prononcer, mais je dis que ce serait une impertinence de ma part que de vouloir dire ce que je pense sur une chose que je ne connais pas. Si cet ouvrage devait être construit dans mon propre comté, je serais censé en connaître quelque chose, et si j'étais déjà allé aux Mines de Bruce je pourrais être renseigné, mais tout ce que je sais à ce sujet, je l'ai appris par la discussion qui a eu lieu ce soir. Je laisse à la Chambre le soin de décider s'il ne serait pas imprudent en même temps que ridicule de ma part de vouloir émettre une opinion sur une question que je ne connais pas.

M. FOSTER : Est-ce là la doctrine de la responsabilité et des devoirs parlementaires ? L'honorable député (M. Edwards) est envoyé ici pour prendre connaissance de ces choses, et lorsqu'il ne sait pas à quoi s'en tenir, son devoir consiste à se renseigner. Son devoir comme député doit être de demander et le devoir de l'honorable ministre est de lui fournir les renseignements dont il a besoin. Mon honorable ami (M. Edwards) est aussi responsable de l'argent que l'on veut dépenser dans le comté d'Algoma, qu'il est responsable de l'argent que le gouvernement se propose de dépenser dans son propre comté.

Il ne peut s'excuser en disant : Je ne me suis pas donné la peine de me renseigner à ce sujet. Les électeurs de mon comté et de son comté nous ont envoyés ici afin que nous puissions prendre connaissance de ces choses et voir à ce que tout argent pris dans le trésor public soit convenablement dépensé dans tous les comtés. Vouloir prétendre le contraire serait laisser un député responsable que de ce qui a lieu rans sa propre division électorale. Dans de telles conditions, il n'existerait plus de responsabilité parlementaire. J'espère que dans le cas qui nous occupe l'honorable ministre va, soit abandonner cet item, ou le laisser de côté jusqu'à ce qu'il ait obtenu de nouveaux renseignements.

M. McCLURE : Quel que soit le vote que je donnerais sur cette question, il me fait plaisir de constater que l'honorable député (M. Foster) est enfin converti à la doctrine qu'aucun argent ne doit être dépensé là où il n'existe pas une nécessité commerciale pouvant justifier une telle dépense. S'il veut venir visiter la province de la Nouvelle-Ecosse, je vais lui montrer une douzaine de quais construits sous son administration et qui ne tombent pas dans cette catégorie. Je le conduirai à cinquante autres endroits dans la même province....

M. McDOUGALL : Donnez les noms.

M. McCLURE : Oui, je vais lui donner les noms, si cela lui fait plaisir, d'endroits situés dans mon comté et dans d'autres comtés, où des quais ont été refusés lorsqu'il existait un commerce suffisant pour justifier un telle construction, mais ils ont toujours été refusés simplement parce que leur construction n'était pas de nature à servir les intérêts politiques de l'honorable député d'York (M. Foster).

M. FOSTER : Mon honorable ami me permettrait-il de lui demander quel argument il trouve dans ce qu'il vient de dire ?

M. McCLURE : Je n'y trouve aucun argument ; je félicite simplement l'honorable député (M. Foster) de sa conversion un peu

tardive à la saine doctrine qu'il n'a jamais pratiquée lorsqu'il était au pouvoir.

M. FOSTER : Je félicite mon honorable ami (M. McClure) d'appuyer une telle doctrine dans cette Chambre.

M. McCLURE : Je serai toupours disposé à appuyer tout doctrine juste, quand bien même elle serait proposée par l'honorable député (M. Foster) lui-même.

M. McGREGOR : Lorsque je n'étais qu'un enfant, il y a près de cinquante ans passés, j'ai eu le plaisir de voir trois ou quatre navires prendre des chargements de minerai de cuivre à ce quai, mais tout naturellement ils étaient obligés de charger ce minerai en le plaçant dans des barils et cela était très incommode. Plus tard, le cuivre perdit sa valeur et l'on constata qu'il pouvait être produit à bien meilleur marché dans le Michigan et dans d'autres Etats ainsi que dans l'Amérique du Sud.

Les mines de Bruce furent alors abandonnées parce qu'elles ne rapportaient pas de bénéfices suffisants, mais nous savons tous que depuis quelques années, le prix du cuivre a considérablement augmenté et les mines qui ne rapportaient aucun bénéfice il y a quelques années rapportent aujourd'hui des profits considérables. On me dit que les anciennes mines de Bruce sont maintenant de nouveau en exploitation, et l'on s'attend à y faire un commerce considérable cette année. Il ne peut exister de minerai de cuivre dans toute l'Amérique supérieur à celui que l'on trouve dans les mines de Bruce, et avec les nouvelles machines qui servent à extraire le minerai et à le transformer en cuivre pour le commerce, je n'ai pas le moindre doute que l'exploitation de ces mines va rapporter des profits considérables et que ce village depuis si longtemps stationnaire va renaître à la vie et devenir un endroit important de la province d'Ontario.

M. TAYLOR : Il existe actuellement un quai à cet endroit.

M. McGREGOR : Comment le savez-vous ?

M. TAYLOR : Parce que je suis allé là et que je l'ai vu.

M. MACKIE : Il semble exister un malentendu de la part des honorables membres de la gauche relativement à la nécessité qu'il y a de construire un quai en cet endroit. Il y a quelques années les mines qui existent à cet endroit ont cessé d'être exploitées et un grand nombre de personnes ont abandonné la place, mais depuis peu tout est changé, et il est à ma connaissance que l'on a découvert récemment plus de dix mines différentes, et quelques-unes sont déjà en exploitation. Une foule de gens venant de la vallée de l'Outouais et d'autres endroits vont s'y établir.

M. FOSTER : Un établissement qui est en voie de se former où ?

M. MACKIE : Aux Mines de Bruce.

M. FOSTER : Dans la ville ?

M. MACKIE : Oui.

M. FOSTER : Ces gens vont y trouver des terres pour s'établir ?

M. MACKIE : Oui. Le quai qui existe actuellement à cet endroit n'est pour ainsi dire d'aucune utilité et il est complètement pourri.

M. BENNETT : Pas tout à fait puisque les bateaux arrêtent chaque jour à cet endroit.

M. MACKIE : Mais le quai est tout pourri et le bateau ne peut l'accoster. Je sais personnellement que des colons s'en vont s'établir à cet endroit, et une foule de personnes s'y rendent pour travailler dans les mines, c'est pour ces raisons que je crois que ce quai est nécessaire pour répondre aux besoins de cette population.

M. BERGERON : L'honorable député de Colchester (M. McClure) s'est plaint de ce que l'ancienne administration avait dépensé de l'argent pour construire dix ou douze quais dans la Nouvelle-Ecosse qui n'étaient pas nécessaires. Même en supposant que cette prétention serait bien fondée, comment se fait-il que cet honorable député soit disposé aujourd'hui à accorder son appui à un gouvernement qui se rend coupable de la même faute ? Lorsque les libéraux étaient dans l'opposition ils ont quelquefois passé des nuits entières à discuter des item de cette nature, et à les dénoncer comme des actes corrompus et injustifiables.

Maintenant, je vais considérer comme admis, pour le besoin de mon argumentation, qu'en 1896 le peuple canadien a chassé les conservateurs du pouvoir parce qu'il a ajouté foi aux déclarations des libéraux relativement aux dépenses injustifiables. Mais l'honorable député de Colchester et ses amis ne s'aperçoivent-ils pas que le gouvernement à qui ils accordent leur appui dépense plus d'argent et avec moins de raison que le parti conservateur n'en a jamais dépensé ? Il me semble que si ces honorables députés avaient quelque respect pour les promesses qu'ils ont faites dans le passé, ils voteraient contre cette dépense et ce gaspillage inutile de l'argent public.

M. McCLURE : Si l'honorable député est capable de fournir d'aussi bonnes raisons pour voter contre cet item que nous en avions pour voter contre les extravagances du parti conservateur, je suis convaincu qu'il va faire de nombreux convertis de ce côté-ci de la Chambre. Je suis encore à attendre une raison sérieuse de sa part pour me faire voter contre l'adoption de ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis reconnaître ce principe qui veut que la construction des quais dépende des besoins du commerce, ou des profits que peuvent

rapporter ces quais. On a jugé à propos dans le passé de construire des quais là où les perspectives de commerce n'étaient pas très encourageantes, mais qui étaient nécessaires pour les besoins d'un grand nombre de personnes. Lorsqu'il s'agit d'un établissement considérable où il se fait beaucoup de commerce, il est probable que des particuliers ne tarderont pas à s'occuper de construire des quais, mais c'est dans les endroits où la population est peu nombreuse que l'on doit s'attendre à ce que ces gens s'adressent au gouvernement et lui demandent de leur venir en aide pour la construction de ces quais.

Je crois que ce principe est rempli de sagesse. Quant à ce qui concerne le quai actuel, il est à regretter que l'honorable député d'Algoma ne soit pas ici. L'absence de l'honorable ministre des Travaux publics est aussi regrettable. Ces deux personnes ont dû discuter à fond cette question. Je suis tenu de croire que l'honorable député d'Algoma n'a dû demander ce quai que si le besoin s'en faisait sentir. Il est malheureux de constater que les honorables membres de la gauche ne puissent voir dans les crédits de cette nature que des trucs destinés à tromper les électeurs. Il est surprenant que ces honorables députés puissent avoir des idées comme celle-là. On dirait qu'ils ne peuvent s'imaginer qu'un ouvrage public puisse être construit dans un autre but que celui-là. En un mot, on serait porté à croire qu'ils ont l'expérience de ces sortes de choses et que le soupçon hante toujours l'esprit du coupable.

Il appert des renseignements fournis au ministère que le quai qui existe actuellement aux Mines de Bruce appartient à une compagnie privée, que le navire chargé du transport des malles fait escale à cet endroit, et que la compagnie s'oppose à ce que ce quai soit employé par le public. Je suis aussi informé que le ministère est entré en négociations avec la compagnie par l'entremise de son ingénieur, dans le but d'acheter ce quai afin de le rendre accessible au public, et que les propriétaires des mines ont refusé de prendre cette proposition en considération, déclarant qu'ils en avaient besoin à l'exclusion de tout autre. C'est pour cette raison que l'honorable député d'Algoma a demandé au gouvernement de construire un quai pour les besoins du public. Ce quai coûtera une somme assez considérable, parce que je suis informé que l'eau est peu profonde en cet endroit et que le quai devra être très long.

Je considère cette explication comme raisonnable et l'on a commis une injustice en attaquant comme on l'a fait l'honorable député d'Algoma à ce sujet. Le ministre des Travaux publics, après avoir pris connaissance de ces faits, a considéré cette demande comme juste et raisonnable, et je crois que nous pouvons demander à la Chambre d'adopter ce crédit et lui assurer que l'ouvrage sera fait conformément à la loi, et qu'il n'y aura rien dans cette affaire qui ne soit pas à l'honneur de l'honorable député d'Algoma et du ministère des Travaux publics.

M. McLENNAN (Glengarry) : Il me semble qu'il s'agit là de la construction d'un ouvrage très dispendieux pour un endroit comme les Mines de Bruce. Si ces travaux sont faits dans un but politique, ils sont aussi très coûteux, parce que je constate qu'il n'y a eu que 97 votes d'enregistrés à cet endroit lors des dernières élections, et vous vous trouvez à payer de $160 à $200 pour chaque vote enregistrée.

Si les votes coûtent autant que cela dans tout le pays, la prodigalité du gouvernement ne me surprend plus.

M. SPROULE : Il y avait, l'an dernier, un crédit de $5,000 pour commencer cette entreprise. Le ministre voudrait-t-il nous dire pourquoi cet argent n'a pas été dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a constaté que le travail serait plus dispendieux, et l'on a cru qu'il vaudrait mieux attendre un crédit plus considérable.

M. GUILLET. En dépit de la déclaration faite par l'honorable député de Colchester (M. McClure), je ne me rappelle pas qu'une proposition semblable à celle-ci ait été faite par l'ancien gouvernement. Si pareille déclaration avait été faite, je suis certain qu'elle aurait été énergiquement blâmée par l'opposition. Je sais qu'aucun cas semblable ne s'est produit en ce qui concerne les ports d'Ontario. Lorsque j'ai insisté fortement pour que le gouvernement fît voter un crédit pour améliorer le havre de Lakeport, qui est un havre très important, étant le poste secondaire du village de Colborne, un gros village de quelques milliers d'habitants, où un douanier reçoit des appointements de $700 par année, et où il perçoit deux ou trois fois ce montant, on m'a refusé net un crédit de ce genre. Le gouvernement m'a démontré qu'il lui serait absolument impossible de dépenser de fortes sommes pour améliorer de petits havres. Il m'a démontré qu'il y avait un grand nombre de petits havres dans les provinces maritimes, dans le golfe Saint-Laurent et sur le Pacifique et qu'il fallait compter sur l'initiative privée pour améliorer ces petits havres. Je ne connais aucun cas où l'ancien gouvernement ait fait voter des crédits du genre de celui-ci et je défie tout honorable député de me citer un seul cas semblable.

M. CLANCY : Je voudrais demander au ministre des Finances ce qu'il pense de la déclaration faite par l'honorable député de Colchester, à la suite de la mauvaise humeur dont cet honorable député a fait preuve il y a quelques jours au sujet des dépenses dans la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député dit qu'il connaît des douzaines de cas où l'ancien gouvernement a dépensé de l'argent pour rien. Il vaut mieux régler cette question. Le ministre nous a donné à

entendre qu'il n'y avait pas de dépense dans cette province qui ne pourrait être justifiée en aucune manière, et je crois que nous devrions faire régler cette question entre le ministre des Finances et l'honorable député de Colchester. Si l'honorable député garde le silence nous en conclurons qu'il a fait une déclaration dénuée de fondement. Je veux demander s'il n'y a pas deux autres quais que l'on se propose de construire dans le même collège électoral, à très peu de distance de celui qui nous occupe. Je crois que l'un est à la Baie de Providence et l'autre à Sheguindah.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a des quais projetés dans l'île Manitouline.

M. PRIOR : Je veux demander au ministre des Finances si je dois comprendre qu'il dit que dans les districts où la population est disséminée, il est juste que le gouvernement construise des quais aux endroits où l'on ne saurait compter sur l'initiative privée pour les construire. Est-ce que l'honorable ministre a dit cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que de pareils cas pourraient se présenter, et le fait que le placement ne serait pas profitable ne serait pas un argument contre cette action. Je n'ai pas du tout posé un principe général.

M. PRIOR : Tel a été le programme du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'a été en aucune manière un abandon de la ligne de conduite suivie par nos prédécesseurs.

M. PRIOR : Je ne demande pas si cela a été ou non la politique du gouvernement, mais si le gouvernement actuel a de l'argent à dépenser à de pareils endroits, il n'y a aucune raison pour que la Colombie Anglaise n'ait pas une partie de cet argent. Il y a des douzaines d'endroits sur le littoral où la population est peu nombreuse et où les gens ne peuvent obtenir un quai ni du gouvernement provincial ni de l'initiative privée. Nous avons toujours compris qu'il était du devoir du gouvernement provincial de construire les quais et que ce devoir n'incombait pas au gouvernement fédéral. Je suis heureux d'apprendre qu'il en est ainsi.

M. SOMERVILLE : Vous approuvez cela ?

M. PRIOR : Non, je ne l'approuve pas. Je considère que c'est une indignité que de construire un quai public où il y a déjà un quai appartenant à une entreprise particulière et où il n'y a nul besoin d'un quai du gouvernement ; mais si le gouvernement doit dépenser de l'argent pour construire des quais, alors je dis que nous avons droit à une dépense semblable dans la Colombie Anglaise.

La motion de M. Foster est rejetée : Pour, 22 ; contre, 33.

M. FOSTER : Est-ce qu'on demandera des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ferions aussi bien d'en arriver à une entente générale. La pratique suivie au ministère, dans la plupart des cas, lorsqu'il s'agit d'une nouvelle entreprise, ou d'une entreprise considérable, est de demander des soumissions. Je crois que c'est de bonne politique. Il s'agit ici d'une entreprise plus qu'ordinaire, et en général j'approuve le mode qui consiste à demander des soumissions. La loi impose certaines restrictions au ministre des Travaux publics au sujet de l'exécution de ces travaux et la loi sera suivie ; mais si mon honorable ami veut que je lui donne une garantie que chaque entreprise quelconque sera adjugée au moyen de soumissions ouvertes au public, sans tenir compte des circonstances, je ne crois pas qu'une pareille demande soit raisonable.

M. FOSTER : Je veux savoir si des soumissions seront demandées au public pour cette entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'on suivra la coutume qui consiste à demander des soumissions, mais je ne puis donner une garantie à cet effet au nom du ministre des Travaux publics. Je me suis chargé de prendre soin de ses estimations et je ne dirige pas le ministère d'une façon générale.

M. FOSTER : Il y a un bon nombre d'années que je suis membre de cette Chambre et je n'ai jamais entendu une réponse semblable. Elle est indigne de n'importe quel gouvernement. Tout simplement parce que le ministre des Travaux publics n'est pas ici, le gouvernement abdique sa responsabilité et refuse de dire à la Chambre ce qu'elle a le droit de savoir. Il veut échapper à sa responsabilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas échapper à la responsabilité, mais je l'accepte.

M. FOSTER : L'honorable ministre siège là comme ministre faisant adopter les estimations et il n'ose pas dire si le gouvernement demandera ou ne demandera pas de soumissions. C'est traiter la Chambre avec mépris. L'honorable ministre se lève tout simplement de son siège et dit : Je ne sais pas ce que fera le ministre des Travaux publics. Il y a une loi ; il peut lui obéir ou ne pas lui obéir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous obéirons à la loi, et les restrictions que la loi impose au ministère seront respectées ; et puisque la loi définit les pouvoirs du ministre des Travaux publics en cette affaire, la demande de renseignements de l'honorable député n'est réellement pas nécessaire.

M. FOSTER : L'honorable ministre croit-il qu'il se montre juste envers la Chambre et envers lui-même ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le crois.

M. FOSTER : Je n'ai encore jamais entendu un ministre, lorsqu'il faisait adopter ses estimations, refuser de dire s'il demanderait ou non des soumissions pour une entreprise quelconque. Si le ministre des Travaux publics était ici, il serait assez franc pour dire ce qu'il aurait l'intention de faire. Lorsqu'il a fait adopter ses estimations l'année dernière, il nous a dit s'il demanderait des soumissions ou non. Et lorsqu'il pensait qu'il valait mieux faire le travail à la journée, il nous l'a dit et il a donné ses raisons. Nous avons le droit de savoir, lorsque nous mettons $15,000 entre les mains du ministère, si le ministre doit demander des soumissions ou non.

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi dit que le ministre des Travaux publics fera ce travail à l'entreprise et au moyen de demandes de soumisssions, à moins qu'à son avis, l'intérêt public n'exige qu'il ait recours à un autre moyen. Mon honorable ami ne devrait pas insister davantage pour avoir une réponse. Je crois qu'il est convenable de demander des soumissions. Mais l'honorable député veut que je m'engage formellement à ce que cette entreprise soit adjugée au moyen de soumissions.

M. FOSTER : J'en appellerai au témoignage des membres de cette Chambre pour établir qu'en aucun cas—et je crois que ma mémoire est assez bonne—un ministre, lorsqu'on lui pose une question semblable, ne s'est retranché derrière une simple citation de la loi. Les ministres ont toujours été assez courageux pour dire s'ils demanderaient des soumissions, ou non. L'honorable ministre a en vue une dépense spéciale, et il n'a aucune affaire à nous demander de voter ce crédit, à moins qu'il ne soit au fait de toutes les circonstances, et il est censé les connaître avant de nous demander d'adopter cet item. Il devrait pouvoir nous dire si c'est une nouvelle entreprise ou une ancienne entreprise ; ses plans devraient être prêts et il devrait pouvoir nous donner tous les renseignements. Il a acquis la distinction d'être le seul homme occupant une position ministérielle, dont je me souvienne, qui ait refusé de répondre franchement et carrément à la Chambre. Peut-il donner une raison pour que cette entreprise ne soit pas adjugée au moyen de soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune.

M. FOSTER : Est-ce qu'on n'a pas eu pour règle de le faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me le rappelle pas.

M. FOSTER : N'est-ce pas la loi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, dans certains cas.

M. FOSTER : J'ai demandé à l'honorable ministre de nous dire s'il y a quelque raison pour déroger dans le cas actuel à la coutume et à la loi. N'aurons-nous pas de réponse au sujet de ce cas spécial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais que j'avais donné une réponse.

M. FOSTER : Et l'honorable ministre est-il satisfait de cette réponse ?

M. BERGERON : Je crois que le ministre des Finances est très prudent. Il sait que l'an dernier le ministre des Travaux publics a promis à la Chambre, lorsque les estimations ont été adoptées, que toutes ces entreprises seraient adjugées au moyen de soumissions. Mais il n'a pas tenu cette promesse. Le ministre des Finances ne veut pas faire de promesse, parce qu'il sait qu'il est impossible de retenir le ministre des Travaux publics dans les limites de la loi.

M. BENNETT : Conformément au statut qui décrète que, dans le cas d'une dépense de $5,000 ou plus, pour de pareils travaux, l'entreprise sera adjugée après que des soumissions auront été demandées, je propose :

Que la dépense de $15,000 pour la construction d'un quai aux Mines de Bruce sera faite à l'entreprise et que des soumissions seront publiquement demandées pour l'adjudication des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de statut comme celui dont parle l'honorable député (M. Bennett). Nous avons discuté cela l'autre soir et nous savons ce qu'il en est. Je n'hésite pas à prendre la responsabilité de demander au comité de ne pas accepter la motion de l'honorable député.

M. FOSTER : La déclaration de l'honorable député (M. Bennett) peut être contestée ou ne pas l'être, mais la résolution reste debout.

M. BENNETT : Puisque le ministre des Finances m'a pris à partie, je dois répondre que lorsque le statut a été discuté l'autre soir, il a été admis que ce n'est que dans les cas de nécessité urgente qu'on ne doit pas demander de soumissions. On ne peut invoquer cela dans le cas actuel.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : Naturellement, je n'ai pas beaucoup d'expérience, mais je doute qu'il me soit possible d'accepter une résolution de ce genre se rapportant à un seul montant dans l'item qui nous est soumis. Je suggérerais qu'il vaudrait mieux présenter la résolution à la fin de l'item.

M. BENNETT : L'item n'a pas été adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce qui est soumis devant le président, c'est l'item au complet, n° 168, et l'amendement ne s'applique qu'à l'un des montants dont il est composé. Je crois qu'il vaudrait mieux présenter une pareille motion à la fin de l'item complet.

M. FOSTER : L'item nous étant soumis dans son ensemble, et il me semble que c'est

là la manière convenable de l'envisager—cet amendement se rapporte à l'item dans son ensemble et je crois qu'il est régulier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais nous ne discutons pas l'item dans son ensemble.

M. FOSTER : Mais à mon point de vue, l'item est devant nous dans son ensemble.

M. BERGERON : Il a été entendu que nous procéderions par item, ce qui est une question laissée à la discrétion du comité. Dans les circonstances, mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett) agit d'un façon tout à fait régulière en proposant qu'un article spécial ne soit adopté qu'à de certaines conditions.

M. le PRESIDENT : Il est tout à fait régulier de proposer de biffer un item ou de le réduire.

M. BERGERON : Ou de l'adopter à de certaines conditions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas être pointilleux, sans quoi je pourrais faire remarquer que le mot " dock " ne se trouve pas dans l'item, et qu'il n'y a pas ici de crédit pour $15,000, mais je veux éviter ces minuties et avancer la besogne.

Amendement rejeté : Pour, 18 ; contre, 39.

Havres et rivières, Ontario—
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées..... $40,000

M. MONTAGUE : Je suis heureux de voir ce montant figurer ici, mais je crois que les gens de Hamilton seront fort désappointés, parce qu'ils s'attendaient à avoir une somme beaucoup plus considérable. Il me semble que ce montant est très minime comparé à d'autres. Prenez par exemple l'item que nous venons d'adopter—$10,000 pour des travaux dans un village de 450 âmes. Cet item a rapport à la ville de Hamilton, laquelle, je n'ai pas besoin de le rappeler à la Chambre, est l'un des centres les plus importants de la Confédération. Il ne peut y avoir aucun doute que les progrès de la ville de Hamilton ont été retardés, grâce aux arrangements défectueux qui ont été faits relativement à son havre. Je crois que le ministre des Finances était l'un des membres du gouvernement qui ont récemment reçu un députation relativement à cette entreprise. L'honorable ministre sait que l'initiative privée a récemment érigé des hauts fourneaux dans la ville de Hamilton et je suis heureux de dire que cette entreprise a très bien réussi. Tout récemment les hauts fourneaux se sont fusionnés avec les lamineries. Ces hauts fourneaux sont d'une importance telle qu'on me dit qu'il leur faudra peut-être 200,000 tonnes de minerai dont une grande partie devra venir au havre de Hamilton.

La députation qui a été reçue par le gouvernement a représenté qu'elle demandait trois choses, si je ne me trompe. D'abord, elle désirait voir les jetées reconstruites, puis elle désirait que la passe du canal fût approfondie, et ensuite elle désirait que l'on construisît quelques phares, ou que l'on mît quelques feux en position afin de créer un havre de refuge tout en augmentant les avantages commerciaux du port. Je crois que les renseignements fournis au comité du conseil étaient à l'effet que les travaux coûteraient environ $300,000. J'ai ici un plan des travaux. Je n'ai aucun doute que l'honorable ministre chargé des estimations a aussi un plan. Ceci est le canal de Burlington, et ce que la députation désirait, et ce que je crois être réellement nécessaire, c'est que ceci fût prolongé des deux côtés afin d'allonger le parcours et que la passe indiquée ici fût considérablement approfondie. L'honorable ministre doit savoir que $40,000 ne suffiront même pas à commencer les travaux que la ville de Hamilton demande à faire exécuter.

Je remarque que l'item est pour réparer d'anciennes jetées. Je crois qu'il est douteux qu'il soit à propos de dépenser beaucoup d'argent pour réparer ces vieilles jetées. Je vois devant moi l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) qui connaît mieux ces travaux que je ne les connais, et je crois qu'il conviendra avec moi, ainsi que l'honorable député de Halton (M. Henderson) que ces jetées sont vieilles de 60 à 65 ans, et qu'il vaudrait mieux en construire de neuves que de dépenser de l'argent à les réparer. Puis je vois qu'il n'y a apparemment pas de crédit pour approfondir la passe. Or, si l'on veut faire les travaux de la manière indiquée dans la demande, il faut que la passe soit approfondie.

On me dit, et je crois que ces faits ont été exposés au gouvernement, que les propriétaires des navires qui viennent à Hamilton ne peuvent les faire assurer à cause du peu de profondeur de l'eau et du manque de phares et d'autres améliorations qui devaient exister dans un port de ce genre. J'aimerais avoir consulté les estimations supplémentaires et je suis surpris de ne pas voir une somme additionnelle dans les estimations pour les travaux d'approfondissement de la passe et pour la construction de phares. Je demanderai au ministre à quoi ces $43,000 doivent être dépensés, et si c'est l'intention du gouvernement de limiter les travaux tout simplement à la réparation des vieilles jetées, ou si c'est son intention d'approfondir la passe. Puis-je aussi demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si c'est son intention d'y ériger des phares tel que demandé par la population de Hamilton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit de $40,000 est pour la baie de Burlington. On se propose de réparer les vieilles jetées d'après une estimation d'environ $44,000. Il est vrai qu'une pétition a été envoyée pour l'approfondissement, mais il y a là une difficulté sérieuse. Les vieilles jetées

ne vont qu'à une profondeur de 12 ou 15 pieds et si la section environnante était draguée à une profondeur de 20 pieds, toute la construction s'écroulerait. On m'a dit que l'exécution des grands travaux demandés par la députation qui a été reçue par le gouvernement coûterait au-delà de $400,000. Cette somme dépasse ce que nous avons cru devoir faire voter, et il a été jugé opportun de réparer les vieilles constructions d'après une estimation de $44,000.

M. MONTAGUE. Je crois qu'une estimation a été faite par l'ingénieur local, et je crois qu'il a fait rapport que les travaux proposés par la députation, savoir : le prolongement de ces jetées et l'approfondissement, ainsi que les travaux de phares, me dit-on, ne coûteraient qu'environ $225,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Etait-ce par l'ingénieur du ministère ?

M. MONTAGUE : Non. Je crois que c'était peut-être par l'ingénieur de la ville. L'honorable ministre a-t-il l'intention de prolonger les jetées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pour le présent ce crédit n'est pas pour le prolongement, c'est tout simplement pour réparer les constructions.

M. MONTAGUE : Je regrette que l'honorable ministre, en cette année d'abondance et de fortes estimations, n'ait pu trouver une plus forte somme pour une ville importante comme Hamilton. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a trouvé moyen de draguer le flanc d'un vieux quai et de le rafistoler dans la ville de Saint-Jean, et peut-être que cela pourrait être fait ici. Mais l'honorable ministre voit que c'est un crédit très limité. Nous dépensons $15,000 aux Mines de Bruce, où il y a une population de 450 âmes, où nul n'a demandé cette somme à l'exception du député d'Algoma (M. Dyment), et je lui reconnais le droit de s'efforcer d'obtenir des améliorations publiques pour sa division électorale. Mais je dis que nous dépensons $15,000 pour un quai où il en existe déjà un, et que nous ne dépenserons pas trois fois ce montant dans la grande ville de Hamilton, nonbstant le fait que l'on a insisté auprès de l'honorable ministre, de la part de la Chambre de Commerce, de la part de ceux dont l'argent est placé dans des entreprises à cet endroit, entreprises qui, me dit-on, sont sérieusement entravées faute d'avoir ces améliorations.

M. BAIN : On me permettra de dire un mot à ce sujet, vu que cela se trouve dans mon comté et que j'ai quelques renseignements là-dessus. Il y a un an j'ai discuté cette question assez longuement avec le ministère, et l'on était alors d'avis que les réparations que l'on faisait aux jetées étaient suffisantes pour préserver et entretenir temporairement les travaux dans leur conditions actuelle. Mais on était aussi d'avis, comme l'a dit le ministre, que la passe était plus profonde que les fondations des jetées existantes lesquelles ont été posées il y a longtemps, alors que les conditions étaient toutes différentes.

M. MONTAGUE : Ne sont-elles pas vieilles de 60 ans ?

M. BAIN : Elles ont plus de 40 ans, dans tous les cas. On était convaincu alors que ce ne serait pas une économie de dépenser davantage en réparations. Il y avait alors un item de $10,000 dans les estimations, et la conclusion à laquelle nous en sommes arrivés alors était qu'il serait bon de se préparer à l'approfondissement de la passe en commençant de nouvelles jetées et en enfonçant les fondations davantage. Depuis lors, les gens de Hamilton ont demandé le prolongement de la jetée du côté intérieur, côté de la baie, afin de donner aux navires plus de facilité pour entrer dans l'embouchure de la passe au départ, lorsque le vent est contraire. On a demandé le prolongement de ce côté, et il y avait une petite lumière placée à l'extrémité, alignée au phare existant à l'extrémité de la jetée donnant sur le lac.

Maintenant, pour utiliser économiquement une dépense de $40,000, il faudrait commencer à remplacer l'une de ces jetées en l'enfonçant suffisamment pour que l'on puisse draguer dès que les travaux auront été exécutés. Les gens de Hamilton demandent $75,000 et je vois un item de $40,000 dans les estimations, mais si l'argent est dépensé avec économie, il sera dépensé de cette manière. Il n'y a pas de réparations temporaires, excepté quelques-unes de très peu d'importance, qui puissent être appliquées d'une façon économique à l'entretien des constructions actuelles, hors ce qui consiste à se préparer à creuser une passe plus profonde.

Je crois que nous nous accordons tous à dire que la quantité du trafic de la ville de Hamilton et du trafic additionnel qui résultera naturellement de l'extension des hauts fourneaux et de l'installation de l'outillage à acier, classera ces améliorations parmi celles que tout le monde considère comme étant dans l'intérêt du public en général, et que celles-ci devraient être commencées et menées à bonne fin avec un degré raisonnable de prudence et de célérité. Il y a toujours, nécessairement, un commerce considérable avec la ville de Hamilton, et grâce à l'extension des hauts fourneaux et au fait que leur transport se fait sur le lac, dans des bateaux de fort tonnage, il est à désirer que l'on s'occupe de cette entreprise ; et l'on constatera que la seule manière économique de dépenser cet argent sera de commencer de nouvelles jetées permanentes et d'enfoncer les constructions à une profondeur pouvant permettre de creuser une passe plus profonde.

M. MONTAGUE : Comment se propose-t-on de dépenser l'argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sera virtuellement le renouvellement d'un grande

partie des vieilles jetées, et si le prolongement se fait plus tard, le travail fait maintenant en fera partie. Ce crédit est pour réparations.

M. MONTAGUE : Naturellement, s'il ne doit pas y avoir de prolongement, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne se propose pas de rien faire au sujet des phares.

M. BAIN : Le jetée du sud sera celle qui occupera d'abord l'attention dans la dépense de cet argent, parce que c'est de ce côté que se dirige le trafic, et c'est aussi de ce côté que la difficulté se présente.

M. MONTAGUE : Le ministre voudra-t-il nous dire de quelle jetée l'on se propose de s'occuper d'abord ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef me dit que la première jetée dont on s'occupera sera la jetée du sud, mais toute la construction est virtuellement en mauvais état et les renouvellements devront être en quelque sorte généraux.

M. MONTAGUE : De quelle extrémité de la jetée s'occupera-t-on ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De l'extrémité qui avoisine Hamilton.

M. MONTAGUE : Je crois que la construction est dans le havre. Est-ce l'intention de prolonger la jetée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas pour le présent ; ceci ne pourvoit pas à un prolongement.

M. MONTAGUE : Il n'est pourvu à aucun prolongement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas dans ce crédit ; il faudra probablement que cela vienne plus tard, à en juger par ce qui a été dit ce soir. Ce crédit ne pourvoit qu'aux renouvellements.

M. MONTAGUE : Il y aura un autre crédit dans les estimations supplémentaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous espérons tous voir une autre année.

M. MONTAGUE : Si je comprends bien, le ministre a l'intention de renouveler toute la construction ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons l'intention de la renouveler en tant qu'il s'agit de l'estimation actuelle de $44,000.

M. MONTAGUE : C'est un commencement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je reconnais que ces travaux exigeront probablement d'autres grosses sommes du trésor public, et je n'ai aucun doute que ces exigences seront accueillies avec générosité, mais je ne suis pas prêt à dire que, pour le moment, on fera plus que ce qui est prevu par le crédit de $44,000.

M. HENDERSON : Je suis heureux de voir cet item figurer dans les estimations, mais je suis surpris de voir que le montant n'est pas plus élevé. Je sais très bien que $44,000 ne suffiront pas du tout pour la quantité de travaux projetés ou exigés à cet endroit, mais, d'après les remarques faites par l'honorable ministre, je comprends que ce n'est là que le commencement d'une entreprise dont l'exécution pourra prendre des années. Je suis certain que c'est une question de nécessité pour les gens de Hamilton et de toute la région qui entoure cette partie du lac Ontario, que cette passe soit mise dans la meilleure condition possible, et que l'on donne à la ville de Hamilton les meilleures conditions d'accès que le gouvernement peut lui procurer. Si tous les crédits étaient aussi utiles que celui-ci, nous ne serions pas obligés d'avoir des séances aussi prolongées.

Havre de Collingwood—Améliorations $60,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit de $60,000 est requis dans le but d'approfondir une partie du havre de Collingwood, et de lui donner une profondeur de 18 pieds au-dessous des eaux basses, et aussi pour approfondir la passe de 20 pieds qui conduit au havre. Le coût des travaux est estimé à $150,000, comprenant la somme dépensée durant l'année dernière.

M. FOSTER : Comment ces travaux sont-ils faits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'entreprise. Les entrepreneurs sont Boone et Armstrong, de Toronto et de Collingwood.

M. FOSTER : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Ces entrepreneurs étaient-ils les plus bas soumissionnaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. MONTAGUE : Combien la ville a-t-elle fourni ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $25,000.

M. SPROULE : C'est-à-dire, la ville et le chemin de fer réunis.

Le MINISTRE DES FINANCES : La ville a fait une certaine partie des travaux, et a fourni de l'argent pour la balance, représentant en tout $25,000.

M. BENNETT : Je n'ai pas bien saisi ce que l'honorable ministre a dit. Puis-je lui demander maintenant en quoi consiste l'entreprise de Boone et Armstrong ? Quelle profondeur d'eau se propose-t-on d'avoir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet argent est demandé pour creuser le havre jusqu'à une profondeur de 18 pieds au-dessous de l'étiage, et aussi pour donner une profondeur de 20 pieds à la passe conduisant au havre. Le contrat passé avec Boone et

Armstrong est pour $144,966. Le montant dépensé jusqu'au 1er mars 1899, sur toute l'entreprise, et qui comprend les dépenses du passé comme celles qu'entraînent les opérations actuelles, est de $282,898.34. Le total de l'entreprise Boone et Armstrong est de $144,966. Ils ont fait les sept treizièmes des travaux et ils ont été payés en proportion, à l'exception de la retenue.

M. BENNETT : A combien cela s'élève-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A $60,-201.

M. BENNETT : Quelle profondeur d'eau a été atteinte jusqu'à présent au moyen de cette dépense et sur quelle étendue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La passe n'est pas encore terminée. La profondeur utilisable est maintenant de 17 pieds.

M. CLARKE : Quelle sera la largeur de la passe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De 250 à 300 pieds.

M. BENNETT : Quelle étendue a été terminée moyennant cette dépense de $60,210 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctionnaires ne peuvent pas donner de renseignements à l'instant. C'est une somme ronde et ils n'ont pas toutes les quantités.

M. GANONG : Est-ce tout du déblai de roche ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est en partie de la roche et en partie de la vase.

M. MONTAGUE : Combien reçoivent-ils par verge pour la vase ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise est pour une somme ronde.

M. BENNETT : Combien de verges de superficie cette entreprise de $144,000 couvre-t-elle ? On me dit qu'il y a une passe de 250 pieds de largeur. Quelle longueur de cette passe de 250 pieds sera creusée pour ce prix de $144,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La longueur totale de la passe est de 6,000 pieds environ, ainsi que l'ingénieur l'estime à la hâte d'après le plan.

M. BENNETT : Est-ce que 6,000 pieds vont au delà du phare ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A environ 12,000 pieds au delà du phare.

M. BENNETT : Dois-je comprendre que le ministre dit qu'il y a une profondeur uniforme de 17 pieds d'eau dans une passe de 250 pieds de largeur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette profondeur n'est pas uniforme.

M. BENNETT : Est-ce l'intention du gouvernement, lorsque ces $144,000 auront été dépensés sur cette passe de 250 pieds à 300 pieds de largeur—y aura-t-il une profondeur uniforme de 17 pieds d'eau à partir de cette distance jusqu'au phare ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrat exige que la profondeur à l'intérieur soit de 18 pieds et que la profondeur à l'extérieur soit de 20 pieds.

M. SPROULE : Et cette dépense donnera cette profondeur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que le contrat exige.

M. BENNETT : Il y a deux ans le ministre des Travaux publics (M. Tarte) a dit :

Le coût estimé des travaux est d'environ $200,000 ; nous nous proposons de commencer les travaux le plus tôt possible.

Est-ce l'intention du gouvernement, lorsqu'il aura dépensé ces $150,000, de dépenser une autre somme considérable afin d'obtenir cette largeur uniforme de 18 ou 20 pieds d'eau ? Vu qu'on a déjà dépensé plus d'un quart de million pour le havre de Collingwood, il convient que la Chambre et le pays sachent quelles sont les intentions du gouvernement à ce sujet.

M. McCARTHY : Avant que le minisrte réponde à cette question, je veux attirer l'attention de la Chambre sur certaines particularités relatives au havre du Collingwood, que le ministre ignore peut-être. L'honorable député (M. Bennett) se rappellera que, lorsque cette question a été discutée en 1896 et 1897, on a appelé l'attention de la Chambre sur le fait que le gouvernement conservateur avait demandé des soumissions et avait fait faire des estimations par ses ingénieurs. Cette estimation d'ingénieurs disait qu'il faudrait une dépense de $200,000. Sur la foi de cette estimation, des soumissions ont été demandées et reçues, et l'acceptation subséquente des soumissions a été mise à exécution par le gouvernement actuel. Donc l'estimation de l'ancien gouvernement lorsqu'il a commencé les travaux avec l'intention de les terminer était qu'ils coûteraient $200,000. L'entreprise actuelle n'est que pour $144,000. En conséquence, je désire attirer l'attention du ministre sur ce fait avant qu'il réponde à cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES: La question de l'honorable député (M. Bennett) s'applique à ce que le gouvernement pourra faire durant les années à venir, et la Chambre verra que c'est là une question qui ne peut guère être traitée.

M. BENNETT : Cette dépense ne devant produire qu'un chenal étroit, c'est une importante considération pour le gouvernement et pour la Chambre que la question de savoir si une dépense aussi considérable que celle-ci devrait être entreprise. Il doit être évident aux yeux de tout homme qui

connaît le commerce des lacs d'en haut, que de très gros bateaux à vapeur y naviguent maintenant, et c'est une question que nous devons considérer que celle qui consiste à savoir si nous allons entreprendre une dépense le $150,000, sans savoir où cela pourrait nous conduire.

M. McCARTHY : L'honorable député sait très bien que le ministre ne peut guère répondre à cette question maintenant, parce que les eaux de la baie Georgienne sont sujettes aux crues et à l'abaissement. Il peut en juger par son propre havre de Midland. Cette année l'eau est plus haute qu'elle ne l'était l'année dernière, et cela dépendra en grande partie de ce que fera la Providence s'il devient ou non nécessaire pour le gouvernement de faire un supplément de dépenses. Si la Providence décrète que l'eau sera plus haute, alors il n'y aura pas besoin d'une dépense additionnelle ; mais si la Providence décrète que l'eau doit être plus basse, alors il faudra une dépense plus considérable.

La plupart des honorables députés savent que Collingwood est une ville importante et qui grandit rapidement. Elle a maintenant 7,000 habitants, possède plusieurs industries et compte un certain nombre de citoyens qui sont prêts à placer leurs capitaux pour aider au progrès de la ville. Ce n'est guère poser une question loyale que de demander au gouvernement s'il se propose ou non de dépenser encore de l'argent à cet endroit, car cela dépendra en grande partie des besoins qui existeront lorsque l'entreprise actuelle sera terminée.

Il se peut qu'il n'y ait nul besoin d'une dépense additionnelle et il se peut qu'une dépense additionnelle soit nécessaire. Quoi qu'il en soit, la Chambre pourra juger à l'avenir s'il devient nécessaire de donner une autre subvention pour terminer ce travail. Il est plus important que jamais que ce travail soit promptement terminé. Il n'y a aucun doute que les honorables députés des deux partis sont d'avis que Collingwood devrait être en état de pourvoir à l'augmentation du commerce de transport provenant de nos régions de l'ouest. Je me suis un peu étendu sur cette question lors du débat sur l'adresse et je ne fatiguerai pas la Chambre en continuant de l'entretenir de cette question. Le but de l'approfondissement du havre de Collingwood se recommande à chacun, et la politique fondée sur ce but a eu pour promoteurs les honorables membres de la gauche, lorsqu'ils étaient au pouvoir, et je suis heureux de dire qu'elle a été adoptée par le gouvernement actuel.

M. McLENNAN (Glengarry) : Le ministre (M. Fielding) dit que l'entreprise est pour une somme ronde. Y a-t-il un cahier des charges sur lequel vous basez votre estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que non.

M. McLENNAN (Glengarry) : Sur quoi basez-vous vos estimations mensuelles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On prend le montant total et après avoir constaté la quantité réelle de dragage, par exemple, on paye en proportion du tout.

M. McLENNAN (Glengarry) : Mais on a dû faire quelques estimations avant d'adjuger l'entreprise et il faut qu'on l'ait basée sur un cahier des charges. A quel prix estime-t-on le déblai de terre et le déblai de roche pour les estimations mensuelles ?

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a déclaré il y a un instant qu'une certaine partie des travaux étaient faits. Comment a-t-il pu dire quelle partie était faite s'il n'avait aucune estimatioon de toute l'entreprise ?

M. GIBSON : Voilà une chose dont il est très facile de s'assurer. Si la longueur du havre est de 6,000 pieds, et s'il a été fait 3,000 pieds de ces travaux, il est très facile aux ingénieurs du gouvernement de constater ce que le gouvernement doit payer. Je comprends que la réponse donnée par l'ingénieur était à l'effet que les sept treizièmes de l'ouvrage étaient déjà faits. Avec cela, la constatation est facile, à cela près que le gouvernement n'aura pas besoin d'un ingénieur pour mesurer les travaux exécutés. Dans le cas actuel, la soumission est pour une somme ronde et sur cette base l'ingénieur arrivera à la quantité de travaux exécutés.

M. McLENNAN (Glengarry) : Cela pourrait être fait ; mais avant d'adjuger cette entreprise, il a été nécessaire d'estimer les quantités, et je voudrais savoir comment on a découvert ces quantités et à quels prix on a estimé le déblai de roche et le déblai de terre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas eu de prix par verge, en tant qu'il s'agit du ministère. Le ministère a d'abord eu une estimation quant à la quantité des travaux à faire, et la proportion des travaux faits comparés à l'ensemble de l'entreprise est constatée au moyen de sondages. Les entrepreneurs ont soumissionné non à un prix par verge, mais pour une somme ronde.

M. McLENNAN (Glengarry) : Vous n'avez pas estimé par quantités. Vous estimez d'après la nature des travaux à faire, vu que certains terrains sont plus faciles à travailler que certains autres, et il y a des roches qui ont deux fois la dureté des autres. Il a dû y avoir d'abord quelque estimation de la valeur des travaux donnés à l'entreprise, et je veux savoir sur quelle base par verge vous avez fait les estimations.

M. McCARTHY : Je puis dire à l'honorable député que l'estimation du coût de cette entreprise avant 1896 était de $200,000 et que l'ancien gouvernement s'est basé là-dessus pour demander des soumissions. En ré-

ponse à l'annonce demandant des soumissions, on a reçu cette soumission de $144,000.

M. BENNETT : Quelle profondeur d'eau ?

M. McCARTHY : En vertu de ce contrat, elle devait être de 18 pieds en dehors et de 20 pieds en dedans ou " vice versa."

M. GIBSON : Nul ne sait mieux que l'honorable député de Glengarry qu'avant que les travaux eussent été soumis à l'approbation du gouvernement, on avait des profils, on avait constaté la profondeur du sol et l'on avait calculé les quantités de vase, de sable, d'argile et de roches. L'estimation a été basée sur des observations faites de cette manière, et les ingénieurs ont calculé que les travaux valaient $200,000. Mon honorable ami sait qu'un ingénieur, en faisant une estimation pour une entreprise considérable de ce genre, se montre toujours très libéral, quant aux quantités et aux prix, afin que l'on demande assez d'argent pour couvrir tous les cas imprévus. L'entrepreneur fait alors le même travail que l'ingénieur a fait, afin de constater par lui-même quelles sont les quantités des divers matériaux qu'il lui faudra remuer pour faire son travail.

Le point qu'on a oublié et dont a parlé mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) est à mon avis plus important que l'estimation de la quantité des travaux. L'idée qu'il émet est à l'effet que l'on devrait prendre des mesures pour donner à ce port une profondeur suffisante pour donner accès aux plus gros navires qui naviguent sur les lacs d'en haut comme ailleurs. Si l'on me permet de citer ma propre expérience, je dirai que dans la ville d'Oakville, en enfonçant une jetée sous l'eau à une profondeur de 13 pieds, 90 ou 100 pilots ont dû être coupés, et nous avons constaté, en prenant le niveau chaque jour, que le niveau de l'eau dans le lac Ontario variait et qu'il était un pouce plus haut ou un pouce plus bas un jour que l'autre. Je n'ai aucun doute que le même fait se produit dans la baie Georgienne.

Outre cela, il y a un point de repère fixe, ou une donnée, comme disent les ingénieurs, qui sert pour les mesurages, et que l'eau soit haute ou basse, cela n'effecte pas la profondeur du dragage à faire. Ce que l'honorable député de Glengarry demande est un renseignement qu'il n'est pas difficile à l'ingénieur, ou à l'inspecteur, ou au commis des travaux de donner en envoyant leur rapport chaque mois au gouvernement sur la quantité du travail qui a été faite. Je crois qu'il est plus important pour le gouvernement, lorsqu'il entreprend des travaux de ce genre, de s'assurer de la manière la plus complète possible que le havre sera assez profond et assez large pour les plus gros navires qui naviguent sur les lacs d'en haut.

M. McLENNAN (Glengarry) : Je n'ai nul désir de mettre obstacle à l'adoption de cet item. Ce que je désire, c'est d'avoir quelque idée de la manière dont le gouvernement fait ses estimations des quantités et des prix par verge du déblai de roche et du déblai de terre. Assurément, il n'a pas adjugé l'entreprise sans avoir examiné chaque détail afin de voir ce que valait le travail. Je veux savoir comment l'honorable ministre est arrivé à ses estimations approximatives, et comment il a estimé le déblai de roche et le déblai de terre par verge. Je veux savoir quelles sont les estimations mensuelles pour la roche ou pour la terre selon le cas, et quel est le prix que le gouvernement a attribué à ces travaux avant de demander des soumissions et d'adjuger l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que les estimations mensuelles ne sont pas faites de la manière dont parle l'honorable député. L'entreprise étant pour une somme ronde et, comme il existe une estimation de la quantité pour tout le travail, il suffit d'une simple règle de trois pour déterminer quel montant nous devons payer pour les travaux faits. Il n'entre là-dedans aucune question de prix par verge.

M. MONTAGUE : Pour en arriver à faire cette estimation de $200,000, l'ingénieur a dû calculer combien il y avait de verges de roches et de verges de terre, en même temps que le prix par verge. Lorsque vous faites les estimations mensuelles, il vous faut calculer le nombre de verges de terre et de roches déblayées à un certain prix.

M. McLENNAN (Glengarry) : Vous n'adjugeriez pas une entreprise sans savoir ce que vous adjugez—sans faire des estimations et sans avoir quelque idée de ce que cela vaut.

M. GIBSON : On me dit que l'honorable député construit un certain nombre de maisons. Nul doute qu'il les fait construire à l'entreprise et pour une somme ronde, et que son architecte lui dit chaque semaine, lorsqu'il paye pour la construction, combien il doit payer.

M. McLENNAN (Glengarry) : Si j'adjuge une entreprise pour une maison ou pour toute autre chose, je me procure un état détaillé quant à la valeur de chaque article qui entre dans la construction afin de faire des estimations provisoires. Assurément, vous n'êtes pas en position de savoir exactement ce ques vous faites. Jamais une entreprise de ce genre n'a été adjugée sans que le ministère eût quelque connaissance des quantités et de la nature des travaux. Si le gouvernement actuel a adjugé une entreprise sans rien savoir au sujet de sa valeur, il n'a certainement pas agi avec prudence et discernement.

M. SPROULE : Je crois que lorsqu'on a entrepris des travaux, il était convenu qu'ils seraient terminés à quelque prix que ce fût, afin de donner à l'eau une profondeur de 18

pieds à l'intérieur de la passe et de 20 pieds dans la passe même. La ville de Collingwood représentait que ce travail coûterait environ $150,000, mais l'ingénieur du gouvernement disait que cela coûterait $200,000.

La ville de Collingwood avait offert $15,000 et le Grand Tronc $10,000, pourvu que le gouvernement entreprît de faire exécuter les travaux. D'après l'estimation de l'ingénieur du gouvernement, les travaux devaient coûter $200,000. Le gouvernement demanda des soumissions et je crois que l'on eût entrepris les travaux au chiffre de l'estimation de Collingwood, mais dans le cas d'une soumission plus élevée le gouvernement aurait hésité. On a provoqué des offres et une d'elles qui était au chiffre de l'estimation faite par la ville de Collingwood fut acceptée par le gouvernement actuel. Ainsi donc, la ville de Collingwood, quelque soit le coût des travaux, peut, avec raison demander qu'ils soient complétés d'après l'entente convenue lorsque la subvention de $25,000 fut accordée.

M. BENNETT : Quand ces travaux devaient-ils être terminés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 30 juin 1899.

M. GANONG : Devons-nous comprendre que Collingwood aura une tranchée de 2,000 pieds de longueur et 250 de largeur, avec une profondeur variant de 14 à 18 pieds ?

M. McCARTHY : Cela ne représente que le chenal ; le port est beaucoup plus grand. La profondeur de l'eau en dehors du chenal varie de 9 à 14 pieds.

M. SPROULE : On dit que l'entrepreneur n'a pas rempli son contrat. Y a-t-il quelque chose de vrai dans cette rumeur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a eu quelques difficultés, quelques retards, parce qu'il n'avait pas les machines voulues, mais on m'informe qu'aujourd'hui les travaux vont bien.

M. SPROULE : Je suis content d'apprendre cela, car cela soulève une importante question sur laquelle l'honorable député de Glengarry voulait être renseigné. Les travaux devaient être terminés dans ce mois-ci, mais on me dit qu'ils sont bien loin d'être complétés. Si l'entrepreneur a reçu plus qu'une proportion raisonnable, il n'est pas probable qu'il soit capable d'exécuter son entreprise. Il serait important de savoir quels sont les paiements qui ont été faits et quelle est la proportion d'ouvrage exécutée.

M. CAMPBELL : On vous a dit combien il avait été payé d'argent.

M. SPROULE : Oui, mais non quels étaient les travaux exécutés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les 7-13.

M. McCARTHY : Comme l'honorable député reste près de l'endroit où se font ces travaux, il sait que l'entrepreneur a rencontré plus de roche qu'il ne pensait, ce qui fait que les machines se brisaient très souvent. Il a constaté qu'il fallait des machines plus puissantes et je crois qu'aujourd'hui les travaux vont bien.

M. MONTAGUE : L'entrepreneur a-t-il donné avis qu'il réclamerait des suppléments ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien de tout cela au département.

M. MONTAGUE : Puis-je un instant revenir sur l'item relatif au canal de Burlington ? Je suppose que ces travaux seront donnés par soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur me dit qu'il ne s'agit que d'un travail de réparation qui ne saurait être fait à l'entreprise.

M. MONTAGUE : Sera-t-il fait à la journée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est ce que pense l'ingénieur.

M. McLENNAN : En temps d'élection ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Assurément, les travaux ne seront pas interrompus à cause des élections.

M. MONTAGUE : Je crains de voir s'évanouir l'espoir manifesté par l'honorable député de Wentworth-sud (M. Bain) de voir les bons résultats de cette dépense, si elle est faite d'une manière économique.

Ports et rivières, Ontario—Goderich reconstruction du brise-lames et réparations aux jetées..... $46,500

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est nécessaire pour continuer la construction du brise-lames à Goderich et détourner le cours de la rivière Maitland et réparer les jetées. L'entreprise a été donnée le 11 août dernier à F. C. Smith et D. McGillicuddy, pour le brise-lames, pour la somme de $56,700. Le chiffre total de l'estimation est de $65,500.

M. FOSTER : Combien a-t-on demandé de soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des soumissions ont été demandées dans deux occasions. Le sous-ministre me dit qu'il a été fait six ou sept soumissions.

M. FOSTER : Etait-ce la plus basse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, à la seconde demande. Après la première demande on prépara un contrat, mais l'entrepreneur refusa de faire les travaux, et il fallut demander de nouvelles soumissions.

M. SPROULE : Qui était l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Luke Madigan.

M. SPROULE : Lequel des deux derniers entrepreneurs possède le matériel et l'expérience ? Un des deux publie un journal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Celui qui publie un journal avec succès peut faire toutes sortes de choses. Je le sais ; j'ai moi-même publié un journal.

M. SPROULE : Il me semble que nous pourrions avoir de plus amples renseignements, vu les rumeurs en circulation à ce sujet. Bien que l'on ait à maintes reprises répété que des soumissions avaient été demandées, la rumeur persiste à dire que à la suite de certaines négociations privées, l'entreprise a été donnée à cette compagnie, et qu'une des raisons pour cela était d'apaiser M. McGillicuddy qui faisait de l'opposition au gouvernement à cause de certaines nominations qu'il n'approuvait pas. Si c'était là l'objet en vue, on semble avoir réussi, car, autant que je sache, son journal n'a pas depuis dit un seul mot contre le gouvernement.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il produire les soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre croit qu'elles ont été produites ; si non, elles le seront.

M. HOLMES : L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est injuste envers un des entrepreneurs en disant que l'entreprise lui été donnée pour faire cesser l'opposition qu'il faisait au gouvernement. Ce monsieur n'a jamais été opposé au gouvernement. Il existait un différend personnel entre lui et l'ancien représentant de ce comté ; mais M. McGillicuddy n'a jamais fait la lutte au gouvernement.

Si l'honorable député veut consulter les "Débats," il pourra y voir que sur une demande d'informations de l'honorable député de Halton (M. Henderson), je crois, le ministre des Travaux publics qui était ici répondit que la demande de soumissions avait été publiée dans nombre de journaux et que l'entreprise avait été donnée au plus bas soumissionaire. M. McGillicuddy intéressa un capitaliste dans l'entreprise et ils firent une soumission. L'idée est qu'ils feront peu d'argent par ce contrat.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable député (M. Holmes) n'a pas tout à fait raison. Je me rappelle avoir vu certaines critiques dans le journal de M. McGillicuddy et je crois qu'il blâmait le gouvernement d'avoir fait certaines nominations.

M. HOLMES : Je maintiens que je suis parfaitement dans le vrai. Je connais parfaitement l'affaire, car c'est dans ma propre localité. M. McGillicuddy n'a pas blâmé le gouvernement au sujet de certaines nominations, il a blâmé le représentant du comté.

M. SPROULE : Tout le monde pouvait lire ces articles. Je les ai lus et j'y ai vu une critique contre le gouvernement au sujet de la manière dont les nominations avaient été faites. Mais je ne soulève pas la question à cause des informations que je possède, mais à cause des rumeurs qui circulent. La question dans l'ouest était de savoir si un homme de cette classe était prêt à exécuter ces travaux, ou si ce n'était pas une faveur spéciale qu'on lui faisait.

M. HOLMES : Je ne veux pas que l'on dise cela. La question a été parfaitement vidée dans cette Chambre lorsque le ministre des Travaux publics donna ses explications à l'honorable député de Halton. Si l'honorable député veut consulter les "Débats," il pourra voir que des explications complètes ont été données au sujet de cette entreprise. Je répudie entièrement l'assertion que cette entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire, et il n'y a eu aucun favoritisme. Pour ce qui est de M. McGillicuddy, je crois que l'entreprise est exécutée à la satisfaction du département. Comme le dit l'honorable ministre des Finances, un homme qui publie un journal peut faire toutes sortes d'ouvrage.

M. CLARKE : Combien a-t-on donné d'argent sur ce contrat fait avec M. McGillicuddy ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ma mémoire n'indique rien. L'opinion de l'ingénieur c'est qu'il n'y a rien de payé. On procède aux travaux dans le moment.

Port de Goderich—Creusement..... $20,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux sont exécutés par la Malton Dredging Company, de Goderich. Elle reçoit $18 par jour de dix heures et fait une moyenne de 600 verges par jour. La chose n'a pas été donnée par contrat. Il y a du roc qui doit être miné par le département. Le travail à faire par le dragueur est facile.

M. SPROULE : Le gouvernement a, je suppose, un inspecteur qui surveille les travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. D'après les instruction données l'inspecteur doit rester sur le dragueur durant les heures de travail. M. William Watson est l'inspecteur. Il fait un rapport chaque semaine indiquant le nombre d'heures de travail accompli.

M. MONTAGUE : Que fait M. Watson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe qu'il ne le sait pas.

M. SPROULE : On me dit qu'à Owen-Sound, il ne s'est pas tenu constamment sur le dragueur, et l'on a constaté que l'eau n'a pas une profondeur uniforme dans certaines parties du port qui a été creusé ; qu'aux endroits faciles, on avait creusé autant que possible et fait le contraire dans les endroits difficiles, de sorte que la profondeur de l'eau dans le port n'est pas du tout uniforme. A

certains endroits où elle devait être de 18 ou 19 pieds, on a creusé à 21 ou 22 pieds, parce que le travail était facile, et dans d'autres on a creusé à peine 15 ou 16 pieds, parce que la matière à enlever était dure.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois savoir qu'à Goderich, il n'y a pas seulement un inspecteur constamment présent, mais il y a un ingénieur dirigeant pour les travaux du port.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Huron-ouest pourrait peut-être nous dire quelle est l'occupation de cet homme.

M. HOLMES : Je sais son nom, mais j'ignore ce qu'il fait.

M. HENDERSON : Est-ce un ingénieur local ? Car je vois que dans une autre occasion, lorsque l'on a fait des améliorations dans le port de Goderich, un ingénieur qui avait été employé reçut $165 pour frais de voyage. Une ville comme Goderich doit assurément avoir un ingénieur compétent pour prendre charge de ces travaux.

Je vais attirer l'attention sur une autre dépense faite en ce qui touche aux travaux dans le chenal de Burlington l'an dernier. Je vois que l'on a employé un ingénieur de Toronto qui a produit le compte suivant : voiture, de sa résidence à la gare, prix du voyage de Toronto à Hamilton, puis de Hamilton à Burlington, avec cocher entre les gares de Hamilton, puis de nouveau, cocher de la gare Union à sa résidence, à Toronto, soit, la pension comprise, $200 environ ; ce qui, à mon avis est une dépense inutile. Je crois que pour ces travaux l'on devrait choisir des ingénieurs locaux et réduire ainsi considérablement les dépenses.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur actuel, M. Brough, est de l'endroit ; mais celui engagé auparavant était de Toronto.

Réparations et améliorations générales des constructions et des ponts, ports et rivières..... $15,000

M. BENNETT : J'aimerais à demander au ministre où travaille actuellement le dragueur " Challenger " ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A Thornbury.

M. BENNETT : A-t-on l'intention de draguer le banc sur lequel on a déjà fait des travaux il y a quelques années, sur la rive nord de la baie de Midland ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On est à faire un levé hydrographique à Midland et je ne puis répondre à présent à la question de l'honorable député.

Port de Kingston—Dragage..... $10,000

M. MONTAGUE : Comment sont faits ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont faits à Kingston par un des dragueurs du gouvernement.

Little Bear Creek—Dragage..... $2,000

M. CLANCY : Quels sont les travaux à faire à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est dans le comté de Kent. Il s'agit de draguer Little-Bear-Creek pour la commodité des vaisseaux qui naviguent à 3 milles du chenal Ecarte vers une jetée et un bassin dans cette crique. Cette crique a été creusée à 8 pieds en 1883 et 1886. Depuis, il y a eu éboulement des côtés à certains endroits ; il s'agit de creuser de nouveau pour faciliter l'entrée des vaisseaux.

M. CLANCY : Je demanderai au ministre pourquoi on ne procède pas à ces travaux maintenant. Ce crédit est depuis longtemps dans les estimations, et si les honorables députés le tiennent là comme espèce d'enseigne seulement, ils feraient mieux de le biffer complètement.

Le MINISTRE DES FINANCES : La plus grande difficulté dans le cas de travaux de ce genre, c'est de trouver les dragueurs. Cela n'est pas toujours possible.

M. CLANCY : Il y a un autre crédit pour la rivière Sydenham, et il est absolument inutile de voter des crédits s'il n'y a pas de dragueur pour faire les travaux. Je m'attendais à de vives protestations de la part de mon honorable ami de Kent (M. Campbell).

M. CAMPBELL : Voulez-vous que ce crédit soit biffé ?

M. CLANCY : Je préférerais cela plutôt que de le voir là pour rien. Si l'honorable ministre dit qu'il n'a pas l'intention de faire faire les travaux, je voterai pour que ce crédit soit retranché des estimations.

M. CAMPBELL : Voulez-vous proposer la chose ?

M. CLANCY : Non ; je préférerais voir exécuter les travaux.

M. CAMPBELL : Inutile de vous tourmenter à ce sujet.

M. CLANCY : Cela m'intéresse autant que l'honorable député. J'en connais plus que lui à ce sujet. L'honorable député ne devrait pas se montrer aussi naïf. Il est juste, je crois, que l'on nous dise si les travaux seront exécutés cette année ; ce sont des travaux importants pour la population de l'endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons faire ces travaux, et ils seront faits si nos pouvons trouver un dragueur.

M. CLANCY : Le département ne peut-il pas trouver assez de dragueurs pour faire les travaux nécessaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les dragueurs sont rares.

M. McGREGOR : Vous pouvez trouver tous les dragueurs que vous voudrez là-bas.

M. CLANCY : Vous pouvez avoir tous les dragueurs que vous voudrez. La "Martin Dredging Company" en a trois ou quatre, et des bons. Le département en a déjà employé un. L'on n'a aucune excuse pour ne pas procéder à ces travaux. Ils ne seront jamais faits si nous attendons que ceux de Sydenham soient faits.

M. McGREGOR : Tout ira bien.

M. CLANCY : L'assurance de mon honorable ami n'est pas satisfaisante, je préfère m'adresser au ministre. Puisque l'on peut se procurer des dragueurs, l'honorable ministre veut-il nous dire que si le dragueur du gouvernement n'est pas disponible, on emploiera un dragueur de l'endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que si l'on peut se procurer un dragueur les travaux seront fais. Je ne connais pas personnellement la localité, et s'il y a là des dragueurs, je remercierais l'honorable député d'en envoyer quelques-uns aux provinces maritimes où nous les emploierions. Je suis heureux d'apprendre qu'il y a tant de dragueurs, car j'avais cru qu'ils étaient difficiles à trouver.

Oakville—Réparations à la jetée et dragage..... $4,500

M. HENDERSON : L'an dernier les travaux à Oakville ont été commencés par le dragage du port qui s'était rempli par suite d'une brèche dans la jetée. Cette brèche n'est pas encore réparée de sorte que les travaux faits l'année dernière sont inutiles et que le port a de nouveau été rempli. La population de Oakville désire vivement voir ces travaux complétés sans retard. La ville a dépensé de l'argent pour construire une jetée temporaire en dehors de la brèche et elle en a aussi dépensé, ainsi que les propriétaires de navires, pour creuser le port et en conserver l'utilité jusqu'à ce que le gouvernement puisse compléter les travaux.

La population d'Oakville serait heureuse si le gouvernement voulait presser l'exécution de ces travaux, et je ne vois pas de raisons pour que cela ne soit pas fait. Je crois que le bois est rendu sur le terrain, et si ces travaux sont exécutés promptement ni moi, ni la population d'Oakville ne blâmeront le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les matériaux ont été achetés et je ne vois pas de raisons pour que l'on ne procède pas aux travaux.

M. HENDERSON : D'après ce que dit l'honorable ministre, je crois comprendre que l'on va faire exécuter les travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est l'intention.

Owen-Sound — Dragage, renouvellement et prolongement des travaux de protection des piles..... $19,000

M. BENNETT : Est-ce un contrat ?

M. McGREGOR.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, c'est un arrangement avec la "Owen Sound Dredging Company", comme dans le cas de Goderich. Le travail doit se faire à tant par jour.

M. SPROULE: S'il s'agit ici de l'inspecteur dont j'ai parlé tout à l'heure, le ministre ferait bien, je pense, de s'assurer si les informations sont fondées et, dans l'affirmative, lui faire donner instruction de se tenir fidèlement à son poste.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je verrai à donner des instructions à ce sujet.

Rivière La Pluie—Améliorations du chenal navigable..... $15,000

M. FOSTER : Pourquoi n'a-t-on pas fait de travaux à cet endroit l'an dernier ? Je ne crois pas qu'il y ait à faire ailleurs d'améliorations plus nécessaires. Les bateaux ont dû être remorqués au moyen de cordes ou par un treuil à vapeur, ou par les sauvages. Le commerce qui se fait dans cette partie du pays est maintenant considérable. Beaucoup de machines sont transportées à cet endroit, et, puisque l'argent a été voté, et vu la nécessité pressante, je ne vois pas pourquoi les travaux n'ont pas été faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y avait divergence d'opinions quant à la meilleure manière de faire exécuter ces travaux, et le ministre n'était pas satisfait des opinions exprimées, d'où le délai.

M. FOSTER : Où en sont les choses maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef pro tempore m'informe qu'il n'a reçu aucune instruction du ministre, mais je ne vois pas pourquoi l'on ne poursuivrait pas les travaux, si le vote est pris dans les conditions exprimées par l'honorable ministre.

M. FOSTER : Il est impossible que ces travaux soient poursuivis à moins que le département n'ait un plan. L'an dernier, le département s'est fait voter $15,000 pour cet ouvrage, et il ne semble pas avoir encore de plan arrêté.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef m'informe que le ministre, avant son départ, ne lui a donné aucune instruction à ce sujet, mais qu'il a préparé les plans.

M. FOSTER : Se propose-t-il de construire une écluse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La construction de cette écluse est l'objet d'un crédit séparé dans le budget supplémentaire. Cet ouvrage comprend l'enlèvement des roches et des bancs de sable qui obstruent le chenal au-dessus des rapides Manitou.

M. FOSTER : C'est précisément l'endroit où la navigation est des plus difficiles et où

l'on devrait commencer immédiatement les travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur me fait remarquer que la construction de l'écluse peut changer la situation quelque peu, en ce sens qu'elle pourrait donner assez d'eau pour inonder ces rapides. On élèvera aussi une digue qui se reliera à l'écluse et les conditions actuelles des choses se trouveront changées.

M. FOSTER : Si vous voulez construire une écluse et une digue à cet endroit, vous aurez besoin de plus de $100,000. Je ne suis point un expert dans ces sortes d'ouvrages, mais je crois qu'en dépensant intelligemment un certain montant d'argent à cet endroit, on aiderait beaucoup à la navigation en faisant disparaître les difficultés qui existent maintenant et en rendant la navigation plus facile pour les bateaux qui remontent ces rapides. Mais il y a le département et il y a l'argent ; à tout événement, ces travaux n'ont pas encore été faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le département va recommencer les travaux sans retard. Ce qu'il y a de fait jusqu'à présent est ceci : au milieu du courant, directement au-dessus des rapides, il y a un caisson rempli où se trouve un point-d'attache pour un câble. Quand un navire veut remonter les rapides, il lui faut attendre que les Sauvages prennent ce câble et l'attachent à sa proue ; puis ils tirent le navire au moyen de ce câble. Il en est ainsi pour tous les navires. C'est la seule manière de remonter ce courant.

M. GIBSON : Quelle est la profondeur de l'eau ?

M. FOSTER : Je l'ignore ; cependant, le "Keenora" peut y naviguer facilement sous ce rapport. L'inconvénient ne résulte pas tant du manque d'eau que de la force du courant. La navigation sera-t-elle assez considérable pour justifier les dépenses qu'il faudra faire ? C'est ce dont je doute beaucoup ; cependant j'aimerais à avoir l'assurance que le département va faire diligence.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question des améliorations à cet endroit et celle de la construction d'une écluse sont tellement liées ensemble, qu'on ne saurait les considérer séparément. Les ingénieurs semblent convaincus que lorsque l'écluse sera terminée, les rapides seront inondés et qu'il ne sera plus nécessaire de faire d'autres travaux dans cette rivière. Je crois que l'honorable ministre peut compter que la question sera réglée aussitôt après le retour de l'honorable ministre des Travaux publics.

M. FOSTER : Quant aux autres travaux dans la rivière, les gens ne s'en occupent aucunement ; ce qu'ils veulent, c'est l'ouvrage dont il vient d'être question.

Rivière Sydenham--Creusement.... $5,000

M. CLANCY : De quoi s'agit-il ici et combien a-t-on dépensé d'argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de voter de nouveau un crédit de $5,000 pour le creusement des affluents nord et sud de la rivière Sydenham. Je comprends qu'on ne travaille pas actuellement à cet ouvrage.

M. CLANCY : Je crois que $1,600 seulement ont été dépensées des $5,000 votés l'an dernier. En quoi consistent les travaux projetés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a creusé quelque temps ; du côté sud de la rivière deux tranchées de 1,050 pieds de long, donnant une largeur de 50 pieds, ont été pratiquées à une profondeur de 10 pieds. On a fait, du côté nord, trois tranchées de 1,000, 600 et 300 pieds respectivement, à une profondeur de 9 pieds ; on a aussi débarassé le chenal d'une quantité considérable de débris de toutes sortes et de bills enfoncées. Le coût total de l'ouvrage fait jusqu'à présent s'élève à $1,700.

M. CLANCY : Les hommes d'affaires de Dresden, qui est une ville importante, m'informent que les travaux de creusement qui ont été exécutés à cet endroit sont virtuellement inutiles ; si le département laisse les choses dans l'état où elles se trouvent actuellement, mieux eût valu ne faire aucun travail semblable. Je suis surpris d'entendre dire qu'une tranchée comme celle dont le ministre des Finances a parlé, a été pratiquée à cet endroit. Je crois qu'il serait difficile de trouver un seul homme dans cette localité pour découvrir qu'un tel travail a été exécuté. On me dit que le ministre des Travaux publics a promis d'envoyer un dragueur terminer l'ouvrage immédiatement. Le département a-t-il l'intention de remplir cette promesse cette année ? Il est très important que ces travaux soient faits cette année. Il n'est pas juste de faire voter ce crédit pour ensuite ne pas faire exécuter les travaux, d'autant plus qu'il n'est pas difficile d'avoir des dragueurs à cet endroit. Si le ministre veut donner l'ordre nécessaire, ces dragueurs pourront se mettre immédiatement à l'œuvre. Je crois que le ministre devrait donner une réponse définitive à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas en état de donner telle réponse à mon honorable ami. Je suis convaincu, cependant, que le ministre des Travaux publics n'a pas inscrit ce crédit aux estimations sans avoir l'intention de faire exécuter ces travaux, mais j'ignore quel plan spécial il peut avoir en vue.

M. CLANCY : Je ne parle pas de plan ; je demande si l'ouvrage sera fait cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis dire s'il sera fait, mais j'espère qu'il le sera.

M. CLANCY : Si je promets d'avoir un dragueur, l'honorable ministre promettra-t-il en retour de faire faire les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je promettrai de soumettre la question à la favorable considération de mon collègue, l'honorable ministre des Travaux publics.

M. HENDERSON : Je désire demander à l'honorable ministre des Travaux publics pro tempore s'il a un dossier des requêtes demandant la construction d'une jetée dans le port de Bronte et le creusement de la rivière qui passe devant ce village qui se trouve dans le comté de Halton, à environ 12 milles à l'est de Hamilton. Cette localité est assez importante ; la pêche s'y pratique sur une grande échelle ; elle emploie un nombre considérable de personnes et de petits bateaux. Ce port appartenait à un particulier jusqu'à ces derniers temps ; mais afin de pouvoir améliorer ce port en y dépensant un peu de l'argent public, le conseil municipal du township de Trafalgar dans lequel ce village se trouve situé, a acheté ce port ; une députation fut alors envoyée à Ottawa dans le but d'obtenir une subvention pour la jetée et le creusement en question. En demandant instamment une subvention libérale pour ces travaux, je demanderais aussi au ministre si quelque promesse a été faite à la députation à l'effet qu'on ferait quelque chose pour aider les gens de Bronte à améliorer leur port.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends qu'un députation est venue à Ottawa et qu'une requête a été présentée relativement à ce dont a parlé l'honorable monsieur, mais j'ignore si quelque promesse a été faite. Il s'agit encore ici d'un de ces nombreux ouvrages dont on presse l'exécution auprès du département, qui ne peut cependant tout faire à la fois. Mais le fait qu'aucune promesse n'aurait été faite, n'impliquerait pas nécessairement que le département en fût arrivé à une décision contraire.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 2.20 a.m. (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 21 juillet 1899.

La séance est ouverte à 11 heures a.m. par l'Orateur Suppléant.

Prière.

SUBSIDES—ADMINISTRATION DU YUKON.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire attirer votre attention sur une dépêche d'un caractère tout à fait exceptionnel qui a été envoyé d'Ottawa au " North British Daily Mail."

M. LaRIVIERE : Où ce journal est-il publié ?

M. DAVIN : En Angleterre. Vous avez entendu parler, M. l'Orateur, de ce bureau de la presse qui existe à Ottawa et qui envoie dans tout le pays des nouvelles fabriquées dans un des départements publics ici, au moins on le suppose et on se le dit tout bas. Quelques-uns des journaux des Territoires du Nord-Ouest ont reçu des lettres du monsieur en charge de ce bureau avec un article de rédaction vantant un certain membre du gouvernement, faisant croire que tout est couleur de rose et affirmant que dépenser beaucoup c'est économiser, que le faux est le vrai et ainsi de suite.

On se rappellera qu'au sujet de la motion présentée à cette Chambre par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) et qui a été rejetée, le journal le " Times " a publié un article dans lequel il commence par parler en termes quelque peu élogieux du gouvernement du Canada, pour en arriver à dire qu'il est regrettable que le gouvernement n'ait pas pris le moyen d'avoir une enquête sérieuse par une commission indépendante des partis sur les accusations qui ont été portées contre la mauvaise administration du Yukon et la corruption de tout genre qui s'est développée dans cette région. Toute attaque qu'on a voulu faire contre le " Times " est tombée d'elle-même, quand j'ai lu à la Chambre le câblegramme si réservé, si prudent, si véridique, qui a été envoyé au " Times " sur les procédures qui se sont développées ici. Quand j'ai lu ce rapport du journal, un honorable monsieur, qui occupe une place éminente dans cette Chambre, a ridiculisé le " Times " et a déclaré que ce journal avait été trompé par un menteur, que le " Times " avait été victime d'une odieuse mystification, etc. On a été plus loin, un journal m'a exposé à la vengeance d'une partie considérable de la population, parce que je montrais autant de respect pour le " Times " ; ce journal allait jusqu'à dire que si j'osais soutenir ce que le " Times " disait, ce journal qui n'approuvait pas le gouvernement libéral, changerait d'attitude et supporterait ce gouvernement. Je ne veux pas m'arrêter à discuter la logique du raisonnement. Si je parle de la chose, c'est afin de démontrer l'effet raisonnable produit par la lecture de cette critique impartiale, ou du moins désintéressée, d'un journal de l'importance du " Times " ; ce journal, s'il faut en juger par l'attitude qu'il a tenue durant ces trois dernières années, exprimait l'opinion d'un ami de l'administration actuelle. Une opinion exprimée par un organe de l'importance du " Times " produit son effet, et c'est pour détruire cet effet que le télégramme suivant a été envoyé d'Ottawa, à la date du 6 juillet :

L'agent de Reuter est prié de publier ce qui suit :—

Il ne s'agit pas ici de l'acte spontané de l'agent de Reuter se trouvant dans la galerie de la presse. On lui demande de publier ce qui suit. Qui lui a demandé de faire la chose ? Ce ne peut certainement pas être quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre ou un passant sur la rue ; ce doit être un ministre de la Couronne, mais quel est ce ministre ? Sans doute, le ministre de la Couronne dans le département duquel se trouve ce bureau qui distribue cette littérature politique si véridique, qui envoie par tout le pays des articles de rédaction, parfaitement identiques, à une douzaine ou plus de journaux qui publient ces articles comme si ces derniers exprimaient le sentiment politique de la population au milieu de laquelle ces journaux sont publiés, alors que ces articles ont été conçus, écrits, composés et revisés ici, à Ottawa.

C'est à ce bureau qu'il faut remonter pour trouver l'auteur de l'information donnée à l'agence Reuter.

Voici ce qu'on écrivait :

Les remarques faites en colonnes de rédaction par le *Times* au sujet de la motion de sir C. Hibbert Tupper demandant une enquête complète sur l'administration du Yukon, ont causé quelque surprise au Canada.

Je ne crois pas qu'elles aient causé quelque surprise, car tous ceux qui les ont lues les ont approuvées. Elles ont produit de l'effet au Canada, pour l'excellente raison qu'elles étaient faites par un homme parfaitement désintéressé. Le rédacteur du " Times ", parce qu'il écrit le premier article de rédaction, n'est pas intéressé à notre politique. Peu lui importe que ce soit le parti conservateur ou le parti libéral qui soit au pouvoir au Canada. Cette opinion est donc celle d'un homme non seulement parfaitement désintéressé, mais encore parfaitement renseigné, car non seulement il a devant lui tout ce qui s'est passé ici, dans cette Chambre, mais il a de plus la correspondance du journaliste le plus éclairé qui traite des questions coloniales dans les colonnes du " Times ", Mellie Shaw——

M. CHARLTON : Je conseillerais à l'honorable député de lire tout l'article afin que nous en puissions saisir le sens, et de faire ensuite ses commentaires. Ces commentaires faits après chaque phrase ne nous permettant pas de suivre le fil de l'article.

M. DAVIN : Je ne voudrais pas pour tout au monde désobliger l'honorable monsieur (M. Charlton). Je vais d'abord lire l'article dans son entier, et je le commenterai ensuite :

Ottawa, 6 juillet.

L'agent de Reuter est prié de publier ce qui suit : Les remarques faites en colonnes de rédaction par le *Times* au sujet de la motion de sir Chs Hibbert-Tupper demandant une enquête complète sur l'administration du Yukon ont causé quelque surprise au Canada. Les faits sont les suivants : La motion était en grande partie une répétition des accusations portées il y a deux mois par sir Chs Hibbert Tupper. La plupart de ces accusations se rapportaient au commissaire Ogilvie et une enquête a été tenue. Une partie de la preuve et du rapport de l'enquête avait été reçue quand la motion a été présentée et le reste était en route pour Ottawa.

La motion faite par sir Chs Hibbert Tupper était une motion de non-confiance—étant présentée comme amendement à la motion " que la Chambre se forme en comité des subsides ; " dans le but, sans doute, d'empêcher tout amendement. Aucune accusation personnelle n'était portée contre aucun membre du gouvernement, mais M. Sifton, ministre de l'Intérieur, était accusé de favoritisme et de partialité dans l'octroi de certains permis. Ces accusations devaient, paraît-il, être basées sur un rapport officiel que le gouvernement avait produit et qui devait servir à prouver ces accusations. M. Sifton répondit et lut le rapport en question qui démontra que les faits étaient complètement différents de ceux allégués dans la motion. Sir Chs Hibbert Tupper fut forcé d'admettre publiquement que ces accusations étaient sans fondement aucun. M. Sifton mit alors sir Chs Hibbert Tupper au défi de porter une accusation personnelle contre lui et il déclara qu'une enquête se ferait immédiatement sur telle accusation. Le défi ne fut pas relevé.

La résolution comportait aussi des accusations contre le juge Dugas, en sa qualité de juge : on violait ainsi la règle constitutionnelle qui exige que l'enquête sur les accusations portées contre les juges doit se faire devant les cours supérieures. Le gouvernement s'est opposé à cette résolution parce qu'on admettait que la plupart des accusations qu'elle contenait étaient fausses ; qu'il était impossible de renvoyer les accusations portées contre un juge à une commission de la Chambre et d'ignorer ainsi la pratique constitutionnelle établie par un long usage ; que seulement une partie de l'enquête tenue et du rapport de M. Ogilvie avait été reçue et que tant qu'il ne serait pas prouvé que l'enquête commencée aurait été terminée, il serait absurde d'en ordonner une autre. La réponse du gouvernement a été considérée généralement comme satisfaisante et il ne s'est trouvé que 29 députés conservateurs pour voter pour la résolution. Sir Wilfrid Laurier a annoncé que si, lorsque le rapport de M. Ogilvie aura été reçu, ce rapport ne semble pas entier et complet, une autre enquête sera faite et que rien ne sera épargné pour mettre tous les faits sous leur vrai jour.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai lu cet article et j'espère que mon honorable ami de Norfolk (M. Charlton) avouera avec moi que ce n'est qu'un tissu de faussetés. Il n'y a pas une phrase à peine dont on ne puisse dire : Cela est faux. Mais quelle est la signification de cette dépêche ? Quel est le but que se propose celui, partisan zélé du gouvernement ou membre du gouvernement probablement, qui a conseillé à l'agent de Reuter ici d'envoyer un télégramme semblable en Angleterre ? Il est évident que le coup porté par la critique désintéressée et basée sur les faits, du " Times ", a été vivement ressentie ici et en Angleterre et ceci est une tentative—le langage que je vais employer est le seul qui rende ma pensée—ceci est une tentative de jeter de la poudre aux yeux du peuple anglais.

M. McGREGOR : Je crains que l'honorable ministre n'en agisse de même avec nous ; il nous fait perdre un temps précieux.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. McGregor) croit que j'essaie de lui jeter de la poudre aux yeux. Ce serait bien inutile, car

il a tellement de poussière dans les yeux qu'il en est myope. Nous pourrions avoir une montagne dans cette Chambre et si cette montagne, d'une manière ou d'une autre, nuisait au gouvernement actuel, l'honorable député (M. McGregor) mettrait ses lunettes, il prendrait un télescope ou un microscope, ou les deux à la fois, et il regarderait cette montagne pour affirmer ensuite que ce n'est qu'une minuscule colline.

M. McGREGOR : Cela n'est pas habile.

M. DAVIN : La dépêche dit :

Les remarques faites en colonnes de rédaction par le *Times* au sujet de la motion de sir C. H. Tupper demandant une enquête complète sur l'administration du Yukon, ont causé quelque surprise au Canada.

Elles n'ont pas causé de surprise au Canada. Causé de la surprise au Canada ! quand vous voyez trois partisans du ministère voter contre le gouvernement et en faveur de la motion de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) ! Imaginez un rapport semblable envoyé en Angleterre, quand le "Times" dit qu'il devrait y avoir une enquête impartiale faite par des juges en qui le public a confiance !

Je ne puis entrer dans la discussion de questions portant sur ce point, à l'heure actuelle, mais, M. l'Orateur, nous avons assez de preuves ici que ce serait une farce de faire une enquête de ce genre par un comité de cette Chambre. Il n'y aurait aucun avantage à cela.

Maintenant qu'on remarque bien ceci, M. l'Orateur :

La motion était en très grande partie une répétition des accusations portées, il y a deux mois, par sir C. H. Tupper.

Et c'était en vérité une répétition qui venait à point. Qu'a-t-on dit quand le député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a traité ces questions il y a deux mois ? On a dit qu'il n'avait pas le courage de ses convictions ; qu'il ne mettrait pas son honneur personnel, son siège, en jeu pour prouver ses accusations. C'est alors que l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) est venu dire : "Très bien, j'accepterait ce défi ; je mettrait en jeu et mon honneur personnel et mon siège dans cette Chambre" ; et c'est ce a qu'il fait en présentant ses accusations et en remplissant toutes les conditions exigées ; mais le gouvernement a ergoté pour se tirer de cette mauvaise impasse.

La plupart de ces accusations se rapportaient au commissaire Ogilvie——

Cela n'est pas le cas. La plupart des accusations se rapportaient à l'administration de son département dans le Yukon par le ministre de l'Intérieur. C'est à cela que se rapportaient les accusations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne semble-t-il pas par le contexte que le mot "étaient" est ici omis et que la phrase doit se lire ainsi : "la plupart des accusations étaient renvoyées au commissaire Ogilvie" ?

M. DAVIN : J'accepte cette explication si vous le voulez.

——et une enquête a été tenue. Une partie de la preuve et du rapport de l'enquête avait été reçue quand la motion a été présentée et le reste était en route pour Ottawa.

La motion faite par sir Chs Hibbert Tupper était une motion de non confiance et elle était présentée comme amendement à la motion "que la chambre se forme maintenant en comité des subsides", dans le but, sans doute, d'empêcher tout amendement. Aucune accusation personnelle n'était portée contre aucun membre du gouvernement, mais M. Sifton, le ministre de l'Intérieur, était accusé de favoritisme et de partialité dans l'octroi de certains permis.

Il était accusé de favoritisme, d'incompétence et de partialité dans l'octroi de ces permis, et l'on mentionnait des cas spéciaux se rattachant à ces permis, des cas qui touchaient tellement le ministre que tout homme ayant du bon sens n'aurait pu hésiter un instant à dire : Nous devons avoir une enquête, s'il eût été convaincu qu'une enquête pouvait mettre au jour tout ce qui s'était trouvé dans l'ombre dans ce département.

Ces accusations devaient, paraissait-il, être basées sur un rapport officiel que le gouvernement avait produit et qui devait servir à prouver ces accusations.

Toutes les accusations n'étaient pas basées sur ce rapport. On voulait par ce rapport démontrer que M. Ogilvie confirmait lui-même toutes les accusations portées, M. Ogilvie qui se plaignait que sa commission ne lui donnait pas de pouvoirs assez étendus pour faire une enquête complète. Peut-il se trouver un argument plus fort pour un homme qui propose une enquête judiciaire, que de citer les propres paroles du commissaire qui a été choisi par le gouvernement et qui dit : Malheureusement, ma commission ne me donne pas des pouvoirs assez étendus pour faire une enquête complète telle que je voudrais la faire, et le gouvernement devrait me donner plus de pouvoirs."

Je désire, M. l'Orateur, attirer votre attention sur ce qui suit :

M. Sifton répondit et lut le rapport en question qui démontra que les faits étaient complètement différents de ceux allégués dans la résolution.

Naturellement, c'est là une fausseté flagrante ; il n'y a rien de vrai là dedans. C'est absolument faux et c'est là tout ce qu'on doit en dire. Ce qu'on a fait—et je ne puis vraiment pas le décrire—c'est une réponse spécieuse ; on a évité de répondre catégoriquement en soulevant des points sans conséquence.

Sir Hibbert Tupper a été forcé d'avouer publiquement que ces accusations étaient sans fondement.

Cela est aussi absolument faux. L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) ne s'est pas borné à ne rien admettre de cela, mais il a répété ses accusations ailleurs et a indiqué jusqu'à quel point le ministre de l'Intérieur avait évité de les relever dans

son discours. Et ici, en cette Chambre, lorsque, par rapport à ce qui était une accusation légère, une légère inexactitude dans les termes, le directeur général des Postes lui a demandé s'il voudrait répéter l'accusation, le député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a pris les documents officiels et a démontré que les faits prouvaient toutes les accusations portées. La déclaration contenue dans la dépêche de l'agence Reuter est, ainsi, une pure invention :

M. Sifton a alors défié sir Hibbert Tupper de porter une accusation personnelle et a déclaré qu'une enquête serait faite immédiatement si une accusation de cette nature était portée.

Eh bien ! M. l'Orateur, lorsque le député de Pictou a porté sa première accusation, on lui a dit que s'il engageait son honneur et sa position, l'on s'enquerrait des accusations. Il l'a fait et on a dit ensuite : " Nous pensions que vous porteriez une accusation directe contre un membre du gouvernement." Ce n'est pas assez que de faire remarquer que le major Walsh a fait ceci, cela, et d'autres choses encore ; ce n'est pas assez que de démontrer que vos employés en cette région ont volé le gouvernement et le peuple ; ce n'est pas assez que de dire que l'administration la plus inefficace et la corruption ont régné en cette région ; ce n'est pas assez que de porter 50 à 60 accusations des plus graves ; on répond : " Vous n'avez pas engagé votre honneur, ni votre position," et lorsque l'honorable député de Pictou dit : " Je consens à perdre ma position au parlement et mon droit à toute position dans le gouvernement du Canada, si je ne puis pas prouver ces accusations," on répond : " Ne pouvez-vous pas porter une accusation directe contre moi ? Si vous le faites, nous soumettrons la chose à un comité de la Chambre." A quoi servirait de soumettre cela à un comité de la Chambre ? Si on le faisait, on assisterait au spectacle le plus lamentable qu'on puisse donner à un peuple libre ; tous les avocats qui donnent leur appui au gouvernement emploieraient tous les moyens pour empêcher l'enquête. Comme je l'ai dit une fois auparavant—les termes sont énergiques—ce serait comme si l'on plaidait contre le diable devant le tribunal de l'enfer.

Le défi n'a pas été accepté. La résolution comprenait aussi des accusations contre le juge Dugas à l'effet qu'il avait violé le principe constitutionnel qui pourvoit à ce que l'examen des accusations portées contre les juges soit fait par devant les cours supérieures.

On a porté des accusations contre le juge Dugas, et qu'est-il arrivé depuis ? M. le président, en votre qualité de lecteur des journaux publiés en français, vous savez que le juge Dugas lui-même a écrit et signé un article où il dit qu'il a fait tout ce dont l'accuse l'honorable député de Pictou. Nous avons démontré, dans cette discussion, qu'il n'y a pas de loi constitutionnelle du genre de celle qu'on a invoquée. J'ai cité les termes mêmes du premier ministre, quand le député qui représentait alors l'Islet (M. Tarte), et qui est maintenant le ministre des Travaux public, a porté les accusations les plus graves contre le juge Bossé et contre d'autres ; et lorsque j'ai cité un règlement constitutionnel en cette Chambre, c'est le premier ministre actuel qui m'a répondu, et il a dit très catégoriquement que nous pouvions porter en cette Chambre n'importe quelle accusation contre n'importe qui. Le règlement constitutionnel est applicable aux accusations tendant à destituer un juge et à lui enlever ses droits civils. Mais quant à croire qu'un juge, quelle que soit la cour où il siège et quelle que soit la hauteur de sa position, peut violer la loi et mal agir, qu'il peut ne pas remplir ses devoirs, et qu'un membre de cette haute cour, le parlement, n'a pas le droit d'en parler, cela est absurde. C'est en cette Chambre que l'on doit porter des accusations de ce genre.

Le gouvernement s'est opposé à la résolution en raison de ce que les assertions les plus sérieuses qu'elle contenait étaient reconnues comme fausses,——

Ceci est absolument faux. Qui a admis qu'une seule des assertions de la résolution soit fausse ? Personne. Jusqu'ici, tous les membres de la gauche en cette Chambre, et de plus trois députés de la droite et des centaines de libéraux d'un bout à l'autre du pays disent qu'on ne s'est pas assez occupé de ces accusations :

——qu'il était impossible de soumettre les accusations portées contre un juge à un comité, et de rejeter l'usage constitutionnel établi depuis longtemps,——

L'accusation portée contre le juge Dugas n'était qu'un détail dans un long réquisitoire——

——qu'une partie seulement des témoignages recueillis par M. O'Gilvie et de son rapport avait été reçue et que jusqu'à ce qu'il soit démontré que l'enquête n'avait pas été complétée, il serait absurde d'en faire une autre.

La réponse à cela, c'est que M. Ogilvie lui-même nous dit qu'il est impossible que son enquête puisse être décisive ; et lorsque M. Ogilvie lui-même nous dit qu'à cause des conditions mêmes de sa commission, il ne peut faire une enquête complète, alors il est absolument inutile d'attendre la deuxième livraison de son rapport.

La réponse du gouvernement a été reconnue généralement satisfaisante et vingt-neuf conservateurs seulement ont donné leur voix en faveur de la résolution.

Est-ce que cela a une grande signification ? Nous savons très bien que parfois, lorsqu'un vote est enregistré en cette Chambre, qui soit important pour les deux côtés de la Chambre, un nombre plus considérable des députés de l'un des côtés de la Chambre que de l'autre peut être absent. Cela ne prouve rien. Ce qui est à remarquer, c'est que outre ces vingt-neuf conservateurs—en sus de tous les conservateurs qui étaient en cette Chambre—trois députés libéraux ont appuyé la résolution et que ces trois députés libéraux viennent de l'ouest, de ces parties du pays où les gens savent ce qui s'est passé

au Yukon. Comment doit-on expliquer qu'ils ont ainsi voté ? Nous disons que ces trois députés iraient très loin pour gober ce qui émane des ministres et nous pouvons être sûrs que ce n'est pas pour les beaux yeux du parti conservateur qu'ils nous ont appuyés dans cette circonstance. La véritable raison de leur conduite, c'est celle-ci : Ils représentent par ce vote, l'opinion de centaines et de centaines de libéraux de leurs comtés et ils n'oseraient plus s'y présenter s'il leur fallait dire, à la tribune : "Nous avons refusé l'enquête au sujet de ces accusations que le peuple de ce pays reconnaît comme étant de nature à être examinées soigneusement."

Sir Wilfrid Laurier a annoncé que si lorsque le rapport de M. O'Gilvie serait reçu, il ne paraissait pas être complet et concluant, l'on ferait une nouvelle enquête et rien ne serait épargné pour mettre tous les faits en pleine lumière.

Même en Angleterre, aujourd'hui, une déclaration de cette sorte à propos de mon honorable ami, doit amuser ; car, en Angleterre l'on doit comprendre, peut-être pas aussi bien qu'ici, ce que valent les sourires doux et mielleux et les mots et les promesses bienveillants de mon honorable ami. Supposons que cela veuille dire que nous aurons une enquête. N'est-ce pas une chose monstrueuse que d'avoir dit que si la deuxième livraison du rapport de M. Ogilvie n'est pas satisfaisante ni complète, alors on fera une enquête nouvelle ? N'est-ce pas là une insulte directe faite à l'intelligence du parlement et à celle du peuple canadien, lorsqu'on considère que M. Ogilvie lui-même dit qu'il ne lui serait pas possible de faire une enquête complète ? Les faits prouvent que du commencement à la fin—et je crois que mon honorable ami, le député de Norfolk, sera d'accord avec moi—ce télégramme préparé par l'agent de Reuter en cette ville, à la suggestion sans doute d'un ministre de la Couronne, est un tissu de mensonges, mais tellement absurde qu'il suffit de le lire pour en rire. Ceci est très grave car le gouvernement actuel a non seulement commis des crimes politiques d'une proportion et d'un nombre sans parallèle dans l'histoire des gouvernements au Canada, mais il a de plus réduit à un système la formation de l'opinion publique et, lorsque le peuple est appelé à exprimer son opinion au moyen de l'élection d'un représentant en cette Chambre, le gouvernement étouffe la liberté politique au Canada et rend les honneurs divins au despotisme. Vous devez avoir lu qu'à Rome le temple de la Renommée était placé derrière celui de la Vertu : c'était pour apprendre aux jeunes Romains que pour atteindre le temple de la Renommée, il leur fallait passer par le temple de la Vertu.

M. McGREGOR : Lequel choisiriez-vous ?

M. DAVIN : Je n'ai pas saisi ce qu'a dit l'honorable député, mais je sais que cela ne l'intéresse pas, car il n'entrera jamais dans le temple de la Renommée ni dans celui de la Vertu. Le temple de la Renommée était ainsi placé afin de faire comprendre au jeune Romain que ce n'était qu'au moyen de services rendus à la société et d'actions nobles, qu'il pourrait atteindre la renommée. Mais aujourd'hui, nous constatons que la hiérarchie du parti libéral a placé devant le temple de la Renommée, la "machine", et l'on enseigne au jeune libéral aujourd'hui, que s'il veut entrer dans la haute cour du parlement, il lui faudra sacrifier à cette machine. Un missionnaire grassement payé de ce gouvernement, que nous avons envoyé de l'autre côté de l'Atlantique pour nous représenter, a donné ce conseil mémorable aux candidats du parti libéral, aux hommes parlementaires : "Vous sacrifierez à la "machine".

Quelle que soit la gravité du cas spécial de mauvaise conduite que j'ai mentionné, ce qu'il indique est encore plus grave et c'est qu'à Ottawa, nous avons un système mécanique pour la formation de l'opinion publique ici, et que l'on ose, même au moyen de mensonges, de faussetés et d'inventions innombrables former aussi l'opinion publique, en Angleterre.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : Je suis très surpris de ce qu'aucun honorable ministre ne se soit levé pour répondre au formidable réquisitoire de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Il sera impossible d'enregistrer plus complètement, plus catégoriquement la position déplorable du gouvernement du Canada. C'est l'aveu de la part du gouvernement du Canada, de ce qu'il est dans une position de telle nature par rapport au peuple anglais qu'il est forcé de recourir à la fabrication de télégrammes mensongers dans le but de changer l'opinion anglaise . Mon honorable ami (M. Davin) a catégoriquement dit que l'on s'était servi de l'agence Reuter en cette ville pour expédier le message qu'il a lu à cette Chambre, et, qui, je n'hésite pas à le dire, contient plus de faussetés flagrantes qui y sont condensées qu'il paraîtrait possible d'exprimer dans un même nombre de lignes. Reuter s'est protégé en n'expédiant pas ce télégramme au nom de la compagnie et en disant qu'on lui avait demandé de l'envoyer. Ce télégramme a été envoyé dans le but de détruire l'effet produit par l'un des amis et des partisans du gouvernement les plus fermes en Angleterre, le "Times" de Londres, qui a donné tout l'appui possible au gouvernement actuel, comme il a coutume de le donner aux gouvernements établis. Le "Times" déplorait que le gouvernement du Canada avait permis que la renommée du Canada fût ternie sur trois continents, en votant contre la soumission, à une commission judiciaire indépendante, de ces accusations. Le gouvernement s'est vu placé dans une position si mauvaise, qu'il n'a pas osé consentir à la nomination de commissaires indépendants et qu'il a remis le soin de faire enquête sur ces accusations à un employé qui dépend de lui et qui est l'un des parents du

ministre qui est le plus en cause. Le "Times" a trouvé qu'il était impossible d'approuver une telle conduite et a publié que le gouvernement avait failli à l'honneur qu'il devait au Canada et à lui-même lorsque, après avoir défié un député de cette Chambre de porter des accusations dont il assumerait la responsabilité, et après avoir voté contre la demande à l'effet de soumettre l'affaire à une commission, sous le prétexte qu'aucune accusation n'avait été portée dans ces conditions ; il a ensuite, même après que l'un des principaux membres de cette Chambre eût porté des accusations et se fut déclaré prêt à les prouver devant une commission judiciaire et qu'il eût mis en jeu son siège en cette Chambre et sa position en ce pays s'il ne pouvait pas prouver les accusations qu'il avait portées, désapprouvé la soumission de ces accusations à une commission indépendante. Le gouvernement a réuni ses partisans pour appuyer la première proposition. Ensuite, M. l'Orateur, lorsqu'il est pris au mot, lorsqu'un membre indépendant de cette Chambre le défie, après avoir garanti de son siége en cette Chambre et de sa position en ce pays, sa compétence à prouver ces accusations—il se couvre des prétextes les plus futiles, les plus insignifiants et les plus méprisables, en guise de raisons, pour demander à ses partisans de désapprouver cette proposition. Mais le gouvernement n'a pas réussi. Trois députés, partisans du gouvernement, l'ont quitté et ont donné leur appui à l'opposition entière. On parle de 29 députés seulement qui ont appuyé cette proposition. Mais, M. l'Orateur, celui qui a porté Reuter à expédier un télégramme de cette n'autre, en le payant, je crois, à même les fonds publics,—je ne doute aucunement de cela—sait, et tout le monde sait, qu'on ne peut rien dire de plus monstrueux que ceci : que 29 membres du parti conservateur seulement ont consenti à appuyer la proposition. On a cité deux députés comme ayant refusé de l'appuyer et tous deux ont dit qu'ils ne savaient pas que le gouvernement avait l'intention de décider la question le soir même, et que désirant faire quelques remarques à ce sujet, et s'attendant à un ajournement, ils avaient quitté la Chambre. Le Gouvernement s'est aperçu, comme chacun sait, que tous les conservateurs qui étaient présents en cette Chambre—non pas seulement les partisans conservateurs, mais aussi ceux qui se disent conservateurs indépendants.—ont appuyé la proposition, tandis que tous les conservateurs qui étaient absents auraient été contents de l'appuyer. Il serait tout aussi raisonnable de nous dire que, parce que le gouvernement très tard, hier soir, n'a pu réunir que 33 voix pour appuyer une question importante, en conséquence il n'a pu trouver en cette Chambre que 33 députés pour l'appuyer. Le gouvernement sait que cela serait le mensonge le plus vil qui pût être fait. Et cependant, cette monstrueuse invention, ce mensonge monstrueux, le gouvernement tente de le faire avaler au peuple intelligent de l'Angleterre pour détruire l'effet de l'attitude du "Times" et se réhabiliter dans l'opinion du peuple anglais. Je suis charmé d'apprendre que la presse anglaise a reçu ce télégramme avec tout le mépris qu'il mérite et qu'à l'exception du "North British Daily Mail" auquel le télégramme a été envoyé, pas un seul journal de Londres n'a public cette misérable tentative d'un gouvernement décrépit, convaincu, par ses propres paroles et ses propres actions de ne pas être capable de se défendre ni ici, ni ailleurs.

L'agence télégraphique Reuter jouit d'une bonne réputation. L'établissement de ce grand système de communications télégraphiques par tout le monde a été fait par le baron Reuter, gentilhomme très respectable et très éminent ; son énergie et son esprit d'entreprise ont fait de l'agence Reuter une grande institution, non seulement en Angleterre, mais en Amérique et dans toutes les parties du monde civilisé où le télégraphe pénètre. Mais je me rappelle, M. l'Orateur, le temps où, grâce précisément à des actions du genre de celle-ci, les télégrammes de Dalziel étaient connus sous le nom de mensonges de Dalziel, parce que Dalziel permettait l'usage de la ligne télégraphique au même titre que l'agent de Reuter a permis celui du système de ce dernier ; non dans l'intérêt public, mais dans l'intérêt des individus.

Mon honorable ami (M. Davin) a soumis à cette Chambre une question de la plus haute importance. Et si le gouvernement avait voulu se convaincre par ses propres paroles de ce qu'il ne pouvait pas avoir d'excuse il n'aurait pu trouver rien de mieux que d'expédier ces faussetés, afin de duper le peuple anglais et lui donner à entendre qu'il n'est ni décrépit, ni condamnable aux yeux de la Chambre, ni à ceux du pays.

Et le juge Dugas ? On dit que le gouvernement ne pouvait permettre cette commission parce que d'après le système canadien, le juge Dugas ne pouvait être jugé que par les cours supérieures. Cette prétention n'a jamais été émise en cette Chambre, aucun ministre n'a osé faire une déclaration si contraire à la vérité. Les juges, en ce pays, ne sont pas jugés par les cours supérieures, et tout le monde le sait. Quand on doit juger un juge, c'est le parlement qui doit le faire ; il est accusé en cette Chambre où il subit son procès, et non devant les cours, comme ce télégramme mensonger tend à le faire croire au peuple, pour défendre le gouvernement. Les arguments futiles et faibles dont le gouvernement a fait usage pour établir qu'il ne pouvait pas permettre la nomination de ces commissaires ont été balayés comme des toiles d'arraignées. En quoi consistait sa défense ? D'abord, que le gouvernement ne pouvait subir son procès devant des juges, et, entre parenthèses, ce télégramme donne à entendre qu'aucune accusation n'a été portée contre un membre du gouvernement ; cependant, le ministre de l'Intérieur se défend en

disant que l'accusation tendait à attaquer le gouvernement et à le faire comparaître devant une cour judiciaire pour y être jugé. Cela n'est pas exact. Personne n'a jamais proposé que cette commission eût à juger le gouvernement du Canada. On a proposé cette commission afin qu'elle obtienne des renseignements dignes de foi et indépendants qu'elle devait fournir à la Chambre, où le gouvernement subirait son procès. Et ainsi tout le tissu ourdi par le premier ministre pour guider ses amis dans la destruction de cette proposition, a été exposé comme absolument faux et nul homme intelligent ne voudrait s'y conformer. Je le répète, ce télégramme tendait à faire croire au peuple anglais qu'aucune accusation n'était portée contre le gouvernement. Eh bien ! trois ministres ont été fortement accusés par un membre de cette Chambre qui offrait comme garantie de ce qu'il était à même de prouver ses accusations, à l'effet que trois ministres s'étaient rendus coupables de négligence dans l'administration de leurs départements, son siège en cette Chambre et sa réputation en ce pays : D'abord, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), dont l'incompétence, dont la négligence, dont la mauvaise administration ont donné lieu à un carnaval de corruption, qui a déshonoré le Canada aux yeux de tout le globe ; ensuite, le directeur général des Postes (M. Mulock) qui a été accusé d'avoir extrêmement mal administré son département, et enfin, le ministre des Douanes (M. Paterson) qui a été accusé d'avoir commis une fraude, contre les droits canadiens et britanniques en permettant l'évaluation à $10,000, à la douane, d'un navire valant $60,000 et qui devait faire concurrence aux navires britanniques. Voici trois ministres accusés de fautes graves et cependant, ce télégramme mensonger donne à entendre qu'aucun ministre n'a été accusé. Le ministre de l'Intérieur a demandé à la Chambre de s'émouvoir de ce qu'un clavigraphiste avait écrit "six" au lieu de "huit." Voilà l'une des meilleures raisons fournies par le gouvernement à cette Chambre, lorsqu'il a demandé à ses partisans de désapprouver la nomination de commissaires. Heureusement pour l'honneur du parti libéral trois hommes se sont montrés assez indépendants pour oser dire au gouvernement : après votre promesse solennelle à l'effet que, si l'on constatait que la commisison de M. Ogilvie était insuffisante, vous nommeriez une commission judiciaire pour s'enquérir de ces accusations, et après que M. Ogilvie lui-même a déclaré dans sa propre cour, qu'il était absolument incapable de faire une enquête valable à ce sujet, qu'il a demandé plus d'autorité, nous ne pouvons vous appuyer, et nous demandons que vous remplissiez les promesses que vous avez faites en vue d'obtenir notre appui antérieur.

Trois députés indépendants de la droite ont appuyé l'opposition compacte et cependant ce mensonge est envoyé en Angleterre à l'effet que 29 conservateurs seulement ont appuyé le proposition, et l'on ne parle nullement de ces trois députés libéraux qui ont appuyé l'opposition. Cependant, le gouvernement savait qu'il n'y avait pas un seul député conservateur dans la Chambre des Communes qui n'aurait pas été content et fier d'enrégistrer son vote, si le gouvernement, connaissant sa faiblesse, sentant son impuissance de continuer cette discussion, n'avait pas imposé cette proposition à une heure très matinale, en l'absence de la grande majorité des membres de cette Chambre. Je dis que mon honorable ami a rendu service au Canada et je crois de mon devoir d'attirer l'attention de la grande institution de communications télégraphiques Reuter sur ce que sa réputation sera compromise, si ses agents permettent aux ministres ou à qui que ce soit, quelles que soient son importance et son influence, de les porter, par le paiement de fonds publics, comme cela a été fait je crois dans le cas actuel, à expédier au delà de l'océan de tels tissus de faussetés, parce que ces personnes sentent qu'autrement, il n'y aura qu'un seul sentiment chez le peuple anglais, et cela, à l'effet que le gouvernement actuel est dans une telle position qu'il n'a aucun autre moyen de se protéger. Je n'hésite pas, M. l'Orateur, à dire que le gouvernement a agi avec sagesse, bien que cela ait ruiné sa réputation et celle du Canada, lorsqu'il a fait désapprouver cette commission indépendante. Il lui fallait affronter de deux choses l'une : S'il avait nommé la commission, le gouvernement aurait été chassé du pouvoir ; des preuves auraient été fournies de la corruption la plus effrontée et la plus étendue dont la responsabilité aurait été rejetée sur le gouvernement lui-même de telle façon qu'il aurait été chassé du pouvoir.

Maintenant, M. l'Orateur, le ministre de l'Intérieur a fait une déclaration à l'effet qu'une erreur avait été commise dans ce long réquisitoire concernant la concession des licences au Yukon. Qu'a-t-il déclaré à la Chambre ? Il a prétendu lire un rapport, mais il a lu ce qui n'était pas contenu dans le rapport.

Il a lu les noms des personnes que le député de Pictou avait dit être des anciens associés, sinon des associés actuels du ministre de l'Intérieur, et il a cherché à faire croire au public que les anciens associés, se dissimulant derrière une foule de noms d'emprunt et d'alibis, se disaient tantôt de Brandon, tantôt de Vancouver et tantôt d'Ottawa, afin de faire croire que ces gens étaient autant d'individus différents qui s'étaient fait accorder des permis de dragage. Et mon honorable ami prétend ensuite lire dans ce rapport "Accordé, aucun."

Ces mots ne sont pas dans le rapport. Il a ajouté quelque chose. Voici ce qui est arrivé. On a accordé à ces gens des baux miniers, et je suis convaincu aujourd'hui que si l'on faisait une enquête, on constaterait que ces hommes les ont demandés afin de pouvoir les colporter d'un bout à l'autre du pays et les vendre avec profit, ainsi qu'ils

avaient l'habitude de le faire depuis deux ans, et ainsi qu'ils l'ont fait dans le cas que j'ai sous la main, et que le ministre de l'Intérieur semble étrangement avoir oublié : A. E. Philp, Klondike, une autre fausse adresse, car c'est le même A. E. Philp de Brandon, et le même A. E. Philp de Vancouver.

Sur ces baux figurent plusieurs personnes qui se dissimulent derrière ces noms d'emprunt. Elles pouvaient ainsi céder leurs titres avec profit, et déclarer, pour les vendre avec plus d'avantage, que le ministre de l'Intérieur et le major Walsh avaient tous deux un intérêt dans ces baux, ainsi que l'honorable député de Pictou était prêt à le prouver. Lorsque des locataires pouvaient vendre, et c'est évidemment ce qu'ils ont fait, ces 20 milles d'une des plus riches rivières aurifères du monde entier,—quoique le ministre de l'Intérieur ait cru devoir déclarer que pas un bail n'avait été consenti à une de ces personnes,—je suis convaincu qu'ils n'ont pas manqué de trafiquer de ces titres toutes les fois qu'ils en ont eu l'occasion.

Le député de Pictou s'est engagé à prouver :

Que le dit Philp, jusque-là associé du dit ministre, représenta par écrit qu'il était engagé dans une entreprise de dragage au Yukon——

20 milles de la rivière aurifère la plus riche du monde.

——et cherchant à induire une autre personne à se joindre à lui, représenta par écrit que M. Sifton, le dit ministre et le major Walsh étaient aussi intéressés avec lui, mais que leurs noms ne pouvaient pas paraître "pour des raisons qui sautent aux yeux", disait-il.

Est-ce là une accusation qu'on aurait dû refuser d'examiner ? Est-ce qu'on aurait dû refuser de confier le soin de faire une enquête sur ces faits à un autre qu'à l'oncle de M. Sifton, et empêcher les accusateurs de fournir leurs preuves ? Mais le premier ministre savait que son collègue serait ignominieusement chassé du parlement si le député de Pictou fournissait les preuves qu'il s'était engagé à donner ; et il a déclaré que son parti défendrait le ministre de l'Intérieur, que celui-ci était un admirable ministre et que, en butte aux attaques des députés conservateurs, il méritait d'être embrassé tout comme la machine d'Elgin-ouest.

Voilà comment le premier ministre a défendu son collègue. Ces attaques, nous dit-il, nous l'ont rendu tellement cher que nous devons le presser sur notre cœur, comme M. Preston recommandait à M. MacNish d'embrasser la machine électorale qui avait remporté l'élection d'Elgin-ouest.

Et, comme je l'ai dit, le ministre de l'Intérieur avait ce document à la main lorsqu'il a déclaré que pas un bail n'avait été consenti à aucun de ses anciens associés. Mais il avait cette inscription sous les yeux : A. E. Philp, Klondike, 20 milles sur la rivière Klondike, payé $2,000. Et les autres baux miniers que possédait ce A. E. Philp auraient été inscrits de la même manière, si cet ancien associé du ministre de l'Intérieur avait pu les céder et induire d'autres personnes à faire avec lui ce trafic.

On ferait bien de lire le " Free Press ", d'il y a trois jours, disant qu'une certaine personne que M. Philp avait induite à se charger de la vente d'un de ces baux miniers, réclame $4,000 pour ses services. Je dis que le député d'Assiniboïa-ouest a rendu un service au pays, en exposant cette misérable et indigne tentative d'un gouvernement qui s'écroule et qui, cependant, voudrait se replâtrer aux yeux du public anglais. Je dis que mon honorable ami (M. Davin) a rendu un service aux agents de la ligne Reuter et de toutes autres lignes télégraphiques qui font affaires au Canada. Il a démontré à ces messieurs combien il sera dangereux pour eux d'accepter, même sur la recommandation du ministre de l'Intérieur, s'appuyant sur l'influence du gouvernement, d'accepter un message disant : " Nous avons été requis ". Je dois dire, en justice pour l'agent de la Compagnie Reuter, que celui-ci aurait certainement refusé d'envoyer ce message menteur, excepté dans les termes que je viens d'indiquer, à la demande de la personne qui le lui présentait.

Je le répète, nous devons remercier l'honorable député d'Assiniboïa-ouest d'avoir exposé ces faits d'une façon énergique, afin d'éveiller la conscience publique qui sommeille et démontrer par quels moyens malhonnêtes et déshonorants, le gouvernement cherche à duper non seulement le peuple canadien, mais aussi le peuple anglais.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois, M. l'Orateur, que le gouvernement qui s'écroule sans que personne cherche à le soutenir, ne demanderait pas un meilleur ami que l'honorable chef de l'opposition. Lorsqu'un homme de son rang persiste à occuper, je ne dirai pas dépenser, le temps de la Chambre, en répétant des accusations qui ont déjà été deux fois discutées très longuement, deux fois répétées et deux fois rejetées à une écrasante majorité, je dois dire que tant qu'il continuera à diriger la loyale opposition de Sa Majesté, le gouvernement " qui s'écroule sans que personne cherche à le soutenir," n'aura pas lieu de s'inquiéter.

Je n'ai pas eu le plaisir d'être présent à la dernière discussion de ces accusations, mais j'ai assisté au premier débat. Durant sept heures, victime patiente et résignée, j'ai écouté le discours de l'honorable député de Pictou. Je n'ai pas seulement entendu ses accusations—ce n'est peut-être pas le mot propre,—non seulement j'ai entendu ses divagations et ses assertions incohérentes, mais j'ai aussi entendu la réponse du ministre de l'Intérieur, et je dirai à l'honorable chef de l'opposition, si la chose peut lui être agréable, que personne n'a jamais rendu au ministre de l'Intérieur un plus grand service que ne l'a fait l'honorable député de Pictou, en formulant ces accusations.

J'ajouterai que si mon honorable ami (sir Charles Tupper) veut bien consulter ses partisans, il apprendra qu'un grand nombre d'entre eux partagent l'opinion que je viens d'exprimer.

M. COCHRANE : Pas un seul.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je crains bien que l'honorable député ne parle pour lui seulement.

Comme je l'ai dit, je n'ai pas entendu le dernier discours dans lequel le député de Pictou s'est surpassé lui-même, je crois, dans le rapport de 9 heures à 7 heures, mais j'ai lu ses accusations, et je dois lui dire que, en ma qualité de député, je répudie formellement et complètement la doctrine qu'il a énoncée, à savoir que la Chambre des communes n'était pas le lieu où il convenait de faire une enquête sur des accusations formulées contre le gouvernement du Canada. Nous sommes sur les bancs du trésor, par la volonté des membres de cette Chambre, et c'est gravement calomnier le parlement du Canada que de dire, comme l'a fait l'honorable chef de l'opposition, et comme ses amis l'ont insinué, qu'un comité choisi de la Chambre, un comité dont les membres de la gauche forment les deux cinquièmes environ, ne peut leur rendre justice.

Qu'avons-nous fait dans des circonstances semblables ? Nous n'avons pas eu peur de nous présenter devant les comités de la Chambre lorsque nous avons eu des accusations à formuler. Qu'a fait M. Huntington lorsqu'il a eu occasion de mettre en accusation les collègues de l'honorable député (sir Charles Tupper), ainsi que celui-ci, à cause des gigantesques scandales qui ont immortalisé les débuts de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique ? A-t-il demandé une commission de juges ? A-t-il hésité à remettre son sort entre les mains d'un comité de la Chambre, d'un comité dont la majorité des membres, et il le savait, lui était nécessairement hostile ? M. Huntington s'est présenté, a formulé des accusations précises et catégoriques, s'est engagé, sur son honneur, à les prouver et a demandé une enquête devant un des comités de la Chambre.

Qu'est-ce que notre Orateur a fait dans des circonstances à peu près semblables ? A-t-il demandé une commission judiciaire ? Non, il consentait volontiers à comparaître devant un comité de la Chambre pour établir les accusations qu'il avait formulées.

Qu'est-ce que M. Lister a proposé de faire lorsqu'il a formulé certaines accusations contre un autre membre de l'ancienne administration ? A-t-il eu peur ? A-t-il tremblé à l'idée de comparaître devant un comité de la Chambre, composé d'une majorité de députés qui lui étaient hostiles ? Qu'ont fait les amis du chef de l'opposition dans ces occasions ? Ils ont refusé de faire une enquête, dans les deux cas.

L'honorable préopinant (sir Charles Tupper) dit que c'est avec beaucoup de difficulté que nous avons pu induire nos partisans à repousser ces accusations. Mais il y a une différence entre ses partisans et les nôtres. Il ne niera pas qu'un très petit nombre de ses partisans n'aient consenti à appuyer ces accusations. Ca n'a pas été un vote pris à l'improviste, mais bien la conclusion d'une accusation directe formulée par un membre éminent de l'opposition, par l'honorable député de Pictou, après des jours et des jours de discussion, et les amis de l'honorable député avaient le droit et étaient parfaitement capables de venir voter en faveur d'une enquête, s'ils l'eussent voulu.

Après que ces accusations ont été répétées deux fois, et deux fois rejetées, je crois qu'il est plus qu'inutile et contraire aux règles générales de la discussion de revenir aujourd'hui rabâcher les mêmes allégations. L'honorable chef de l'opposition semble croire que l'on peut formuler une accusation contre le ministre de l'Intérieur, et dit que le député de Pictou a accusé ce dernier d'avoir été intéressé dans la vente de certaines propriétés minières. L'honorable chef de l'opposition veut-il dire qu'il va prouver cette accusation ?

Sir CHARLES TUPPER : J'ai dit que l'honorable dputé de Pictou s'était déclaré prêt à prouver que l'ancien associé du ministre de l'Intérieur, M. Philp, qui s'était fait consentir un bail minier de 20 milles sur la rivière Klondike, avait écrit que le ministre de l'Intérieur et le major Walsh étaient tous deux intéressés avec lui dans cette entreprise, et que la lettre pouvait être produite.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est bien différent. Si l'honorable chef de l'opposition lui-même, ou l'honorable député de Pictou, veut bien se lever et dire qu'il est informé et croit que le ministre de l'Intérieur était intéressé dans la vente ou les profits d'une concession minière quelconque, nous lui fournirons immédiatement toutes les facilités afin de prouver ses accusations, s'il le peut, comme nos amis ont prouvé leurs accusations contre sir Hector Langevin, devant un comité de la Chambre et dans d'autres cas que j'ai mentionnés.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre ferait mieux d'aller passer une heure en haut.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La gauche a obtenu immédiatement l'enquête qu'elle a demandée devant un comité. Si les honorables députés ont confiance que ces accusations sont bien fondées, ils peuvent les formuler ici, sous leur responsabilité personnelle, et ne pas se cacher derrière des communications anonymes, et en demandant une enquête devant un comité de la Chambre. Ils l'obtiendront immédiatement. Qu'ils combattent à visage découvert ; toute la presse du Canada attend leurs accusations et ils auront l'occasion de dire pour quelles raisons, ils lancent des accusations contre les membres du gouverne-

ment. Mais s'ils ne veulent pas se montrer en plein soleil, pour l'amour de leur propre honneur, qu'ils se taisent.

Il est contraire à la dignité de la Chambre que l'honorable chef de l'opposition ou le député de Pictou se lève ici et se cache derrière des ouï-dire et des communications anonymes. S'ils croient ces accusations vraies, leur devoir est de le dire et de demander une enquête devant un comité. Ils obtiendront pleine justice, ils auront toute la latitude voulue ; ils pourront assigner leurs témoins à comparaître et les faire venir de tous les coins du monde, ainsi qu'ils l'ont fait plus d'une fois ; ils auront toute la publicité qu'ils désirent, la presse secondera leurs efforts, et s'il y a eu des fautes, je leur aiderai à punir les coupables comme tout autre membre de cette Chambre et aussi promptement que possible.

Mais je condamne cette inutile et insensée perte de temps, cette répétition des mêmes accusations sur lesquelles la Chambre a déjà prononcé. Il y a une voie qu'indiquent l'histoire de l'Angleterre et les usages constitutionnels, un moyen sanctionné par notre pratique et nos précédents, c'est de faire ce qu'a fait M. Huntington, ce que sir James Edgar et M. Lister étaient prêts à faire, et ce qu'a fait M. Tarte au sujet de cette enquête, dont la conclusion a été l'expulsion de sir Hector Langevin de la vie publique : à savoir, formuler ses accusations, demander une enquête devant un comité. En agissant ainsi ils auraient toute la publicité possible, et la presse et le public pourraient juger entre l'accusateur et les accusés.

M. FOSTER : L'honorable préopinant (sir Richard Cartwright), avec une étrange abnégation de l'intelligence dont il fait preuve généralement a complètement évité la question que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a soulevée. Je n'ai pas de doute qu'il en a senti toute la portée et qu'il a suivi attentivement les deux discours qui ont été prononcés, et que lorsqu'il s'est levé il avait une idée vague d'y faire allusion, mais il a parfaitement réussi à faire une harangue de quinze minutes sans même toucher à la question.

Il félicite son parti d'avoir un ami très fidèle et très précieux dans la personne de l'honorable chef de l'opposition. Je consens volontiers à joindre mes félicitations aux siennes. J'espère qu'il conservera longtemps un pareil ami ; et tant que les fautes de l'honorable ministre et de ses collègues appelleront la vengeance du ciel et d'un corps électoral honnête, j'espère que nous verrons à son poste l'honorable chef de l'opposition pour dénoncer leurs méfaits et les leur rappeler : " De peur qu'ils n'oublient, de peur qu'ils n'oublient ".

Il y a aussi un autre grand ami pour un des membres de l'administration. Comme le chef de l'opposition est un grand ami, en général, du gouvernement, l'honorable député de Pictou est un ami tout particulier pour le ministre de l'Intérieur. L'honorable préopinant (sir Richard Cartwright) félicite l'honorable député de Pictou de la grande amitié qu'il témoigne par ses attaques au ministre de l'Intérieur. J'espère qu'il vivra longtemps pour jouir du spectacle d'une pareille amitié.

Je dirai au ministre du Commerce que le pays sera loin de partager son opinion sur les accusations relatives à l'administration du Yukon et sur la manière dont le gouvernement les a envisagées ; il se placera à un point de vue bien différent, et je crois que mon honorable ami et ses collègues s'en apercevront avant longtemps.

Le fait est que, dans les trois dernières années, le ministre du Commerce a tout mis en œuvre, de jour en jour, de mois en mois et d'année en année, pour se dépouiller de tous les vestiges de la réputation qui le parait aux yeux du pays.

M. DAVIN : Il est aujourd'hui aussi nu qu'Adam le jour qu'il a été créé.

M. FOSTER : A ce moment, il a assez bien réussi à exhiber toute sa nudité aux yeux du peuple.

M. DAVIN : Il n'a même plus la feuille de vigne obligatoire.

M. FOSTER : Je ne puis féliciter bien chaleureusement un homme habile, et intelligent, un vieux politicien, ni au nom de la conscience publique, ni au nom de l'intelligence publique du succès qui a couronné ses efforts à ce sujet.

L'honorable ministre peut-il me citer une seule de ses opinions sur les grandes questions de la politique, pendant ses dix-sept ans d'opposition, qu'il n'ait contredite, reniée et répudiée ? Je lui dirai,—et si c'est une consolation pour lui, que cette pensée l'accompagne jour et unit,—je lui dirai qu'aujourd'hui la portion saine et bien pensante du peuple canadien le regarde avec une certaine pitié, et que de temps à autre, il se mêle à cette pitié un sentiment qui n'est pas aussi réconfortant pour un homme public.

L'honorable ministre va se reconnaître dans ce portrait que je lui montre, un portrait singulièrement fidèle, peut-être pas aussi jovial que celui que nous avons vu dans les " Bytown Coons " et qui, de semaine en semaine, a fait rire la population d'un bon gros rire sans malice, mais tout de même un portrait qui fait voir combien est vrai ce refrain : " Je ne puis chanter les vieilles chansons ". Avec quelle profonde pitié nous contemplons aujourd'hui les traits de mon honorable ami qui siège tranquillement et paisiblement devant nous.

Avec quelle pitié infinie nous le regardons et quelle sympathie nous éprouvons pour lui songeant que ses bons vieux airs, ces chansons fortes et bien modulées d'il y a huit ou dix ans sont maintenant oubliées ; non, je me trompe, il se les rappelle, mais ne peut plus convenablement les chanter.

Que disait-il, il y a juste cinq ans, en prenant l'attitude caractéristique que nous lui voyons dans ce portrait ? Que disait-il en mars 1894 ? Il a répété la même chose, mais avec encore plus d'énergie, jusqu'en juin 1896 :

Le Canada n'a pas et n'a jamais eu besoin de dépenser $36,000,000 à $37,000,000 par année. C'est une chose monstrueuse, à bien y songer, indépendamment des impôts que nous payons, que d'imposer à 5,000,000 d'habitants d'un pays comme le nôtre une dépense annuelle de $36,000,000 à $37,000,000.

C'est là une des vieilles chansons, mais mon honorable ami ne peut plus la chanter aujourd'hui. Il est obligé de danser sur les airs vifs que lui joue le ministre des Travaux publics. Aujourd'hui, il lui faut assouplir ses vieux membres, s'il veut faire les mêmes pas que l'homme agile qui représente la province du Nouveau-Brunswick. Les vieilles chansons ! Oh ! non, mon honorable ami ne peut plus les chanter. Comme un perroquet, il est obligé d'apprendre et de répéter des airs vifs, nouveaux et étrangers ; il est obligé d'accompagner ses collègues, plus ambitieux, plus entreprenants, plus audacieux, et, je dois le dire, moins scrupuleux, qui dirigent le gouvernement dont il est loin d'être, à l'heure qu'il est, un des membres les plus importants.

Revenons à la question, M. l'Orateur. Si vous formulez des accusations, ces messieurs vous accorderont une enquête devant un comité. Vous avez des comités et vous avez déjà fait des enquêtes. Tout le monde sait que jamais tribunal ne fut plus impartial que le comité, chargé par sir John Thompson, d'examiner ce qu'on a appelé les accusations Langevin. Jamais on ne fut plus libre de se procurer des preuves et d'obtenir les renseignements nécessaires.

M. BERGERON : Le gouvernement a payé l'avocat des accusateurs.

M. FOSTER : Oui, " Pas de commissions " disent les honorable membres de la droite. Mais les accusations Caron ont été portées devant une commission, ainsi que mon honorable ami (sir Richard Cartwright) le sait parfaitement. Mais il semble que le gouvernement actuel est destiné à arriver à ses fins s'il est possible, non en suivant la ligne droite, mais en prenant des voies courbes et tortueuses.

Ce matin, on lit dans un journal anglais, une dépêche de l'agence Reuter. Mais l'agence Reuter à l'instinct de la conservation très développé et quoi qu'elle ait succombé devant une influence supérieure et se soit laissée allécher par le prix du message, elle cherche à se disculper en ajoutant " publié sur demande ". Si quelque chose pouvait condamner la dépêche aux yeux de tous les hommes de la mère patrie, c'est bien ces mots-là.

Vous pourriez tout aussi bien essayer de porter la persuasion dans les esprits en publiant une annonce du savon Pears ou de l'huile Saint-Jacob, ou toute autre réclame de cette nature insérée sur demande et payée à beaux écus sonnants, et n'exprimant pas du tout l'opinion du journal qui la contient.

On a peut-être payé pour l'insertion de cette dépêche ; elle a peut-être été publiée gratuitement, mais elle a été transmise " sur demande ", et nous apercevons immédiatement la main ingénieuse d'un homme que nous coudoyons dans cette enceinte et que nous continuerons encore à voir ici.

Le but qu'il voulait atteindre s'est trouvé manqué, parce que l'honorable Reuter n'a accepté cette dépêche qu'à la condition de la faire précéder des mots " On nous demande de publier ce qui suit." C'est-à-dire qu'il ne voulait pas en être responsable, qu'elle fût vraie ou qu'elle fût fausse.

Que fait voir cette dépêche ? Elle fait voir que le gouvernement, pour gagner l'opinion publique à sa cause en Angleterre, emploie les mêmes moyens malhonnêtes qu'il a employés ici pour arriver et se maintenir au pouvoir. Y a-t-il un homme de bon sens qui puisse lire cette dépêche et dire qu'elle est un résumé fidèle de ce qui s'est passé dans cette Chambre ?

Quelques VOIX : Oui.

M. FOSTER : Alors, qu'il se lève ici et qu'il donne ses raisons pour penser ainsi. Il était impossible de rédiger une dépêche plus fausse sans risquer de dépasser le but. L'homme malhonnête, mais adroit, réussit là où un autre aurait échoué, et c'est un prévaricateur habile qui a écrit cette dépêche que l'agence Reuter, " sur demande " a transmise au public anglais. Mais on ne trouvera pas un député, qui tient à sa réputation, pour soutenir qu'elle donne une juste idée des faits concernant les accusations à propos du Yukon. Il n'oserait pas, par respect pour l'opinion publique.

Quand les ministres sont poussés au pied du mur ; quand des accusations sont portées contre eux ; quand celui qui les porte est un membre éminent de cette Chambre, et qu'il met sa position, son avenir et sa réputation en jeu, comme garants de sa véracité, ils cherchent à se tirer d'affaire en disant qu'ils ne veulent pas abdiquer leurs fonctions pour les transmettre à une commission royale—ils ne veulent pas que des juges fassent le procès d'un gouvernement.

Cela avait déjà été dit par des hommes de deuxième ordre, mais je ne croyais pas que le ministre du Commerce osât recourir à un pareil argument. La Chambre ne peut arriver à une conclusion qu'après avoir pris connaissance des faits ; et qu'est-ce qu'une commission royale aurait fait ? Qui a jamais prétendu, ici ou ailleurs, que la commission royale devait faire le procès du gouvernement, juger les ministres, ou prononcer des sentences ? Personne. La seule raison pour instituer une commission royale, était de faire faire une enquête par des hommes désintéressés, afin que la Chambre,

après avoir été mise en pleine possession de tous les faits, pût décider si les ministres étaient coupables, ou non.

Un gouvernement, confiant de sa force et de son innocence, ne se serait jamais opposé à cela. Mais mon honorable ami ne veut pas d'une pareille commission et le seul fait de voir cette dépêche publiée " sur demande " par l'agence Reuter, est une preuve que les ministres sentent où le bât les blesse. Ils comprennent que l'opinion publique éclairée, au Canada et dans le monde entier, comme le laisse entendre le " Times ", les condamne de ne pas accorder ce qu'accorderait tout gouvernement fort de son innocence. Ils savent que le verdict leur serait défavorable, et par ce moyen malhonnête, un personnage haut coté dans les rangs ministériels envoie cette dépêche " sur demande " au public anglais.

Pourquoi fait-on cela ? Pour contrecarrer le verdict, pour détruire l'impression hostile qu'ils sentent se propager et que le " Times " indique dans un article de fond. Ces moyens malhonnêtes jettent du louche sur la naissance, la conduite et le maintien du gouvernement. Il est né de la déception et il le sait. Pendant les cinq années qui ont précédé leur arrivée au pouvoir, ou ils ignoraient absolument le sentiment populaire, ou ils ont trompé les électeurs pour arriver au pouvoir. Ils ont fait tout à fait le contraire de ce qu'ils avaient promis de faire ; ils adorent tout ce qu'ils avaient brûlé. S'il y a un moyen malhonnête de faire une chose, on peut être certain que le gouvernement y aura recours. S'il veut faire des dépenses extraordinaires dans le Yukon, par l'entremise de l'instrument et du serviteur d'un des ministres, ils mettent de côté les règles fondamentales du régime constitutionnel qui exigent que l'argent soit voté avant d'être dépensé. Il dérobe des crédits réguliers, des sommes qu'il n'a jamais été autorisé à dépenser, et il envoie Charleson opérer dans l'ouest, avec cet argent, sans la sanction du parlement ; et cela en dépit de deux actes du parlement, votés sous la direction de ces mêmes ministres érigeant des compagnies en corporations et leur accordant le privilège de construire une ligne télégraphique dans le Yukon. Le gouvernement fait cela en dépit d'une correspondance dans laquelle un membre de cette Chambre a pris une part éminente, mais au sujet de laquelle il n'a pas encore ouvert la bouche, pour ne pas avoir à condamner les ministres. Le gouvernement fait cela en dépit d'une correspondance sous le sceau du gouvernement et la signature d'un ministre, dans laquelle ce dernier donne aux intéressés d'assurance qu'il est corps et âme avec eux et qu'il défendra leurs intérêts contre les entreprises d'une compagnie rivale. Cette compagnie, se fiant à ce qu'elle croyait être la bonne foi du gouvernement, et celle d'un ministre en particulierr, s'organisait, commençait les travaux, achetait son matériel.

C'est pendant ce temps que l'on montait l'affaire Charleson ; et nous avons aujourd'hui dans les estimations une demande de crédit de $400,000 pour la construction d'une ligne télégraphique au Yukon, quand pas un sou n'aurait dû être dépensé, et quand il n'était pas nécessaire de dépenser un sou.

Le gouvernement n'avait qu'à respecter les privilèges qu'il avait accordés, qu'à tenir les promesses qu'il avait faites à cette compagnie, en exigeant simplement la préséance pour les dépêches du gouvernement. Par ce moyen, on aurait économisé un demi million que coûtera cette ligne et le service n'en aurait pas souffert ; cela n'aurait pas fait l'affaire du ministre des Travaux publics, ni de ses favoris, ni du gouvernement, mais l'argent des contribuables n'aurait pas été gaspillé inutilement.

Mais que veut-on ? Il faut bien tenir compte de l'état d'âme de nos adversaires. Pour eux, la doctrine bourassienne est la règle des actions. Nous en avons eu la preuve, hier encore, quand un membre de cette Chambre déclarait qu'étant lui-même représentant d'un comté, ce serait de l'impertinence de sa part de critiquer les dépenses qui pourraient être faites dans un autre comté. Ainsi, on peut gaspiller un million de piastres dans le Yukon, on peut dépenser un million en travaux publics, sans demander de soumissions et en payant le double du prix, et un membre indépendant de la Chambre, partisan de la doctrine bourassienne, n'aura pas un mot à dire. Cela ne le regarde pas, car ce n'est pas dans son comté.

Mais il y a plus que cela encore ; non content d'avoir entassé déception sur déception depuis cinq ou six ans, le gouvernement de sa propre initiative, a mis de côté la règle qui depuis la Confédération régissait toute dépense des deniers publics—celle de donner les travaux à l'entreprise après avoir demandé des soumissions publiquement.

Pour faire voir où le gouvernement en est rendu, je rappellerai qu'hier soir, le ministre des Finances en demandant un crédit, n'a pas osé dire ce qu'il entendait faire de cet argent. Pourquoi ? Parce que le maître n'y était pas, et qu'il ne savait pas ce que le maître entendait faire à son retour ; il n'a pas voulu s'exposer à perdre sa place, en indiquant la politique du gouvernement en l'absence du maître.

Le parlement a-t-il jamais été témoin d'un pareil spectacle? Prenons, par exemple, les estimations d'un bout à l'autre ; nous en avons voté une partie, et l'autre partie est à venir, et je n'hésite pas à dire qu'à chaque ligne on y voit des traces de cette corruption, de cet achat des comtés que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) dénonçait autrefois avec tant de violence, quand il prenait cette attitude héroïque que nous nous rappelons tous et entonnait son thème favori. Mais tout cela ne suffit pas encore. Le nouveau libéralisme va plus loin. Après

avoir trompé, il a corrompu et, maintenant, il vole. C'est la nouvelle phase. L'électeur honnête qui se montre inaccessible aux séductions des travaux publics, et aux avantages privés, et qui va consciencieusement déposer son bulletin dans l'urne électorale, constate au dépouillement du scrutin qu'on lui a volé son bulletin de vote. Cela a été prouvé par la confession de McNish, dans Elgin-ouest, et cela est écrit dans le sombre régistre que nos adversaires auront à affronter, en présence des électeurs. Cela est écrit aussi en encre de plus en plus noire dans les régistres du comité qui siège actuellement dans une autre salle de cet édifice. Les moyens employés par les meneurs libéraux dans l'élection provinciale d'Elgin-ouest, ont été mis en œuvre par les meneurs libéraux dans l'élection fédérale de Huron-ouest.

Dans la joie délirante que lui causait l'élection de M. Holmes, un journal libéral s'inclinait avec admiration devant le merveilleux génie et l'incomparable puissance d'organisation du directeur général des Postes (M. Mulock) qui avait dirigé cette campagne. " Remerciez la machine." Que l'ancien libéralisme fasse place au nouveau, à partir d'aujourd'hui. Les doctrines bourassiennes sont maintenant admises—le principe de la responsabilité limitée, d'après lequel un député n'est responsable que de ce qui se passe dans les limites de son comté. Les libéraux forment une compagnie à responsabilité limitée. Le ministère des Travaux publics, est aussi une compagnie à responsabilité limitée, et le ministre des Finances a fait voir piteusement, hier soir, que sa responsabilité est très limitée. Et l'excellent chef d'attaque, le chanteur des bonnes vieilles chansans d'autrefoins (sir Richard Cartwright), n'est aussi qu'une responsabilité très limitée.

Mais ils ne s'arrêteront pas encore là. Après avoir trompé, corrompu, et volé les bulletins, ils franchissent le dernier échelon de la dégradation et récompensent par une grosse sinécure l'homme qui a inventé, et exploité la " machine." Où est Preston, à l'heure qu'il est ? C'est lui qui, plus que tout autre, a fait fonctionner la machine dans Elgin-ouest ; cela ressort de ses propres aveux. Il a opéré ainsi dans la grande province de l'Ontario et il s'en glorifiait tellement, que lorsqu'il reçut la nouvelle que McNish était élu, grâce aux bulletins des honnêtes électeurs qu'on avait volés, fou de joie, il écrivit :

Mon cher DONALD MCNISH,
Saint-Thomas, Ont.

Sincères félicitations. Je regrette du fond du cœur de ne pas pouvoir être au milieu de vous ce soir. Le fait d'être appuyé par une si noble armée de travailleurs devrait vous rendre l'homme le plus fier d'Ontario.

Cette noble armée de travailleurs a été démasquée, en partie, du moins, grâce à la confession la plus abjecte qu'un homme public ait jamais faite—la confession de McNish, dans Elgin-ouest, confession qui restera dans

les annales comme un monument de la corruption et de l'hypocrisie du parti libéral dans Ontario.

" Noble bande de travailleurs ". Le capitaine Sullivan en était, Duncan Boles en était un autre, et quels sont les autres ? Leur nom est légion. McNish dit que c'est Smith et Preston qui les ont envoyés dans son comté. Je suis innocent, ajoute-t-il, je n'en savais rien. Tout ce qu'il a fait, se réduit à avoir donné des recommandations à chacun de ces individus, pour qu'ils eussent accès aux endroits où ils pouvaient exercer leur métier malhonnête. McNish rejette le blâme sur ceux qui ont été envoyés par les organisateurs, Smith et Preston, pour remplacer les électeurs, voler et manipuler les bulletins.

Une noble armée de travailleurs. Serrez la main aux garçons.

M. DOMVILLE : Et aux filles ?

M. FOSTER : Je laisse cela à l'honorable député.

Serrez la main aux garçons et remerciez la machine

En l'honneur de qui ?

En l'honneur de Auld Lang Syne.

Cela n'était rien de nouveau ; la même chose avait déjà été faite. Ce serait bien différent, s'il s'agissait d'un fait nouveau et sans précédent. Mais il n'en est pas ainsi. Quand Preston croit qu'il n'y a pas de danger, Preston écrit " Remerciez la machine." Est-ce parce que c'est pour la première fois ? Non, pour " Auld Lang Syne." Si Preston avait pu être ce soir là, au milieu de ses chers compagnons, on peut facilement imaginer le langage qu'il aurait tenu : Ah ! mes amis ; la machine a bien fonctionné aujourd'hui. Ah ! mes ams, combien d'élections avons-nous remportées ainsi ; dans combien de comtés avons-nous exécuté la chaîne mystique des mains jointes, bu à la coupe d'amour et chanté " Auld Lang Syne " ? Rappelez-vous Cornwall, par exemple, et bien d'autres places encore.

Et où est Preston aujourd'hui ? Les purs l'ont pris sous leur protection ; ils lui ont donné un salaire de $3,000 et ses dépenses de voyage pour se promener en Europe. Devlin, n'a pas été aussi bien traité, pauvre Devlin ! C'était un vieux partisan, mais un jour il a été trop franc, et il lui faut se contenter de $2,000 et vivre en Irlande. Mais Preston qui a embrassé la machine qu'il avait tant de fois mis en mouvement, n'est pas confiné à la Verte Erin. Il est libre d'aller visiter les Galiciens, de se promener sur le beau Danube bleu, de remonter le majestueux Rhin, et même d'aller faire une petite promenade sur la Tamise. L'univers est son domaine ; il reçoit $3,000 par année, des dépenses de voyage à discrétion, et les applaudissement et l'appui du gouvernement—et tout cela parce qu'il est l'inventeur et l'opérateur d'une machine dans cette période prospère du libéralisme. Nous avons lu la confession

de McNish ; celle de Holmes viendra, et si la lumière du jour pouvait pénétrer ailleurs, on constaterait la même chose dans bien des endroits. C'est une honte. M. l'Orateur, de voir mon honorable ami qui, de temps immémorial, a posé devant cette Chambre et devant le pays comme le champion des bons principes, du gouvernement honnête et économe, répudier tous ses principes, pour devenir un simple facteur dans une compagnie à responsabilité limitée.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : M. l'Orateur, quand lhonorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) qui a soulevée ce débat, a commencé son discours, je me demandais, en vain, quel but il pouvait avoir en vue.

Je croyais que rendu à cette phase de la session, il était généralement entendu que nous étions tous d'accord pour hâter la fin des travaux de la Chambre. Et à la séance de ce matin, alors que nous devrions nous occuper des questions à l'ordre du jour, personne ne pouvait comprendre pourquoi l'honorable député entreprenait un long discours sur les affaires du Yukon. Mais après avoir entendu ce discours et ceux de l'honorable chef de l'opposition et de l'honorable député d'York (M. Foster), le but de l'opposition devint évident pour tout le monde.

Le ciel sait que les occasions de discuter les questions du Yukon n'ont pas manqué. Ce sujet a été débattu pendant des jours et des semaines. Les orateurs de la gauche en ont profité pour en remplir les colonnes des "Débats" au point d'en rendre la lecture presque impossible. Mais après deux débats provoqués par des discours qui dépassent en longueur tout ce qui s'est vu dans ce parlement, après deux discussions où tous les faits et les arguments imaginables ont été ressassés à perte d'haleine, que voyons-nous ? Après avoir fait appel au peuple canadien, après avoir fait appel à l'Empire, qu'ils disaient soulevé par cette affaire, ils se sont aperçus qu'ils avaient manqué leur coup et que l'opinion publique au Canada et en Angleterre ne s'est pas émue. Ils reviennent donc à la charge aujourd'hui, dans l'espérance qu'avec de nouveaux discours, dans un temps où la Chambre est fatiguée et ennuyée de la question, ils réussiraient peut-être à tromper quelqu'un. Voilà leur but, et ils ne peuvent en avoir d'autres.

Je dirai quelques mots des questions incidentes introduites dans le débat par l'honorable député d'York. Il a parlé assez longuement des estimations, et cette digression était prématurée. S'il désire les discuter plus tard et en temps opportun, nous nous ferons un plaisir de lui en fournir l'occasion ; et s'il trouve dans ces estimations un seul item assez important pour affecter le total—car c'est du total qu'il parle—qu'il propose qu'il soit rayé. Je suis certain qu'il n'aura pas le courage de demander que ces item soient rayés, à moins qu'il n'adopte une nouvelle politique. D'année en année, l'honorable député et ses amis se lamentent sur le chiffre élevé du budget, mais lorsqu'il s'agit de discuter les crédits devant le parlement, ils n'ont jamais le courage de voter contre, si on en excepte quelques petits item insignifiants, par-ci par-là. Bien plus, ils attaquent la politique fiscale du gouvernement et le tarif comme l'honorable député d'Halton (M. Henderson) l'a fait, il y a quelques heures à peine, et cependant, depuis que ce tarif a été présenté à la Chambre, personne parmi la députation conservatrice n'a osé demandé le vote sur cette question. Je demande à la Chambre de bien tenir compte de ce fait, vu tout ce qui a été dit sur cette question.

L'honorable député (M. Davin) a provoqué le débat actuel à propos d'une dépêche publiée dans un journal anglais. C'est la première fois que j'en entends parler et je n'en connais que ce qu'il en a dit et d'après ce que je vois, avec quelques corrections ci et là, dans la phraséologie, elle donne une version passablement juste et impartiale des faits.

Mais ce qui tracasse mes honorables amis, c'est qu'ils n'ont pas pu tromper le public avec des accusations non fondées, et ils cherchent maintenant à préjuger l'opinion publique à l'aide de citations empruntées au "Times" de Londres.

J'ai le plus grand respect pour ce journal et je suis convaincu que la femme distinguée qui est allée au Klondyke comme correspondante du "Times" a agi de bonne foi et a rempli son devoir envers son journal, mais je crois aussi que dans la courte visite qu'elle a faite au Yukon, elle n'a pas pu se procurer des renseignements suffisants pour rendre un verdict raisonné. Je considère que ses conclusions ne sont pas justifiées, mais je crois aussi qu'elle s'est efforcée d'être impartiale et juste et que le "Times," aussi, a voulu se montrer impartial. Mais malheureusement pour le "Times", pour le présent, et tant qu'il ne produira pas quelque chose de mieux, nous ne pouvons pas admettre qu'il est bien renseigné sur les affaires canadiennes.

Je regrette d'avoir à faire remarquer à la Chambre que le "Times" possède comme correspondant un écrivain qui occupe un double emploi ; et bien que je croie qu'il s'efforce de faire son devoir, après avoir consacré des heures à préparer des articles pour le "Mail et Empire" il n'est pas facile pour lui de reprendre l'attitude impartiale et désintéressée que devrait occuper le correspondant du "Times". Il est bon que l'on sache que celui qui envoie ces dépêches au "Times" est le même qui écrit les jolis articles que nous lisons dans la "Mail et Empire" de Toronto.

Je crois malheureux que cet homme occupe cette double position, car, voudrait-il remplir fidèlement son devoir, il lui faudrait toujours subir la loi qu'on ne peut servir deux maîtres, c'est-à-dire qu'on ne peut à la fois être au service du "Mail and Empire" de Toronto et fournir en même temps d'ex-

acts renseignements au "Times" de Londres.

A une heure, la séance est suspendue.

La séance se continue à trois heures.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Lorsque la séance a été suspendue, je parlais d'une dépêche de journal que le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) avait alléguée constituer la base de la discussion actuelle. Cette dépêche, publiée dans un journal anglais, renferme certaines déclarations concernant un débat qui a eu lieu en cette Chambre sur la question du Yukon. Les membres de la gauche semblent contester cette dépêche sur un ou deux points. J'avais à faire remarquer qu'il ne m'a pas été donné de lire cette dépêche ; je ne l'ai jamais lue ni je n'en ai entendu parler avant de l'entendre lire en cette Chambre. Je n'ai pas eu l'occasion de l'analyser, mais seulement d'après la lecture qui en a été faite, je me suis formé l'impression que, sauf de pures erreurs de mots et des omission, qu'on pourrait presque constater à la simple lecture de la dépêche, son rapport est vrai et exact en substance ,et qu'il décrit bien l'état de choses dont parle cette dépêche.

Cette dépêche mentionnait deux choses qui, non parce qu'elles étaient fausses, mais parce qu'elles étaient absolument vraies et que les vérités qu'elles constituaient étaient d'importance très considérable, semblaient offusquer les membres de la gauche. L'une d'elles constituait une vérité de la plus extrême importance, savoir : que dans tout le cours de la discussion de cette affaire du Yukon, aucune accusation quelconque n'avait été formulée contre aucun des ministres de la Couronne, c'est-à-dire aucune accusation portant atteinte à son intégrité, à son honneur ou à sa position de membre de cette Chambre. Voilà, en effet, un fait sur la vérité duquel on ne peut trop fortement appuyer. Nous avons entendu de longs discours et nous avons vu faire beaucoup d'insinuations, mais ceux qui ont attaqué le gouvernement sur cette question n'ont pas réussi, du commencement à la fin, à formuler une accusation quelconque portant atteinte à la position, à l'honneur, à l'intégrité ou au mandat parlementaire de l'honorable ministre de l'Intérieur ou de tout autre membre du gouvernement. Tout de même, le fait que la chose a été si clairement et si fortement énoncée dans la dépêche semble avoir beaucoup offusqué les membres de la gauche.

Les honorables députés de la gauche ont attaqué un autre point de la dépêche, non parce qu'il avait trait à un fait dénué de fondement, comme je l'ai déjà dit, mais parce qu'il constituait une accusation absolument exacte, savoir : que seulement 29 membres du parti conservateur se sont assez intéressés à la chose pour rester dans la Chambre et voter en faveur de la motion de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Le fait est incontestable. A quoi bon, alors, s'indigner de ce que l'auteur de la dépêche, quel qu'il fût, a mentionné, ce dont les procès-verbaux de la Chambre des communes établissent l'exactitude ?

Mais, dit le chef de l'opposition, la chose fut purement accidentelle, ce fut simplement un vote pris par surprise, ce fut un hasard comme dans le cas du vote du comité des subsides donné hier soir, alors que quelques députés seulement ont voté. M. l'Orateur, comme l'a fait remarquer mon honorable ami, le ministre du Commerce, on ne peut comparer les deux cas. De voir voter le comité des subsides à une heure avancée est chose à laquelle personne ne s'attend ; aucun député ne sait si un cas particulier de voter se présente. Mais il n'en était pas ainsi relativement à la question du Yukon. Cette question nous a été soumise de plusieurs manières et sous plusieurs formes depuis le commencement de la session. L'honorable député de Pictou avait expressément exposé ses vues à la Chambre par une résolution des plus élaborées, pour discuter le sujet dans un discours beaucoup plus élaboré encore ; puis, d'autres lui avaient succédé, et chacun s'attendait à voir prendre ce vote considéré comme l'un des plus importants de la session. Par suite, tous les membres de la gauche qui s'intéressaient à la question avaient amplement l'occasion de déposer leur vote s'ils le désiraient, et le fait que 29 d'entre eux seulement sont restés pour voter revêt un certain intérêt.

Je n'attache pas à ce fait autant d'importance que d'autres, peut-être, peuvent le faire. Toutefois, c'est un fait, et je ne vois pas pourquoi les membres de la gauche s'affligeraient beaucoup d'en constater la mention dans la dépêche. Il était raisonnable et naturel de déduire de là que les membres de la gauche, en général, ne s'intéressaient pas bien profondément à la question, et l'on peut dire avec justesse que l'auteur de ce mouvement n'a pas réussi à faire d'impression sur la Chambre, à faire d'impression sur le pays, et, ce qui semble plus étrange, à faire réellement une grande impression sur ses propres partisans, puisqu'il n'a pu persuader à un plus grand nombre d'entre eux de rester en cette enceinte pour voter en faveur de sa résolution.

L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), qui n'est pas à son siège, a trouvé beaucoup à redire, dans le cours de ses remarques, relativement aux travaux publics, ainsi que relativement à des discussions qui ont et lieu récemment. Il a fait alusion à certaines remarques faites hier soir par l'honorable député de Russell (M. Edwards). On ne pouvait représenter plus erronément la position occupée par le député le Russell que ne l'a fait aujourd'hui l'honorable député d'York dans ses observations.

Quels sont les faits ? Un certain nombre de membres de la gauche, dans l'exercice de leurs droits incontestables de critiquer tout item soumis, avaient fait des remarques con-

cernant certains travaux publics au sujet desquels ils ne pouvaient être supposés savoir quelque chose ; et lorsqu'on demanda au député de Russell de dire ce qu'il pensait de cette affaire particulière, celui-ci eût assez de franchise pour répondre que comme il ne connaissait pas les faits du cas, il n'était pas prêt à exprimer d'opinion, et qu'il se bornait à accepter le point de vue adopté par le ministre des Travaux publics, lorsqu'il avait acquiescé à porter cet item au budget. Or, il s'agit là d'un vote de confiance dans le gouvernement, et surtout dans le ministre des Travaux publics. Si l'honorable député dit que c'est là un vote trop généreux et une trop généreuse confiance, le mode de critique est juste ; mais dire que le député de Russell doit être blâmé de ce qu'il a refusé d'entretenir la Chambre pour parler de choses au sujet desquelles il a eu la franchise d'avouer qu'il ne connaissait rien, voilà, à mon sens, une très mauvaise méthode de traiter un adversaire.

Mon honorable ami, le député d'York, a ensuite trouvé beaucoup à redire au sujet de l'absence du ministre des Travaux publics, ainsi qu'au sujet de la politique du gouvernement concernant les travaux publics durant l'absence du chef du département, et là encore, tout le sujet a été exposé de la manière la plus injuste. Quels sont les faits ? L'honorable ministre des Travaux publics, qui s'est acquitté de ses fonctions de la façon la plus assidue, est réduit à l'inaction par la maladie. Il est resté à son poste aussi longtemps que possible. Enfin, au dernier moment, à l'époque même où il se préparait à soumettre ses estimations à la Chambre, son médecin lui ordonnait d'interrompre ses travaux ; il lui fallait aller en Europe chercher à recouvrer la santé. Cela produisit un certain embarras. Je convins avec lui, lors de son départ, de me charger, non pas de l'administration générale de son département, des importantes fonctions de mon propre département ne devant pas me le permettre, mais de présenter ses estimations à la Chambre. Lorsqu'il s'est agi de le faire, j'ai franchement déclaré à la Chambre les circonstances dans lesquelles ces estimations étaient soumises, et j'ai avoué, bien que la chose ne fût pas nécessaire, que je pourrais seulement fournir, à cet égard, les renseignements qu'il me serait possible d'obtenir des fonctionnaires. Je ne crois pas qu'il y ait là quelque chose qui indique, de ma part de la défiance ou de mauvaises dispositions envers la Chambre. Cependant, les membres de la gauche répètent sans cesse que parce que je n'ai pas voulu, au nom du ministre des Travaux publics, qui est absent pour quelques semaines et qui sera bientôt de retour, m'engager à faire certaines choses relativement à chaque item en particulier de ces estimations, le gouvernement se soustrait à sa responsabilité. Assurément, M. l'Orateur, c'est là une méthode de discussion injuste et déraisonnable. Je crois que les explications que j'ai fournies au sujet de ces estimations, en tant que j'ai compris les crédits, auraient dû être acceptées par la Chambre, et on les a jugées justes et raisonnables, je pense.

Mais, dit mon honorable ami, le député d'York, nous violens toutes les lois concernant l'adjudication d'ouvrage par soumissions et à l'entreprise. Il se lève pour se proclamer, dans un grand mouvement de vertueuse indignation, le champion de l'exécution des travaux par adjudication et à l'entreprise, au lieu de leur exécution à la journée. Comment ! M. l'Orateur, si jamais spectacle burlesque s'est offert en cette Chambre, ce fut celui de voir un membre du gouvernement auquel l'honorable député appartenait se faire le champion du système consistant à exécuter les travaux publics par adjudication et à l'entreprise. Ces messieurs ont-ils fait l'application de ce système à la construction du pont Curran, au cœur même de la grande ville de Montréal ? Il sait que non, et qu'on a fait là l'application du principe de l'exécution des travaux à la journée. Le principe en soi est susceptible d'une application intelligente et heureuse, mais en abusant de ce principe et en négligeant leur devoir, ces messieurs, comme tout le monde le sait, ont laissé piller le trésor public et perpétrer un grand scandale à la honte du Canada. Par adjudication et à l'entreprise, grands dieux ! et ces messieurs les champions de ce système ! Consultez les archives du département des Travaux publics, et vous constaterez à chaque pas qu'ils ont exécuté les travaux en négligeant absolument d'appliquer ce principe. Est-ce suivant adjudication et à l'entreprise qu'ils ont fait exécuter les travaux concernant le barrage de l'île de Shiek ? Est-ce suivant adjudication et à l'entreprise qu'ils ont dépensé $174,000 dans l'intérêt de l'honorable député lui-même, à sa connaissance spéciale, dans sa propre ville de Saint-Jean ? Ils ont rebâti l'hôtel des douanes, l'édifice public, en cette ville. Ils y ont dépensé, non pas $10,000 ni $15,000, mais l'énorme somme de $170,000 en faisant exécuter des travaux à la journée. Et l'honorable député vient ensuite en cette Chambre pour prendre des airs de vertueuse indignation, parce que le gouvernement ne s'engagerait pas à exécuter un ouvrage de $10,000 ou de $15,000 suivant adjudication et à l'entreprise ? Mon honorable ami verra, je pense, que le public comprendra la chose, et tout ce qu'il pourra dire, lui du moins, pour défendre le principe de l'exécution des travaux à l'entreprise, ne sera vraisemblablement pas vu d'un bon œil par le public.

Permettez-moi, M. l'Orateur, d'en revenir encore un instant à la quetsion soulevée par le discours de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), c'est-à-dire à la question concernant les accusations du Yukon.

Comme je l'ai dit il y a un moment, ce dont se plaint l'honorable député c'est qu'on a publié dans les journaux anglais une dépêche exprimant quelque très importante mais, pour lui, très désagréable vérité. Cette dé-

pêche rapportait que du commencement à la fin l'honorable député de Pictou n'avait porté aucune accusation quelconque contre le ministre de l'Intérieur ou contre tout autre membre de ce gouvernement. Par de longs discours et par des articles de rédaction publiés dans les journaux, la presse et le parti conservateur ont fait leur possible pour répandre l'impression que l'honorable député de Pictou avait porté de graves accusations contre le gouvernement mais, si l'honorable député lit le discours de celui-ci, on découvre qu'à part des insinuations du plus vague caractère, il n'est pas porté d'accusation contre l'honorable ministre de l'Intérieur ou tout autre membre du gouvernement.

Ces messieurs, il est vrai, ont formulé l'accusation de favoritisme, Mais que signifie le favoritisme ? Je supopse que si un libéral et un conservateur demandaient en même temps un emploi à l'honorable ministre de l'Intérieur, celui-ci exercerait assez de favoritisme pour préférer son propre ami politique : et qui pourrait trouver à redire à cela, pourvu que l'homme choisi possédât la compétence et les qualités requises ? Allons-nous charger une commission de juges de la cour Suprême de s'enquérir des questions de favoritisme ou de toute chose de ce genre ?

L'honorable député de Pictou a dit qu'il était prêt à soutenir ses accusations, et qu'il était prêt à remettre son mandat s'il ne réussissait pas à les prouver. Prouver quoi ? Pas une accustaion d'injustice contre l'honorable ministre de l'Intérieur car, si l'on analyse son exposé, tout ce qu'on trouve c'est qu'il a tenté d'établir que quelqu'un avait menti au sujet de l'honorable ministre de l'Intérieur. Telle est toute l'histoire.

Le sujet de toute la plainte, en tant qu'elle a paru s'attaquer personnellement à l'honorable ministre de l'Intérieur, a trait à un nommé Philp, lequel aurait été l'associé de l'honorable ministre quelques années avant l'entrée de celui-ci dans le ministère et en cette Chambre. Et quelle est l'accusation ? Est-elle que l'honorable ministre a eu des relations illégitimes avec M. Philp ? Si l'honorable député de Pictou eût cru à l'existence de ses relations, et s'il eût été en état de les prouver, il se serait levé en cette Chambre pour dire : "M. l'Orateur, j'ai lieu de croire et je crois, et je suis prêt à le prouver devant un comité de cette Chambre que l'honorable ministre a eu des rapports illégitimes avec M. Philp au sujet de cette question. "Mais il n'a rien fait de la sorte, Tout ce qu'il allait prouver, la grande chose qu'il allait prouver, ou perdre son siège, c'est que quelqu'un avait dit que M. Philp et l'honorable ministre de l'Intérieur étaient liés en cette affaire. La chose était des plus ridicules, et l'honorable député de Pictou et d'autres députés qui la répètent, eux qui ont fait envoyer des dépêches par câble dans le but de lui donner une apparence de vérité, ne sont pas pour empêcher le peuple canadien de savoir le fait capital qu'aucune accusation n'a jamais été portée contre l'honorable ministre de l'Intérieur par aucun des membres de cette Chambre qui ont discuté la question. Ces messieurs ont fait de grands efforts pour répandre cette impression, mais ils n'ont pas réussi à prouver quoi que ce soit, et ils n'ont pu porter d'accusation qui méritât un seul instant l'examen d'une commission royale.

Une commission royale, en vérité ! Contre qui étaient portées les accusations ? Excepté contre le major Walsh—si l'on veut faire cette unique exception,—toutes les accusations ont été portées contre ceux qu'on pourrait désigner sous le titre de fonctionnaires subalternes du département de l'Intrieur. Et supposons, un instant, que le major Walsh aurait pu être convaincu d'injustice, quelle peine aurait-on pu lui infliger ? Je n'admets pas que cet homme se soit rendu coupable d'injustice, mais si l'on considère le cas sous son pire aspect, qu'aurait-on pu faire ? Le major Walsh n'est plus à l'emploi du gouvernement. Il a cessé de l'être il y a un an, ou plus. Il n'est plus que ci toyen ordinaire, et par conséquent, tout ce qui aurait pu résulter d'une investigation, en supposant que sa conduite eût été répréhensible, est déjà arrivé, c'est -à-dire qu'il a cessé de faire partie des administrations publiques du Canada. Je voudrais faire ressortir le fait qu'une enquête en ce qui concerne le major Walsh n'aurait pu avoir aucun objet utile, vu que déjà ce fonctionnaire avait cessé de faire partie des administrations publiques.

Je voudrais également appuyer sur le fait qu'il n'y a pas eu d'accusations portées contre M. Ogilvie. Depuis le moment où M. Ogilvie est entré en fonctions en qualité de commissaire du territoire du Yukon jusqu'à présent, le témoignage universel est que les affaire publiques du Yukon ont été administrées avec beaucoup de vigueur et d'intelligence et ont échappé à tout soupçon d'injustice. Si tel est l'état de choses aujourd'hui, si le commissaire nommé pour représenter le gouvernement dans le territoire du Yukon a créé, par son caractère, par sa réputation et par l'attention qu'il a accordée à sa besogne, un état de choses tel en cette contrée, que le public est entièrement satisfait de son administration, de quoi y a-t-il à s'enquérir en ce qui le regarde ? On devrait se rappeler que M. Ogilvie ne s'est pas trouvé concerné relativement à aucune des accusations. En effet, comme je l'ai dit, toutes les accusations avaient trait à l'administration de ses prédécesseurs, aux fonctionnaires subalternes du département de l'Intérieur, ou à l'administration du major Walsh. Partant, M. Ogilvie devait conduire une enquête à cet égard d'une manière tout à fait désintéressée.

Mais on dit que cette enquête ne devrait pas être conduite par des fonctionnaires du gouvernement. Comment ! M. l'Orateur, qui, si ce ne sont des fonctionnaires du gouvernement, nommons-nous ordinairement pour conduire les enquêtes ?

Lors de la discussion antérieure de ce sujet, j'ai signalé, et je le répète, que ces accusations du Yukon ne contiennent rien à l'égard de l'honorable ministre de l'Intérieur, car pas une seule attaque n'a réellement été faite contre lui ; et la situation relativement à ces fonctionnaires subalternes ne renferme rien qui diffère d'une accusation portée contre tout autre fonctionnaire public, comme, par exemple, contre un fonctionnaire du département du ministre des Douanes ou du ministre des Chemins de fer. Supposons qu'on porte aujourd'hui une accusation alléguant qu'un fonctionnaire du département des Douanes s'est à Vancouver, ou à Saint-Jean, Halifax ou Québec, rendu coupable de quelque injustice, que ferions-nous ? Nommerions-nous une commission royale ? Voilà évidemment ce que le député de Pictou et d'autres membres de la gauche croient que nous devrions faire, mais ce que ferait l'honorable ministre des Douanes ce serait d'envoyer un des fonctionnaires supérieurs de son département—en qui il aurait confiance et qu'il croirait posséder la confiance du public—s'enquérir de l'affaire, tout comme la chose se pratique journellement dans les administrations publiques du Canada.

Si donc, il existe des accusations contre les fonctionnaires subalternes la personne voulue pour s'en enquérir est l'un des fonctionnaires supérieurs. Voilà ce qui se fait sans cesse, et c'est la seule manière dont on puisse administrer la chose publique.

Mais il n'en serait pas ainsi s'il s'agissait d'un ministre de la Couronne, et si ces messieurs avaient le courage de formuler en cette Chambre une accusation portant atteinte à l'intégrité et à l'honneur du ministre de l'Intérieur. On le leur a déclaré maintes fois, et je le leur répète maintenant : ils n'ont qu'à porter l'accusation contre l'honorable ministre pour obtenir la nomination d'une commission qui l'examinera.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Ecoutez ! écoutez ! dit mon honorable ami (sir Charles Tupper).

Sir CHARLES TUPPER : Un jury trié.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Tarte), que ces messieurs sont si prompts à maltraiter en son absence, n'a pas allégué cette misérable raison de jury trié lorsqu'il a porté ses accusations contre sir Hector Langevin. Suivant l'idée constitutionnelle véritable du régime parlementaire, il savait que la Chambre des communes du Canada est le tribunal à qui incombe à juste titre le soin de s'enquérir d'une accusation dirigée contre un ministre de la Couronne. Et malgré qu'il dût avoir à s'adresser à un jury trié et à une commission prévenue, l'honorable député de Montmorency d'alors —l'honorable ministre des Travaux publics d'aujourd'hui—était parfaitement satisfait d'accepter le principe constitutionnel et de s'adresser à un commission du plus haut tribunal du Canada, savoir : la Chambre des communes.

Les membres de la gauche feraient bien de suivre cet exemple. Ils méprisent souverainement les commissions parfois, et parfois leur respect des tribunaux est extrême, mais maintenant, constatons-nous, ils manifestent un souverain mépris à l'égard des tribunaux et un suprême dédain pour les commissions. Dans cette affaire-ci en particulier, ils ont réclamé une enquête judiciaire. Ils voulaient voir confier cette enquête à des juges, surtout parce qu'ils savaient que leur demande était ridicule et qu'on ne leur permettrait jamais de conduire la chose publique de cette manière.

Mais qu'est-il arrivé plus tard ? Nous avons eu une élection dans Huron-ouest, il n'y a pas longtemps, élection qui occupe maintenant quelque peu l'attention. Le lendemain de cette élection, la presse des membres de la gauche a prétendu qu'on était en état d'[illegible] fraude et la corruption. Eh bien ! pourquoi ne s'est-on pas adressé aux tribunaux ? Ces messieurs avaient la liberté d'y porter leurs plaintes. Ils étaient à même de procéder par enquête judiciaire, enquête qu'ils sont si désireux d'obtenir dans un autre cas. Tout ce qu'ils avaient à faire, c'était d'attirer l'attention des tribunaux, et ceux-ci feraient le reste. Mais lorsqu'ils ont l'avantage d'avoir une enquête judiciaire à ce sujet, ils s'y soustraient, pour s'adresser ensuite à cette Chambre et demander, quoi ? ce que l'honorable chef de l'opposition vient d'appeler un jury trié.

Ces messieurs demandent la nomination d'une commission judiciaire pour s'enquérir du cas d'un conducteur d'attelage de chiens sauvages qui a peut-être accepté un petit don pour laisser pénétrer quelqu'un à l'intérieur du bureau de poste de Dawson ; mais, après avoir d'abord ignoré et dédaigné l'autorité judiciaire, ils sont prêts à s'adresser à cette Chambre pour demander que l'élection de Huron-ouest soit soumise à une commission. Ces messieurs peuvent demander la nomination d'une commission lorsqu'ils croient qu'ils ne l'obtiendront pas ; mais lorsqu'ils pensent qu'on la leur accordera, ils ne sont pas suivant toute apparence pressés de la demander.

Il est un autre point relativement à la question du Yukon auquel je pourrais peut-être faire allusion. La tentative d'accoler, par insinuation, sans donner suite à la chose en portant une accusation, le nom de M. Philp au nom du ministre de l'Intérieur, est chose vile et méprisable, indigne d'un membre de la Chambre des communes. Mais, M. l'Orateur, s'il est une chose plus vile encore, c'est l'abjecte tentative, faite maintes fois, de prouver que mon honorable ami (M. Sifton) avait été poussé par des motifs illégitimes à envoyer M. Ogilvie au Yukon, parce que, vraiment ! on a découvert que M. Ogilvie était quelque peu parent avec la

femme de l'honorable ministre. Ces messieurs de la gauche ont fait leur possible pour répandre l'impression que M. Ogilvie a été choisi par le ministre de l'Intérieur pour aller au Yukon grâce à sa qualité de parent et grâce à quelque illégitime intérêt qu'avait celui-ci à faire ce choix. Par ce genre d'argument, on a essayé de cacher au public le fait important que M. Ogilvie n'a jamais été nommé membre des administrations publiques par mon honorable ami (M. Sifton), et que M. Ogilvie faisait partie de ces administrations et était employé au Yukon depuis des années lorsque le ministre est entré en fonctions. On dit : "Oh ! M. Ogilvie est parent du ministre" ! Eh bien ! M. l'Orateur, il appert que l'honorable ministre (M. Sifton) n'a jamais vu M. Ogivlie avant de faire partie de ce gouvernement et avant qu'il lui eût été présenté en qualité de fonctionnaire fédéral. M. Ogilvie a épousé la tante du ministre de l'Intérieur.

Quelques VOIX : La tante de sa femme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, M. Ogilvie a épousé l'une des tantes de l'épouse de l'honorable ministre de l'Intérieur, et je crois être dans le vrai en disant que le ministre n'a jamais vu cette tante, et que certainement il n'a vait pas vu M. Ogilvie depuis des années. Je crois pouvoir dire aussi que cette estimable dame a quitté ce monde pour le ciel, il y a plusieurs années.

M. LANDERKIN : Oh ! ils ne la verront jamais.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, les honorables messieurs de l'opposition n'ont pas beaucoup de chance de voir cette personne estimable. Mais parce qu'il existe ce faible lien de parenté par la tante défunte de l'épouse de M. Sifton, parce que cette personne respectable était l'épouse de M. Ogilvie, sans prendre en considération le fait que M. Ogilvie était déjà un fonctionnaire du gouvernement du Canada, fonctionnaire éprouvé et méritant la confiance de ses chefs et respecté par les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, pour la simple raison que le ministre (M. Sifton) lui a donné une position plus élevée où son habileté pourrait se développer pour le bon gouvernement du Yukon, les honorables députés de la gauche insinuent misérablement que l'action du ministre, en nommant M. Ogilvie, avait un motif inavouable. Je crois, M. l'Orateur, avec ces quelques remarques, avoir disposé de cette question.

Avant de terminer, je veux dire quelque chose au sujet de l'élection de Huron-ouest, dont ces messieurs de l'opposition ont tant parlé aujourd'hui. Comme cette question est maintenant pendante devant un comité de cette Chambre, il me semble qu'il aurait été plus convenable de la part de ces messieurs de ne pas avoir attaqué ce sujet. Il est tout à fait injuste, vu que nous ne sommes encore qu'au commencement de l'enquête qui se fait devant ce comité, de traiter cette question comme si l'enquête était terminée et comme si tous les faits nous avaient été exposés. Nous pouvons en toute justice demander à la Chambre, demander au pays de réserver leur jugement jusqu'après l'enquête.

Les honorables députés de l'opposition ont eu beaucoup à dire au sujet de M. Preston. Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai lu ce qu'ont publié les journaux touchant M. Preston, et je n'ai aucun désir de me faire son apologiste s'il a fait quelque chose de mal ; mais je dis qu'après avoir lu tout ce que les journaux ont publié au sujet de ce monsieur, je suis encore à chercher le premier mot dans tous ces articles de journaux qui laisse planer un doute sur la conduite de M. Preston et qui démontre qu'il a fait quelque chose de mal.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre ont pu citer une espèce de télébramme ridicule que M. Preston, dit-on, aurait envoyé le soir de l'élection, dans l'exaltation causée par la victoire. Ils donnent toutes sortes d'interprétations tortueuses à l'expression "Remerciez la machine".

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces messieurs de la gauche semblent connaître mieux que moi ce que c'est que remercier la machine.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : J'avoue que je ne sais pas ce que cela signifie et à moins que l'on ne donne quelque renseignement à ce sujet à la Chambre, il serait convenable et juste de ne pas donner à ce télégramme une interprétation qu'il ne comporte pas.

On m'informe qu'on annonce aujourd'hui sur un placard d'un des journaux de cette ville que M. Preston a intenté une poursuite pour libelle contre celui qui l'a vilipendé en dehors de cette Chambre, et je suppose qu'il a raison de regretter profondément que les pénalités infligées par la loi ne peuvent être appliquées aux honorables messieurs qui, dans cette Chambre, ont parlé de lui dans les termes que l'on sait, avant que la question ait même été considérée.

Mais supposons qu'on trouve, relativement à cette élection de Huron-ouest, quelque chose de répréhensible : supposons que quelque chose de contraire aux lois se soit produit dans un comté ou dans plusieurs comtés durant les élections ,et après ? Le parti libéral du Canada demandera que les coupables soient punis. Mais que les honorables messieurs de la gauche ne se flattent pas du doux espoir qu'à cause de cela le pays va leur donner sa confiance. Je dis, M. l'Orateur, qu'il faudra plus de corruption électorale—beaucoup plus de corruption que l'on n'en peut trouver dans aucune division élec-

torale d'Ontario—je l'espère, dans aucune division du Canada—pour engager le peuple de ce pays à mettre de nouveau sa confiance dans le chef de l'opposition et ses amis pour l'administration des affaires publiques.

Le peuple du Canada sait que, si le parti libéral n'est pas parfait, il trouvera encore bien moins de perfection dans le parti conservateur. S'il arrive un temps où le parti libéral ne jouisse plus de la confiance du peuple, ce dernier hésitera longtemps avant de confier ses intérêts à l'honorable monsieur (sir Charles Tupper) et à ceux qui l'entourent. Le peuple du Canada sait qu'on ne peut cueillir le raisin sur les épines et les figues sur les chardons, de même qu'on ne peut trouver la vertu chez les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Feu le très honorable sir John Macdonald disait un jour qu'il existait une grande différence entre les deux partis : les torys ne voudraient jamais croire à rien de mal chez leurs chefs, mais les libéraux sont toujours prêts à croire tout ce que l'on dit de mal contre leurs chefs. Cette déclaration, bien qu'injuste en fait, contient cependant un compliment à l'adresse du parti libéral, parce qu'elle est une preuve de ce grand principe que la masse des libéraux s'attend à avoir de ces chefs un gouvernement honnête, vertueux et bon, et qu'elle insisterait pour avoir ce gouvernement.

M. LANDERKIN : Et nous l'avons eu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est exact de dire que le peuple du Canada attend plus du parti libéral que des conservateurs et je crois, M. l'Orateur, que l'expérience démontrera que le peuple du Canada n'a pas été trompé dans son attente et que ce gouvernement répondra honnêtement aux désirs du peuple.

Je voudrais rappeler à mon honorable ami d'York (M. Foster) que lorsque la question de l'élection de Huron-ouest a été soulevée dans cette Chambre, immédiatement,—bien que nous eussions pu invoquer le fait que les honorables membres de l'opposition avaient eu une occasion de prouver leurs accusations devant un comité et que cette question devait être renvoyée aux cours de justice —cependant, tant il désirait qu'on ne pût jeter le moindre doute sur les intentions et le désir du parti libéral de donner au pays des élections pures et un honnête gouvernement, immédiatement le très honorable premier ministre a consenti à ce que l'affaire fût renvoyée à un comité de la Chambre : ceux qui furent surpris furent les honorables membres de la gauche qui n'avaient jamais désiré cette enquête. Et à ce propos, je dois dire que parmi ceux qui ont consenti à cette motion, personne n'a été plus prompt que mon honorable ami (M. Holmes) le député de Huron-ouest, dont l'élection était attaquée, mais qui immédiatement a déclaré qu'il désirait une enquête la plus impartiale et la plus complète possible. Ceci, M. l'Orateur, est un exemple que je recommanderai de suivre à mon honorable ami d'York, N.-B. (M. Foster). Je lui demanderai s'il se rappelle les illégalités sans nom, les manœuvres frauduleuses pour remplir les boîtes à scrutin de bulletins préparés d'avance, dans les élections qui se sont faites dans le passé dans sa propre province du Nouveau-Brunswick. Je lui demanderai s'il n'a pas entendu parler des coquineries qui ont marqué l'élection du comté de Queen.

M. FOSTER : Voulez-vous parler de la dernière élection ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je veux parler le cette élection du comté de Queen à la suite de laquelle un tory a occupé un siège dans cette Chambre, siège qu'il n'avait jamais honnêtement gagné. Je demanderai encore à mon honorable ami s'il se rappelle que sa propre élection a été contestée en 1891, parce que l'on avait raison de soupçonner qu'on avait rempli les boîtes de bulletins marqués d'avance ; il n'eut pas le courage d'essuyer le feu comme le fait aujourd'hui mon honorable ami de Huron-ouest, mais il s'est sauvé de son comté. Si l'honorable député a oublié ces choses, le peuple se les rappelle, lui ; il se rappelle que le soir de cette élection, l'honorable député (M. Foster) se croyait virtuellement battu et qu'il avait abandonné la partie ; mais au dernier moment, on apprit qu'on certain bureau de votation dont il ne devait rien espérer, d'une manière légitime, dans ce sens, lui avait donné une majorité considérable. Deux ou trois jours plus tard, la boîte à scrutin de ce bureau de votation disparaissait mystérieusement—malgré toutes les recherches possibles on ne pouvait réussir à la retrouver. Cela occasionna du délai, et l'on demanda un recensement ; c'est alors que l'honorable député craignant une enquête sur la manière dont on avait rempli les boîtes à scrutin, se sauva du comté ; et quand la motion afin d'obtenir un rencensement fut plaidée, l'honorable député allégua que comme il n'avait pas été personnellement assigné, il n'était pas tenu de répondre. Et il a siégé dans la Chambre des communes comme représentant d'un comté dont il n'avait pas remporté l'élection honnêtement, et grâce à un misérable plaidoyer consistant à alléguer que l'assignation ne lui avait pas été faite en temps opportun.

M. FOSTER : Tout ce que je désire dire relativement à cette question, car je craindrais que mon silence ne fût considéré comme un aveu de le vérité des faits racontés par l'honorable ministre, c'est que pour moi, il n'y a pas un fait pour appuyer les affirmations de mon honorable ami.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis étonné de constater que mon honorable ami répond à mes déclarations en niant aussi

faiblement, parce que j'étais en droit de supposer que son esprit ingénieux, souvent à un degré remarquable, lui aurait permis d'alléguer quelque chose de plus plausible.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre veut-il nous dire si en 1891 ou 1892, il n'a pas échappé à une contestation d'élection en alléguant assignation insuffisante, ou défaut quelconque de procédure ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis très heureux de répondre à mon honorable ami. En 1890—j'oublie l'année,—j'apprenais qu'une requête en contestation d'élection était pour être présentée contre moi. Mes affaires m'appelaient en dehors de la ville, mais je me suis donné la peine de rester en ville et d'envoyer un message au shérif lui demandant de m'assigner régulièrement.

M. BORDEN (Halifax) : Puis-je demander à l'honorable ministre si la requête n'a pas été renvoyée à cause d'un vice dans l'assignation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne se peut pas, puisque j'ai moi-même cherché le shérif pour lui permettre de m'assigner régulièrement et de me transmettre copie de de la requête, comme l'honorable député pourra le constater en s'adressant au shérif de Halifax.

Je veux en terminant répéter ce que j'ai dit, il y a un instant : des milliers de libéraux honnêtes par tout le Canada, sont convaincus qu'ils obtiendront de leur parti un gouvernement plus honnête et meilleur et des élections plus honnêtes qu'ils ne sauraient en obtenir de l'autre parti. Le parti libéral ne veut pas dire que deux choses mauvaises en font une bonne ; il ne veut pas avoir dans ses rangs quelqu'un qui, sous le prétexte qu'un autre a fait mal, alléguera que c'est une excuse pour le parti libéral de faire mal. Cette doctrine ne sera pas acceptée et ne saurait être acceptée par le parti libéral du Canada. Ce parti demande, et il a le droit de demander, que ses chefs au pouvoir soient au-dessus de tout soupçon dans leur administration de la chose publique, et lorsqu'arrivera le moment—si jamais le fait se produit—où les chefs libéraux ne pourront plus maintenir leur position devant le parti et devant les pays, alors les libéraux de ce pays ne leur donneront plus leur allégeance. Mais s'il vient un temps où le peuple du Canada cessera d'avoir confiance dans ce gouvernement parce qu'il aura perdu confiance dans les chefs du parti libéral, il hésitera longtemps avant d'en arriver à la mesure extrême de donner sa confiance aux honorables membres de l'autre côté de la Chambre. Quand arrivera ce moment, s'il arrive, les hommes intelligents referont le passé du parti conservateur. Ils constateront qu'en 1872, à la première occasion qui lui était offerte depuis la Confédération, alors que le parti conservateur, après une courte période d'administration, avait l'occasion d'en appeler au pays, il a eu recours à la corruption la plus éhontée.

Quelle était alors la situation ?

Si jamais il y eut un moment où l'on aurait dû faire appel aux sentiments patriotiques des chefs du parti conservateur, c'était bien ce moment. Ils avaient opéré l'union des provinces, ce qu'ils considéraient comme un grand pas fait en avant ; et il en était ainsi, surtout en tant que les provinces du Canada supérieur se trouvaient concernés, ces provinces qui s'étaient prononcées avec tant d'enthousiasme en faveur de ce projet. Ces chefs avaient opéré une coalition des chefs libéraux et des chefs conservateurs de l'ancienne province du Canada : ils avaient virtuellement brisé les lignes qui séparaient les deux partis et il n'y avait, pour ainsi dire, pas eu d'opposition dans le premier parlement du Canada. On aurait cru que dans des circonstances aussi favorables, le parti conservateur aurait trouvé facile de se présenter devant le peuple. Cependant, il comptait si peu sur ses ressources et sur sa propre politique que dès ces premières années de la Confédération, il n'osa venir devant le peuple sans avoir organisé un fonds électoral devant servir à démoraliser et à corrompre les électeurs du Canada. Et c'est alors que nous avons eu cette misérable histoire du scandale du Pacifique qui faisait dire au "Standard," de Londres, que les hommes qui faisaient partie du gouvernement d'alors ne devraient plus jamais être ministres en Canada. Le peuple du Canada se souviendra, s'il est appelé à condamner le parti libéral, des travaux publics de 1891 : il se rappellera le pont Curran ; il se rappellera tout les actes de corruption du parti tory, et s'il regrette profondément de trouver la preuve que quelqu'un dans les rangs du parti libéral s'est rendu coupable de fautes, il ne s'empressera pas, parce que des fautes légères ont été commises dans certains districts, de donner sa confiance aux messieurs de l'opposition, qui, durant ces années dont j'ai parlé et de la manière dont je l'ai expliqué, ont gaspillé l'argent du peuple de ce pays, ont trahi ses intérêts, ont traîné son honneur dans la boue et qui, en se traînant vers leurs tombeaux politiques déshonorés, ne peuvent seulement se consoler en disant qu'ils ont été fidèles à leurs propres collègues, à leurs propres chefs. L'honorable ministre a dit que ce gouvernement est né dans la déception. Je lui dis que son gouvernement est mort dans la trahison.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : La Chambre a écouté avec attention la forte dissertation que vient de faire sur les affaires publiques l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Je ne puis m'empêcher de penser que les remarques qu'il a adressées à la Chambre sur la question du Yukon, sont probablement les mêmes que celles qu'il a dû faire privément à l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), à l'honorable député de Vancouver (M. McInnes) et à l'honorable dé-

puté d'Alberta (M. Oliver), trois partisans déclarés du gouvernement actuel, mais qui se sont séparés de leur parti pour voter en faveur d'une enquête sur les accusations portées par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) contre l'administration du Yukon. Evidemment, l'honorable ministre ne peut prétendre que le gouvernement avec sa défense si forte qu'il a présentée, ait pu conserver en ligne ses propres amis et encore moins gagner des votes de ce côté-ci de la Chambre. Jusqu'à l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), dont l'allégeance aux honorables ministres ne peut plus être niée, qui a jugé à propos, dans cette circonstance, de quitter la Chambre sans enregistrer son vote en faveur du gouvernement ! Qu'on me permette de demander au gouverneemnt comment il espère obtenir les votes des libéraux honnêtes, quand il ne peut conserver ses propres partisans dans cette Chambre.

L'honorable ministre demande pourquoi nous n'avons pas demandé que cette enquête fût faite par un comité de la Chambre. Il sait très bien que vu le nombre des accusations portées et vu le fait que les témoins demeurent à des milliers de milles d'ici, il serait ridicule de parler de les amener du Yukon pour comparaître ici, devant un comité de la Chambre. L'honorable ministre est très brave, mais il n'ose pas plus que le ministre de l'Intérieur nommer un juge de son choix pour se rendre au Yukon examiner ces témoins.

Les ministres sont bien désireux d'aller devant les juges dans certains cas. Ils avaient un bill de redistribution et ils désiraient ardemment avoir le concours que les juges pouvaient leur prêter dans cette question. Ils n'ont pas eu peur d'aller devant les juges. Pourquoi ? Parce qu'ils croyaient avoir une cause passablement bonne ; mais ils ont eu peur de nommer un juge qui se serait rendu au Yukon et qui aurait tenu une enquête sur les accusations portées contre l'administration de ce district, parce qu'ils savaient que ces accusations seraient prouvées.

Je suis étonné d'avoir à constater que le ministre des Finances (M. Fielding) n'a pas craint de faire ce que l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) n'avait pas eu l'effrontrie de faire ; ce que l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) ni aucun autre ministre n'avait eu l'audace de faire, c'est-à-dire se lever dans cette Chambre et approuver le fait qu'on garde dans le service civil ce nommé Preston. L'honorable ministre dit que M. Preston va s'adresser aux tribunaux. Eh bien ! on ne verra pas plus M. Preston en cour qu'on y verrait l'honorable ministre dans les mêmes circonstances. Où se trouve Preston aujourd'hui ? Il est à l'emploi du gouvernement. Que fait-on de la loi criminelle d'Ontario aujourd'hui ? En face de l'aveu fait par M. McNish que toutes sortes de friponneries, toutes sortes d'actes illégaux ont été commis dans cette élection de Huron-ouest, que fait-on de la loi criminelle d'Ontario, aujourd'hui, M. l'Orateur ? Elle est paralysée. L'avocat du comté qui est payé par la population pour poursuivre les criminels, s'est rendu à la cour de police de Saint-Thomas et a demandé que l'accusé fût admis à caution pour un mois et il a réussi, le magistrat de police étant un ami politique. Où se trouve M. Duncan Bole aujourd'hui ? Et ce sont ces messieurs qui parlent du respect dû aux lois et à la justice de ce pays ! Leur propre gouvernement provincial, par le ministère de ses fonctionnaires, se met de connivence avec les criminels pour faire échapper du pays ces derniers. Et l'honorable ministre s'écrie : Lisez la constitution du pays ; comment faire telles enquêtes devant des juges ? L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) qui siège en arrière de l'honorable ministre des Finances voudrait-il me dire si lorsqu'il y avait des enquêtes dans la province d'Ontario, il n'a pas employé des officiers de justice pour tenir ces enquêtes. L'honorable ministre des Douanes est bien l'homme pour s'adresser aux officiers des cours de justice pour tenir une enquête, si telle enquête est nécessaire. Dans une cause à Parry Sound où il a tenu une enquête sur la conduite d'un fonctionnaire, il n'a pas nommé un des fonctionnaires de son département pour tenir cette enquête, mais il a confié cette enquête à un officier de justice de Brantford.

Je ne veux pas discuter tout la question du Yukon. On sait maintenant par tout le pays, des côtes de l'Atlantique à celles du Pacifique, que le gouvernement ne peut tenir en ligne ses propres partisans, puisque trois d'entre eux ont voté contre le gouvernement et qu'un autre, l'honorable député de Simcoe-nord, n'a pas voulu même voter. Quelle peut être l'opinion du peuple dans tout le pays ? Quand le peuple se prononcera sur ces question et sur d'autres, alors on connaîtra son sentiment.

Qu'a dit l'honorable ministre en terminant ? Il a dit que le parti conservateur était rongé par la corruption depuis l'époque de la Confédération, plus particulièrement depuis 1872. Je ne veux pas faire revivre l'histoire ancienne de ce pays, mais je dirai à l'honorable ministre que de 1873 à 1878, le parti libéral a été au pouvoir et Dieu sait que, comparés aux honorable membres qui siègent de l'autre côté de la Chambre, les ministres d'alors étaient des hommes honnêtes. Mais aussitôt que les électeurs ont eu la chanse de voter, ils se sont empressés de remercier ces messieurs de leurs services. Pour moi, je crois que lorsqu'arriveront les élections, le parti conservateur n'aura aucune raison d'en redouter le résultat.

M. JAMES DOMVILLE (King, N.-B.) : Je ne croyais pas devoir faire de remarque à la Chambre, mais quand j'ai vu l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) faire montre d'autant d'indignation passionnée, j'ai été frappé de sa versatilité et de son

assurance. On pourrait croire que ce monsieur est immaculé, on pourrait presque penser que dans sa propre province, dans son propre comté, il est considéré comme étant cet homme qui, à une certaine époque donnée, il a prétendu être et dont il donnait alors la description.

A cette époque, il n'était pas conservateur, mais il allait d'un parti à l'autre ; dans un endroit, il était libéral, dans un autre, il se disait conservateur. Il parlait alors tempérance au peuple et lui promettait une législation qu'il n'a jamais présentée. Il décrivait alors l'idéal auquel il aspirait ; il voulait suivre les traces du grand homme qui l'avait précédé, sir Leonard Tilley, de telle sorte que lorsqu'il passait par les rues, mêmes les petits garçons disaient, en se le montrant du doigt : Voici quelqu'un qui va devenir un grand homme et un homme de bien. Je lui ai entendu dire la chose lui-même, et il ne pourra nier ce fait. Peut-être que ce qui l'a empêché de se présenter dans le comté de King aux dernières élections, c'est qu'il redoutait que ces petits garçons qui parlaient de lui si favorablement alors qu'il passait par les rues, l'eussent hué. Tout homme a le droit de faire ce qu'il croit être bon et ce n'est pas mon affaire d'attaquer quelqu'un à cause des actes de sa vie privée, mais j'ai le droit d'en agir autrement, quand il s'agit des actes de la vie publique.

Quand l'honorable monsieur a dit qu'il ne croyait pas à cettte corruption des électeurs, comment posait-il devant le public ? Il posait en pur de la plus belle eau. Le pays a été inondé de ses discours—les discours de l'honorable G. E. Foster. Mais qu'est-ce que pense le peuple connaissant l'homme comme il le connait ? Est-ce que l'honorable monsieur croit pouvoir jouer le rôle de Hyde et de Jekyll avec le peuple ? Il a joué ce double rôle en tant qu'il le pouvait, et je n'hésite pas à dire que s'il y avait eu une élection loyale dans le comté de King, il n'aurait jamais été élu.

Après la première élection, il perdit son siège pour actes de corruption.

Mais bien qu'il eût été obligé d'admettre la chose en pleine cour, le lendemain son journal parut et déclara qu'il avait été acquitté.

Cela équivalent à dire qu'il n'y avait rien d'irrégulier. A la dernièr élection, comme l'a dit l'honorable ministre (M. Fielding) il a tiré de l'arrière. La scène était des plus tristes. Il y avait là un homme qui ignorait si son chef ne l'abandonnerait pas comme il était prêt à abandonner ses amis dans le cabinet, et qu'il était prêt à faire aux autres ce qu'il s'attendait à ce qu'on lui fît à lui-même. Il avait perdu toute cette audace et tout ce courage dont nous lui avions vu donner tant de preuves, et il télégraphia à sir John Macdonald : Je suis battu ; que dois-je faire ? Et sir John lui répondit : Ne vous en occupez pas ; venez ici et nous arrangerons la chose. Il ignorait si sir John continuerait de lui accorder son appui ou bien s'il allait lui dire que son utilité avait cessé. Et son secrétaire particulier—l'honorable député ose parler des relations du ministre de l'Intérieur, or il était lui-même lié à son secrétaire particulier, et ce pauvre mortel parcourait tous les hôtels fashionables en disant: Que va-t-il advenir de Jenkins? Et lorsque les conservateurs se réunirent à leurs quartiers-généraux pour conférer sur le résultat, où était leur chef, où était celui qui parle aujourd'hui dans cette Chambre comme s'il était le représentant autorisé de son parti ? Il abandonna ses amis, envoya son télégramnierai pas que je ne sois allé me coucher ; L'honorable député peut-il nier cela ?

M. FOSTER : Non, M. l'Orateur, je ne nierai pas que je suis allé me coucher ; mais je nie de la manière la plus formelle avoir expédié ce télégramme.

M. DOMVILLE : Vous ne l'avez pas envoyé ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Dans un cas comme celui-là, l'honorable député (M. Domville) est tenu d'accepter la déclaration faite par un honorable membre de cette Chambre.

M. DOMVILLE : M. l'Orateur, suis-je tenu d'accepter cette déclaration lorsque je sais le contraire ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député est tenu d'accepter cette déclaration.

M. DOMVILLE : Puisqu'il en est ainsi, j'accepte la déclaration ; et je suis persuadé que mes électeurs vont être bien surpris d'apprendre que j'ai consenti à la chose. On a fait allusion à part cela à la manipulation des bulletins. Cette habitude était tellement passée dans les mœurs des amis de l'honorable député et ils y étaient tellement habitués, qu'ils ne croyaient pas qu'il y avait mal d'en agir ainsi. J'ai ici un affidavit de l'un de ces hommes dans lequel il déclare qu'il était présent lorsque 100 bulletins de vote ont été placés dans l'urne électorale.

M. FOSTER : Nous aimerions à entendre la lecture de cet affidavit.

M. DOMVILLE : Vous avez dû l'entendre lire à cette époque, et vous l'auriez certainement entendu, si vous ne vous étiez pas éloigné. Le propre journal de l'honorable député, le " Sun," où son nom figure parmi les rédacteurs, publia un numéro après les élections dans lequel il lui donna la minorité dans chaque paroisse, reconnut sa défaite et en demanda pardon. L'honorable député (M. Foster) peut-il prétendre que cela n'est pas vrai ? Il n'aurait jamais dû obtenir ce mandat, et il a si bien compris la chose, qu'il n'est jamais retourné dans le comté. Il dut acheter et faire disparaître trois candidats différents. Cela ressemblait un peu à l'état de choses qui existait lorsqu'il est venu à

Westmoreland avant les dernières élections provinciales.

Il prétend que le pays va chasser le gouvernement actuel du pouvoir, qu'il n'a confiance qu'en lui-même. Cependant, après ses vantardises à Westmoreland il s'est rendu au Nouveau-Brunswick, et les électeurs de cette province ont à peine élu un de ses partisans à la législature provinciale. Qu'est-ce que cela indique ? Cela veut dire que ces électeurs sont fatigués de lui. Les électeurs de King sont aussi fatigués de lui, et il n'osera pas se présenter de nouveau dans ce comté. Il en est de même dans le comté de York, où il n'osera pas retourner. Je puis assurer à la Chambre qu'il ne se présentera plus dans ces deux derniers comtés, car il sait trop bien que la défaite l'y attend. Lorsque le temps de contester son élection arriva, ses agents se mirent à l'œuvre une nuit et le lendemain matin, l'honorable député lui-même avait disparu. Comme l'a dit mon honorable ami, l'action ne put lui être signifiée. elle le fut à une société d'avocats, mais il fut décidé que cela n'était pas suffisant, et comme l'honorable député de Queen (M. G. F. Baird) il conserva un siège qui ne lui avait jamais appartenu. Il savait parfaitement qu'il n'avait pas remporté la victoire, parce que le téléphone fut employé et le message suivant fut envoyé à ses amis dans une paroisse : Qu'avez-vous fait de mon argent ? Niera-t-il encore cela ?

M. FOSTER : Quoi, j'ai téléphoné dans le comté de King en 1891 ?

M. DOMVILLE : Un message téléphonique a été envoyé.

M. FOSTER : Où ?

M. DOMVILLE : Il a été envoyé de Norton à Springfield.

M. FOSTER : A quel endroit à Springfield?

M. DOMVILLE : A un magasin situé non loin de la résidence de George Scovil, et l'honorable député connaît très bien l'endroit.

M. FOSTER : Je sais très bien où est situé le magasin, mais je n'ai pas eu connaissance du message téléphonique.

M. DOMVILLE : La Chambre a à choisir entre ma déclaration et celle de l'honorable député (M. Foster), et je crois que mes paroles valent ce qu'il peut dire. Dans tous les cas, j'espère qu'il en est ainsi. J'ai déclaré qu'il était à ma connaissance qu'un message avait été envoyé, lequel était conçu dans ces termes : Qu'avez-vous fait de mon argent ; vous ne m'avez donné aucun vote en retour ?

M. FOSTER : Aucun message téléphonique de cette nature n'a été envoyé de Norton à Springfield ou à tout autre endroit.

M. DOMVILLE : Dans ce cas, comment l'honorable député l'a-t-il envoyé ?

M. FOSTER : Je laisse la réponse à cette question à l'intelligence de l'honorable député (M. Domville).

M. DOMVILLE : Mon honorable ami a raison de nier la chose. Pour ma part, j'aurais honte d'en agir ainsi. J'aurais honte de leur demander de rendre compte lorsqu'ils se seraient prononcés contre moi. Mon argent perdu, j'endurerais l'injure, et tout serait fini. L'honorable député niera-t-il que lors d'une grande assemblée où lui et ses amis demandaient au peuple de se rallier autour du drapeau de la tempérance et de la prohibition et de favoriser la candidature de mon honorable ami, qui était un partisan dévoué de la tempérance, n'est-il pas vrai, dis-je, que lors de cette assemblée tenue à Rothsay, il y avait là une cabane remplie de liqueurs spiritueuses placées là en son nom et dans son intérêt ?

M. FOSTER : J'ignore complètement ce dont l'honorable député veut parler ; mais s'il y a quelqu'un qui doit être bien renseigné à ce sujet, ce doit être mon honorable ami (M. Domville).

M. DOMVILLE : C'est cela, et si j'ai réussi à en obtenir un peu, c'est à peu près la seule chose que quelqu'un ait jamais pu obtenir de l'honorable député (M. Foster).

M. FOSTER : Il me fait plaisir de constater que l'honorable député reconnaît la chose.

M. DOMVILLE : Mon honorable ami s'est rendu à un endroit appelé Westfield pour essayer de rallier à ses intérêts une veuve qui gouvernait trois ou quatre électeurs.

M. FOSTER : Cela est plus grave. Je veux savoir le nom de cette veuve.

M. DOMVILLE : Je puis faire connaître ce nom à mon honorable ami.

M. FOSTER : Je voudrais le connaître.

M. DOMVILLE : Je le dirai à l'honorable député confidentiellement.

M. FOSTER : J'aimerais tout autant que vous le feriez connaître en public.

M. DOMVILLE : Je sais que mon honorable ami aime à ce que ces choses se fassent confidentiellement et il a raison. J'étais donc à dire, M. l'Orateur,——

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas fait connaître le nom que je lui ai demandé. Il ne doit pas oublier qu'il s'agit là d'une chose grave.

M. DOMVILLE : Mon honorable ami doit certainement se souvenir du nom de cette personne ; j'étais donc en frais de dire——

M. FOSTER : L'honorable député veut-il donner le mon de cette femme——

M. DOMVILLE : De quelle femme voulez-vous que je vous parle ?

M. FOSTER : M. l'Orateur, je veux connaître le nom de cette veuve à qui l'honorable député a fait allusion, et auprès de qui il prétend que je me suis rendu pour obtenir certains votes.

M. DOMVILLE : Que ce soit une veuve ou toute autre personne, cela ne fait guère de différence.

Ce que j'ai dit à ce sujet est exact et peut-être corroboré par d'autres témoignages. Cette femme a hébergé mon honorable ami, et ce dernier s'est montré des plus reconnaissants pour les services qu'il a reçus. Il lui a dit : Je dois partir de bonne heure, et je ne veux pas que vous vous donniez la peine de vous déranger pour assister à mon départ. Laissez du pain et du lait sur la table, et lorsque je me lèverai, je prendrai ce qu'il me faut moi-même. C'était à peu près tout ce que la pauvre veuve a reçu de l'honorable député comme preuve de sa générosité. Je pourrais citer d'autres exemples de cette nature à l'honorable député, mais je n'en ferai rien.

Je l'ai entendu parler de machines destinées à corrompre les électeurs. Je ne savais pas vraiment ce qu'il voulait dire par là et j'ai eu recours au dictionnaire de Webster pour y trouver une explication du mot machine. Mais les explications que donne ce dictionnaire étaient tellement nombreuses que je n'ai pu découvrir de quelle machine voulait parler l'honorable député en se servant de cette expression. Je dois dire à l'honorable député que le peuple n'a pas foi dans ce rôle de défenseur de l'honnêtete et de la moralité qu'il joue dans cette Chambre. Je suis moi-même d'avis que si vous faites preuve d'un peu de courtoisie à l'égard de vos collègues, il n'est pas nécessaire de se démener comme il le fait dans cette Chambre pour faire croire au peuple de ce pays qu'il joue un rôle important. Nous savons tous que l'honorable député aime beaucoup à parler.

Je crois qu'un jour sir John A. Macdonald a comparé mon honorable ami à un moulin à vent mû par l'eau, ou quelque chose dans ce genre-là. En quoi cela pourrait-il servir aux honorable députés de la droite dont la réputation est aussi bien établie que celle de l'honorable député d'York-ouest, d'imiter ce dernier et d'injurier les membres de la gauche ? S'il était un homme courageaux, si nous vivions encore à l'âge héroïque, il y aurait certainement un duel dans les couloirs de la Chambre. Mais mon honorable ami n'ignore pas que son titre de député le met à l'abri de toutes procédures et de toute attaque qui pourraient être faites contre lui. Il siège dans cette Chambre protégé par l'immunité que lui assurent les privilèges parlementaires, et il profite de sa position pour proférer les plus noires accusations contre les employés du Yukon, et d'ailleurs, et il attaque le ministre de l'Intérieur sans oser formuler une accusation directe contre lui.

Lorsque cette question a été soumise à la Chambre pour la première fois, j'ai déclaré que j'avais été à Dawson, et que tout en ayant vu là des choses dont le gouvernement pouvait difficilement être tenu responsable, j'ai dit que si les honorables membres de la gauche voulaient formuler une accusation sérieuse contre le ministre de l'Intérieur, je voterai avec eux pour demander une enquête. Pourquoi n'en ont-ils pas agi ainsi dans ce temps là ? Ils ne peuvent prétendre que le gouvernement ne leur aurait pas accordé un tribunal équitable. Je suis persuadé que d'autres députés de ce côté-ci de la Chambre auraient fait la même chose que moi. Je suis convaincu que le ministre lui-même aurait demandé cette enquête. Il n'aurait certainement pas permis à un adversaire de formuler des acusations sérieuses contre lui sans les réfuter. Pourquoi ne formulait-il pas ces accusations, tandis qu'il en est encore temps ? Mais ce n'est pas là l'habitude de l'honorable député d'York. Son habitude est de diffamer tout le monde.

J'ai fait le tour du Nouveau-Brunswick avec lui durant la campagne électorale, je l'ai suivi pas à pas, et je suis encore prêt à le rencontrer demain dans le comté de King ou dans n'importe quel autre comté du Nouveau-Brunswick, et à le chasser lui et ses amis de cette province. Il est inutile pour eux maintenant de se montrer de nouveau dans cette province avec chance de succès. Voilà ce qui rend l'honorable député si hargneux et toujours prêt à lancer l'injure dans cette Chambre—si je puis me servir de cette expression—parce qu'il sait très bien que le comté d'où il vient ne veut plus de lui. Il a voulu se faire passer pour un enfant du comté de King. Combien de fois n'avons nous pas vu dans les journaux : C'est un enfant du comté de King ; accordez votre appui à un enfant du comté. Mais le comté de King ne veut plus de son enfant : il sent qu'il ne peut plus y retourner et cela le rend de mauvaise humeur.

J'ai vécu trente ans dans ce comté ; j'ai eu connaissance de toutes les vilenies qui y ont été commises à chaque élection, tel que le vol de boîtes de scrutin, et je puis dire en connaissance de cause qu'ils n'ont pas volé la position où ils se trouvent aujourd'hui lui et son parti. Mais tout ce que mon honorable ami fera dans cette Chambre, dans le comté de King, dans n'importe quel autre endroit du Nouveau-Brunswick, dans la province d'Ontario ou ailleurs, toutes ces accusations de sa part n'auront aucun effet appréciable parce que le peuple se dira : Celui qui les porte est George Eulas Foster et nous le connaissons.

M. SPROULE (Grey-est) : L'honorable député de King, N.-B. (M. Domville) vient de nous faire un délicieux portrait de la moralité et de l'honnêteté de l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster). Une telle dissertation est surtout agréable si l'on songe à la source d'où elle vient. Les étrangers qui entendent l'honorable député pour la première fois se demandent comment il se fait

que la moindre parole de la part de l'honorable député d'York, ait pour effet de lui causer une si grande colère ; mais pour ceux qui sont dans cette Chambre depuis une certain nombre d'années, cette conduite n'a rien de surprenant.

Depuis le petit incident qui a eu lieu devant le comité des comptes publics, et dans lequel l'honorable député de King a joué un rôle assez important, les faits qui ont été mis à jour par l'honorable député d'York, étaient suffisants pour faire de l'honorable député de King son éternel ennemi. Mais je crois que l'honorable député de King avant d'entreprendre de critiquer l'intégrité ou l'honnêteté d'aucun membre de cette Chambre, ferait bien de commencer par se mettre en règle avec le ministère de la Milice relativement aux rapports qu'il a eus avec ce dernier durant les années dernières.

L'honorable ministre des Finances nous a entretenu cette après-midi des accusations concernant le Yukon ainsi que d'autres choses se rapportant au parti dont il est un des membres les plus intéressés. Il a commencé par nous dire qu'il n'était pas surprenant que le vote ait été aussi faible du côté de l'opposition en faveur des accusations formulées par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Il oublie de dire à la Chambre que lui et ses amis ont imposé ce vote à la fin du deuxième jour, alors que la discussion aurait dû durer encore deux ou trois jours. Plusieurs partisans du gouvernement avaient l'intention de prendre part à ce débat et de voter en faveur de la résolution proposée par l'honorable député de Pictou, mais ils ont été empêchés d'en agir ainsi, parce que le débat s'est terminé beaucoup plus vite qu'il ne s'y attendait.

Je parle de la chose en connaissance de cause, et bien que je n'aie pu voter, j'avais l'intention de prendre la parole et de voter sur cette question si j'en avais eu l'occasion. Personne ne croyait que le débat se terminerait cette nuit-là, et en effet il ne se serait pas terminé si le gouvernement n'avait pas exigé que la question fût mise aux voix avant que la moitié des membres de ce côté-ci de la Chambre qui avaient l'intention de prendre la parole aient pu le faire. Je puis dire à l'honorable ministre pour son renseignement personnel, et pour le renseignement du pays que si ce débat avait duré l'espace de temps prévu, et qu'exigeait l'importance des accusations, un grand nombre de membres de la gauche auraient dénoncé en termes précis l'administration irrégulière des affaires du Yukon par le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), le ministre des Douanes (M. Paterson), le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies).

Si l'occasion leur en avait été fournie, je suis persuadé que tous les honorables membres de l'opposition se seraient unanimement prononcés en faveur de ces résolutions demandant la nomination d'une commission. Il n'existait aucune division dans nos rangs, mais il était loin d'en être ainsi parmi les membres de la droite. Les honorables membres du gouvernement ont éprouvé de la difficulté à maintenir tous leurs amis dans les rangs et trois de leurs partisans les plus indépendants ont voté contre eux en faveur de la résolution demandant une enquête devant un tribunal indépendant. L'honorable ministre des Finances ne se rend pas justice à lui-même non plus qu'à la Chambre, lorsqu'il dit que le débat sur ces résolutions a été des plus complets. Si ce débat eût duré l'espace de temps que devait durer une discussion de cette nature, c'est-à-dire trois ou quatre jours, cela aurait permis à un grand nombre de membres de la gauche de prendre la parole sur cette question, et à part cela, plusieurs députés qui étaient malheureusement absents auraient certainement voté en faveur de ces résolutions.

Tous étaient libres d'après lui de voter comme bon leur semblait sur cette question. Au contraire, un grand nombre de députés furent forcés par le gouvernement de ne pas enregistrer leurs votes ce soir là. L'honorable ministre prétend qu'aucune accusation n'a été formulée contre aucun ministre de la Couronne. Je nie cette prétention. Deux ou trois ministres de la Couronne se trouvaient compris dans l'accusation d'incompétence et de mauvaise administration. Une accusation de cette nature a été formulée contre le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) contre le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), contre le ministre des Douanes (M. Paterson). Je déclare ouvertement que ces résolutions contenaient ces accusations en termes aussi clairs que la langue anglaise peut l'exprimer. Cependant, on persiste à nous dire qu'aucune accusation n'a été formulée.

Mon honorable ami peut-il croire que la mémoire du peuple de ce pays soit si faible, et qu'il soit tellement oublieux, que ceux qui ont lu ces accusations si directes et formulées avec tant de force dans cette Chambre devront les oublier immédiatement ? Après avoir mis au défi l'honorable député de Pictou de formuler ces accusations, en promettant qu'une enquête aurait lieu, ils ont refusé de nommer une commission pour faire cette enquête une fois ces accusations formulées, parce que certains ministres y objectaient ; ainsi donc, l'honorable ministre de l'Intérieur ne faisait qu'un coup d'audace en mettant l'opposition au défi de formuler ces accusations, et toute sa conduite en cette affaire n'est qu'une immense blague et rien de plus. Une fois les accusations formulées, les honorables membres de la droite, refusèrent de nommer une commission.

L'honorable ministre des Finances dit que les membres de son parti s'attendaient à avoir un gouvernement honnête de la part du parti libéral. C'est d'après lui l'espoir de milliers et de milliers d'honnêtes libéraux. Les membres de ce parti s'attendaient à avoir un gouvernement honnête, mais il suffit de voir dans quel état sont les affaires du pays pour

comprendre qu'ils ont été trompés. Le gouvernement actuel a-t-il été honnête, a-t-il été conséquent avec lui-même ? Sa conduite jusqu'ici prouve le contraire. Est-ce une preuve de l'honnêteté de ce gouvernement que nous avons dans la conduite de ses amis dans Elgin-ouest, où M. McNish a été obligé d'avouer que la corruption s'était pratiquée sur une grande échelle dans ce comté ? On me dit que ces différentes élections étaient sous le patronage autorisé de l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock), qui aurait aidé puissamment Preston dans l'élection de Huron-ouest, laquelle a été conduite par la même classe d'hommes qui était chargée de conduire la lutte dans Elgin-ouest : cependant, l'honorable ministre des Finances n'a pas craint de déclarer que les libéraux du pays s'attendaient à avoir un gouvernement honnête.

Si les libéraux espéraient obtenir un gouvernement honnête, ils ont été déçus par la conduite des honorables membres de la droite. Si ce gouvernement s'était conduit honnêtement il ne serait pas accusé comme il l'est aujourd'hui. L'honorable ministre des Finances a dit que nous avions fait allusion à l'élection de Huron-ouest, mais qu'il aurait été préférable pour nous de ne pas en parler, attendu que la chose était soumise au comité des privilèges et élections. Malgré cela, il ne craint pas lui-même de parler de Huron-ouest. Il n'est pas absolument nécessaire d'aller dans le comté de Huron-ouest pour trouver des preuves de corruption, de subvention, de friponnerie et de scandales. Il aurait pu trouver tout cela dans Ontario-sud, où M. Dryden a été obligé de démissionner à cause de certains actes de cette nature qui y avaient été commis. Les mêmes hommes qui ont servi à remporter l'élection d'Elgin-ouest ont aussi contribué au succès du parti libéral dans d'autres élections.

L'honorable ministre nous demande pourquoi nous ne prenons pas de procédures. Quels résultats obtenons-nous en nous adressant aux tribunaux ? Les témoins sont expédiés au loin ; on leur fourni les billets et l'argent nécessaires pour disparaître ; quelques-uns sont rendus à Détroit, d'autres sont dans le Kansas, et une fois devant la cour, un mandat de recherche et cent constables ne pourraient découvrir ces témoins récalcitrants. Certaines personnes qui sont peut-être dans cette ville leur ont fourni de l'argent pour s'éloigner, et j'ai raison de croire que la même chose a lieu actuellement pour ces hommes qui ont accompli leur triste besogne dans Huron-ouest. Des hommes comme Duncan Bole ou Linklater sont relâchés en fournissant un cautionnement, et lorsque l'on a besoin d'eux devant les tribunaux, ils ne peuvent plus être trouvés. Leurs noms ont été appelés plusieurs fois, et à la fin, la cour a dû ajourner sa séance vu l'absence de ces accusés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : La question à laquelle vient de faire allusion l'honorable préopinant est soumise au comité des privilèges et élections. Il est inutile de dire qu'il ne convient pas de parler des faits de la cause et de discuter le résultat probable de l'enquête qui se poursuit actuellement devant ce comité. Si je comprends bien les paroles de l'honorable député, il essaie de faire croire, ou plutôt il a déclaré en termes non dissimulés que des amis du parti libéral et des amis du gouvernement étaient actuellement à Ottawa et s'occupaient de prélever l'argent pécessaire pour faire échouer cette enquête en faisant disparaître certains témoins. Je voudrais savoir de l'honorable député si c'est bien là ce qu'il a dit, et s'il possède une preuve quelconque à l'appui d'une telle accusation.

M. SPROULE : J'ai simplement fait allusion à Huron-ouest en réponse à la déclaration formulée par l'honorable ministre des Finances.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Que l'honorable député réponde à la question que je lui ai posée. J'ai compris qu'il avait accusé bien clairement certains amis du parti libéral, à Ottawa, de prélever des souscriptions dans le but d'envoyer hors du pays des témoins dont la présence est requise au cours de cette enquête. Est-ce là l'accusation de l'honorable député ?

M. SPROULE : Ma déclaration est insérée aux "Debats", et l'honorable ministre peut lui donner l'interprétation qu'il lui plaira.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député ne veut pas dire s'il a lancé ou non cette accusation ?

M. SPROULE : Je vais dire à l'honorable ministre ce dont je parlais. Après l'élection de Huron-ouest, on a félicité le directeur général des Postes d'avoir conduit la campagne électorale dans ce comté. Preston était là, Smith, l'organisateur, était là, Bole était là et McDonald était là. Tous étaient bien munis d'argent, ils ont acheté ce district électoral, et chaque jour nous en fournit la preuve. Le directeur général des Postes a été félicité de cette victoire, et la question de savoir qui a fourni les fonds se présente naturellement. Je dis que, à mon avis, ils provenaient tous de la même source, et ont été prélevés directement ou indirectement par les mêmes hommes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député veut-il dire que, pendant que l'enquête se poursuit devant le comité, des membres du gouvernement se sont rendus complices de la corruption qu'on allègue avoir eu lieu ?

M. SPROULE : Je n'ai pas entendu ce qu'a dit l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député discute l'élection de Huron-ouest ?

M. SPROULE : Non, je discute l'élection d'Elgin-ouest, et j'ai mentionné incidemment

l'élection de Huron-ouest parce que le ministre des Finances en avait parlé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Peu importe que ce soit incidemment, ou autrement.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. SPROULE : Si l'honorable ministre veut prononcer un discours, il pourra le faire lorsque j'aurai fini.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député ne veut pas céder——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Me serait-il permis, M. l'Orateur——

M. SPROULE : Non, non.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Sproule) a la parole et ne veut pas la céder.

M. SPROULE : Je n'aurais pas mentionné l'élection de Huron-ouest, si le ministre des Finances n'en avait pas parlé et n'avait pas reproché à l'honorable député d'York (M. Foster) d'avoir amené le sujet sur le tapis. Mais il n'était pas besoin de mentionner Huron-ouest, car nous aurions pu parler d'Ontario-sud et d'Argin-ouest où la même bande a fait le même travail. J'ai dit que je croyais qu'elle agissait sous la même direction, et je crois encore que l'argent nécessaire à ces opérations provenait, en grande partie, de la même source.

Je me rappelle que le "Globe" a félicité le directeur général des Postes du succès qu'il avait remporté dans les élections à la tête de cette bande, et j'ai raison de croire que cette bande a des ramifications partout et que, en toute probabilité, elle fait son œuvre néfaste au vu et au su de certains membres du gouvernement. Voilà ce que j'ai dit, et je prends toute la responsabilité de mes paroles.

Le ministre des Finances nous dit qu'il n'a pas encore vu dans les journaux du pays un seul mot de blâme à l'adresse de M. Preston. Eh bien ! on dirait que mon honorable ami n'a pas vécu longtemps dans ce pays. M. Preston, qui a fait fonctionner la machine du parti, s'est présenté une fois devant la cour et douze honnêtes citoyens canadiens jurèrent qu'ils ne le croiraient pas sous serment. Voilà celui a fait fonctionner la machine. Voilà l'homme contre lequel le ministre des Finances ne trouve rien à redire.

Mon honorable ami nous a dit que les journaux affichaient à la porte de leurs bureaux que M. Preston allait citer ses calomniateurs en justice à cause de ces assertions. Je dirai au ministre des Finances que M. Preston n'instituera probablement pas d'action à ce sujet et qu'il serait le dernier homme au monde à faire une semblable tentative. Il a déjà comparu devant les tribunaux et il en a eu assez. Il coulera bien de l'eau dans la rivière avant qu'il s'adresse de nouveau à la justice, car il craint une répétition de ce qui est arrivé lorsque douze de ses concitoyens, qui le connaissaient bien et avaient eu des affaires avec lui, sont venus jurer qu'ils ne le croiraient pas sous serment.

L'indignation avec laquelle le ministre des Finances repousse les accusations que l'on a lancées contre Preston, amusera beaucoup tous ceux que connaissent le passé de ce courtier électoral. Les libéraux honnêtes du Canada espéraient que les honorables membres de la droite nous donneraient une administration honnête, mais ils reconnaissent aujourd'hui qu'ils se sont trompés, et ils expriment carrément leur façon de penser. Nous avons vu des partisans du gouvernement voter en faveur de la motion de sir Charles Hibbert Tupper, laquelle contient les accusations les plus catégoriques et les plus directes que j'aie jamais entendu formuler contre des ministres de la Couronne, dans cette Chambre, ou ailleurs.

M. BERGERON : On a embrassé la machine.

M. SPROULE : Oui. Le ministre des Finances nous demande si nous nous rappelons le scandale du Pacifique, et je lui demanderai, à mon tour, s'il se rappelle ce que le pays a fait à la première occasion qu'il a pu saisir, au parti qui avait formulé ces accusations ? Que sont devenus les libéraux en 1878, lorsqu'ils avaient discrédité le parti conservateur et disaient que sir John Macdonald, comme Lucifer, était tombé pour ne plus se relever ? Mais, à la première occasion, sir John Macdonald s'est relevé, et le peuple, après une expérience de cinq années d'administration libérale, fit subir aux honorables membres de la droite la plus ignominieuse défaite qu'un parti ait jamais éprouvée dans ce pays.

L'honorable Alexander Mackenzie ne nous a-t-il pas dit, en abandonnant la vie publique, qu'il lui fallait monter la garde nuit et jour afin de protéger le coffre de l'Etat contre ses propres amis ? C'est un triste aveu de la part d'un homme respecté d'un bout à l'autre du pays. Le ministre des Finances nous parle aujourd'hui d'administration honnête, mais il se garde bien de prononcer le nom de M. Mackenzie. Je dirai à l'honorable ministre (M. Fielding) que le peuple est très désappointé de ce que lui et ses amis ne nous ont pas donné un gouvernement honnête, et je suis convaincu que, lorsqu'ils en appelleront au pays, ils auront une répétition du Waterloo de 1878.

Les électeurs honnêtes du Canada leur diront : Nous nous sommes fiés à votre parole, nous avons cru à votre probité, nous vous avons fourni l'occasion de montrer votre valeur et votre intégrité, mais, sous tous les rapports, vous avez trompé nos espérances, et, comme nous l'avons fait en 1878, nous allons vous chasser du pouvoir et vous clouer, pour dix-huit ans encore, sur les bancs de l'opposition, nous allons vous infliger le châtiment que le seigneur a infligé aux enfants d'Israël et vous retenir dans le désert durant quarante ans.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. FOSTER : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je demanderai certains renseignements au ministre de l'Intérieur. J'ai sous la main un rapport contenant copie de la correspondance échangée entre son département et diverses personnes au sujet des permis de transport des liqueurs au Yukon. Je constate que le rapport est incomplet. Je constate qu'il y a ici, à la page 438, une lettre dans laquelle M. R. H. Patterson, demandant un permis, dit qu'il écrit sur l'avis de M. Maxwell, député, et qu'il envoie une lettre de celui-ci.

Les autres lettres dont il est fait mention sont produites, mais la lettre de M. Maxwell, qui accompagnait celle de M. Patterson, n'est pas produite. Jaimerais avoir cette lettre.

On fait aussi mention dans cette correspondance, d'une lettre de M. Copp, député, laquelle n'est pas produite non plus, j'aimerais à avoir une copie de cette lettre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A quelles pages du rapport est-il fait mention de ces lettres ?

M. FOSTER : Pages 428, 445, 446, 447 et 490.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais faire chercher ces lettres.

M. FOSTER : J'ai aussi demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux, le 26 juin, un rapport concernant l'affaire Michaud-Bélanger, des Trois-Pistoles. La Chambre a ordonné la production de ces documents, mais ceux-ci n'ont pas encore été produits, et j'y tiens beaucoup. L'honorable ministre (M. Blair) n'est pas ici, mais je dirai que ces renseignements doivent faire le sujet d'une discussion, et le plus tôt nous aurons ces documents, le plus tôt nous en aurons fini. Il serait impossible de vider la question, sans avoir tous ces documents.

Afin de faciliter les travaux de la Chambre, je demanderai au ministre des Finances de produire tous les documents relatifs aux crédits suivants : 1. Item n° 23, "Paiement d'une somme à l'honorable J. Snowball sur le rapport de Walter Shanley. 2. Item n° 26, concernant une somme de $211,505, payée à MM. Ryan et Cie. 3. Item n° 30 ; tous documents et rapports au sujet des sommes payées à Heney et Borthwick, pour travaux supplémentaires. Nous désirons tout particulièrement obtenir des renseignements sur cet item.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces item concernent tous les chemins de fer ?

M. FOSTER : Oui.

M. HAGGART : Nous désirons avoir les plans et devis du nouveau quai que l'on construit à Saint-Jean, lesquels le ministre des Chemins de fer et Canaux a promis de produire.

M. SPROULE.

M. McCARTHY : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler l'attention du ministre des Douanes sur une motion que j'ai faite le 8 mai dernier, "pour copie de la commission émise pour une enquête sur les accusations formulées contre W. A. Hogg, préposé de la douane au port de Collingwood, de la preuve faite devant le commissaire, du rapport de ce dernier, de l'arrêté du conseil basé sur ce rapport et de toute correspondance et papiers à ce sujet."

Ce rapport n'est pas encore produit, et j'aimerais voir l'honorable ministre s'occuper de la chose aussitôt que possible.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais prendre note du fait et m'enquérir. Je suis convaincu que ce rapport est prêt. Dans tous les cas, je verrai à le faire produire.

M. KAULBACH : Je désire obtenir des renseignements au sujet du commerce des Antilles anglaises et des anciennes possessions espagnoles de Cuba et Porto-Rico, mais vu que le premier ministre n'est pas présent, je remettrai ma demande à un autre jour.

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

(En comité.)

Havres et rivières—Manitoba—Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges pour empêcher le débordement du lac et le maintenir à un niveau régulier pour les fins de la navigation.. .... $25,000

M. FOSTER : J'aimerais savoir au juste les travaux que l'on a faits, ceux que l'on va faire et le coût total de l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit est destiné à établir de nouvelles décharges, c'est-à-dire, creuser une tranchée en droite ligne ou un canal d'environ 1,300 pieds de longueur, et de 200 pieds de largeur, avec un talus d'un pied, verticalement, et d'un pied, horizontalement ; la tranchée ou le canal devant partir d'un point où le niveau normal de l'eau dans le lac Manitoba est d'un pied et demi, près l'extrémité sud-ouest de la route reliant le lac Manitoba, la mission de Fairford et le poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson, jusqu'à un point sur la rive est de la rivière Fairford, à environ 1,000 pieds plus bas, ou au nord-est de l'endroit où elle sort du lac sur la rive est de la baie du Portage.

M. FOSTER : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et la plus basse a été acceptée.

M. FOSTER : Quels résultats aurez-vous obtenus après avoir dépensé ces $27,000 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le lac Manitoba est peu profond et entouré de terrains marécageux. Après la saison des pluies, l'eau s'élève de un à quatre pieds et inonde les parties les plus basses de cette région connue sous le nom de la partie nord

de la Plaine-du-Portage. L'inondation couvre plusieurs milles ce cette région et cause beaucoup de dégâts, lorsque souffle un fort vent du nord-ouest. Je puis dire que depuis des années, on réclame énergiquement l'exécution de ces travaux.

M. FOSTER : Est-ce que c'est une région colonisée ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oh ! oui, il y a des colons sur tous les bords du lac et, à maintes reprises, leurs terres ont été inondées. Quelques uns ont dû aller s'établir plus loin, mais dans les saisons sèches, ils sont revenus, mais ils ont été obligés de déménager de nouveau. Avant l'avènement au pouvoir de l'administration actuelle, en 1896, le gouvernement provincial a fait lever un plan de ces travaux, mais le département des Travaux publics, à Ottawa et le gouvernement provincial n'ont pu s'entendre sur certains détails. Je ne suis pas bien au courant de la nature des difficultés survenues entre les deux gouvernements. Je sais que c'est au sujet de la navigation du lac.

J'ai beaucoup insisté auprès du ministre des Travaux publics sur la nécessité de cet ouvrage. L'honorable député de Selkirk (M. Macdonell) connaît bien mieux que moi toute la matière, mais je sais que les colons ont fait beaucoup d'agitation pour obtenir l'exécution de ces travaux. L'objet que nous avons en vue, c'est d'établir de nouvelles décharges pour la rivière qui relie les lacs Manitoba et Winnipeg. Le chenal principal est assez large pour transporter l'eau, mais l'embouchure de la rivière se ferme, ce qui élève le niveau du lac. En creusant un nouveau chenal à l'embouchure, l'eau du lac baissera et se maintiendra à un niveau toujours égal.

M. FOSTER : Est-ce que ces travaux sont destinés à faciliter, de quelque manière, la navigation du lac, ou sont-ils exécutés simplement pour des fins de drainage ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour prévenir l'inondation des terres des colons.

M. FOSTER : Quelle coopération y a-t-il entre le gouvernement provincial et le gouvernement du Canada ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Aucune, je crois. Les travaux sont entièrement faits par le gouvernement fédéral.

M. HAGGART : A-t-on dépensé quelque chose auparavant pour creuser la rivière ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. On a levé un plan, il y a plusieurs années, mais on n'a exécuté aucun travail.

M. HAGGART : Mais il y avait un autre projet pour faire écouler l'eau du lac Manitoba ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, mais ce projet était beaucoup plus dispendieux, et aurait coûté, je crois, en fin de compte, $200,000 à $300,000. Je n'ai pas approuvé ce plan.

M. HAGGART : L'honorable ministre se rappelle-t-il quelle est la différence de niveau du lac Winnipeg et de la rivière Assiniboine ? Je crois que parfois les eaux du lac Manitoba montent tellement qu'elles débordent dans la rivière Assiniboine. L'honorable ministre connaît-il la différence entre les deux niveaux ?

M. MACDONELL : Le niveau de la rivière Assiniboine est de 14½ pieds plus bas. Lorsque souffle un fort vent du nord-ouest, et quelquefois, lorsque l'eau est extrêmement haute, le lac Manitoba déborde à l'extrémité sud, traverse une région colonisée et va se jeter dans la rivière Assiniboine.

M. HAGGART : A-t-on jamais considéré s'il serait préférable de drainer le lac Manitoba afin de faire écouler la surabondance de l'eau qui déborde dans la rivière Assiniboine ?

M. MACDONELL : Le chenal de l'Assiniboine n'est pas suffisant pour transporter les eaux de cette rivière. Les terres qui aboutissent à l'Assiniboine sont plus basses que les rives même de la rivière et se trouvent submergées lorsque l'eau est haute ; si on y ajoutait les eaux du lac Manitoba, l'inondation s'étendrait jusqu'à la ville de Winnipeg.

M. CLANCY : La matière a été assez longuement discutée l'an dernier. Le ministre des Travaux publics ne savait pas alors quel serait le coût de l'entreprise, et l'on nous dit aujourd'hui que cet ouvrage est exécuté pour des fins de drainage. Les honorables membres de la droite s'éloignent du principe sain et bon, en entreprenant des travaux de drainage. Dans Ontario, ce sont les municipalité qui se chargent de l'exécution de ces travaux, et si elles sont incapables de faire l'ouvrage, il est plutôt du devoir du gouvernement provincial que du gouvernement fédéral de leur venir en aide. Dans le cas actuel, y a-t-il une estimation et a-t-on l'intention de concéder les travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût de l'entreprise, d'après l'état estimatif, est de $27,500, et les dépenses accessoires le porteront à $35,500. Les travaux sont concédés à l'entreprise, et l'entrepreneur est M. Lemoine de Montréal.

Quai sur le lac Winnipeg..... .... $9,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à construire un quai sur le lac Winnipeg dans la colonie islandaise de Gimli. Il y a eu un autre quai, coûtant $9,000, construit pour une autre colonie. Celui-ci, d'après l'état estimatif, coûtera le même prix et sera virtuellement construit sur le même plan.

M. FOSTER : Est-il commencé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Va-t-on le concéder à l'entreprise ou autrement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'autre quai a été construit à l'entreprise, et je n'ai pas de doute que ce sera la même chose pour celui-ci.

M. WILSON : Comment l'honorable ministre détermine-t-il quels quais seront construits par le gouvernement, et quels quais par les municipalités ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un cours d'eau navigable, et c'est le gouvernement qui se charge, en général, de construire des quais sur ces cours d'eau. Je présume que, dans ce cas comme dans les autres, le gouvernement ne construirait pas ces quais, si l'entreprise privée voulait se charger de ces travaux.

M. MACDONELL : Avant un an, nous aurons là un des havres les plus importants du lac Winnipeg, le terminus d'un des embranchements du chemin de fer Canadien du Pacifique. La population de ce district est d'environ 3,000 âmes.

M. WILSON : Je n'ai jamais entendu parler d'une chose semblable, je n'ai jamais vu un gouvernement construire un quai comme celui-ci. Le gouvernement va recevoir, de toutes les localités, des pétitions lui demandant de construire des quais. Si on en construit dans le cas actuel, pourquoi n'en construirait-on pas dans le comté de Lennox et à d'autres endroits ?

M. McGREGOR : Ce quai servira aux pêcheurs de ce district. 35 navires naviguent sur le lac, lequel est dangereux, et il n'y a pas aujourd'hui au Canada un cours d'eau où l'on puisse prendre autant de poisson. Le lac Winnipeg contient en abondance les plus beaux poissons de l'Amérique.

Il y a aussi une autre raison. Ces Islandais sont un peuple industrieux et frugal. De tous les colons venus au Canada, ce sont eux qui ont fait les plus rapides progrès. Ils sont presque immédiatement devenus Canadiens. Ils sont laborieux et deviennent des pêcheurs et des agriculteurs de premier ordre. S'il y a quelque moyen d'encourager des colons qui viennent s'établir ici, nous ne devons pas oublier ces Islandais.

M. WILSON : Les raisons que l'on vient de donner sont très bonnes au point de vue de l'initiative privée. Où il y a beaucoup d'affaires, nous verrons surgir des quais, mais nous n'en avons pas besoin où il y a peu d'affaires. C'est une politique tout à fait nouvelle que de construire des quais simplement parce que des étrangers sont venus s'établir dans une locaité. On fait pour les nouveaux arrivés des choses que l'on n'a jamais faites pour les vieux colons.

M. McGREGOR : Quelques-uns de ces Islandais sont là depuis vingt-cinq ans et ont eu à lutter contre la pauvreté et une foule de difficultés. Connaissant cette région, je suis convaincu qu'en votant ce crédit, le Canada fait un bon placement. Cela encouragera ces gens et activera le mouvement des affaires sur le lac.

M. MACDONELL : Le lac Winnipeg a une longueur de plus de 300 milles et une largeur de 40 à 100 milles. C'est le second quai que le gouvernement entreprend de construire sur ce lac. La grande ressource de la population de cette région est la pêche, et il y a environ 35 navires qui traversent le lac. Il n'y a pas un endroit au Canada où le gouvernement aurait plus raison de construire un quai et d'accroître les commodités de la navigation.

M. CLANCY : Quels sont les propriétaires de ces navires ?

M. MACDONELL : Qui sont-ils, en fin de compte ? Ce sont des particuliers.

M. BENNETT : Bien qu'on propose de bâtir aux Mines de Bruce, village sans importance, un bassin important qui doit coûter $15,000, et deux autres bassins dans la même circonscription d'Algoma, les fonctionnaires du département ont dit, hier soir, au ministre que le département n'avait jamais construit de bassin sur la baie Georgienne, et cela est parfaitement vrai, si ce n'est qu'on a construit un bassin dans la même circonscription, au petit village de Thessalon. Le ministre doit l'avouer franchement, ce cas est sans précédent dans la province d'Ontario. La seule, raison pour laquelle on demande l'adoption de ce crédit, c'est qu'on veut aider au député de cette division-là, surtout s'il appuie les honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Tout le long de la baie Georgienne, à Midland, à Collingwood, à Parry-Sound et à d'autres endroits sans importance, on a construit des bassins, et l'honorable ministre a dû admettre qu'en aucun de ces endroits——

M. McGREGOR : Mais on fait du dragage tout le temps.

M. BENNETT : Le département a-t-il construit un seul bassin ? L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) dit avec raison, que l'on fait du dragage à ces endroits-là. Certes, le gouvernement doit faire des travaux de dragage. Quand les particuliers construisent des bassins, et que l'eau devient trop basse, il est certainement du devoir du gouvernement d'intervenir et de faire le dragage nécessaire. Je ne connais les détails de cette question que par ce qu'on en a dit cette après-midi ; ainsi, d'après cela, il me semble qu'il n'y a pas de raison d'accorder ce crédit, si l'on tient compte des précédents en ce qui concerne la baie Georgienne. S'il y a des compagnies de navigation qui font des affaires sur le lac, certes, elles doivent avoir des bassins à l'heure qu'il est. S'il y a là des endroits qui se développent, certes, les particuliers consacreront de leur capital à la construction de ce bassin. Mais si le présent cas est un cas différent, comme on l'a franchement admis, hier soir, pour le cas du bassin des Mines de Bruce, où il n'y a

qu'une population de 450 âmes, où l'on va dépenser $15,000 pour venir en aide au député qui représente cette circonscription, comme le ministre a virtuellement déclaré qu'on l'avait fait . . . . .

M. MACDONELL (Selkirk) : Mon honorable ami (M. Bennett) me permettra-t-il de dire un mot ? C'est le gouvernement précédent qui a d'abord songé à ces travaux. On n'a pas songé, jusqu'à présent, à faire emploi du crédit, mais ce sont les honorables députés de la gauche qui ont tout d'abord déclaré quand ils siégeaient sur les bancs de la trésorerie, qu'il fallait, dans l'intérêt public, construire un quai.

M. BENNETT : Est-ce qu'on a fait voter l'argent nécessaire ?

M. MACDONELL : Oui.

M. BENNETT : Ignorant les faits, je m'en rapporte naturellement à ce que dit l'honorable député, mais même dans le cas où le gouvernement précédent aurait eu l'intention de construire un bassin à cet endroit-là, je ne suis pas prêt à admettre qu'il avait raison, car je ne crois pas qu'il faille construire un bassin dans une circonscription, simplement pour plaire aux gens qui y résident. Ce sera tout une autre affaire si l'on agit comme dans le cas des différents postes qui bordent la baie Georgienne, et dont les habitants sont venus dire au gouvernement : Nous avons tel montant d'argent, et nous voulons construire un bassin, que le département voie s'il peut nous venir en aide à cette fin. Mais il ne pouvait y avoir un cas qui exigeât la construction de ces trois bassins dans la circonscription d'Algoma plus que celui dont on a parlé hier soir. Naturellement, je fais exception des bassins que projetait l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) dans la circonscription. Je reconnais que j'ai commis une injustice à l'égard de l'honorable ministre, hier soir, et je veux la réparer aujourd'hui. J'ai signalé huit à dix crédits que l'on demande pour faire construire des bassins, cette année, dans sa circonscription. L'injustice que j'ai commise à son égard, c'est d'avoir oublié quatre autres bassins qu'on doit construire là. Naturellement, si le ministre doit faire construire quantité de bassins dans son comté, il faut s'attendre à ce que les députés qui l'appuient cherchent à en faire autant dans leurs propres comtés. Si c'est là une affaire semblable à celle des Mines de Bruce, dont il s'est agi hier soir, pour ma part, j'y suis carrément opposé.

M. FOSTER : Est-ce qu'on a l'intention de faire de ce gouvernement-ci un gouvernement de quais, qui établisse et perçoive le péage et qui ait un gardien général des quais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, selon l'usage.

M. FOSTER : La critique de mon honorable ami de Lennox (M. Wilson), est parfaitement juste. D'après la constitution et l'usage, le gouvernement devrait, sans doute, s'intéresser aux cours d'eau navigables, mais on n'a jamais supposé qu'il construirait des quais pour favoriser la navigation intérieure. Tout ce à quoi l'on s'est attendu, c'est qu'il tiendrait libres les cours d'eau navigables, et qu'il construirait des digues ou ferait faire tous autres travaux nécessaires à cette fin. Quant à la construction des bassins, on croyait qu'elle doit être laissée à l'initiative privée ou à celle des municipalités du gouvernement provincial, mais on en est venu graduellement à demander quelques crédits pour travaux à faire sur un lac situé à l'intérieur des terres, ou pour la construction de quais sur certaines rivières. Pour parler de l'exemple cité par mon honorable ami de Lennox, on ne construit pas de quais pour favoriser l'expédition des affaires sur les rives de ce lacs. Si l'on destine un havre à servir de refuge, naturellement, on creuse autant qu'il le faut pour le rendre navigable, et l'on fait tout ce qui est nécessaire à sa protection. Prenons, par exemple, la rivière Saint-Jean, grand cours d'eau navigable. Jusqu'à tout dernièrement, le gouvernement fédéral n'a rien fait de ce côté, et la construction des quais qu'il y a là est due à l'initiative privée et au secours du gouvernement provincial. De mon temps, comme il arrivait que l'on construisait des quais dans d'autres endroits, j'ai dit : La population de la rivière Saint-Jean a autant de droits que celle du lac Saint-Jean ou du lac Winnipeg de profiter de pareils travaux, et ce qui est arrivé, de mon temps, c'est que dès qu'on jugeait nécessaire de construire un quai sur la rivière Saint-Jean, si le gouvernement provincial approuvait le projet et était disposé à payer la moitié de ce qu'il devait coûter, le gouvernement fédéral payait l'autre moitié. Ainsi, il y avait coopération des deux gouvernements et c'est ainsi qu'on a accordé ces minimes secours aux grands cours d'eau navigables. Le gouvernement a pris l'habitude de construire les quais sur le fleuve Saint-Laurent.

On ne sait pas quand le gouvernement fédéral en aurait fini s'il lui fallait procurer des fonds pour faire faire tous ces travaux qui devraient dépendre de l'initiative privée et de celle des municipalités, et qui seront faits de cette manière dans 99 cas sur 100, si on le permet; mais si le gouvernement, ayant des fonds considérables, a le malheur de faire ces travaux lui-même une fois, on exigera qu'il en fasse faire d'autres, et ainsi, les dépenses augmenteront d'une manière anormale. Qu'il soit donc entendu qu'on met en pratique le principe de secours local quand on adopte un crédit destiné à l'amélioration d'un endroit particulier, et j'attire l'attention du ministre des Finances sur ce point, vu l'absence du ministre des Travaux publics. Le gouvernement ferait bien de ne pas trop glisser sur cette pente. Le gouvernement précédent a fait une rude expérience de ces questions là, et je me suis toujours efforcé, pour ma part, de prévenir l'augmentation

des dépenses de ce côté. Je ne prétends pas qu'il n'y ait pas eu d'exemple de cas semblable à celui dont il s'agit, mais je crois qu'il faut plutôt considérer ces cas-là comme des exceptions, que comme des applications d'une règle générale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il y a beaucoup de vérité dans ce que vient de dire mon honorable ami (M. Foster). Sans doute, l'habitude de construire des quais ou des jetées, çà et là, peut devenir très dangereuse. Dans la petite province d'où je viens, il y a une loi qui veut que le gouvernement fédéral se charge des môles ; c'est la même loi que pour les autres provinces.

M. FOSTER : C'est-à-dire les jetées dans l'eau salée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quand cette province est entrée dans la Confédération, elle a demandé que le gouvernement fédéral se chargeât de ses jetées et en payât la construction et l'entretien, et ce dernier a chargé un commissaire de définir ce que c'était que ces môles là, d'après la loi, et ce que c'était que des quais locaux. Je ne me souviens pas d'après quels principes on a procédé, mais je sais qu'un des principes était que le gouvernement ne se chargerait ni des quais ni des jetées destinés à un usage purement local, c'est-à-dire, à l'avantage de la population d'un endroit particulier, et qu'il ne s'en chargerait que dans le cas où ces quais et ces jetées serviraient au commerce en général, ou à des fins interprovinciales. C'est sur ce principe que nous avons fait reposer la discussion au Conseil, en ce qui concerne les jetées et les quais qui font l'objet de la discussion actuelle. On nous demande toujours : Mais est-ce que ce quai sert à des fins locales ?

S'il en est ainsi, c'est à la municipalité ou au gouvernement provincial qu'il appartient de la construire. Si, au contraire, il comporte des travaux considérables, et est destiné à des fins interprovinciales, à favoriser un grand courant de commerce, le gouvernement fédéral est libre de le construire. Mais la ligne de démarcation entre les deux cas est très délicate et demande qu'on agisse toujours avec beaucoup de prudence à ce sujet.

M. BENNETT : Je voudrais savoir de l'honorable député de Selkirk (M. Macdonell) si la compagnie de pêche de Buffalo fait la pêche sur ce lac-ci.

M. MACDONELL : A ma connaissance, il n'y a pas de compagnie particulière de pêche qui ait de quai sur le lac Winnipeg. Il y a certains endroits destinés temporairement au débarquement, mais les quais n'y sont pas considérables, vu la profondeur de l'eau près de la grève. Il n'en est pas ainsi à l'extrémité sud du lac ; là, le fond du lac est si plat, qu'un steamer ne peut aborder qu'à six cents ou mille pieds de terre. De là vient qu'autrefois, les steamers avaient coutume de se rendre aussi près de terre que possible, et de débarquer les passagers et les marchandises dans des petits bateaux qui les conduisaient à terre. Ce sont les honorables députés de l'autre côté de la Chambre qui, lorsqu'ils occupaient les bancs de la trésorerie, ont inauguré cette politique dont vient de parler mon honorable ami et construit le premier bassin et le premier quai sur le lac Winnipeg. Et, cependant, l'intérêt public exigeait alors dix fois moins qu'aujourd'hui la construction de ce bassin ou quai. Ainsi, je ne vois pas ce que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre peuvent avoir à redire à la construction du bassin ou quai actuel.

Territoires du Nord-Ouest—
Réparations et améliorations générales des constructions des ponts, ports et rivières, y compris les abords..... $5,000

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il nous dire où va se faire la dépense de cette somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme est requise pour travaux et réparations généraux dans les Territoires du Nord-Ouest sous la direction du département des Travaux publics. J'ai ici les détails des dépenses faites l'année dernière. On me dit qu'il est d'usage de faire voter tous les ans un crédit à cette fin.

M. FOSTER : Voilà une excellente manière de faire des estimations ; le département devrait savoir pourquoi il demande cet argent, quelle construction il faut réparer, et il devrait se procurer de ses fonctionnaires les estimations nécessaires concernant les réparations. C'est alors qu'on pourrait dire au parlement pourquoi on demande cet argent. Je crois que ce qu'il y aurait de mieux à faire, ce serait de vous faire dire par vos fonctionnaires dans le Nord-Ouest ce qu'il y a à réparer, et combien cela va coûter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends que lorsqu'il s'agit de travaux considérables, il faut voter un crédit spécial. Il est d'usage de faire voter un crédit moins élevé pour les menus réparations qu'on ne prévoit pas, mais qui sont susceptibles de s'imposer, à un moment donné.

Travaux publics—Colombie-Anglaise—
Rivière Colombie—Améliorations en amont de Golden..... $4,000

M. PRIOR : Quelles sont ces améliorations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On demande cet argent pour continuer cette amélioration sur la rivière Colombie, en amont de Golden, pour draguer une partie de la rivière où le développement de l'industrie minière a créé un commerce considérable, et où circulent actuellement des steamers.

M. FOSTER : Sont-ce des roches que l'on enlève ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux consistent à faire des réparations et à prolonger des digues de manière à amener l'eau de la rivière vers le chenal principal.

M. FOSTER : Est-ce que les travaux nécessaires à la circulation des bateaux vont se trouver ainsi terminés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Le département qui dépense jusqu'à $15,000 aux Mines de Bruce ne croit-il pas que, dans les circonstances, il vaudrait mieux prendre tout de suite assez d'argent pour compléter ces travaux ? Dans cette région-là, le pays se développe, et au point de vue de l'industrie minière, il prend beaucoup d'importance ; il me semble que ce qu'il y aurait de mieux à faire, ce serait de prendre tout de suite une somme suffisante pour rendre la rivière parfaitement navigable, et de terminer tout de suite tous ces travaux-là au lieu de les faire par petites parties.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce qui s'y oppose, ce sont les inconvénients dont doit souffrir le dragage. Il est difficile, dans les circonstances, d'aller plus vite ; même s'il nous était voté un crédit plus considérable, nous ne pourrions pas le dépenser.

Rivière Colombie—
Améliorations des passes entre les lacs Lafièche d'en haut et d'en bas.. .. .. .. $3,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à l'exécution du dragage pendant l'exercice. On estime à $25,000 le coût des travaux à faire et qui doivent se répartir comme suit : Construction. Dépenses courantes du dragueur $6,000, matériaux, broches, fer, et bois, $4,000.

M. FOSTER : Où ces travaux doivent-ils précisément se faire ?

M. BOSTOCK : A la Passe, sur la rivière Colombie, entre les lacs Lafièche d'en haut et d'en bas. On a fait de ces travaux-là depuis nombre d'années, et on a par là beaucoup amélioré le chenal. En faisant ces travaux, nous avons pour objet de permettre aux steamers de circuler toute l'année entre Robson et Arrow Head sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, de manière à ce que la navigation ne souffre plus de la baisse de l'eau en hiver. L'eau baisse tellement que les steamers ont beaucoup de difficulté à remonter la rivière. L'année dernière, M. Roy, ingénieur du département des Travaux publics a planté des pilotis, et y a exécuté des travaux qui ont fait beaucoup de bien à la navigation ; il est maintenant nécessaire de faire faire ce dragage afin de tenir le chenal en bon état.

M. FOSTER : J'ai bien peur que les machines qu'il va falloir pour cela, absorbent les neuf-dixièmes du crédit, et qu'il ne se fasse que très peu d'ouvrage avec ce qui restera. Un dragueur coûte cher ; pour s'en procurer un, il faut d'abord $15,000, à quoi il faut ajouter les dépenses courantes du dragueur. Je vois toute la différence qu'il y a entre la somme considérable que va coûter la machine et le peu qu'il va rester du crédit pour faire faire les travaux sur la rivière.

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne pourrait toujours pas draguer sans avoir les machines nécessaires à cette fin.

M. FOSTER : Les dragueurs du gouvernement sont loin d'être, pour moi, ce qu'il y a de mieux ; je n'y ai jamais eu et n'y aurai jamais confiance. Je n'y vois que des machines à dépenser de l'argent. Je crois qu'il serait beaucoup plus avantageux à la navigation qu'on appliquât tout le montant du crédit à l'exécution de l'ouvrage même. On va me répondre qu'il faut se procurer des machines. A cela, je réplique que le gouvernement pour faire fonctionner les machines, paie toujours plus cher que les particuliers. On n'a qu'à parcourir les rapports de chaque année au sujet des opérations de dragage sous la direction du gouvernement pour s'étonner de ce qu'il en coûte autant pour se procurer, entretenir et faire fonctionner ces machines. On peut trouver des particuliers qui se chargeraient de faire tous ces travaux-là pour beaucoup moins cher. Quoi qu'il en soit, l'honorable ministre des Travaux publics est convaincu qu'il lui faut des dragueurs et on en construira. A-t-on pris en considération l'amélioration de la navigation depuis Robson jusqu'à Trail, de manière à permettre aux bateaux de parcourir cette distance ; cela est-il possible ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne s'est pas occupé de cela dans ce budget-ci.

M. PRIOR : Il me semble que ce crédit n'est pas tout à fait dans l'ordre. Pourquoi l'honorable ministre demande-t-il $15,000 pour outillage de dragage ? Il me semble que le nouvel outillage devrait figurer sous la *rubrique d'outillage de dragage*. A la page suivante, je trouve un item de $60,000 pour outillage de dragage. Il semble qu'il ne suffise pas de $15,000 pour faire un bon dragueur, et si on incluait cela dans l'autre crédit, et non pas sous la rubrique de dragage, comme dans cet item-ci, on aurait moins de peine à comprendre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami peut avoir raison de prétendre que ce crédit devrait figurer sous la rubrique de dragage, mais cela ne tire pas à conséquence, et n'affecte pas le crédit même.

M. FOSTER : Pourquoi faire la moindre distinction ? Il ne s'agit pas de travaux, mais tout simplement d'outillage de dragage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctionnaires du département me disent qu'ils ont adopté la méthode d'estimation à laquelle on avait eu recours depuis quelque temps. Il n'y a là aucune innovation, quoiqu'il soit peut-être à propos de réunir tous les crédits sous une même rubrique. Quant à la question principale, celle de savoir s'il

est utile au gouvernement d'avoir ses propres dragueurs, le collègue de l'honorable député qui est chargé de voir à cela, doit avoir pensé que les dragueurs du gouvernement sont utiles et économiques, sinon il aurait fait autrement qu'il n'a fait à ce sujet.

M. FOSTER : Je crois qu'il les a gardés parce qu'il n'a pas pu s'en débarrasser.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas, on n'en a pas eu plus. Les officiers m'assurent que toute chose bien considérée, les dragueurs du gouvernement coûtent moins cher, et je crois que s'il fallait y renoncer, nous nous apercevrions que l'ouvrage se fait moins bien.

M. WILSON : Je ne crois pas juste d'inclure le coût d'un dragueur dans la somme que peut coûter un seul ouvrage, comme on se propose de le faire à l'occasion de ce crédit. Quand il s'agit de construire un nouveau dragueur, il faudrait le construire spécialement à même le crédit voté à cette fin. Dans le cas actuel, on paie $15,000 pour un dragueur et une minime différence pour les travaux ; nous devrions savoir combien nous payons pour le dragueur même, de manière à pouvoir établir si cela nous est avantageux ou non.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'approuve tellement la remarque de l'honorable député, que j'ai suggéré aux fonctionnaires de séparer à l'avenir le crédit relatif à l'outillage de dragage, du crédit qui se rapporte aux travaux de dragage.

Rivière Fraser--
Amélioration du chenal..... $25,000

M. PRIOR : Est-ce en aval de New-Westminster ?

M. MORRISON : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour poursuivre les améliorations du chenal de la rivière Fraser et prévenir l'érosion de ses rives. On estime que ces travaux vont coûter $156,000. Ceux que l'on a faits sur la rivière Fraser l'année dernière ont coûté $49,997. Le total des dépenses qu'on y a faites depuis plusieurs années est de $402,149.

M. FOSTER : Que faut-il dire en général du résultat permanent d'une dépense de près d'un demi million de dollars ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctionnaires me disent que les anciens ouvrages sont en grande parti détruits, et qu'ils n'ont pas donné les résultats qu'on en attendait. Toutefois, je crois que nous allons être obligés de continuer à en construire de nouveaux.

M. FOSTER : D'après le même plan ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les anciens ouvrages consistaient en pilotis et on met ceux d'aujourd'hui sur des fascines.

M. PRIOR : L'ingénieur de section, M. Roy, ne s'est-il pas occupé, l'an dernier, de faire un plan des améliorations à faire sur toute la rivière, pour prévenir l'érosion de ses rives et protéger le chenal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'ingénieur a préparé des plans à ce sujet, mais par malheur, l'incendie de New-Westminster les a détruits.

M. FOSTER: Personne ne doute qu'il faille s'occuper de la rivière Fraser. Il ne s'y fait pas, en général, beaucoup de commerce, mais c'est une rivière d'où il sort une quantité considérable de bois. Personne ne s'oppose à ce qu'on fasse une dépense considérable pour rendre cette rivière navigable ; mais si, quand on a dépensé près d'un demi million de dollars en quinze ans, on s'aperçoit que chaque année, les ouvrages qu'on avait faits l'année précédente sont emportés, il est temps de voir si l'on va toujours continuer ainsi. M'est avis que le département devrait s'assurer si les plans actuels sont bien tout ce qu'il y a de mieux au sujet des améliorations à faire sur cette rivière.

Quoique je n'aie rien à redire à l'habileté de notre département des Travaux publics à ce sujet, je crois que les circonstances nous justifient de demander la meilleure opinion qu'on puisse trouver en ce pays ou dans tout le monde sur la question dont il s'agit. Car si l'on continue ainsi d'année en année, on aura dépensé chaque année, de $30,000 à $40,000, sans autre résultat que celui en présence duquel nous nous trouvons. Il se peut qu'il soit très difficile de faire sur cette rivière les améliorations qui s'imposent, mais c'est pour cela même qu'il faut avoir l'opinion des meilleurs experts et procéder de manière à ce que les travaux qu'on fera puissent demeurer. Il peut en coûter plus, mais ce qu'on fera restera fait ; en fin de compte, nous aurons payé moins cher.

M. MORRISON : Je suis heureux que l'ancien ministre des Finances (M. Foster) ait dit combien il est nécessaire de faire examiner la rivière Fraser par des experts. En 1897, le ministre des Travaux publics s'est rendu là et s'est formé précisément la même opinion que celle que vient d'exprimer l'ancien ministre des Finances (M. Foster), savoir : qu'on avait dépensé beaucoup d'argent pour rendre avantageuse la navigation de cette rivière et qu'on serait obligé d'en dépenser encore beaucoup tous les ans si l'on continuait à procéder d'après l'ancien système.

Le ministre (M. Tarte) a tout de suite fait des démarches pour faire faire spécialement l'inspection de cette rivière alors sous la juridiction de l'agent du département des Travaux publics, M. Gamble : il chargé tout particulièrement un ingénieur de faire une inspection toute particulière de la rivière et de la parcourir depuis sa source jusqu'à son embouchure. On a employé à cet ouvrage un groupe d'ingénieurs compétents qui ont pris des notes et se sont mis à faire des plans qu'ils étaient sur le point d'achever

lorsque, par malheur, l'incendie de New-Westminster les a réduits en fumée, bien qu'ils eussent été déposés dans une voûte qu'on croyait être à l'épreuve du feu. C'était l'intention du ministre de soumettre les plans aux meilleurs experts qu'il pourrait trouver. Je présume que jusqu'à ce que les ingénieurs aient pu réunir leurs notes de nouveau et les ranger de manière à pouvoir les soumettre à des ingénieurs experts, il est impossible de dire quel autre système il faudrait adopter. La terre des rives de la rivière est une terre d'alluvion très susceptible d'érosion, et pour prévenir cette érosion, on s'est imaginé d'y mettre des fascines. Mais s'il survenait des inondations, et jusqu'à ce qu'il fût voté un nouveau crédit, ces fascines resteraient couvertes de vase et autres détritus, et on serait toujours dans l'embarras. La rivière Fraser est un rivière commerciale, et les revenus que New-Westminster seul lui avait donnés l'année dernière, par rapport au seul item des patentes pour la pêche au saumon, seul équivaudra au double du montant voté.

M. FOSTER : Je n'ai pas voulu dire que la rivière Fraser n'est pas une rivière commerciale, car je connais ses forêts et ses pêcheries.

M. MORRISON : C'est parfait ; mais je tiens à le faire remarquer, les forêts ne constituent qu'un item et le revenu provenant des patentes de pêche excède ce crédit, qui, en vérité, est bien minime. Je répète combien je suis heureux que l'ancien ministre des Finances ait reconnu la nécessité de faire examiner cette rivière par des experts, et j'espère que quand viendra le temps de discuter la question à la Chambre, l'honorable député (M. Foster) travaillera de son mieux à faire triompher cette manière de voir.

M. FOSTER : Assurément.

Rivière Koutanie $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme sera en grande partie consacrée à des travaux de creusement ayant pour objet de faire durer la navigation huit mois au lieu de cinq, qu'elle dure à présent.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé l'an dernier, à cette même fin ?

Le MINISTRE DE FINANCES : $2,287.

M. FOSTER : Ce n'est pas assez.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux de recueillir ces paroles de la bouche de mon honorable ami (M. Foster).

M. FOSTER : On servirait mieux l'intérêt public en appliquant à la rivière Koutanie $10,000 du crédit des Mines de Bruce.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je commence à croire que mon honorable ami (M. Foster) a des intérêts dans la rivière Koutanie.

M. FOSTER : Je n'y ai pas d'intérêt pécuniaire, mais j'y ai celui du développement du pays. J'ai assez voyagé sur la rivière Koutanie pour pouvoir dire que nulle part dans la Confédération la navigation fluviale ne rencontre plus de difficultés que là.

Quarantaine de William's-Head.... ..... $4,000

M. PRIOR : Bien que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ne soit pas présent, pendant que nous en sommes sur cette question de quarantaine, je tiens à dire que j'ai appris qu'il se propose de faire, cette année, un voyage à la Colombie Anglaise. Si tel est le cas, il devrait se faire accompagner par le Dr Montizambert, médecin en chef de la quarantaine ; c'est ce que m'écrivent des amis de là-bas, car sur la côte du Pacifique, on appréhende l'invasion de la peste bubonique et d'autres maladies asiatiques. On voudrait savoir du Dr Montizambert si l'on a bien fait tout ce qu'il y a à faire pour protéger la santé de la population de la Colombie Anglaise. J'espère que le ministre des Finances (M. Fielding) voudra bien passer cette requête à son collègue, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher).

Avant qu'on adopte ce crédit, j'ai à faire remarquer qu'il n'y a rien dans le budget principal, ni dans le budget supplémentaire, pour le havre de Victoria.

Cette négligence de la part du gouvernement me désappointe, car mon collègue et moi avions demandé au département de faire faire là certains travaux absolument nécessaires, et il n'y a pas de crédit à cette fin, dans le budget. Je voudrais bien savoir pourquoi.

L'époque avancée de la session ne souffre pas qu'on parle beaucoup, mais la négligence dont on a fait preuve à l'égard de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, me défend d'un autre côté, de garder le silence.

Depuis que ce gouvernement existe, il n'a pas inscrit au budget un seul dollar pour le havre de Victoria. Sous le régime des conservateurs, il s'y est fait quelques travaux, pas autant qu'il en aurait fallu, mais enfin, nous avons réussi à en faire faire.

M. MILLS : Suivez Bethune et vous réussirez.

M. PRIOR : J'ignore pour quelle raison, mais enfin, lorsque, hier soir, le comité votait les crédits destinés aux quais et brise-lames de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable ministre des Finances a dit :

Il faudrait faire ces travaux là où il en est besoin, sans la moindre considération de parti politique.

J'en conviens avec l'honorable monsieur, mais il a ajouté :

Je présume, toutefois, qu'il entre un peu de nature humaine dans les partis politiques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Continuez à lire.

M. PRIOR : C'est ce que je vais faire :

On dit que, de leur temps, les conservateurs favorisaient de préférence les comtés représentés par des députés de leur nuance politique. Sans rechercher,

pour le moment, jusqu'à quel point cela est vrai, je dis que si c'est vrai, il peut se faire que dans le cours du temps, les comtés qu'on aura négligés reçoivent une juste compensation.

Le MINISTRE DES FINANCES : N'est-ce pas logique ?

M. PRIOR : A votre point de vue, peut-être ; mais j'aime à croire que ce n'est pas pour cela que le ministre des Travaux publics a négligé le havre de Victoria, car s'il en était ainsi, je ne crains pas de dire que les choses iraient fort mal, la population de Victoria n'entendant pas du tout se faire l'esclave du ministre des Travaux publics. S'il n'y avait pas besoin de travaux dans ce havre-là, je serais le dernier à en demander, mais vu l'importance de Victoria et le commerce qui s'y fait, il est vraiment honteux que le gouvernement ne puisse dépenser pour ce havre de $10,000 à $20,000.

Si la Colombie Anglaise avait un représentant dans le cabinet, on n'aurait jamais eu à se plaindre, car il aurait parlé pour sa province, quand il se serait agi du budget au conseil.

Cette négligence ne saurait s'expliquer par l'insignifiance du commerce qui se fait dans la Colombie Anglaise et dans le port de Victoria en particulier, car avant de reprendre mon siège, je vais démontrer par des chiffres l'importance de ce commerce. Je regrette beaucoup que l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) ne soit pas ici, lui qui écrivait il y a quelque temps dans son journal l' " Evening Telegram," que Victoria restait six jours par semaine plongé dans le sommeil. Eh bien ! les statistiques que je vais fournir, prouveront peut-être, à la satisfaction de la Chambre que si tel est le cas, c'est tant mieux pour le pays, et que si Victoria travaillait sept jours au lieu d'un, le reste du pays n'aurait presque plus d'ouvrage à faire.

Loin de moi de vouloir être partial et injuste à l'égard des autres provinces, mais la Colombie Anglaise devrait avoir sa part, et il me semble que dans ce budget, le gouvernement la lui refuse. Il répand les millions partout ailleurs que dans la Colombie Anglaise et n'accorde rien au port de Victoria. Qu'avons-nous vu hier ? que la Nouvelle-Ecosse a obtenu des crédits pour pas moins de 91 quais et brise-lames. Or, ces crédits s'élèvent à $250,000 pendant qu'on n'accorde à toute la Colombie Anglaise que quelques pauvres petits milliers de dollars, nonobstant qu'il s'y fasse beaucoup plus de commerce maritime qu'à la Nouvelle-Ecosse comme vous allez le voir. D'après les livres bleus, la Colombie Anglaise est même, sous ce rapport, à la tête de toute la Confédération.

Voici les chiffres :

Provinces.	Tonnage.
Colombie-Anglaise	3,833,906
Québec	3,477,253
Nouvelle-Ecosse	3,294,358
Nouveau-Brunswick	1,837,837
Ile du Prince-Edouard	142,145

Voyons maintenant quel est le tonnage des navires océaniques qui fréquentent les différents ports :

Montréal	2,181,148
Victoria	1,914,672
Halifax	1,239,478
Québec	1,066,312
Saint-Jean, N.-B	997,165
Vancouver, C. A.	835,573
Nanaïmo, C. A.	717,119

D'après ces chiffres le commerce maritime de Montréal n'accuse que 266,476 tonneaux ou 14 pour 100 de plus que celui de Victoria ; Halifax est fréquenté par moitié moins de navires océaniques que Victoria, et le nombre de ces navires qui fréquentent le port de Québec, et ce qu'ils représentent, n'équivaut à guère plus de 50 pour 100 par rapport à Victoria.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Mon honorable ami me permettrait-il de lui demander si ces chiffres embrassent toutes les lignes de steamers, comme, par exemple, celle du Pacifique Canadien ?

M. PRIOR : Toutes celles que mentionnent les rapports du commerce et de la navigation.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député donne-t-il là le montant brut du tonnage des navires qui fréquentent nos ports ?

M. PRIOR : Oui, celui des navires océaniques. Or, le gouvernement a prêté à Québec $3,000,000 sur quoi cette cité doit en outre $1,000,000 d'intérêt, tandis que Victoria ne peut obtenir un crédit de $15,000, bien que son commerce maritime équivaille à un peu plus du double de celui de Québec.

Les statistiques que je vais maintenant exposer à la Chambre se rapportent aux droits de douanes sur ces importations et les exportations pour l'année 1897-98 :

DROITS DE DOUANE.

Colombie Anglaise	$2,215,899
Nouvelle-Ecosse	1,249,524
Nouveau-Brunswick	918,594
Ile du Prince-Edouard	136,993

Sur cette somme de $2,215,899 qu'a payée la Colombie Anglaise, le port de Victoria a payé $1,078,611.

EXPORTATIONS.

Colombie Anglaise	$16,919,717
Nouveau-Brunswick	11,166,218
Nouvelle-Ecosse	10,930,936
Ile du Prince-Edouard	1,389,674

IMPORTATIONS.

Colombie Anglaise	$8,690,263
Nouvelle-Ecosse	6,949,216
Nouveau-Brunswick	4,925,662
Ile du Prince-Edouard	486,681

En vérité, il faut que Victoria soit un port bien indigne du gouvernement pour que ce dernier refuse de dépenser quelques dollars

pour l'améliorer, lorsque les importations qui s'y sont faites s'élevent à $3,460,164, et que celles qui se sont faites dans toute la Colombie Anglaise représentent $8,690,263.

Ce tableau fait voir que la Colombie Anglaise a importé pour un tiers de plus que le Nouveau-Brunswick et pour deux fois plus que la Nouvelle-Ecosse.

Qu'il me suffise de vous donner le chiffre des exportations, des importations et des droits de douane pour les années 1888, 1893 et 1898, pour vous faire voir combien le commerce de cette province augmente. Les exportations de la Colombie Anglaise ont été :

En 1888	$ 3,928,077
En 1893	6,574,989
En 1898	16,919,871

ce qui accuse, pour l'année 1898, une augmentation de 257 pour cent sur l'année 1893, et de 430 pour 100, sur l'année 1888.

Les importations de la Colombie Anglaise ont été :

En 1888	$3,509,951
En 1893	6,358,976
En 1888	8,690,263

Ce qui accuse une augmentation de 37 pour 100 sur l'année 1893, et de 119 pour 100 sur l'année 1888.

Quant aux droits de douane, voici ce qu'on a payé :

1888	$ 861,465
1893	1,412,878
1898	2,213,593

ce qui accuse une augmentation de 56 pour 100 sur l'année 1893, et de 957 pour cent sur l'année 1888. Et cette année (1899) l'augmentation sera encore plus considérable. Le revenu de l'accise et des postes dans les différentes provinces, s'est élevé, pour l'année 1897-98, aux chiffres suivants :

Colombie Anglaise	$421,711
Nouveau-Brunswick	210,289
Nouvelle-Ecosse	173,403
Ile du Prince-Edouard	52,694

Ces statistiques démontrent que le revenu de l'accise dans la Colombie Anglaise a égalé en 1897-98, celui du Nouveau-Brunswick qui, lui, dépassait le revenu des trois autres provinces.

Nouvelle-Ecosse	$346,985
Colombie Anglaise	247,282
Nouveau-Brunswick	237,757
Ile du Prince-Edouard	47,548

J'ai ici un état que j'ai eu beaucoup de peine à dresser. J'en ai fait un semblable, il y a quelques années, et certains députés ont trouvé qu'il ne représentait pas bien exactement la contribution de chacune des provinces au revenu, parce que l'Ile du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick consommaient quantité de marchandises sur lesquelles les droits se payaient dans Ontario et Québec. Mais il faut en dire autant de la Colombie Anglaise, car il s'y consomme quantité de marchandises sur lesquelles les droits se payent dans ces deux provinces.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans la même proportion ?

M. PRIOR : Je le crois. La Colombie Anglaise n'importe plus d'Angleterre autant de marchandises qu'autrefois, comparativement à ce qu'elle importe des autres pays. Dans cette liste, j'ai inclus tout ce qu'il m'était possible de répartir entre les différentes provinces—douane, immigration des Chinois, accise, postes, revenus des travaux publics, revenus des menus travaux publics, canaux, casuels, amendes, confiscations, fonds des marins, inspection d'éclairage électrique, des bateaux à vapeur, du gaz, des poids et mesures, pénitenciers et pêcheries. Ce que la Confédération a perçu en 1897-1898, de ces différentes sources dans toutes les provinces, s'élève à $35,733,610.24. J'ai absolument laissé de côté les chemins de fer, $3,313,847.10 ; primes, l'escompte et l'échange, $191,559.52 ; le fonds de retraite, $45,643 ; les terres de la Confédération, $975,792.34, parce que je ne pouvais pas faire de division et de répartition de ces différents sujets.

L'exposé suivant fait voir la contribution totale de chaque province au revenu en 1897-98, la population de chaque province, et le montant fourni au revenu par cette population par tête :

Province.	Revenu.	Population.	Par tête.
Ontario	$14,002,206 30	2,161,500	6·19
Québec	3,296,002 15	1,590,094	8·36
Nouvelle-Ecosse	1,819,430 23	457,663	3·96
Nouv.-Brunswick	1,409,819 22	321,285	4·39
Ile du P.-Edouard	244,174 29	109,215	2·23
Manitoba et Territoires du N.-O.	1,911,958 66	380,000	5·03
Col. Anglaise	3,054,019 89	161,451	18·91
Total	$35,733,610 24	5,281,200	6.76

Ceux de ces chiffres qui se rapportent à la population, je les ai obtenus du statisticien M. Johnston qui m'a dit qu'ils étaient les mêmes que ceux qui avaient été fournis au ministre des Finances et au ministre des Douanes pour servir de base à leurs calculs, au commencement de la session.

M. MILLS : Quel est le revenu qu'a produit l'immigration des Chinois ?

M. PRIOR : Je vais le dire à l'honorable député s'il le veut. L'impôt sur les Chinois dans la Colombie Anglaise s'est élevé à $80,202. Si quelques honorables députés doutent de l'exactitude de la division que j'ai faite, je leur dirai combien la population entière du Canada, à l'exception de la Colombie Anglaise, a payé par tête. C'est $6.38 cents. Cela comprend Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince-Edouard, le Manitoba et le Nord-Ouest. En divisant le revenu par la population de ces provinces, je trouve qu'elle a payé par tête $6.38. Cela n'est pas le tiers de ce que paye au trésor fédéral la population de la Colombie Anglaise, et du montant qu'elle paye, savoir : au delà de $3,000,000 ; je défie tout

député de prouver que le gouvernement lui rend plus que la moitié, sous forme de travaux publics, de subventions ou autrement. Ainsi, on enlève régulièrement à la Colombie Anglaise $1,500,000 par année, sans aucun retour.

Je vois qu'en 1898.. le rendement du charbon dans la Colombie Anglaise a été 1,135,865 tonnes. Ses houillères ont donné 6,529,420 tonnes, et il est facile de voir quelle énorme augmentation cela représente pour peu que l'on songe qu'en 1890, le rendement n'était que de 4,000 tonnes. Ainsi, de 4,000 tonnes qu'il était en 1890, le rendement des houillères s'est élevé à 6,529,420 tonnes en 1898.

La coupe du bois a dépassé de 19,000,000 de pieds celle de 1897. Cependant, quand on demande à ce gouvernement de consacrer une petite somme au dragage, à l'enlèvement des pierres, dans le port de Victoria, la capitale de la province, on ne reçoit pas même un dollar. Le gouvernement n'a pas, non plus, songé à donner, dans le cabinet, un représentant à la Colombie Anglaise, une province si importante, et où il se fait tant de progrès ! De concert avec toute la population de la Colombie Anglaise, je dis qu'on traite cette province d'un manière inconvenante et évidemment injuste.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. PRIOR : Lorsque, advenant six heures, vous avez suspendu la séance, M. l'Orateur-suppléant, j'étais à démontrer combien il était nécessaire que le gouvernement consacrât une somme convenable, à l'exécution de certains travaux dans la Colombie Anglaise, et accordât à cette province un représentant dans le cabinet.

Le gouvernement précédent ayant jugé à propos de lui en donner un, je ne vois pas pourquoi celui-ci penserait autrement. La Colombie Anglaise ayant pris de l'importance, y a encore plus droit qu'alors. Certes, le ministre n'ira pas dire qu'il ne trouve personne pour remplir la position. Il y a quatre députés de la Colombie Anglaise qui l'appuient, et chacun d'eux pourrait faire un bon ministre.

Je demande ce qu'il y a au sujet de l'honorable député de Yale et de Cariboo (M. Bostock).

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est très bien.

M. PRIOR : Comme le dit l'honorable ministre (M. Fielding) il est très bien, et il ferait je crois un très utile ministre. Il est propriétaire de presque tous les journaux de la Colombie Anglaise, il est riche, et tous ceux qui le connaissent s'accordent à dire qu'il a bonne mine.

Je ne vois pas pourquoi le gouvernement ne satisferait pas son désir en le faisant ministre, ce à quoi il ne serait pas trop opposé, s'il faut en croire dame rumeur.

Il y a bien aussi l'honorable député de New Westminster (M. Morrison) ; c'est un légiste distingué, il pourrait tenir ses collègues dans la bonne voie s'ils étaient tentés d'en sortir.

Le premier ministre ayant récemment décrit en cette Chambre le caractère de l'honorable député de Burrard (M. Maxwell), je n'ai rien à ajouter à cet égard. L'honorable député de Vancouver (M. McInnes) serait tout à fait facile à gagner.

Lorsqu'il est arrivé en cette Chambre, il a débuté par une éclatante fanfare, mais les entrevues qu'il a eues avec des membres du cabinet l'on calmé et il est devenu docile observateur de la discipline du parti. J'ai ici une liste des membres du cabinet tel qu'il est composé aujourd'hui. Je constate qu'il y a dix-sept ministres—c'est-à-dire, seize, plus le Solliciteur général. Je constate que Québec a six ministres plus le Solliciteur général —ou plutôt, avait, car Québec vient de perdre un de ses représentants, un homme dont la mort, je saisis cet occasion de le dire, a été une perte pour le Canada. Ontario a cinq représentants, la Nouvelle-Ecosse en a deux, le Nouveau-Brunswick en a un, l'Ile du Prince-Edouard en a un et le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest un.

Or, je crois que la Colombie Anglaise a droit à la représentation dans le cabinet à tous les titres que vous puissiez invoquer. En premier lieu, son éloignement de la capitale est à mon sens une raison pour qu'elle soit représentée dans le cabinet par un homme qui soit parfaitement au fait des besoins de cette province et qui puisse exposer ces besoins devant ses collègues du conseil. Les industries de la Colombie Anglaise comprennent les mines, les bois de construction et les pêcheries, ce qui la rend absolument différente du Manitoba et du Nord-Ouest. De sorte que, bien que certaines gens puissent prétendre que le ministre de l'Intérieur représente la Colombie Anglaise, je dis que cela lui est impossible.

Prenons n'importe quel point de comparaison—douane, marine, exportation, accise, revenu des postes, revenu par tête de la population. Si nous prenons le commerce maritime comme point de comparaison, si Québec a droit à sept représentants dans le cabinet, la Colombie Anglaise a également droit à sept représentants. A en juger par nos recettes de la douane, si la Nouvelle-Ecosse a droit à deux membres du cabinet, la Colombie Anglaise a droit à quatre membres, d'après le montant qu'elle paye ; si l'Ile du Prince-Edouard a droit à un membre du cabinet, le Colombie Anglaise a droit à dix-huit. Sur la base des exportations, si le Nouveau-Brunswick a droit à un ministre, la Colombie Anglaise a droit à un ministre ; si l'Ile du Prince-Edouard a droit à un ministre, la Colombie Anglaise a droit à quinze.

Maintenant, prenons les importations comme point de comparaison. A ce point

de vue, si la Nouvelle-Ecosse doit avoir deux représentants dans le cabinet, la Colombie Anglaise devrait en avoir près de trois ; et si le Nouveau-Brunswick doit en avoir un, la Colombie Anglaise devrait en avoir deux, et si l'Ile du Prince-Edouard a droit à un ministre, la Colombie Anglaise a droit à dix-sept. Prenons maintenant l'accise. Sur cette base, si le Nouveau-Brunswick a droit à un membre du cabinet, la Colombie Anglaise a droit à deux ; si le Nouvelle-Ecosse a droit à deux, la Colombie Anglaise a droit à quatre ; et si l'Ile du Prince-Edouard a droit à un ministre, la Colombie Anglaise a droit à huit.

Si nous n'en jugeons que par les recettes totales des postes, alors, si nous devons donner au Nouveau-Brunswick un membre du cabinet, nous devrions en donner un à la Colombie Anglaise ; et si nous en donnons un à l'Ile du Prince-Edouard, la Colombie Anglaise devrait être représentée par sept. Sur la base du revenu par tête, si Ontario a droit à quatre représentants, la Colombie Anglaise a droit à quinze ; et si Québec a droit à six, la Colombie Anglaise a droit à treize. Sur cette base, si la Nouvelle-Ecosse doit avoir deux représentants dans le cabinet, la Colombie Anglaise devrait en avoir neuf ; si le Nouveau-Brunswick doit en avoir un, la Colombie Anglaise devrait en avoir près de quatre ; et si l'Ile du Prince-Edouard doit en avoir un, la Colombie Anglaise devrait en avoir près de huit.

Si la représentation dans le cabinet doit être proportionnée à la population et si l'Ile du Prince-Edouard a droit à un ministre, la Colombie Anglaise devrait en avoir un ou deux. Je crois donc que la Chambre verra clairement qu'à quelque point de vue que la comparaison puisse être faite, la Colombie Anglaise a droit à au moins un représentant dans le cabinet.

Avant la dernière élection, en 1896, les libéraux de la Colombie Anglaise avaient constamment pris le gouvernement conservateur à partie parce qu'il ne donnait pas à la Colombie Anglaise un représentant dans le cabinet. Je désire citer un article du journal le "Times" de Victoria, l'organe libéral, dont le propriétaire a été trois fois repoussé par les électeurs de Victoria, et parce que le peuple n'en voulait pas comme représentant, le gouvernement l'a installé dans une Chambre plus haute. Je vois que le 29 juillet, 1895, après que le "News-Advertiser", un organe conservateur de la Colombie Anglaise eût publié quelques lettres au sujet de la représentation dans le cabinet, le "Times" disait :

Un fait très important que le News-Advertiser oublie à dessin, c'est que le système qu'il condamne a déjà été adopté en ce qui concerne toutes les parties du pays à l'exception de la Colombie Anglaise. Nul homme impartial ne peut examiner le cabinet et dire franchement que la "distribution territoriale des fonctions" n'est pas déjà en vigueur à l'est des montagnes Rocheuses. C'est un fait notoire que M. Daly a été admis dans le cabinet parce qu'il représentait une division du Manitoba et non à cause de ses aptitudes personnelles. Le sénateur Ferguson a été fait ministre sans portefeuille tout simplement afin de donner à l'Ile du Prince-Edouard la représentation dans le cabinet. Si l'une des quatre provinces, Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick était représentée au parlement par une bande d'écervelés, on verrait encore au moins l'un de ces écervelés occupant un siège dans le cabinet en vertu du principe "territorial". Cette règle "territoriale" a déjà été adoptée ; si elle est mauvaise, comme l'"Advertiser le prétend, notre confrère devrait demander son abandon ; d'un autre côté, si elle est bonne, la Colombie-Anglaise est traitée très injustement puisqu'elle est exclue de son application. Nous supposons que l'"Advertiser" sait qu'il ressort de son argument que tous les représentants de la Colombie Anglaise sont inférieurs au point de vue des talents à tous les ministres actuels. Cette appréciation n'est guère flatteuse de la part d'un ami qui se prétend dévoué. Si elle doit être admise comme exacte, alors le plus tôt la Colombie Anglaise se mettra en devoir d'améliorer la qualité de ses représentants, le mieux ce sera.

Puis, toujours à propos du "News-Advertiser", il dit :

Il est hors de question, comme nous l'avons démontré, de parler contre l'établissement du principe de la "distribution géographique". Ce principe est déjà établi dans toutes les parties du pays, à l'exception de la Colombie Anglaise, et ceux qui connaissent les faits comprennent très bien que si cette règle n'avait pas déjà été établie, la situation de cette province exigerait pour elle un traitement exceptionnel dans le sens opposé. Les intérêts des Anglo-colombiens ont été honteusement sacrifiés grâce à l'absence d'un représentant dans le cabinet, et c'est là un fait que le "News-Advertiser" ne peut contester.

L'honorable monsieur qui est propriétaire de ce journal parlait alors très énergiquement contre le gouvernement parce qu'il ne donnait pas à la Colombie Anglaise la représentation dans le cabinet. Mais depuis que son parti est arrivé au pouvoir, son journal n'a pas dit un seul mot au sujet de cette question, pas un mot pour engager le gouvernement à donner cette représentation à la Colombie Anglaise. De fait, dans le même article, *je trouve ceci* :

A l'instar de Rip Van Winkle, notre confrère de Vancouver à l'heureuse faculté de pouvoir s'endormir et de ne pas être dérangé par les événements de chaque jour.

C'est ce qui est arrivé à l'honorable député lui-même, à mon avis. Puis, dans un autre endroit, je constate que l'honorable monsieur, qui était alors sénateur pour la Colombie Anglaise et qui est maintenant au palais du gouvernement, parlait comme suit, le 4 juillet 1895 :

C'est une honte que de les laisser si longtemps sans représentation et je puis vous assurer que le peuple ne tolérera pas cela davantage. C'est là un langage assez audacieux, mais je puis dire aux honorables sénateurs qu'il existe dans la Colombie Anglaise un sentiment tel qu'on ne s'y soumettra pas, et il est probable que lorsqu'une autre élection aura lieu, cette Chambre et le gouvernement pourront constater le fait. Peu m'importe, comme je l'ai déjà dit, que le gouvernement au pouvoir soit libéral ou conservateur. Nous voulons avoir dans le cabinet un représentant que nous puissions tenir responsable, et à qui nous puissions nous adresser pour voir à ce qu'il fasse ou a ce qu'il s'efforce de faire ce qui est avantageux pour cette province en particulier. Tel est l'objet que nous

avons en vue. Je sens, et tout Anglo-colombien sent —qu'il soit libéral ou conservateur—que nous avons été maltraités.

Voilà ce qui a été dit par le sénateur de la Colombie Anglaise qui est maintenant lieutenant-gouverneur de la Colombie Anglaise, et dont le fils siège en cette Chambre. Nous n'avons pas entendu l'honorable député de Vancouver (M. McInnes), suivant l'exemple de son auguste père, dire un seul mot depuis qu'il est ici en faveur de la représentation qui devrait être accordée à cette province. Je crois avoir bien établi ma cause. Je crois avoir démontré que le gouvernement a pour devoir de donner à la Colombie Anglaise la représentationn dans le cabinet. Même si les honorables députés de la Colombie Anglaise qui siègent à droite jugent à propos de rester cois, de crainte d'offenser leur parti, je n'ai pas l'intention de rester muet à la vue de cette injustice. Je profite de cette occasion pour protester avec toute l'énergie dont je suis capable contre cette négligence voulue de la Colombie Anglaise, tant en ce qui concerne les dépenses pour travaux publics qu'en ce qui concerne le fait que cette province n'est pas représentée dans le cabinet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais demander quels travaux, à Victoria, mon honorable ami (M. Prior) voudrait faire exécuter. Je ne crois pas qu'il nous l'ait dit.

M. PRIOR : Non, je ne l'ai pas lit parce que j'étais convaincu que l'honorable ministre et ses collègues devaient le savoir d'après le rapport de l'ingénieur. Si l'ingénieur n'a pas fait de rapport à cet effet, il aurait dû en faire un. Il y a du dragage à faire parce que le port s'envase, et il y a beaucoup de roches à enlever du fond du havre afin d'augmenter sa profondeur. Il y a aussi besoin de beaucoup de dragage dans le port extérieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai posé cette question à l'honorable député afin de pouvoir lui rappeler que les travaux de dragage qu'il veut que nous fassions faire nécessiteraient une dépense énorme, bien que je ne veuille pas dire par là que ces travaux ne devraient pas être faits. Mais pour faire un travail efficace en ce qui concerne l'idée suggérée par l'honorable député de Victoria, il faudrait une somme d'argent très considérable, et le gouvernement ne se sentirait pas capable, vu le montant déjà élevé, comme certaines personnes le font remarquer, qui figure dans les estimations, de faire une avance immédiate dans ce but. Mais si le port de Victoria est aussi important que l'honorable député le croit, et je ne contesterai pas le bien fondé de sa déclaration, je crois que le gouvernement serait disposé à faire ce qui est nécessaire.

Je regrette que l'honorable député ait discuté la question de la représentation dans le cabinet au point de vue provincial. Je croyais que nous nous débarrassions gra-

duellement de l'idée du provincialisme en ce qui concerne la représentation dans le cabinet. Lors de l'union, il était inévitable que les provinces fussent représentées, alors qu'il y avait tant d'intérêts à considérer, et il devra s'écouler beaucoup de temps avant que nous puissions nous débarrasser complètement de l'idée provinciale, mais je crois que nous devons tous appeler de nos vœux le temps où l'esprit d'unité aura fait des progrès tels que nous ne parlerons pas autant de la représentation des provinces en particulier. Si cela ne peut être fait, alors tous les progrès que nous prétendons avoir faits vers l'unité ne sont qu'une illusion.

Je crois que, bien que nous devions tenir compte des intérêts des provinces, le temps viendra bientôt où un représentant pris dans une province aura la confiance d'une autre province. Cependant, il nous faut tenir compte des intérêts provinciaux, et il n'est pas surprenant que la Colombie Anglaise croie qu'elle devrait être représentée dans le cabinet. Mon honorable ami me permettra de lui rappeler qu'il y avait 25 ans que la Colombie Anglaise était entrée dans la Confédération, et que durant ce temps la Colombie Anglaise avait donné son appui presque unanime au parti conservateur, lorsque les conservateurs lui ont donné la représentation. Et cependant, l'honorable député croit qu'un gouvernement libéral doit immédiatement donner à cette province la représentation dans le cabinet.

L'honorable député se rappellera qu'il a siégé en cette Chambre de 1888 à1896, et qu'il a occupé un siège comme député de la Colombie Anglaise durant toutes ces années avant d'avoir été appelé à devenir membre du cabinet. L'honorable député fait un compliment à ses co-représentants de la Colombie Anglaise qui siègent à la droite, lorsqu'il leur dit que dès le premier parlement dont ils font partie, ils sont dignes de s'asseoir sur les banquettes ministérielles. C'est un compliment bien mérité par les honorables députés de la Colombie Anglaise, mais lorsque l'honorable député se rappelle le long stage qu'il a fait dans les rangs avant d'être élevé au ministère, il devrait se montrer moins exigeant.

Je ne suis pas du tout disposé à contester ce que l'honorable député a dit au sujet de la Colombie Anglaise. Je ne suis pas disposé à discuter la statistique qu'il a faite bien que je la croie susceptible d'être critiquée, mais plutôt que de la critiquer, je préfère admettre le fait que la Colombie Anglaise est une grande province et une province d'avenir, et que l'avenir du Canada devra beaucoup au développement des richesses minières de cette grande province. L'honorable député pourra constater, en ce qui concerne la représentation dans le cabinet, comme en toute autre chose, que la Colombie Anglaise désire que si l'on a un peu de patience, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sera prêt à donner la plus grande considération et la plus

grande mesure de justice à cette grande province. Bien que quelques-uns des chiffres cités par l'honorable député soient susceptibles d'être critiqués, je préfère ne pas les critiquer, et je me joins à lui le plus cordialement possible pour féliciter la Colombie Anglaise sur les progrès qu'elle a faits et sur ses perspectives d'avenir, et je crois qu'avec un peu de patience, il constatera que les droits de cette province seront reconnus.

M. PRIOR : M. le Président, l'honorable ministre (M. Fielding) a dit que, parce que la Colombie Anglaise a été pendant vingt-cinq ans privée de représentants dans le cabinet, cela est une bonne raison pour qu'elle continue à s'en passer. En donner un en premier lieu et en retrancher un sont deux choses très différentes. L'honorable ministre sait que lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, la Colombie Anglaise avait une représentant dans le cabinet, et que ce gouvernement a laissé cette province en dehors. Il aurait pu tout aussi bien laisser en dehors l'Ile du Prince-Edouard qui est moins importante que la Colombie Anglaise. Puis, en ce qui concerne les dépenses, l'honorable ministre dit que l'estimation était si considérable que le gouvernement croyait qu'il ne pourrait rien donner pour le havre de Victoria. Il pourrait tout aussi bien appliquer cette excuse à n'importe quelle autre province.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Colombie Anglaise reçoit sa part raisonnable.

M. PRIOR : Elle ne reçoit pas sa part raisonnable. En ce qui concerne l'idée du provincialisme l'honorable député dit que l'on devrait y renoncer et qu'un homme compétent devrait être choisi d'où qu'il vienne. Eh bien ! appliquez cet argument à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, qui tiennent tant à avoir leurs hommes dans le cabinet tels qu'ils sont, et de même pour Ontario et Québec. Je crois qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant que ces provinces renoncent à leurs représentants.

Havres et rivières en général.. ..... $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est le crédit général ordinaire, et la somme est la somme ordinaire. C'est pour des services qui ne sont pas particulièrement spécifiés, et cela est destiné à couvrir durant l'exercice financier les montants requis pour frais de voyages, instruments, etc., qui ne peuvent être imputés à l'un des crédits en particulier pour réparation dans chaque province. Il y a ici un mémoire des dépenses de l'an dernier s'élevant à $4,949. Les item sont : Frais de voyages. $952 ; services, $517 ; papeterie et impressions, $2,302 ; instruments, $642 ; divers, $152 ; télégrammes, $323 ; indemnité pour dommages à une barge, $60.

M. FOSTER : N'est-ce pas là un drôle de crédit à placer parmi les dépenses des havres et rivières, vu que pas un sou de cela n'a été employé à l'amélioration d'un seul havre ou d'une seule rivière dans la Confédération ? C'est tout simplement un crédit employé pour les dépenses casuelles. On a voté ce crédit de temps à autre. Je me rappelle que pendant deux ou trois ans, j'ai pu retrancher ce crédit, parce qu'il ne devait pas figurer là comme tel. Je ne m'oppose pas à ce que l'on paye les dépenses de voyage, les instruments, etc., mais le crédit devrait indiquer ce que vous devez en faire. Tout homme qui consulte les comptes publics des dépenses croit que cet argent est dépensé pour l'amélioration des havres et rivières, ou pour des choses auxquelles on n'a pas pourvu au moyen de crédits spéciaux, mais en réalité c'est pour payer tout ce qu'il plaît au ministre de payer en fait de télégrammes, dépenses supplémentaires, écritures, instruments etc.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député se trompe quelque peu lorsqu'il dit qu'il y avait un crédit de ce genre et qu'il s'en est débarrassé. Il y avait un autre crédit pour "divers" dont il s'est débarrassé, mais on me dit que le crédit actuel se continue depuis des années. Je n'admets pas qu'il y ait là rien d'inconvenant. Chacun sait que, pour construire des havres, il faut payer les frais de voyages des ingénieurs, l'achat des instruments, et qu'il y a diverses dépenses accessoires de ce genre.

M. FOSTER : Pour chaque amélioration que vous faites, vous devriez imputer à cette amélioration sa proportion de dépenses d'ingénieurs, instruments, ou ce qu'il vous plaira, mais ceci est un crédit général pour dépenses casuelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans cette division du service seulement. Il y a un bon nombre d'années que ce crédit est voté de cette manière. Est-ce que l'honorable député voudrait me le voir transférer au compte des dépenses casuelles du ministère ?

M. FOSTER : Je voudrais qu'on le mît où l'on puisse reconnaître à quoi il est destiné.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que l'honorable député et moi ne soyons également responsables de cela. Si je suis son exemple, je ne dois pas être censé m'égarer beaucoup.

M. FOSTER : La raison pour laquelle nous mettons un crédit dans les estimations est que nous voulons désigner le but du crédit pour les havres et rivières en général, mais cela n'indique pas l'usage qu'on en fait réellement.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour des dépenses accessoires imputées avec raison sur les havres et rivières en général et réparties sur tous ces travaux.

M. FOSTER : Non, c'est un crédit qui n'est réparti nulle part, mais cela donne au

ministre le droit de le dépenser pour ce qui lui plaît.

Havres et rivières—Québec—
Anse à Beaufils—amélioration de l'entrée du havre..... $7,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est requis pour améliorations à ce havre afin de permettre aux navires de pêche et autres d'y entrer pour s'y mettre à l'abri durant les tempêtes. Le havre est dans le comté de Gaspé.

M. BERGERON : L'an dernier, on a dépensé au delà de $500 sur les $1,000 de l'estimation de 1898.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le montant dépensé pour cette amélioration jusqu'à présent est de $1,520. C'est pour prolonger vers la mer le mur de soutènement construit du côté ouest de la rivière. C'est une colonie de pêcheurs. Je n'ai pas de renseignement quant au chiffre de la population ; tout ce que je sais, c'est que c'est une population de pêcheurs.

Anse-aux-Gascons (Port Daniel-est)
brise-lames..... $4,500

M. BERGERON : Où est cela ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : C'est dans le comté de Bonaventure, sur la baie des Chaleurs. Port-Daniel est un havre bien connu, l'un des plus importants de la baie des Chaleurs.

M. McALISTER : L'anse-aux-Gascons est à trois ou quatre milles en bas de Port-Daniel.

M. FOSTER : Qu'y a-t-il à Port-Daniel-est ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Port-Daniel-est un havre assez grand ; il a au moins deux milles de largeur. Il y a des habitants de chaque côté, l'un des côtés se nomme Port-Daniel-est et l'autre Port-Daniel-ouest. Je crois que Port-Daniel-est est le nom de la municipalité qui comprend l'Anse-aux-Gascons.

M. FOSTER : Quelle est la population de l'Anse-aux-Gascons ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne sais pas réellement. La population n'est pas très considérable. C'est l'une des colonies de pêcheurs de la côte. Il y a un établissement à Paspébiac depuis de longues années, et il y avait plusieurs petits havres plus ou moins importants, le long de la côte, qui fournissaient du poisson aux habitants de Paspébiac. La population n'est pas très considérable, mais elle couvre un territoire assez grand.

M. BERGERON : Quelle est l'estimation du coût de ce travail, combien a-t-il été dépensé et combien doit être dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût total a été de $12,129. Les travaux sont terminés et ce crédit paiera la balance due à l'entrepreneur.

M. McALISTER : Si je me rappelle bien, le quai a été terminé l'an dernier. Je crois que le brise-lames est destiné en grande partie à protéger les bateaux-pêcheurs ; mais le vapeur naviguant entre Dalhousie et Gaspé arrête là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le mémoire qui m'a été fourni déclare qu'avant la construction du brise-lames, durant les bourrasques du sud, il n'y avait aucune protection pour les bateaux-pêcheurs, dont un grand nombre étaient en conséquence brisés et avariés. Le nombre de bateaux actuellement employés à la pêche de la morue est de 60 en été et de 100 en automne ; les prises s'élèvent à 400 ou 500 quintaux à chaque saison.

M. FOSTER : Ce travail est-il fait à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Baie-Saint-Paul—Cap aux-Corbeaux
—prolongement et réparation du quai..... $10,000

M. BERGERON : Ce quai est-il à la Baie-Saint-Paul ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Oui. Il a là un quai depuis environ vingt ans. Mon honorable ami le connaît très bien. Les bateaux de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario y font escale, mais il est très difficile d'amarrer un bateau à ce quai.

M. FOSTER : Quel est le coût total ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût total probable du prolongement sera de $13,750.

M. FOSTER : Les travaux sont-ils faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Cap-Santé—Enlèvement de cailloux... $800

M. BERGERON : Est-ce que ceci ne pourrait pas être fait avec les travaux ordinaires du chenal ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je connais bien la localité, vu que je demeure en face, et je puis dire qu'il y a là un amoncellement de cailloux tel, qu'il est difficile aux bateaux à vapeur et aux bateaux des marchés d'atteindre le quai. En enlevant ces cailloux, on donnera un accès facile au quai mais tant qu'ils seront là l'endroit sera très dangereux.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est dans le fleuve Saint-Laurent, mais non dans le chenal, et en conséquence, les travaux ne peuvent être imputés sur celui-ci.

Réparations générales et améliorations sur des havres, rivières et ponts... $10,000

M. BERGERON : C'est là un crédit très dangereux ; il a tant d'étendue. A quoi est-il destiné ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est encore un crédit général du même genre que deux ou trois autres que nous avons discutés. Il a pour but de faire des réparations aux jetées, brise-lames, ponts et autres travaux publics, et de payer aussi les frais de voyages et autres dépenses. Les détails se composent en grande partie de menus item.

M. FOSTER : Sont-ce des réparations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, excepté un item vers la fin ayant pour titre " en général ".

M. FOSTER : Pourquoi cet item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se trouve dans le rapport de l'auditeur général.

M. FOSTER : Je trouve à la page Q-10 qu'il est dépensé en grande partie pour des appointements au ministère à Ottawa. Il y a un item pour payer J. W. Fraser. Qui est-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un ingénieur qui ne fait pas partie du personnel permanent.

M. FOSTER : Il y a un autre item pour payer Alfred Gauvreau pour services dans le laboratoire d'épreuve du ciment, douze mois à $45.62, $547.44. Il est évidemment employé toute l'année à éprouver du ciment. Je crois que ceci donne lieu à une critique très juste. Nous avons deux classes de journaliers. Il y a l'établissement ici et la main-d'œuvre permanente surnuméraire c'est-à-dire, ceux qui sont employés d'une façon permanente tout en figurant sur la liste des employés temporaires. Nous ajoutons tout cela ensemble et nous voyons qu'ici, à Ottawa, dans les ministères, les employés surnuméraires permanents coûtent tant et qu'il y en a tant d'employés. Mais lorsque nous examinons le crédit, nous trouvons d'autres gens employés tout le temps à Ottawa et payés à même un crédit comme celui-ci pour des havres et rivières à Québec.

Il y a là-dedans deux injustices. L'une est l'injustice d'imputer à la province de Québec le salaire d'un homme qui est employé à l'année pour éprouver du ciment, lorsque ce salaire devrait être réparti sur toutes les provinces. Puis nous couvrons au moyen de ces crédits n'importe quel nombre d'hommes qui peuvent être employés à Ottawa, et qui sont payés à même divers crédits—l'un à même le crédit des havres et rivières et l'autre à même un autre crédit, et ainsi de suite.

Puis, les dépenses de voyage des fonctionnaires d'Ottawa—Q-245—sont imputées sur les havres et rivières en général, province de Québec, jusqu'à concurrence de $2,323. Ces fonctionnaires d'Ottawa vont partout et sont payés à même n'importe quoi. Un certain nombre ont été payés à même la construction de l'édifice de l'ouest, d'autres à même le chenal des navires du Saint-Laurent, d'autres, à même les levers hydrographiques du Saint-Laurent, d'autres à même les dépenses de la rivière Kaministiquia, d'autres, à même les renouvellements des constructions des provinces maritimes, et enfin nous arrivons aux havres et rivières de Québec, sur les quels nous constatons que l'on impute ce montant de $2.323.

Puis, il y a le transport, les messageries et les télégrammes du ministère. Il semble que les voyages des fonctionnaires d'Ottawa sont tous pris à même divers crédits et répartis de cette manière, j'ignore en vertu de quelle règle. Si vous avez un item pour les voyages des fonctionnaires, vous devriez demander un crédit pour cela, et lorsque vous e dépenseriez, nous pourrions exercer là-dessus un certain contrôle, mais il n'y a aucun contrôle possible avec ce système.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'étais d'abord disposé à admettre avec l'honorable député (M. Foster) que, si c'est une charge contre la province de Quebec, lorsque cet homme fait à Ottawa un travail pour toute la Confédération, cela est de nature à induire en erreur. On me dit que la coutume n'est pas d'imputer cela de cette manière, mais de partager son salaire et les dépenses entre les divers travaux publics qu'il doit visiter. S'il va dans une autre province, la dépense est portée à cette province.

M. FOSTER : Ce monsieur est au laboratoire pour l'épreuve du ciment ici, à Ottawa, et son salaire est de $547 par année. Le ministère de la Douane a son laboratoire à Ottawa, et il prend son crédit pour les fonctionnares de ce laboratoire, mais il ne l'impute pas sur la douane en général. Je vois ici que le célèbre M. Charleson figure dans les comptes de voyages des fonctionnaires d'Ottawa pour " neuf voyages, $645 ". J'aimerais à avoir des renseignements à ce sujet. Je constate que M. Charleson est si strictement payé qu'il réclame ses 5 cents chaque fois qu'il va en tramway, à Ottawa.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est apparemment un homme très ponctuel.

M. FOSTER : Il faut que ce soit un homme très ponctuel, mais je m'imagine que sa ponctualité consiste plutôt à demander au ministère de payer ses comptes qu'à tenir un compte exact de chaque billet de tramway. Voici " tramway à la gare d'Ottawa, 5 cents " ; ceci est remarquablement exact. Dans tous les cas, si vous trimbalez M. Charleson en tramway à travers la ville, vous devriez lui donner un paquet de billets, et cela reviendra à moins de 5 cents le billet. Voici un autre détail : " Victoria, C. A., tramways, 50 cents " ; un autre " voitures de place à la gare d'Ottawa, $3.50 ". M. Charleson a le don d'ubiquité. Il voyage en

tramway pour 5 cents et il se promène dans un fiacre, ou plusieurs fiacres pour 350 cents ; et ses voitures pour revenir de la gare d'Ottawa coûtent un peu plus cher que pour y aller, car elles coûtent $3.75.

Ici nous avons quelques autres comptes de M. Charleson : "des gares aux hôtels. $9.50" ; "des hôtels aux gares, $9.75" ; divers, $10.25" ; "simple sbillets, d'Ottawa à Vancouver et de Vancouver à Ottawa". Pourquoi M. Charleson exige-t-il du ministère un simple billet pour chaque voyage ? Pourquoi n'achète-t-il pas son billet de retour comme font les autres voyageurs qui vont à Vancouver et qui en reviennent ? Je voudrais savoir si ce même M. Charleson n'avait pas l'an dernier un billet de faveur sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, parce que ce même M. Charleson a été occupé durant une partie de l'année à engager des journaliers pour le chemin de fer du Nid-de-Corbeau. Le ministre (M. Tarte) a admis cela à la dernière session. Il a été affirmé, et je crois que cela n'a pas été contredit, que M. Charleson est allé une fois au Pas du Nid-de-Corbeau pour voir aux arrangements relatifs à ces journaliers. Est-ce pour ce voyage qu'il exige du gouvernement un simple billet pour Vancouver à $87 et un simple billet pour revenir a $87 ?

Puis, lorsqu'il voyage entre Ottawa et Montréal, il exige un simple billet d'aller et un simple billet pour revenir. "D'Ottawa à Montréal, onze voyages à $3.50" ; d'Ottawa à Toronto, un voyage, $7.85" ; "d'Ottawa à Québec, deux voyages à $7" ; de Montréal à Québec, deux à $3.50", et ainsi de suite. Lorsqu'il va à Québec, il lui faut revenir et pourquoi exige-t-il le prix d'un simple billet ? Encore une fois, je veux savoir si M. Charleson avait ou non, l'an dernier, un billet de faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je crois qu'il est très probable qu'il avait un billet de faveur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctionnaires du ministère disent qu'ils ne savent pas s'il avait ou non un billet de faveur.

M. FOSTER : Je suppose qu'ils pourraient découvrir cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, en demandant à M. Charleson.

M. BERGERON : En demandant au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache pas que nous ayons le droit de demander cela au chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) admettra avec moi, que si M. Charleson avait son billet de faveur et s'il voyage gratis, il ne devrait pas faire payer le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si M. Charleson a un billet de faveur et fait payer ses frais de voyage, je n'approuverai certainement pas cette manière d'agir.

M. FOSTER : Alors, j'ai là une base équitable pour poser ma question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que nous devions supposer qu'il a ce billet.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Mon honorable ami (M. Foster) doit voir qu'il accuse virtuellement cet homme de fraude et, à moins qu'il n'ait des preuves, il ne devrait pas faire cela.

M. FOSTER : Mon honorable ami (sir Richard Cartwright) a beaucoup de confiance en la nature humaine quand elle se trouve de son côté de la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'honorable député (M. Foster) sait-il par lui-même que M. Charleson a un billet de faveur ?

M. FOSTER : Non, et c'est pour cela que je veux avoir les renseignements. Le ministre (sir Richard Cartwright) prétendra-t-il qu'il est injuste de demander ces renseignements ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : A moins que l'honorable député n'ait quelque raison de croire que cet homme, quel qu'il soit, avait un billet de faveur, il n'est guère loyal de l'accuser.

M. FOSTER : Je ne l'acuse pas du tout, mais je crois qu'il serait juste de supposer qu'il avait un billet de faveur l'année dernière.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pourquoi ?

M. FOSTER : Parce qu'il a engagé des journaliers pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, tant l'année dernière que l'année d'auparavant, et je crois qu'il est raisonnable de supposer qu'il avait un billet de faveur. S'il n'en avait pas, tant mieux ; mais s'il en avait un, ces frais de voyage n'auraient pas dû être exigés.

M. BERGERON : Nous avons eu l'an dernier un cas où un employé du gouvernement, muni d'un billet de faveur, faisait payer ses frais de voyage.

M. FOSTER : Nous en avons eu plusieurs cas, et mon honorable ami (sir Richard Cartwright) sait que cela s'est fait.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que cela n'est pas impossible en tant qu'il s'est agi des fonctionnaires de l'honorable député durant son administration.

M. FOSTER : Puis M. Charleson compte $7 pour les menuisiers, et pour les steamers $14.50. Il marque avec soin le bateau de passage à 6 cents et le commis des vivres à 25 cents. Pour pension à Montréal, il compte $60.75, etc., etc. Il y a des pages et des pages

de frais de ces item à partir de Q-239 où tous ces frais de voyages sont donnés. Il n'y a absolument aucun contrôle.

M. BERGERON : Ne devrait-il pas y avoir dans chaque ministère un employé ayant pour mission de contrôler ces dépenses ? Elles s'élèvent à un montant considérable. J'appelle l'attention de mon honorable ami sur un item dont j'ai parlé l'autre jour qui se trouve à la page Q-33. Pour payer les hommes à Rideau Hall, le ministère des Travaux publics paie $20, à $1 par voyage—Côté, sept voyages et Saint-Laurent jeune, treize voyages. Il y a $20 par mois pour aller payer les employés à Rideau Hall lorsque le tramway transporte un homme pour cinq cents. Il devrait y avoir au ministère quelqu'un ayant assez de souci de l'intérêt public pour mettre fin à un pareil état de choses. Cela ne serait toléré dans aucune maison particulière ; cela ne serait toléré nulle part ailleurs que dans les ministères à Ottawa. Si cela s'est fait autrefois, cela est déplorable et l'on devrait y mettre ordre. Quant aux fonctionnaires voyageant sur billets de faveur et faisant payer leurs dépenses de chemin de fer, le ministre des Finances se rappellera que nous avons eu un cas de ce genre devant le comité des comptes publics l'année dernière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il a remis l'argent.

M. BERGERON : Il l'a remis ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, rendons-lui justice ; il l'a remis.

M. BERGERON : Voilà un cas, alors. Je puis me tromper, mais je suis sous l'impression, à en juger par les relations intimes qui existent entre M. Charleson et la compagnie pour laquelle il envoyait des hommes au Nord-Ouest, qu'il avait probablement un billet de faveur sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et probablement aussi sur le Grand Tronc.

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce qui concerne l'item de Rideau Hall, l'honorable député a raison de dire qu'il en a parlé l'autre jour. J'ai demandé une explication à ce sujet. On m'informe qu'un ou deux fonctionnaires prétendent que Rideau Hall est à quelque distance de la ligne du tramway et que lorsque le temps est mauvais, il leur faut prendre une voiture. Mais le sous-ministre a appelé l'attention sur le fait que cette dépense n'est pas convenable et qu'elle ne doit pas se répéter à l'avenir.

M. BERGERON : Mais devrait-il y avoir vingt voyages ? Est-ce que les hommes sont payés tous les deux jours ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont payés tous les quinze jours. Cela fait 26 voyages par année.

M. FOSTER : Que dites-vous du système consistant dans l'achat des billets simples ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit qu'ordre est donné aux fonctionnaires d'acheter des billets de retour lorsqu'ils le peuvent. Naturellement, dans ce cas, le voyage est limité à un certain nombre de jours et aussi quant à la route qu'ils doivent suivre en revenant. J'admets avec mon honorable ami (M. Foster) que lorsque cela est possible, on devrait acheter un billet de retour.

M. FOSTER : Je désirerais que le ministre fît faire une enquête au ministère afin de découvrir si M. Charleson avait un billet de faveur. La question ayant été soulevée, il faudrait s'enquérir des faits. Si M. Charleson n'avait pas de billet de faveur, on ne devrait pas l'exposer à être soupçonné d'en avoir eu un, et s'il en avait un nous ne devrions pas payer ses frais de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le chemin de fer Canadien du Pacifique ne vous dirait pas s'il a donné ou non un billet de faveur.

M. FOSTER : Oui, le chemin de fer Canadien du Pacifique vous donnera une liste des fonctionnaires du ministère auxquels il a donné des billets de faveur. Il l'a déjà fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il l'a fait devant le comité des comptes publics, mais je crois qu'il l'a fait à regret, vu qu'il considérait que c'était une affaire confidentielle entre lui et les personnes qui avaient obtenu les billets.

M. FOSTER : Ce n'est pas une affaire personnelle lorsqu'il s'agit de nos propres employés. Nous y sommes intéressés.

M. BERGERON : Je crois que sous l'ancien régime, il était défendu à un employé du service civil d'accepter un billet de faveur d'une compagnie de chemin de fer sans une lettre du ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député n'a pas compris le cas. Le sous-ministre me dit qu'il ignore l'existence d'une semblable règle. Cependant, nous nous accordons tous à dire que si un fonctionnaire a un billet de faveur, le public ne devrait pas être appelé à payer ses frais de chemin de fer. Si nous avons quelque moyen de nous procurer le renseignement en question, je serai heureux de l'avoir. J'avoue que j'hésiterais à demander au chemin de fer Canadien du Pacifique de nous donner des renseignements sur ce qu'il considère comme son affaire privée. Cependant nous pouvons y songer.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a promis de nous procurer des renseignements au sujet d'un compte qui figure dans le rapport de l'auditeur général pour lanternes japonaises, torches et autres choses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque l'honorable député (M. Taylor) a soulevé cette question je lui ai dit franchement que je ne savais pas à quel propos ces marchandises avaient été achetées. J'en ai eu l'explication depuis. Elles ont été achetées dans une occasion où l'on rendait honneur au premier ministre du Canada, mais non au point de vue d'un parti. Lorsqu'il est revenu du jubilé, il a été accueilli dans la ville de Montréal par une brillante manifestation qui n'était en aucune manière l'œuvre d'un parti. Le maire conservateur de Montréal dirigeait cette manifestation et dans l'un des grands centres de la ville, il a présenté à l'hôte distingué une adresse au nom de la population de Montréal, sans distinction de parti, de classe ou de croyance.

Non seulement à Montréal, mais en remontant et en descendant le fleuve, comme nous passions, nous pouvions voir un magnifique déploiement qui a fait le sujet de commentaires dans toute l'étendue du Canada. Chaque navire, à l'extrémité de chaque jetée, était décoré cette nuit-là, et chaque village avait ses feux de joie, souhaitant la bienvenue au premier ministre du Canada, non seulement comme chef du gouvernement, mais parce qu'il revenait au Canada après avoir si brillamment représenté le Canada au jubilé. Ce n'était nullement une manifestation politique.

Et lorsque chaque navire le long du fleuve, chaque petit remorqueur étalait ses lanternes et tirait ses feux d'artifice, je ne crois pas que personne se plaigne du fait que les dragueurs, remorqueurs et autres embarcations appartenant au gouvernement et ancrés le long du fleuve, ait fait leur part en lançant leurs fusées et étalant leurs lanternes pour souhaiter la bienvenue à celui qui avait représenté le Canada à la grande cérémonie du jubilé.

M. FOSTER : Ceci est réellement tout à fait émouvant. Mon honorable ami (M. Fielding) ne devrait pas lancer une pareille chose à l'improviste devant le comité. J'aurais dû avoir au moins cinq minutes pour me préparer. Dans les conditions actuelles, que puis-je dire ?

M. TAYLOR : Après les explications données par le ministre au sujet des lanternes chinoises, occupons-nous des divers.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je réservais les divers pour le bénéfice spécial de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor), car je sais qu'il s'intéresse spécialement à toutes les affaires de ce genre. Je crains qu'il n'éprouve une déception lorsqu'il découvrira en quoi consistent les divers. Je ne crois pas qu'il y ait une question qui ait occupé l'esprit de l'honorable député de Leeds-sud autant que cette question des lanternes chinoises et des " divers ". J'ai ici le compte produit par R. K. Holland, de Montréal, pour les articles qui ont été fournis.

M. FOSTER : Holland, avez-vous dit ?

M. TAYLOR.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis surpris de constater que mon honorable ami reconnaisse si facilement le nom de Holland. On serait presque porté à croire qu'il s'est égaré hors des vieux sentiers. Je m'imagine qu'il n'y a pas un grand nombre d'honorables députés qui reconnaîtraient ce mot aussi prestement. Voici le compte :

6 douz. bengolas à $1.25	$ 7 50
10 douz. torches à 90c	9 00
10 lbs. feux coloriés à 50c	5 00
1 douz. fusées à $4.50	4 50
½ douz. fusées	7 50
5 douz. fusées (exposition) à $1	5 00
125 lanterne seules à 17½c	21 88
206 chandelles seules à 1½	3 24
6 bombes à $2.50	15 00
Caisses et transport (toutes renvoyées, moins 75c. pour transport	1 00
	$80 02
Moins, marchandises renvoyées et créditées	33 19
	$46 83

M. FOSTER : Qu'est-ce que c'est que ces bengolas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière) dit que ce sont des feux de Bengale.

M. FOSTER : Est-ce que tout cela a été acheté au moyen de soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le crois pas ; je crois qu'il y avait là une opération véreuse.

M. FOSTER : C'est très singulier, que l'on ait renvoyér quelques-uns de ces bengolas. Est-ce que l'enthousiasme s'est refroidi soudainement ?

M. BERGERON : Il a dû pleuvoir. Le total est de $186.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais cela comprend les " divers ". Mon honorable ami mêle ce fort montant avec les " divers ". L'item dans le rapport de l'auditeur général donne les lanternes japonaises avec force détails jusqu'à concurrence du montant de $132.17. Puis, il y a les " divers ", $46.83.

M. BERGERON : Comment se fait-il que l'honorable ministre ait dû se donner tout ce tracas pour expliquer ce qui aurait pu être expliqué dans le rapport de l'auditeur général ? Ceci semble être une réflexion après coup.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire que nous ne pouvons accuser l'auditeur général de ne pas avoir fait un rapport plus volumineux. Il est passablement complet tel qu'il est.

M. SPROULE : Il est intéressant, après les magnifiques articles qui ont paru dans la " Patrie " et autres journaux de Montréal au sujet de la spontanéité de la célébration

faite en l'honneur du premier ministre lors de son retour, de constater maintenant qu'elle a été payée aux frais du pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Est-ce là la plainte que l'honorable député fait entendre au sujet d'une manifestation qui n'a coûté que $125 ?

M. BERGERON : En dépit de ces obus, nous n'avons pas encore ce service rapide entre le Canada et l'Angleterre.

Le MINISTRE ET DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Il est, du moins, consolant de constater que l'honorable député de Leeds est réduit au silence.

M. TAYLOR : Je n'ai plus rien à dire. Le peuple condamnera cette dépense de $186 effectuée sans le consentement du parlement, tout simplement dans le but de faire une réception au premier ministre. Et l'on vient dire qu'il ne s'agit pas ici de politique. C'est pourtant bien la note qui a retenti dans toute la presse du pays. Quant à se mettre en frais de fêter le premier ministre, pourquoi donc ces messieurs n'ont-ils pas puisé dans leur propre bourse le prix de ces lanternes chinoises et d'autres articles, au lieu de demander au peuple canadien de se grever des frais de cette fête organisée en l'honneur du premier ministre, par le ministre des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est regrettable que l'honorable député ait une si triste opinion des conservateurs de Montréal, au point de venir les accuser en plein parlement d'avoir grevé le trésor public des frais de cette fête. Disons-le en justice pour ceux qui se sont faits à eux-mêmes et à la ville tant d'honneur en coopérant à cette réception accordée au premier ministre, si cette fête de nuit sur le fleuve Saint-Laurent a coûté des dizaines de mille dollars, ce sont les citoyens de Montréal et des villages sur le long du fleuve qui en ont soldé les frais ; et si l'on a jugé à propos de suspendre aux steamers du gouvernement des lanternes chinoises qui ont coûté $170, je ne crois pas que personne au pays, sauf le député de Leeds, trouve à redire à cette dépense.

M. FOSTER : Au sujet de cette question des billets simples, je vois dans le rapport de l'auditeur général un item sur lequel je désire avoir des éclaircissements. Quel est ce M. Cowie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'un des ingénieurs du ministère qui voyage à travers le pays.

M. FOSTER : Son compte me paraît fort élevé et ses billets sont presque tous simples. Le compte s'élève au chiffre de $1,275.68. Il a fait 13 voyages entre Ottawa et Montréal, et ses billets sont presque tous simples, à $3.50 par voyage. Entre Ottawa et Kingston, la même chose s'est répétée. Il est consigné ici qu'il n'a pris que trois billets d'aller et retour, d'Ottawa à Montréal, et il est impossible qu'il se soit absenté plus de trente jours. Cet abus de billets simples semble ici dépasser les bornes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au sujet de M. Cowie, on m'informe qu'il est souvent absent d'Ottawa et qu'il n'y revient pas toujours, parce qu'on lui donne instruction, par dépêche, de se rendre à quelqu'autre endroit. J'acquiesce, toutefois, au principe posé par l'honorable député.

M. FOSTER : Le nom de M. Gobeil, le sous-ministre, figure aussi au rapport, à l'article de ces billets de chemin de fer et d'autres suivront sans doute son exemple : il a fait onze voyages d'Ottawa à Montréal, à $3.50 par billet. M. Gobeil ne saurait s'absenter longtemps de son poste, et il me semble qu'il aurait pu prendre des billets d'aller et retour.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre dit qu'il lui faut souvent se rendre à Montréal en compagnie du ministre, et le ministre est tellement affairé, qu'il descend par un train et revient par un autre, se rendant à Montréal par la voie du Canada Atlantique et en revenant par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le ministre a des billets de faveur, tandis que le sous-ministre est obligé d'acheter des billets simples. Il y a aussi un item de billets d'aller et retour.

M. FOSTER : Il y a bien quelques billets d'aller et retour, mais pour la plupart, ce sont des billets simples.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Beauhornois (M. Bergeron) voulait avoir quelques renseignements au sujet d'Iberville. On estime que les travaux coûteront $8,000, dont il a déjà été dépensé $6,000, et il faut la balance de $2,000, afin de pourvoir à l'achèvement de la construction.

Le quai a 210 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur, outre une aile longue de 150 pieds et large de 40 pieds. Ce quai se trouve du côté est de la rivière Richelieu.

M. BERGERON : Cette somme suffira-t-elle pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : Le ministre peut-il me dire s'il a été reçu quelque requête des municipalités d'Iberville, de Saint-Jean, ou de particuliers demandant la construction de ce quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre dit qu'il ne se souvient pas de pareil correspondance, mais qu'il ira aux informations. Il n'a pas à son bureau pareilles pétitions, mais il est possible que le ministre les ait reçues.

M. BERGERON : Je sais qu'il s'est échangé une correspondance à ce sujet, et c'est chose fort singulière que le ministre tienne

ces documents dans son gousset, s'ils concernent le ministère. Non seulement a-t-il été transmis des pétitions, mais il y a toute une affaire entre le conseil municipal d'Iberville et le ministre des Travaux publics. L'affaire a été publiée dans les journaux et il est étonnant que ces documents ne se trouvent pas au ministère. Je suis informé que ce quai a été construit sur la propriété d'un employé public, ami du ministre des Travaux publics. On dit que ce quai a été construit à un autre endroit que celui suggéré par le conseil, et là où il ne peut guère être utile au public, mais simplement aux yachts de quelques particuliers de Saint-Jean. Voilà mes informations, et le sous-ministre devrait être en mesure de trouver au bureau des documents qui lui permettent de dire si, oui ou non ces renseignements sont conformes à la vérité des faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a avoué, si je ne me trompe, que la chose n'est pas venue à sa connaissance personnelle, mais qu'il la tient d'autrui. Nous prendrons connaissance de l'affaire.

M. BERGERON : Le ministère constatera qu'il a été échangé une correspondance entre le maire, M. Nadeau, et le ministère des Travaux publics. Toute l'affaire a été publiée dans les journaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Maintenant que l'honorable député lui a rafraîchi la mémoire du fait, le sous-ministre se rappelle qu'en effet cette affaire est venue sur le tapis, et nous prendrons connaissance de la correspondance.

M. BERGERON : Qui était propriétaire du terrain riverain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette propriété a été achetée de M. James Black, au prix de $200.

M. BERGERON : Y a-t-il un employé du gouvernement qui possède une propriété tout contre ? On me dit qu'il y a un employé du gouvernement, un ami du ministre des Travaux publics, qui possède une propriété tout près de l'endroit où le quai se construit, et que ce quai a été placé là contrairement à l'attente et aux demandes de la grande majorité des citoyens d'Iberville.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député tient à savoir s'il y a un employé du gouvernement qui demeure tout près de l'endroit où le quai est construit ?

M. BERGERON : Je veux savoir si le renseignement que je donne est conforme à la vérité des faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous irons aux renseignements à ce sujet.

M. FOSTER : Je reviens sur l'item des frais de route. Je vois par le rapport de l'auditeur général que les frais de route du sous-ministre sont imputés sur les crédits affectés à ces travaux et payés à même ces crédits. Si je signale le cas, ce n'est pas parce qu'il s'agit du sous-ministre, mais parce que son nom ne devrait pas figurer sur cet état. J'ignore s'il se trouve d'autres employés dans le même cas. Les députés savent que c'est au chapitre des dépenses imprévues de l'administration civile qu'il faut porter les frais de route du ministre et de ses fonctionnaires. Or, voici que le sous-ministre des Travaux publics, au lieu de porter ses frais de route au chapitre des dépenses imprévues, les impute sur le compte de ces travaux publics. C'est au chapitre des dépenses imprévues, je le répète, qu'il faut porter les frais de route des employés ainsi que du ministre. La question a été débattue en Chambre l'année dernière. L'auditeur général avait écrit, demandant que, conformément à l'arrêté ministériel, ces frais fussent portés au chapitre des dépenses imprévues, au lieu d'être imputées sur le compte des crédits généraux. Le ministre des Travaux publics est convenu de la légitimité de la chose, et cependant, voilà que cette année, ses fonctionnaires retombent dans les mêmes erreurs. Voici la lettre de l'auditeur général à ce sujet :

BUREAU DE L'AUDITEUR, OTTAWA, 12 mai 1898.

MONSIEUR,—J'accuse réception de la lettre de votre ministère, demandant de transporter au crédit des "Havres" et au débit des "Edifices publics" la somme de $150, montant du chèque 24964, en faveur du sous-ministre Gobeil, pour frais de route. C'est au chapitre des "dépenses imprévues de l'administration civile" qu'il faut porter les frais de route des fonctionnaires de l'administration civile. Voyez la décision du bureau de la Trésorerie, relativement à M. Vankoughnet, page A-8 de mon rapport de 1889-90 ; ainsi que ma lettre à votre ministère, page Q-215 de mon rapport de 1896-97.

Vous voudrez bien nous adresser une demande pour transporter au chapitre des "dépenses imprévues de l'administration civile" tous les frais de route de vos fonctionnaires publics, frais qui se trouvent actuellement imputés sur les crédits des services extérieurs pour 1897-98.

Il ne saurait être question ici de la possibilité d'une dépense exubérante, à titre d'objection, puisque les paiements ont déjà été faits et qu'ils doivent être imputés sur les services auxquels ils appartiennent.

Je suis, Monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, *A. G.*

Au secrétaire du Ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qui a été fait depuis. Dans le rapport de l'exercice qui vient de se terminer, rapport qui est encore sous presse, l'on verra que la recommandation de l'auditeur général a été suivie.

M. FOSTER : J'en suis bien aise, car c'était certainement là un abus.

Lac Saint-Jean—

Jetées, y compris travaux d'amélioration des abords.. .. .. $2,500

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'au 30 juin 1898, il a été dépensé $11,539.81.

M. FOSTER : Le gouvernement est-il propriétaire de ces jetées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Rivière-à-la-Pipe—
Quai sur le Lac Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière.... .... $2,500

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à l'achèvement de la construction d'un quai du côté sud de la rivière ; l'estimation du coût est de $8,500.

M. FOSTER : Où est Rivière-à-la-Pipe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un petit village sur la rive nord du lac Saint-Jean, à l'embouchure de la rivière du même nom. Il s'y trouve une église catholique romaine, deux scieries mécaniques et autres établissements. La population y est de 400 âmes. Ce village est dans le comté de Chicoutimi-Saguenay.

M. FOSTER : Voilà qui vient bien confirmer ce que nous disions cette après-midi. On dirait qu'il faut que chaque petit village situé sur ces cours d'eau de l'intérieur soit doté d'un quai, aux frais de l'Etat. C'est réellement pousser les choses trop loin. A chaque endroit situé sur ces cours d'eau de l'intérieur on trouve des quais construits à grands frais pour les besoins de la population de ces petits villages.

Une VOIX : Non.

M. FOSTER : Oui, il en est ainsi. Dans les autres parties du pays, ce sont les municipalités et les particuliers qui se chargent de ces travaux. Le lac Saint-Jean, il est vrai, est un pays nouveau et je verrais d'un bon œil le gouvernement contribuer à son développement.

M. BERGERON : C'est un lac qui n'a pas de communication avec les rivières.

M. FOSTER : Il n'a pas d'issue, pour la navigation.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : C'est une mer intérieure.

M. BERGERON : Les quais dont se sert la compagnie à Roberval sont sa propriété et même les Trappistes y ont bâti leurs propres quais.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député (M. Bergeron) sait que le lac Saint-Jean est une mer intérieure. L'immigration s'y porte constamment, et c'est le centre d'une contrée qui se développe rapidement. Plusieurs rivières se déchargent dans le lac et les colons ne sont pas encore en mesure de subvenir aux frais de ces travaux. C'est donc une véritable œuvre de colonisation que fait le gouvernement, en leur donnant des havres.

M. FOSTER : Il ne s'agit pas ici de havres. Passe encore, s'il s'agissait de havres, mais c'est de quais qu'il est question. Est-ce qu'il y a un préposé aux douanes à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire.

M. FOSTER : A coup sûr, le ministre des Travaux publics n'ira pas dépenser $8,500, sans connaître un peu la localité.

M. PAUL VILMOND SAVARD (Chicoutimi et Saguenay) : M. le Président, nous en sommes sur l'item qui concerne le quai de Rivière-à-la-Pipe, situé dans la région du lac Saint-Jean. Je suis parfaitement convaincu que l'ancien ministre des Finances (M. Foster) ainsi que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), qui lui, connaît cet endroit, auront assez à cœur de favoriser la colonisation et le progrès du pays pour ne pas s'opposer sérieusement à ce que l'on construise des quais de nature à développer le territoire arrosé par le lac Saint-Jean.

Si l'ancien ministre des Finances dit que c'est une mauvaise politique, ce que je ne suis pas prêt à admettre avec lui, je lui répondrai que cette politique a été commencée sous l'ancien gouvernement. Je le dis à la gloire et à l'honneur du cabinet précédent, le premier quai qui a été construit au lac Saint-Jean l'a été par le gouvernement conservateur, à Roberval, en 1895.

Roberval est un très joli endroit, l'un des plus beaux que nous puissions trouver dans le pays, et que les touristes, Américains comme Canadiens, ceux venant des provinces maritimes comme d'ailleurs visitent toujours avec plaisir. Tous sont enchantés de se servir du quai qui y a été construit pour prendre passage sur les bateaux qui sillonnent le lac Saint-Jean.

Le quai de Rivière-à-la-Pipe a été commencé il y a un an, et $4,000 ont été dépensés pour ces travaux. Je me permettrai d'inviter l'ancien ministre des Finances, ainsi que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), à venir visiter le lac Saint-Jean, et je serai très heureux de les faire débarquer sur un fort joli quai.

C'est un endroit de colonisation et qui progresse rapidement. Nous l'appelons la Rivière-à-la-Pipe, et c'est probablement le nom seul qui peut prêter à la critique. Ce n'est pas à dire que les gens qui habitent cette localité passent leur temps à fumer la pipe ; non, mais voici pourquoi cet endroit a été ainsi désigné : Comme les honorables messieurs qui m'entendent le savent, la région du lac Saint-Jean est l'endroit où la colonisation a commencé à faire des progrès après toutes les autres localités du pays, bien qu'il offre de très grands avantages sous tous les rapports, peut-être plus que n'importe quelle autre partie du Canada. Autrefois, il s'y faisait des chantiers, et les gens qui travaillaient dans ces chantiers passaient leur dimanche à fumer la pipe sur le bord de cette rivière. Le fait est qu'ils n'avaient alors guère autre chose à faire le dimanche, puisqu'ils étaient éloignés des églises. Voilà pourquoi on l'a appelé la rivière à la Pipe.

Je tiens à dire ceci afin de prouver à la Chambre que ce nom n'indique pas que les gens n'aient rien autre chose à faire aujourd'hui que de fumer la pipe ; au contraire, ils travaillent, colonisent et développent le pays.

Il y a là une fort belle paroisse, l'une de celles qui promettent le plus dans le comté de Chicoutimi et dans toute la vallé du lac Saint-Jean. Il y a trois ans il n'y avait que 35 ou 40 colons à cet endroit, dont le véritable nom est Saint-Henri de Taillon, et j'espère que mes honorables amis de la gauche ne seront pas blessés lorsque je dirai que c'est l'un des rares endroits du pays, ou à tout le moins, de la province de Québec, qui portent ce nom. L'honorable M. Taillon est un ancien ministre, et il a laissé son nom à cette localité qui fait honneur aux Canadiens-français et à la province de Québec.

Cette paroisse compte 125 à 130 colons ; il y a un curé résident, deux ou trois marchands, deux fromageries, en un mot, c'est une des paroisses du lac Saint-Jean ayant le plus bel avenir. Un quai y a été commencé, et ici je tiens à faire remarquer à la Chambre que ce n'est pas sur le bord de la rivière qu'il est construit, c'est sur la rive du lac Saint-Jean qui est un lac de 45 milles de longueur sur 30 de largeur, et où on trouve 10 ou 12 paroisses florissantes seulement qui sont disséminées sur ses rives à part celles qui sont sur les rives des magnifiques et nombreuses rivières qui se déchargent dans cette belle mer intérieure.

On parle beaucoup de l'ouest canadien ; nous pouvons vanter bien davantage le nord de la province de Québec. Il y a dans la région du lac Saint-Jean un grand nombre de paroisses d'avenir, et j'espère que mes honorables amis de l'opposition ne seront pas surpris si, dans les crédits supplémentaires qui seront soumis prochainement à la Chambre, ils trouvent divers montants pour construire des quais au lac Saint-Jean.

Je rendrai hommage au parti conservateur ici comme à Québec, en disant que c'est lui qui a commencé à créer ce système de navigation sur le lac Saint-Jean. Nous avons maintenant cinq ou six quais à divers endroits dans cette région, mais il en manque encore trois ou quatre, dont deux ou trois sont accordés par ce gouvernement dans les estimés supplémentaires qui seront soumis à l'approbation de cette Chambre pendant cette session. Aussi je compte qu'avec la générosité et le large esprit patriotique qui distingue les honorables députés des deux côtés de cette Chambre, personne n'hésitera à voter des montants même plus considérables pour encourager la colonisation dans cette partie du pays.

Il existe un bon système de navigation intérieure ; nous avons des bateaux qui ont été subventionnés par les gouvernements conservateurs tant ici qu'à Québec, qui partent de Roberval, font le tour du lac et arrêtent aux diverses paroisses le long de leur route. Il faut donc des quais pour donner à la population tous les avantages qu'elle peut retirer de cette navigation.

J'espère qu'avec la bonne volonté montrée par ce gouvernement, et je le dis sans hésiter, avec la générosité qui caractérise d'ordinaire les honorables messieurs de l'opposition lorsqu'il s'agit de faire quelque chose pour favoriser la région du lac Saint-Jean et pour encourager les colons qui se portent en foule dans cette partie-là du pays, j'espère, dis-je, que cette année encore, personne ne s'objectera en aucune façon lorsqu'il faudra voter certains montants en faveur de cette région, que ce soit pour la Rivière-à-la-Pipe ou pour tous les autres endroits mentionnés dans le budget. Je suis convaincu que personne parmi les membres de cette Chambre n'hésitera à voter les sommes nécessaires pour encourager la colonisation, et je puis ajouter sans crainte qu'on ne saurait mieux dépenser des fonds publics que dans la région du Saguenay. C'est un pays très nouveau, mais aussi très important, et j'espère qu'avant longtemps il méritera de porter encore comme autrefois, le nom de " Royaume du Saguenay ".

M. BERGERON : Comme $4,000 ont été dépensés pour ce quai l'année dernière, que $2,500 suffiront pour terminer ces travaux, je suis convaincu qu'après les paroles de mon honorable ami de Chicoutimi (M. Savard), personne ne s'opposera à ce crédit.

M. FOSTER : Je voudrais bien savoir ce que le député de Wentworth-nord (M. Somerville) pense de ce crédit, envisagé à la lumière des faits qu'on vient d'alléguer. S'il approuve la chose et qu'il soit d'avis que c'est une bonne affaire, peut-être ferai-je mieux de ne plus m'y opposer. Pour parler anglais voici à quoi se résume ce crédit : Le lac Saint-Jean est un lac sans communication avec les rivières et ce petit établissement de la Rivière-à-la-Pipe ne compte que 130 âmes.

M. McDOUGALL : Y compris les enfants.

M. FOSTER : Oui, tout compris. Il n'y a pas de trafic et à peine de négoce local, et le gouvernement, comme l'a fait observer l'honorable député (M. Savard) pousse la générosité jusqu'à inscrire au budget un crédit de $8,000 pour ce quai.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Pour parler anglais, je ferai observer que nous prenons exemple sur mon honorable ami lui-même.

Il a construit un quai à Roberval, tandis que nous en construisons un à la Rivière-à-la-Pipe, voilà tout.

M. FOSTER : Y a-t-il quelque rapprochement entre les deux localités au point de vue des affaires et de la population ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache pas qu'il y ait grand différence. Toutes ces localités autour du lac Saint-Jean sont en voie de progrès et je ne sache pas

que la population de Roberval, il y a dix ans, fût supérieure à la population actuelle de l'établissement de la Rivière-à-la-Pipe. Roberval s'est développé grâce surtout à la générosité de l'honorable député lui-même, qui inscrivit jadis au budget, un crédit pour la construction d'un quai à cet endroit.

M. SPROULE : Sera-t-il nommé un gardien de quai une fois que les travaux seront terminés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'usage, et je suppose qu'il sera suivi ici.

M. SPROULE : Comment ce gardien sera-t-il rémunéré ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'usage est que les gardiens de quais touchent 25 pour 100 sur les recettes du quai.

M. SPROULE : Il n'y a pas de quaiages, je supose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ainsi, je ne crois pas qu'il puisse obtenir beaucoup.

M. SPROULE : On me dit que lorsqu'il n'y a pas assez de droits pour payer une proportion au gardien, il est parfois payé d'une autre manière. J'aimerais à savoir si cela est vrai.

M. BERGERON : Je crois que sous la nouvelle administration, on nomme des gardiens de quais ; cela ne se faisait pas autre fois. Les quais étaient généralement laissés aux municipalités qui en prenaient soin et s'entendaient avec les compagnies de navigation. Mais la nouvelle administration a changé tout cela, et elle nomme des gardiens. A certains endroits, à l'Ile-Perrot par exemple, cela cause des ennuis.

Le PREMIER MINISTRE : L'Ile-Perrot n'est pas concerné dans ce crédit.

M. BERGERON : Mais je parle du principe de nommer des gardiens. Cela ne se faisait pas sous l'ancien régime.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député se trompe. Il n'a pas été fait de nouveaux règlements à ce sujet. Nous appliquons le principe adopté par l'ancien gouvernement. Nous nommons des gardiens ici et là, mais à certains endroits, les gens, je regrette de le dire, par esprit de parti, refusent de les payer. Si ces droits sont exigés à un endroit, ils doivent l'être partout ailleurs, et ils n'agissent pas dans l'intérêt public, ces hommes qui poussent les gens à refuser de les payer. Dans certains cas, des politiciens ont même essayé de faire refuser aux gens l'emploi d'un gardien dans l'espoir d'échapper au paiement de ces droits.

M. BERGERON : Je diffère tout à fait d'opinion avec mon honorable ami. Si c'était la loi sous l'ancienne administration, cela n'a jamais été mis en pratique. La chose a été inaugurée par mon honorable ami. Dans Beauharnois, sur le lac Saint-François, le premier gardien de quai a été nommé par l'honorable ministre. Je crois qu'il en a aussi nommé un à Saint-Thimothée; mais je crois qu'il n'y en a pas à Valleyfield, aux Cèdres ni au Coteau-du-Lac. Mon honorable ami a introduit cette pratique qui, de fait, n'existait pas auparavant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tout ce que je puis dire à l'honorable député, c'est que la chose a été faite dans la plupart des cas. S'il est des endroits, dans la province de Québec, où ce sage règlement n'a pas été appliqué, cela doit être dû à quelque influence politique ou au fait que le chef du département ne connaissait pas cette règle : car c'est la règle suivie par le département, et cela est très juste. Pourquoi paierait-on ces droits dans certaines parties du pays, tandis qu'on ne les paierait pas ailleurs ? Il faut les percevoir partout ou nulle part. Il n'y a en cela aucun favoritisme politique.

M. SPROULE : Les ennuis dont parle l'honorable député sont dus à sa manière de faire la chose. Qu'il fasse comme dans Ontario, qu'il laisse le soin des quais aux municipalités qui percevront les droits et feront les réparations.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De quel quai veut parler l'honorable député ?

M. SPROULE : Collingwood, Thornberry, Meaford.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Des quais passés aux municipalités par le gouvernement ?

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De quel droit ?

M. SPROULE : En vertu de la loi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Cela ne se peut pas. C'est moi qui ai fait passer la loi l'an dernier, et je n'ai transmis aucun quai.

M. SPROULE : L'honorable ministre a encore quelque chose à apprendre, car j'ai le statut relatif au quai de Thornberry, avant que l'honorable député fût ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Une loi spéciale ?

M. SPROULE : Une loi spéciale pour permettre à la municipalité de perçevoir des droits. Le quai fut tansféré auparavant. J'ai le statut préparé par un des fonctionnaires du département de l'honorable ministre, mais avant qu'il fût ministre. Cela a un autre avantage. Si le gouvernement possède un quai et qu'il arrive un accident, il y a un procès contre le pays, tandis qui si le quai est la propriété de la municipalité, la municipalité est responsable. Ainsi, le pays n'a pas à nommer de gardiens. Tout homme

que vous nommez à un emploi devient un agent politique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est absurde.

M. SPROULE : L'honorable ministre permettra-t-il que l'on nomme un gardien qui ne partage pas ses vues politiques ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

M. SPROULE : Il suivrait alors un autre principe que celui qu'il a suivi sous d'autres rapports. Le meilleur principe, à mon avis, est de transférer ces quais aux municipalités, qui percevront les droits qu'elles dépenseront pour leur entretien, et en même temps mettront ces droits aussi bas que possible. La chose sort ainsi du domaine politique.

M. McDOUGALL : Mon honorable ami de Beauharnois a parlé du principe général. Quelle que soit la règle dans la province de Québec, je sais que dans la Nouvelle-Ecosse, la règle générale a été de nommer des gardiens, bien qu'il y ait eu quelques exceptions dans le cas de petits quais à l'intérieur. J'ai moi-même, durant une période de 7 à 8 ans, payé plusieurs milliers de piastres de droits sur un quai dont la construction n'avait pas coûté plus de $4,000 ou $5,000. Je sais que, sauf quelques exceptions, le gouvernement nomme invariablement les gardiens, comme on peut le voir dans les livres bleus.

M. BRITTON : La leçon que nous avons eue ce soir, au sujet de la longue liste de crédits pour les quais dans la province de Québec, et la discussion qui a eu lieu hier soir relativement à la construction d'un quai aux Mines de Bruce, doivent nous ouvrir les yeux sur le fait que ces travaux sont donnés à certaines localités par le gouvernement au lieu d'être laissés à l'entreprise privée.

Je reste dans la province de l'Ontario, mais je ne suis jaloux d'aucune des autres provinces, et je n'insisterai pas pour obtenir un quai, simplement parce que l'on en a construit dans certains autres endroits. C'est certainement un nouveau principe que celui appliqué relativement à la construction des quais dont il a été question hier soir, et nous voyons combien cela entraîne de dépenses actuellement dans la province de Québec. Il n'y a pas que le coût de construction qui, dans certains cas, peut être très raisonnable, mais il y a aussi les frais d'entretien, et vient ensuite la demande d'en construire de plus grands. La discussion aura certainement eu du bon, si elle a pour effet de déterminer le gouvernement à agir avec circonspection, lorsqu'il s'agit d'accorder ces subventions surtout dans certains endroits de la province de l'Ontario, où cela ne peut être d'un grand avantage pour le public.

M. McALISTER : Le gouvernement a-t-il des taux réguliers de quaiage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Une échelle des taux est donnée à chaque gardien.

M. BERGERON : Je n'ai jamais entendu parler de la chose, du moins dans mon district. Si cela doit être la règle, quel en est l'objet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'idée est de percevoir un montant suffisant pour l'entretien des quais.

M. BERGERON : Il nous faut payer un homme pour cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le gardien fait toutes les petites réparations.

M. BERGERON : Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) il y a un instant, le mode suivi par l'ancienne administration était le meilleur. Partout où le gouvernement construisait un quai, la municipalité devait payer sa quote-part. Une fois terminé, le quai était transféré à la municipalité qui en avait soin, et le gouvernement n'avait plus aucune dépense à faire. Je demanderai à mon honorable ami, s'il n'a jamais perçu de ces quais assez d'argent pour en payer les dépenses.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement, si l'honorable député veut examiner les comptes des quais dans les provinces maritimes, il pourra voir qu'on y a perçu des sommes considérables.

M. BERGERON : Je ne parle pas des provinces maritimes, mais de la province de Québec.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il peut y avoir certains quais où le gouvernement n'a pas nommé de gardien, et où il n'y a pas eu de droits de perçus.

M. BERGERON : Que l'honorable ministre consulte le rapport de l'auditeur général, de la page K-163 à 165 et il pourra voir que dans la province de Québec, nous n'avons pas de rapports de plusieurs quais. Je trouve ceci : Quai de Sainte-Agnès, L. A. Roy, gardien, pas de rapport. Que sont devenus les droits, et le gardien a-t-il fait quelques réparations ? Saint-Anicet, S. Dupuis, gardien, pas de rapport. Qu'est devenu l'argent ? Saint-Jean, Port-Joli, pas de rapport. Anse-Saint-Jean, $35.77. Quelles réparations a-t-on pu faire à ce quai après que le gardien eût retenu ses gages sur le montant de droits perçus ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agit du montant envoyé au gouvernement. Il a été perçu un montant total de $47.65, sur lequel le gardien a eu $11.88 comme rémunération.

M. BERGERON : Il y a le quai des Plascades, pas de rapport, et le quai des Cèdres, dont un nommé Séguin est le gardien, pas de rapport. Chicoutimi, Juste Ouellette gar-

dien, pas de rapport. Coteau-du-Lac, Saint-Amour, gardien, $33.38. Côteau-Landing, pas de rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'est pas fait mention ici des réparations.

M. BERGERON : Je le sais. Ce système n'est en vigueur que depuis l'avènement de la nouvelle administration.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PEHERIES : Pas du tout. L'honorable député fait erreur.

M. BERGERON : Mon honorable ami peut faire une enquête, et je lui prouverai la chose.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tous mes prédécesseurs ont appliqué la même règle.

M. BERGERON : Cela n'a jamais été fait, et l'objet en vue aujourd'hui est de nommer des partisans. A Saint-Anicet, on a nommé M. Dupuis, frère d'un avocat de Montréal, un des plus forts meneurs politiques de la province de Québec. Il en est de même à l'Ile-Perrot. Le gardien nommé à cet endroit est un fervent partisan, et il se conduit comme si le quai lui appartenait. C'est un parfait tyran pour tout conservateur qui arrive là. L'honorable député semble avoir mis sur ces quais des petits tyrans pour en chasser les conservateurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député parle de questions dont il ne connaît absolument rien. Je n'ai nommé aucun gardien depuis que nous sommes au pouvoir. Ce sont presque tous les mêmes qu'auparavant. Si l'honorable député veut voir combien ses remarques sont insensées, qu'il consulte la page K-163 et il pourra voir que dans Ontario, $1,246 ont été perçus en qualages. Un quai au Sault Sainte-Marie a rapporté $1,304. Des quais de la province de Québec, il a été perçu $1,303 ; de la Nouvelle-Ecosse, $3,015 ; du Nouveau-Brunswick, $1,217 ; de l'Ile du Prince-Edouard, $1,011.

M. McDOUGALL : Pendant que nous en sommes sur cette question, il y a un point sur lequel on a attiré mon attention, il y a quelque temps, et je désire le signaler ici. Je trouve certaines correspondances entre l'auditeur général et le département de mon honorable ami, le département de la Marine et des Pêcheries. Comme mon honorable ami pourra le voir à la page K-172 du rapport de l'auditeur général, le 23 mars 1898, l'auditeur écrivait ce qui suit au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries :

BUREAU DE L'AUDITEUR, Ottawa, 23 mars 1898.

MONSIEUR,—J'ai signalé à votre attention la diminution dans les droits perçus pour les quais et jetées durant le présent exercice. La recette nette, l'an dernier a été de $9,096.23, des quais et des jetées, et de $395.50 des ports. Cette année, nous avons pour les quais et jetées, $4,116.50, et pour les ports, $285.50. Il y a 19 quais qui, en 1896-97 ont donné $1,369.25, et qui cette année n'ont jusqu'à présent rien donné. Il y a aussi 59 quais qui n'ont rien donné cette année, ni les années dernières.

S'il vous plaît, donnez des explications.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, A. G.

Au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

Je sais personnellement comment les gardiens nommés par mon honorable ami remplissent avec négligence leurs devoirs, et je comprends ainsi pourquoi il n'est pas rendu compte de sommes considérables de droits perçus. Nous avons ici les faits. Plus loin l'auditeur général signale un ou deux gardiens en particulier, et plus loin encore nous trouvons la lettre suivante :

BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL.

Ottawa, 24 août 1898.

MONSIEUR,—Je vous ai écrit le 23 mars, attirant votre attention sur la diminution dans les recettes des quais et jetées. Il y a maintenant 11 quais qui n'ont donné aucune recette pour 1897-98, desquels nous avions reçu $772.33, en 1896-97. Il est question de ces quais dans une lettre séparée.

Je vous ai aussi signalé la réduction dans les recettes des quais suivants, en 1897-98 :—

M. BERGERON : Ecoutez ! écoutez ! Sous le régime conservateur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'année 1896-97 était sous votre régime.

M. BERGERON : Vous n'avez pas eu le temps de les démettre alors—c'était des gardiens conservateurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils n'ont pas été démis. L'honorable député peut-il signaler un seul renvoi ?

M. McDOUGALL : Il y a un cas chez moi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nommez-le.

M. McDOUGALL : E. A. McNeill a été démis et remplacé par Neill McNeill.

M. BERGERON : Je puis vous en nommer un autre—Masson, de Saint-Anicet.

M. McDOUGALL (lisant) :

Quai.	1896-97.	1897-98.
Goderich, Ont.	$ 869 21	$ 561 67
Rondeau, Ont.	85 70	61 65
Saut Ste-Marie, Ont.	485 90	311 12
Anse St-Jean, Qué.	110 94	35 77
Baie St-Paul, Qué.	181 64	75 75
Carleton, Qué.	61 45	18 13
Grande Rivière, Qué.	185 74	153 32
Lacolle, Qué.	41 10	14 09
Malbaie, Qué.	226 76	48 92
New Carlisle, Qué.	219 64	182 76
Percé, Qué.	21 81	7 02
Rivière Ouelle, Qué.	5 60	0 10
St-Alphonse, Qué.	225 96	115 93
St-Laurent, Qué.	40 46	28 26
Tadoussac, Qué.	173 42	87 10
Barrington, N.-E.	162 03	156 27
Anse Belliveau, N.-E.	134 85	107 83
Church-Point, N.-E.	85 69	39 99
Digby, N.-E.	1,646 61	1,589 59
Grand-Narrows, N.-E.	170 00	63 50

Ce dernier est chez-moi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les deux exercices sont sous l'administration actuelle.

M. BERGERON : Pourquoi cette réduction ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comment puis-je le dire ?

M. McDOUGALL : Les gardiens ne sont plus les mêmes. Je sais que c'est le cas à Grand Narrows.

M. BRITTON : Puis-je savoir de quoi se plaint mon honorable ami (M. McDougall) ?

M. McDOUGALL : Je dis que les gardiens de la présente administration ne font pas les mêmes rapports que ceux de l'ancienne.

M. BRITTON : Si l'honorable député veut regarder les item qu'il a cité, il pourra voir que le montant de la rémunération est très petit. Les recettes sont moins élevées et aussi, naturellement les revenus du gouvernement.

M. McDOUGALL : Je comprends cela, mais la même règle s'applique aujourd'hui.

M. BRITTON : Le gouvernement n'est certainement pas responsable de la diminution des affaire à ces quais.

M. McDOUGALL : Mais il est responsable de la négligence de ses fonctionnaires. Je connais un cas de ce genre. Je sais que je paie mes quaiages, et que mon voisin ne les paie pas, parce que c'est un libéral. Il se sert du quai toute l'année et ne paie rien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Alors l'honorable député est coupable envers cette Chambre et le pays. S'il savait qu'une semblable fraude était commise par son voisin, il était de son devoir d'en informer qui de droit, au lieu de venir lancer dans cette Chambre une lâche accusation contre cet homme.

M. McDOUGALL : Je porte une accusation que je suis capable de prouver. Que l'honorable ministre (sir Louis Davies) produise les documents, et je la prouverai.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pourquoi n'avez-vous pas signalé la chose ?

M. McDOUGALL : Parce que je n'ai pu avoir les documents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les avez-vous demandés ?

M. McDOUGALL : Non. J'en ai demandé déjà que je n'ai pas obtenus. J'en ai demandé il y a trois mois, et je ne les ai pas encore.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces documents ?

M. McDOUGALL : Non ; d'autres. Il faut agir en esclave ici pour obtenir quelque rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quels sont ces documents que l'on vous a refusés ?

M. McDOUGALL : Des documents du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Je les ai demandés trois ou quatre fois.

Parrsboro', N.-E.....	$ 43 16	$ 32 91
Port George, N.-E.....	124 73	71 51
Port Maitland, N.-E.....	49 33	27 41
Port Morien, N.-E.....	279 74	157 67
Saulniersville, N.-E.....	40 74	23 75
Cap Tourmentin, N.-E...	575 31	342 61
Georgetown, N.-E.....	21 56	15 62
Kier's Shore, N.-E.....	99 10	55 63
Victoria et Crapeau, N.-E.	116 73	91 36

Dans ces cas de réduction considérable, on devrait demander des explications au gardien, à moins que vous n'en connaissiez déjà les raisons.

Je suis, Monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, *A. G.*

Au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL,
Ottawa, 24 août 1898.

MONSIEUR,—Je vous ai signalé la liste suivante des quais qui n'ont donné aucun revenu pour l'exercice de 1897-98.

Quai.	Perception. 1896-97.
Chicoutimi, Qué.....	$216 73
Coteau Landing, Qué.....	9 21
Les Eboulements, Qué.....	45 00
Rivière-du-Loup, Qué.....	158 27
St-Thomas de Montmagny, Q.	5 08
Kingsport, N.-E.....	200 00
Plympton, N.-E.....	6 00
Edgett's Landing, N.-B.....	2 41
Lévis Point, I.-P.-E.....	62 12
Murray Harbour	13 21
Tignish	54 30

J'ai écrit des lettres à part au sujet des quais de la Rivière-du-Loup et Coteau-Landing.

Je dois demander des explications au sujet de l'absence des revenus de ces quais en 1897-98.

A-t-on rappelé aux gardiens et percepteurs du département dans quelle fausse position ils se mettaient en ne rendant pas compte promptement de leurs perceptions ? Les gardiens sont-ils tenus de donner des cautions ?

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, *A.G.*

Cette correspondance démontre bien en quoi consiste cette négligence dont j'ai parlé, et dont se rendent coupables ces gardiens de quais, dans l'accomplissement de leurs devoirs, sous l'administration actuelle. Je sais que l'on permet à certaines personnes de se servir de ces quais sans bourse délier, alors que les autres intéressés sont forcés de payer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député veut me donner les noms de ces gardiens de quais, nous ferons bientôt cesser cet état de choses.

M. McDOUGALL : Je vais vous donner le nom d'un gardien de quai dans mon propre comté. Il s'appelle McNeill ; c'est une chef libéral à qui mon honorable ami, le ministre

des Finances, a accordé le patronage de ce district. Il se sert de ce quai, du commencement à la fin de l'année, sans payer un sou. Si cet individu et les autres amis du gouvernement payaient ce qu'ils devraient payer pour l'usage de ce quai, le montant qu'ils auraient à débourser serait plus élevé que le total des droits perçus indiqué dans le rapport qui nous est soumis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Etant l'un de ceux qui sont le plus intéressés à ce qui se passe à la Nouvelle-Ecosse, je désire déclarer que ce que vient de déclarer mon honorable ami est une surprise pour moi ; je ne puis contester sa déclaration, puisque je ne connais rien de la chose, mais c'est certainement un cas dont le ministre des Chemins de fer et Canaux devra s'occuper. Cependant, je serais étonné si la déclaration de l'honorable membre était trouvée exacte après enquête.

M. McDOUGALL : Je serai toujours prêt à prouver mon affirmation en tout temps ; il ne suffira au ministre que de m'en fournir l'occasion.

M. COCHRANE : Peu m'importe où l'argent est dépensé, pourvu que ce soit à l'avantage du pays. Mais je veux attirer votre attention, M. le Président, sur un fait important, et qui vient à l'appui de la prétention de l'honorable député de Kingston (M. Britton). Je crois que le gouvernement actuel,—on pourrait peut-être en dire autant du gouvernement précédent,—suit une politique qui ne peut qu'être préjudiciable aux meilleurs intérêts du pays. Quand nous feuilletons les rapports qui nous sont présentés, nous trouvons que dans Ontario, il y a onze quais dont le revenu total est de $1,246.21. Passant à la province de Québec, nous y trouvons trent-sept quais, qui ne rapportent en tout que $1,303.50, ou environ le même montant que celui donné par les onze quais dans Ontario. Ceci me confirme dans l'opinion que l'on a construit plus de quais qu'il n'en fallait pour les besoins du public.

Une VOIX : On va en construit d'autres encore.

M. COCHRANE : Si l'on en construit d'autres, si le même état de choses est pour se continuer, alors le pays se trouvera dans une pire condition. Mais, pourquoi construire des quais que l'on sait ne devoir rien rapporter au trésor public ? Il doit être évident pour le ministre des Finances que le coût de construction d'un quai est toujours assez élevé, et si le gouvernement n'en retire aucun bénéfice, il est alors certain qu'il y a quelque chose de défectueux dans ce système. De deux choses l'une, ou le gardien de quai garde tout l'argent pour lui-même, ou, s'il ne retire pas d'argent, il ne fait pas payer aux gens ce qu'il devrait leur faire payer pour l'usage du quai dont il a la surveillance. Si le gouvernement construit un quai dont le coût est considérable, et qu'il n'en retire que peu de bénéfices, ou même pas de bénéfices, le gardien de quai ne peut remplir son devoir et l'on n'a pas besoin, par conséquent, de construire tel quai. Je crois que ce raisonnement est inattaquable.

Je suppose que les onze quais dont j'ai parlé, et qui se trouvent dans Ontario, ont été construits aux endroits où le besoin s'en faisait sentir ; aussi rapportent-ils des revenus. Cela ne veut pas dire que je suis opposé à ce que Québec ait 37 quais s'ils sont bâtis pour l'avantage du peuple et si ce dernier s'en sert pour ses exportations et ses importations. Mais le même état de choses existe dans la Nouvelle-Ecosse. S'il est vrai que l'on se propose de construire trente ou quarante quais nouveaux avec l'argent que le gouvernement demande cette année, quel sera le résultat pour l'année prochaine ? Je crois que le gouvernement devrait être plus prudent et ne pas dépenser tant d'argent quand le besoin ne s'en fait pas sentir. Il est évident, d'après la discussion qui s'est faite ici, il y a quelques jours,—si l'on me permet d'y faire allusion.—qu'un grand nombre de quais sont construits à des endroits dont la population ne demande pas ces ouvrages. Quoi qu'il il en soit, les rapports que nous avons entre les mains démontrent d'une manière concluante que ces quais ne sont d'aucune utilité ou que les gardiens de ces quais ne font pas leur devoir.

M. BERGERON : Je trouve dans K—172, une lettre de R. C. Desrochers en réponse à une information demandée par l'auditeur général, concernant le transfert de quais et de jetées du département des Travaux publics au département de la Marine.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce qui se fait tous les ans ; aussitôt qui on a construit un quai, ce transfert s'opère.

M. BERGERON : Cela peut-être la loi, mais je sais que la chose ne s'est pas toujours faite, au moins dans quelques cas. Ce M. Desrochers, commis au département des Travaux publics, dit que ce département a transferé les quais et des jetées au département de la Marine aussi rapidement que possible après leur construction, et que le gouvernement ne perçoit aucun droit des personnes qui se servent de ces quais ou jetées. Ce serait dur de faire payer ces gens, parce qu'après tout ce serait le cultivateur ou le consommateur qui paierait.

Mon honorable ami qui siège en arrière de moi (M .McDougall), a lu une liste de tous les quais qui ne donnent aucun revenu, et je trouve qu'on n'a aucun rapport sur environ dix quais. Qu'est-il besoin d'une loi, si on ne la fait pas observer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a des quais qui ont été complètement emportés par l'eau.

M. BERGERON : Mon honorable ami me demande s'il y a eu des destitutions. Il y avait un monsieur du nom de Masson, de

Saint-Anicet, un homme respectable et animé d'un grand dévouement aux affaires publiques, qui faisait l'ouvrage de gardien du quai sans recevoir de salaire, "pro bono publico."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Exigeait-il des quaiages ?

M. BERGERON : Pas du tout. Il a été destitué, parce qu'il était conservateur ardent, et on l'a remplacé par un libéral. Combien d'argent mon honorable ami a-t-il reçu de ce libéral ? Il trouvera en lisant les lettres qui se trouvent dans la rapport de l'auditeur général, et qu'il serait trop long de lire ici, que le nouveau gardien du quai n'a envoyé aucun argent au département durant la première ou la seconde année qu'il a été employé.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il fait comme M. Masson, il travaille "pro bono publico."

M. BERGERON : Non, cet homme ne travaille pas pour rien.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : Je voudrais attirer l'attention du comité sur ce fait que la discussion s'est éloignée grandement de la règle qui doit être suivie :

Il arrive quelquefois qu'il y a un certain nombre d'item compris dans une seule résolution ou dans un seul crédit, et alors on peut les discuter d'une façon générale comme s'ils formaient partie d'une seule question. Dans ce cas, si le comité le juge à propos, chaque item peut être discuté et amendé, étant considéré comme question distincte. Le débat alors doit être limité à l'item en question, et quand on en a décidé, on n'y peut plus faire allusion dans la discussion des item subséquents.

M. BERGERON : Il s'agit ici de la Rivière-à-la-Pipe et quand nous allons à "la Pipe" c'est pour parler longuement, et c'est pourquoi nous nous sommes un peu éloignés de la question.

M. TAYLOR : Le budget principal et le budget supplémentaire qui nous sont soumis sont, cette année, si considérables, que je conseillerais à l'honorable ministre de procéder d'après des principes d'affaires. D'après le rapport de l'auditeur général pour l'an dernier, je constate que le département paie quatre ou cinq prix différents pour les clous et le fer qui entrent dans la construction de ces quais. Le gouvernement ne peut-il pas acheter ces articles au prix du gros ? Pourquoi payer $5 par 100 livres le fer à boulons que l'on doit couper ensuite pour en faire des boulons ? Je vois que le gouvernement a acheté de Henri Brassard 4,376 livres de ce fer à 5 cents, et 807½ livres de carvelles à 5 cents. Pourquoi le gouvernement paie-t-il ces prix ? Tous les comptes démontrent qu'on a acheté des barils de clous à planches de 8 pouces, à $3 et à $2.50, quand le prix de cet article était de $1.85 l'an dernier. Pourquoi ne pas avoir payé ce dernier prix ?

Mon honorable ami de Kingston (M. Britton) a fait allusion au fait—et je sais que tel est le cas—qu'on ne traite pas Ontario comme on traite Québec, la Nouvelle-Ecosse et les autres provinces. Il y a trois ou quatre îles à l'extrémité du lac Ontario, l'île Garden, l'île Howe et l'île Wolfe. Les cultivateurs de l'île Howe dont un grand nombre sont des Canadiens-français, qui sont établis à cet endroit depuis un siècle, ont construit eux-mêmes le quai qui se trouve à cet endroit. Je m'étonne que l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) quand il constate que les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard obtiennent tous les quais qu'elles désirent, n'en demande pas pour l'île Garden et l'île Howe où des quais ont été bâtis par des particuliers. Pourquoi ces municipalités seraient-elles obligées de payer pour la construction et l'entretien de ces quais, quand le gouvernement accorde tant de subventions, pour les mêmes fins, aux autres provinces ? Je crois qu'il est injuste de traiter Ontario de cette façon et je proteste de nouveau contre le fait qu'on paie le fer 5 cents la livre et les clous $3 le baril, quand on pouvait les acheter à $1.85 l'an dernier et que le fer ne se vendait que $1.25. Je crois que l'argent que le parlement vote devrait être employé en entier à la construction des quais eux-mêmes, au lieu d'aller dans les poches de certains amis du gouvernement qui veulent faire de deux à trois dollars de bénéfice sur un baril de clous.

M. BERGERON : Je parlais de Saint-Anicet. A la page Q-147 du rapport de l'auditeur général, l'honorable ministre trouvera qu'il semble y avoir un contrat au montant de $1.519, entre le gouvernement et Joseph Ed. Dupuis, frère de l'avocat de ce nom, qui est le candidat en vue dans ce comté pour les prochaines élections. Il y a eu en outre d'autres montants de payés et je ne puis voir si, après avoir accordé l'entreprise à Dupuis, le gouvernement a payé pour les matériaux qui ont servi à l'ouvrage en question, tels que madriers, bois, pierres et boulons. Le conducteur des travaux est Stanislas Dupuis. Le directeur de la poste à Saint-Henri s'appelle Dupuis. Je ne suis pas certain si son prénom est Stanislas, mais je le crois. Il conduisait ces travaux qui se faisaient à 40 ou 50 milles de Montréal et il recevait un salaire de $2.50 par jour. On lui a payé d'abord un compte de $29 et dans une autre occasion $87.50. Il peut fort bien ne s'être jamais rendu sur les travaux, mais il a dit à son cousin : Surveille l'ouvrage et moi je retirerai les $2.50 par jour. C'était une affaire de famille. Sans doute, c'est une affaire où le montant en jeu n'est pas considérable, puisqu'il ne s'agit que d'une somme qui dépasse quelque peu $100, mais le principe est mauvais.

M. SPROULE : Je voudrais demander au ministre si ces gardiens de quais donnent des garanties pour l'argent qu'ils perçoivent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Ils nous remettent l'argent tous les trois mois, et le département en tient un compte exact.

M. SPROULE : Il n'est pas étonnant alors que nous trouvions d'après le rapport de l'auditeur général que dans nombre de cas, le gouvernement ne reçoit aucun argent.

Bas du Saint-Laurent—
Enlèvement de roches..... $3,000

M. BERGERON : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est afin de donner une place sûre pour atterrir aux pêcheurs, dans le Saint-Laurent, plus bas que Matane.

Iles de la Madeleine—
Brise-lames $10,000

M. BERGERON : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de donner plus de facilité aux bateaux de pêche de ces îles et aux navires qui font le service des côtes du Saint-Laurent. Ce crédit sera consacré à la construction d'une chaussée de 1,250 pieds de long, et dont le coût d'après estimation sera de $11,000, cette chaussée formera un port de refuge à Amherst ; il y aura aussi une jetée de 1,200 pieds de long et un brise-lames de 1,800 pieds de long qui coûteront $16,000 ; il faudra dépenser $10,000 en travaux de creusement, ce qui portera le coût total, d'après estimation, à $37,000.

Maria—
Quai..... ..... $10,000

M. BERGERON : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit de $10,000 sera consacré à la construction, à Maria, d'un quai de 2,040 pieds de long qui atteindra 10½ pieds d'eau à la marée basse du printemps ; la partie la plus extérieure du quai, mesurant 1,200 pieds, sera remplie et mesurera 30 pieds de large et la partie qui touche à la terre ferme, d'une longueur de 840 pieds, aura une largeur de 20 pieds et sera construite de blocs alternés et aura une des arches ouvertes ; pour la première partie la hauteur du quai sera de 24 pieds à la surface et le tablier se trouvera à 6 pieds au-dessus de la marée la plus haute du printemps. L'estimation du coût d'après l'ingénieur en chef pro tempore est portée à $70,000.

M. BERGERON : Quel sera le coût d'après estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $70,000.

M. BERGERON : $70,000 ! Est-ce que l'honorable député de Bonaventure (M. Guité) a retiré sa démission quand il a obtenu cette subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais rien de cela.

M. FOSTER : Nous devons avoir une explication complète des raisons qui engagent le département des Travaux publics à dépenser $70,000 à cet endroit.

M. BERGERON : C'est un scandale évident.

M. McALISTER : Je crois que l'estimation de $70,000 est exacte. Je connais personnellement l'endroit où sera construit ce quai, qui coûtera $70,000, sinon le double, pour atteindre 10 pieds d'eau.

M. BERGERON : Et pourquoi ?

M. McALISTER : Pour rien du tout.

M. BERGERON : Il n'y a pas de sens commun à demander de voter ce crédit. C'est la chose la plus injustifiable qui ait jamais été soumise au parlement. Quelle est la population de ce village de Maria ?

M. McALISTER : Il n'y a pas, à proprement parler, de village à cet endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas le chiffre de la population. L'ingénieur me dit qu'il s'agit ici de travaux qui doivent se faire d'année en année, avant leur exécution complète. Ainsi on pourra construire une partie de ce quai cette année, une autre l'an prochain et ainsi de suite, comme on fait pour nombre d'ouvrages semblables.

M. FOSTER : Afin de rendre la chose plus claire, je demanderai à l'honorable ministre de laisser de côté ce crédit, jusqu'à ce qu'il puisse nous fournir les informations demandées. Je voudrais savoir les raisons qui engagent le gouvernement à venir demander à la Chambre de faire cette dépense de $70,000. Cela me semble un peu fort.

M. BERGERON : C'est à peine s'il y a de l'eau à cet endroit. C'est une baie. Vous pouvez à peine apercevoir le village de l'endroit où le bateau à vapeur stoppe. Je ne pense pas qu'un léger bateau comme l' " Admiral ", par exemple, puisse s'approcher de la rive à moins d'un demi-mille de distance.

M. McALISTER : Les navires doivent jeter l'ancre à plus d'un demi-mille du rivage.

M. BERGERON : Cette proposition du gouvernement est des plus extraordinaires. Il n'y a pas plus de sens commun à construire un quai à Maria, qu'il y en aurait à en bâtir un sur la rue Sparks, ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je consens à laisser de côté cet item pour le moment.

M. McALISTER : Les revenus du bureau de poste de cet endroit sont d'environ $100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne prouve nécessairement rien.

M. McALISTER : Cela démontre que c'est un endroit peu important.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût total de l'entreprise est considérable et la demande des honorables messieurs pour

obtenir toutes les informations possibles, est raisonnable. L'item peut être laissé de côté pour le moment.

M. FOSTER : Dans quel comté se trouve Maria ?

Le MINISTRE DES FINANCES : *Dans* Bonaventure.

M. TAYLOR : Jamais on n'a proposé semblable chose et nous ne devrions pas permettre que cet item fût adopté.

M. FOSTER : Y a-t-il quelque correspondance au département qui indique la raison première qui a poussé le gouvernement à demander à la Chambre de voter ce crédit ? S'il y en a, nous devrions l'avoir ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je verrai au département si telle correspondance existe.

Le PREMIER MINISTRE : $5,000 ont été votés dans ce but l'an dernier. Ce n'est donc pas un nouveau crédit que nous demandons.

M. FOSTER : Ces $5,000 n'ont pas été dépensés.

Le PREMIER MINISTRE : Cela peut être le cas, mais cela a été commencé l'an dernier.

M. TAYLOR : On ne nous a jamais dit, l'an dernier, que le coût de cet ouvrage s'élèverait à $70,000.

Le PREMIER MINISTRE : Comme on a déclaré que ce quai coûtera $70,000, je crois que le comité a droit à toutes les informations possibles, et nous n'avons pas d'objection à laisser cet item de côté pour le moment.

Rivière-du-Loup (en haut)—
Pour creuser le chenal depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Louiseville $6,000

M. BERGERON : A quoi sera consacré ce crédit ?

Le PREMIER MINISTRE : Je suis surpris d'entendre mon honorable ami poser cette question. Ce crédit est destiné au creusement du chenal de la rivière afin de permettre aux bateaux à vapeur de se rendre jusqu'à Louiseville. Mon honorable ami sait qu'à quelque distance de la rivière et un peu plus bas que le village, il y a une scierie très considérable, et il sait aussi que la ville de Louiseville tend toujours à s'agrandir. C'est la raison pour laquelle nous demandons qu'on vote ce crédit.

M. BERGERON : Eh bien ! si ce crédit est si important, le très honorable ministre voudra-t-il nous expliquer pourquoi cet item a toujours été voté depuis trois ans, et que l'on n'a pas dépensé le montant en question ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est plus que je ne puis dire, mais je donne la raison du travail projeté.

M. BERGERON : Je crois que les ponts construits sur cette rivière sont solides et qu'on ne peut les ouvrir pour livrer passage aux vapeurs.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable monsieur doit savoir que les deux ponts sont tous deux plus haut que la ville.

M. BERGERON : Les seuls vaisseaux qui se rendent à cet endroit sont des barges légères, et je n'ai jamais entendu dire que des bateaux à vapeur, à moins qu'on ne parle de yachts, pouvaient se rendre à Louiseville.

Le PREMIER MINISTRE : Ils ne s'y rendent pas maintenant, mais la chose se fera quand le chenal sera creusé.

M. BERGERON : C'est appliquer en vérité le principe qu'a adopté le gouvernement de donner des subventions à tous ses amis. Le fait que ces $6,000 ont toujours été inscrits aux estimations depuis trois ans et qu'on n'a pas encore dépensé un seul sou de ce montant, me prouve qu'il s'agit ici d'une entreprise en vue des élections.

Le PREMIER MINISTRE : Si tel était notre but, cet argent, je suppose, aurait été dépensé depuis longtemps.

M. BERGERON : Il n'y avait pas alors de raison, mais il y en aura cet automne.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas plus de raison pour cet automne qu'il n'y en avait pour l'automne dernier et l'automne précédent.

M. McALISTER : Quelle sorte de navires se rendent à cet endroit ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce sont des vapeurs de marché.

M. FOSTER : Quelle est l'estimation du coût total et quels travaux ont été faits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût d'après estimation est de $14,000.

Rivière Richelieu—Chenal de Beloeil—
Jetées de direction..... $4,000

M. BERGERON : Ce montant sera-t-il suffisant pour terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Rivière Saguenay (en bas de Chicoutimi)—
Creusement..... $8,000

M. BERGERON : Ces $8,500 permettront-ils de mettre le chenal en bon état ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'espèrent nos ingénieurs.

Le PREMIER MINISTRE : On espère qu'il y aura après l'exécution de ces travaux, assez d'eau pour permettre aux naivres de ce rendre au quai.

M. BERGERON : Si l'on atteint ce but, l'argent aura été bien employé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme servira à faire disparaître deux bat-

tures et facilitera ainsi la navigation. Elle ne sera pas suffisante cependant pour faire tous les travaux désirés.

Saint-Alexis—Baie des Ha! Ha!—
Jetée..... $4,000

M. BENNETT : S'agit-il d'un ouvrage nouveau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Il s'agit de terminer un ouvrage déjà commencé.

Anse de Sillery—
Quai à la Pointe-à-Pizeau..... $5,000

M. BENNETT : Est-ce pour compléter un ouvrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Eclairage des édifices publics du Canada..... $45,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item avait été laissé de côté à la demande de l'honorable député d'York, Nouveau-Brunswick (M. Foster.)

M. FOSTER : Est-il question de la chose dans le budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. L'honorable député laissera peut-être voter cet item, et il pourra le discuter quand le budget supplémentaire sera soumis.

M. CLARKE : Quand il a été question de ce crédit la première fois, l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) a demandé si le gouvernement se proposait de placer un ascenseur mû par l'électricité dans l'édifice de la douane à Toronto. Je crois l'occasion propice pour poser de nouveau cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le gouvernement n'a encore pris aucune décision à ce sujet.

Construction de nouveaux dragueurs..... $60,000

M. BENNETT : Combien de dragueurs se propose-t-on de construire, avec cet argent, dans le cours de l'an prochain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici : pour les provinces maritimes, trois nouveaux chalands et deux nouvelles chaloupes pour le dragueur "New Dominion," et un nouveau dragueur "New Dominion," et un nouveau seau à dragueur, deux chalcupes, un chaland et un autre seau pour dragueur pour le "Prince Edward" ; un seau à dragueur et un chaland pour le "George Mackenzie" ; des chaînes pour les différents dragueurs, trois chalands ; pour Québec et Ontario, deux nouveau chalands de 80 verges pour le dragueur "Challenge" ; une nouvelle coque pour le dragueur "Ontario" et une nouvelle coque au navire qui travaille à l'enlèvement des pierres ; pour le Manitoba, renouvellement des machines des dragueurs avec additions ; même chose pour la Colombie Anglaise et additions à d'autres dragueurs, additions qui ne sont pas encore déterminées.

M. BENNETT : Le gouvernement demande-t-il des soumissions pour la construction de ces chalands ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est probable qu'ils seront construits aux chantiers du gouvernement à Sorel, au moins ceux de Québec et d'Ontario.

M. BENNETT : Comme ces chalands sont destinés aux lacs d'en haut, je crois qu'en toute justice, on devrait les faire construire dans Ontario, après avoir demandé des soumissions. L'autre soir, on a démontré que lorsque ces chalands et ces remorqueurs étaient construits à Sorel, il fallait faire venir le bois d'Ontario.

M. BERGERON : Où en sont rendus les travaux de creusement au Coteau—travaux confiés à M. Gauthier ? Combien a-t-on payé à ce dernier et comment l'ouvrage a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe qu'il n'a aucun renseignement à ce sujet, mais qu'il se procurera l'information demandée avant qu'on considère le budget supplémentaire qui contient un item se rapportant à ce sujet.

M. BERGERON : Je désire aussi savoir quel montant a été dépensé, comment il a été dépensé, quels dragueurs on a employés et à qui ces dragueurs appartenaient, comment on s'en est servi, le prix qu'on a payé par heure pour leur usage, combien de verges cubes de terre on a enlevées et à quel prix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous aurons ces renseignements avant que le budget supplémentaire soit discuté. Je crois que plusieurs des informations demandées ont été soumises à la Chambre en réponse à une interpellation.

M. BERGERON : Il y en a eu quelques-unes, maisj'avertis mon honorable ami que lorsque viendra la discussion du budget supplémentaire, je mentionnerai d'autres matières se rapportant à ce sujet.

M. SPROULE : Où seront construits ces dragueurs et ces chalands ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A Sorel, aux chantiers de construction du gouvernement, il n'y a pas de doute ; cependant, aucun arrangement spécial n'a encore été fait.

M. SPROULE : Ne serait-il pas plus avantageux, au point de vue de l'économie, de construire ces dragueurs et ces chalands à Midland au lieu de les construire à Sorel d'où il faudra les remorquer jusqu'à la baie Georgienne, viâ le canal Welland ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces chalands sont construits en bois de la Colombie Anglaise, lequel peut être expédié à Sorel à un prix qui n'est pas de beaucoup plus élevé que si on l'expédiait à un endroit de l'Ontario. Je vais prendre note de l'observa-

tion de l'honorable député, mais les officiers du département sont d'avis que l'ouvrage se fera à meilleur marché à Sorel que partout ailleurs à l'entreprise.

M. BENNETT : Nous avons eu l'occasion l'autre soir, à propos du "Trudeau" de faire une comparaison intéressante et nous avons trouvé que les réparations faites à ce remorqueur auraient coûté beaucoup moins cher si on les avait exécutés à Midland au lieu de les faire faire à Sorel. Combien y a-t-il d'ouvriers à Sorel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 272.

M. BENNETT : On a dit l'autre soir que ce nombre s'était déjà élevé à 450. Si l'on entreprend la construction de ces vaisseaux, il faudra employer un grand nombre d'ouvriers. Je ne voudrais pas prétendre que mon opinion vaut celle des ingénieurs du département quant à l'espèce de bois qui doit entrer dans la construction de ces dragueurs et de ces chalands, mais je sais que l'on construit des chalands beaucoup plus considérables que ceux qui serviront au dragueur "Challenge," à la baie Georgienne, en tout temps, pour le transport du bois et autres services. Il n'est pas juste que les amis des honorables membres de l'autre côté de la Chambre et le public en général n'aient pas l'occasion de ces chalands à la baie Georgienne, au lac Ontario ou à tout autre endroit. Ces chalands ne sont pas la propriété exclusive de Québec, mais ils serviront à Ontario et il n'est que juste pour cette province qu'on y dépense une partie de l'argent consacré à ces ouvrages.

Le MINISTRE DES FINANCES : On peut légitimement différer d'opinion quant à l'opportunité d'avoir les chantiers de construction du gouvernement à Sorel, mais quand nous avons à Sorel ce qu'il nous faut pour exécuter ces travaux, il est bien raisonnable que nous les fassions faire à cet endroit. Ce serait folie, quand nous avons, à Sorel, des chantiers de construction qui ont coûté des sommes considérables, d'envoyer l'ouvrage ailleurs. Cependant, si l'on épargnait beaucoup d'argent en faisant construire ces bacs ailleurs, il faudrait s'adresser ailleurs.

M. SPROULE : On pourrait faire construire ces chalands à meilleur marché à l'entreprise que par travail à la journée comme la chose se fait à Sorel. Cela coûte cher de remorquer ces vaisseaux de Sorel à la baie Georgienne, parce que le coût pour remorquer ces chalands d'un point à un autre, même dans la baie Georgienne, est considérable. S'il vous faut remorquer ces chalands de Sorel à la baie Georgienne par le canal Welland, et si vous les faites construire par des ouvriers qui travaillent à la journée, je suis certain qu'ils nous coûteront plus cher que si vous les donniez à l'entreprise après avoir demandé des soumissions. Je vois qu'on emploie beaucoup de mélèze et d'orme dans la construction des remorqueurs et des chaloupes. Vous pouvez avoir une aussi bonne qualité de ces bois dans Ontario que dans aucune partie du Canada. De la station de chemin de fer qui se trouve dans la localité que j'habite, on expédie ce bois dans l'Etat du Maine où il sert à la construction des navires. Je le répète, si l'on demandait des soumissions, ces chalands seraient construits à meilleur marché qu'en les faisant faire par travail à la journée.

M. BERGERON : Le ministre veut-il faire un effort pour s'assurer si l'on ne pourrait pas faire construire ces vaisseaux à meilleur marché par soumissions que par travail à la journée à Sorel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'attirerai l'attention du ministre des Travaux publics sur ce point. Il sera de retour avant longtemps.

M. BERGERON : Où sera construit le nouveau chaland pour la rivière Fraser, Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Probablement sur la côte de Victoria, et sous la surveillance de notre ingénieur.

M. BERGERON : Les honorable membres de la droite ont beaucoup vilipendé le gouvernement conservateur, mais quand sir Hector Langevin était ministre des Travaux publics, l'opposition d'alors ne posait pas une question à laquelle il ne fût prêt à répondre immédiatement quand il s'agissait des estimations concernant son département. Il avait à la main un livre préparé par les fonctionnaires de son département et sous sa surveillance, et qui contenait tous les détails concernant ces estimations. Je suis peiné de ce que le département a perdu la bonne habitude de fournir au ministre tous les renseignements afin de lui permettre de répondre à chaque question qui lui est posée. Je sais que mon honorable ami ne peut faire plus qu'il ne fait—ce n'est pas sa faute, mais il comprendra notre position. Aussi en dernière épreuve, il m'est impossible de me rappeler toutes les questions posées et l'on procède ainsi alors que s'il eût été mis au courant des faits, mon honorable ami eût pu répondre immédiatement aux questions que nous avons le droit de lui poser.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucunement l'intention de jeter du blâme sur sir Hector Langevin, qui était reconnu, dans certains quartiers, comme un excellent administrateur. Mais les renseignements que me fournissent quelques-uns des plus anciens membres de cette Chambre ne correspondent pas aux renseignements donnés par mon honorable ami. On me dit que ce n'était pas l'habitude de sir Hector Langevin de répondre sur le champ à des questions comme celles que l'on pose actuellement, N'importe quel député peut prendre le rapport de l'auditeur général et poser une foule de questions au sujet de chaque item, et les ministres ne pourront répondre sur le champ.

Et si nous avions sir Hector Langevin ici, il ne pourrait pas répondre immédiatement à des questions semblables à celles que pose mon honorable ami.

M. BERGERON : Je suis persuadé que sir Hector Langevin ne pourrait expliquer un grand nombre des dépenses faites par le ministre des Travaux publics actuel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a eu à expliquer un grand nombre de dépenses, et il ne s'en est pas retiré aussi avantageusement que le ministre des Travaux publics d'aujourd'hui.

M. GANONG : Je voudrais savoir si l'on a fait quelque inspection de l'entrée supérieure du port de Saint-André. Je crois que le ministre des Travaux publics a envoyé un ingénieur à cet endroit. Le ministre des Travaux publics, pro tempore, peut-il me dire quel est, d'après estimation, le montant qu'il faudra pour creuser la rivière de manière à donner un passage à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un ingénieur s'est-il rendu sur les lieux et dans l'affirmative, quand ?

M. GANONG : Un ingénieur du département s'est rendu sur les lieux, il n'y a pas encore un an, et il a passé chez moi pour me dire qu'il allait faire une inspection.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les officiers du département me disent qu'ils ne se rappellent pas avoir reçu de rapport à ce sujet ; cependant, je vais faire faire des recherches.

M. GANONG : Si l'inspection n'a pas été faite, il est essentiel qu'elle soit faite le plus tôt possible. Il y a beaucoup de trafic qui passe par cette rivière dans les vapeurs de trois ou quatre compagnies de navigation et, excepté à l'époque de la crue des eaux, tous les navires sont obligés de contourner l'extrémité inférieure de l'île Saint-André, où le courant est très fort, surtout à la marée haute.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : L'honorable ministre a donné quelques renseignements au sujet du dragueur " Prince Edward ". Si le temps est bien choisi, je voudrais lui demander à quel travail ce dragueur a été employé durant l'année dernière, et à quel ouvrage on le destine pour la saison prochaine.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le dragueur " Prince Edward " a été employé durant l'année dernière, au creusement du chenal pour les bateaux de passage à Charlottetown, et aussi au quai de la " Steam Navigation Company ". A Summerside, il a creusé près du quai de Holman. Il est maintenant à Charlottetown où il restera quelque temps encore.

M. MACDONALD (King, I. P.E.) : Où sera-t-il employé durant la saison prochaine ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune décision n'a été prise à ce sujet ; il sera cependant employé à certains travaux à Charlottetown.

M. KAULBACH : L'honorable ministre peut-il me dire si nous sommes pour avoir une partie de ce montant porté aux estimations sous le titre de " creusement du havre de Lunenburg et de la rivière La Have, près de Bridgewater " ? J'ai à peine besoin de rappeler à l'honorable ministre, la nécessité qu'il y a de creuser le havre de Lunenburg et la rivière La Have. Nous avons plus de vaisseaux qui entrent dans ce port et qui en sortent qu'on en trouve dans aucun autre port de la province, celui de Halifax excepté. Lunenburg est un port qui reste ouvert toute l'année et que les navires fréquentent tous les jours. Quand l'honorable ministre a visité Lunenburg, l'an dernier, en compagnie du ministre des Travaux publics (M. Tarte), bien qu'ils n'eussent à leur disposition qu'un petit navire, cependant, à la marée basse, ils ont pu voir par la boue que retirait la machine le peu de profondeur de ce havre. Le ministre des Travaux publics connaît combien ces travaux sont nécessaires, car j'ai eu l'occasion de lui parler de la chose dans différentes lettres que je lui ai adressées. Quand je considère les travaux que l'on fait tous les ans dans le havre d'Yarmouth—je pourrais dire qu'il y a un dragueur en permanence à cet endroit,—je trouve que lorsque nous faisons une demande pour un ouvrage comme celui dont je parle, on ne doit pas nous dire : Eh ! bien, on a besoin du dragueur dans un autre endroit, votre tour viendra ensuite. Voilà ce qui m'a été dit par le ministre des Travaux publics avant qu'il eût constaté par lui-même combien il était nécessaire de creuser ce port. Le ministre des Finances peut se rappeler que lorsqu'il a quitté le port après sa visite, l'été dernier, il m'a promis devant un grand nombre de personnes rassemblées sur la jetée, que les travaux commenceraient cet été. Je lui ai demandé en particulier : Le travail va-t-il se faire cette année ? Il me répondit : Oui, Kaulbach, tout sera parfait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui a promis cela ?

M. KAULBACH : Le ministre des Travaux publics dont les paroles pouvaient être entendues de l'honorable ministre (M. Fielding).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me le rappelle pas, mais cela peut être exact.

M. KAULBACH : Il faudrait aussi creuser la rivière La Have. Le chenal se trouve obstrué par des débris de toutes sortes, et les navires ne peuvent se rendre à la ville de Bridgewater. Je crois qu'un dragueur pourrait en très peu de temps couper les coins du chenal de manière à le rendre droit et à permettre aux navires de le remonter traînés par un remorqueur qui évoluerait tout à son aise. A présent, il est

impossible d'atteindre la ville parce que le chenal est trop sinueux et les navires de fort tonnage sont obligés de jeter l'ancre à un mille ou deux de la ville. Je demande instamment qu'on fasse exécuter ces travaux, cet été même, si la chose est possible. Je crois que Lunenburg a droit à la plus grande partie de ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que mon honorable ami (M. Kaulbach) réussira à convaincre quelques-uns des honorables membres qui siègent autour de lui de la nécessité qu'il y a de pourvoir à la construction de brise-lames, de creuser ces ports maritimes, etc. Nouvelle-Ecosse, travaux qui font l'objet de tant de critiques. Ses remarques démontrent pleinement les besoins de cette partie de la côte de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député a parlé avec raison de l'importance du havre de Lunenburg ; il a aussi fait mention de Bridgewater. S'il veut être impartial, il pourrait mentionner aussi la Baie Mahone, parce que nous recevons des requêtes pressantes de cet endroit tout autant que de Lunenburg et de Bridgewater. Chacune de ces localités est importante : Lunenburg, chef-lieu du comté ; Bridgewater, ville de progrès et centre d'une commerce considérable ; la Baie Mahone, centre de progrès et d'affaires considérables. La ville dont les besoins nous ont été représentés comme les plus pressants c'est Bridgewater, mais nous n'avons pu creuser son port, parce que nous n'avions pas de dragueur à notre disposition. Nous avons mis dans le budget supplémentaire pour cette année un crédit pour le creusement du port de Bridgewater : nous espérons pouvoir faire ce travail, mais dans le cas contraire, il n'y aura pas de parti pris chez nous de ne pas dépenser l'argent voté, mais il y aura impossibilité d'obtenir les dragueurs pour faire ces travaux.

Je reconnais l'importance de ces travaux dont a parlé mon honorable ami, et si Bridgewater passe en premier lieu, cela ne veut pas dire que je ne reconnais pas que les deux autres localités ont un droit égal aux améliorations demandées et qui, je l'espère, leur seront accordées plus tard. Mais je ne puis prévoir que nous serons capables de faire creuser le port de Lunenburg cette année. Si nous pouvons faire quelque chose en vue des travaux demandés, nous commencerons par Bridgewater, et les autres localités auront ensuite leur tour.

M. KAULBACH : Je suis heureux d'entendre le ministre parler de la baie Mahone. J'ai soumis une requête, il y a un an, et depuis comme auparavant dans maintes occasions, j'ai demandé que ce port fût creusé. Un grand nombre de vaisseaux fréquentent ce port et je suis trop heureux de placer la Baie Mahone sur le même pied que Lunenburg.

Je vois qu'il y a un montant pour le creusement de la rivière La Have, mais la difficulté pour moi c'est de savoir si cet argent sera dépensé cet été. Les besoins sont pressants. J'espère que ce crédit n'est pas destiné à d'autres fins, ce qui est déjà arrivé souvent. Je vais attendre, espérant que l'on creusera cet été la rivière La Have et que Lunenburg et la Baie Mahone ne sont pas négligés par le gouvernement.

M. ELLIS : L'honorable ministre pourrait-il nous donner une idée de ce que se propose de faire le ministre des Travaux publics relativement à ces nouveaux dragueurs qu'on se propose d'avoir, qui sont entièrement différents de ceux que nous avons maintenant et qui sont si nécessaires pour le service des côtes de l'Atlantique ? Ce sujet n'est pas nouveau pour moi, car sous l'ancienne administration, j'attirais toujours sur cette question l'attention du ministre des Travaux publics d'alors (sir Hector Langevin), qui me promettait toujours de prendre la question en sérieuse considération et qui se déclarait convaincu de la nécessité de faire le changement suggéré ; mais toujours ses collègues malfaisants se mettaient de travers dans la voie de cette réforme. Nos dragueurs de la côte de l'Atlantique ne rendent pas les services nécessaires. Il faut au département trois dragueurs d'un caractère tout à fait différent, d'un modèle plus moderne. On en construit actuellement en Angleterre du genre de plus moderne ayant dix fois la capacité des dragueurs dont nous nous servons. Je ne veux déprécier en rien nos constructeurs canadiens, mais on ne peut nier qu'il est complètement impossible de construire au Canada des dragueurs du genre de ceux que l'on bâtit en Angleterre et qui servent à creuser les grands havres.

M. CLARKE : Quel est le coût de ces dragueurs anglais ?

M. ELLIS : Quelque chose comme un demi-million, je suppose, si l'on veut avoir un bon cure-môle. Mais sous ce rapport, je ne puis faire qu'un calcul très approximatif. Quelques-uns de ces dragueurs peuvent traverser l'Atlantique. On les utilise dans les grands havres de l'Europe, sur la côte de la Hollande et aussi sur les côtes des Etats-Unis, à l'entrée du Mississippi. Le département des Travaux publics connaît sans doute parfaitement tous les détails de ces dragueurs. Si vous entreprenez de creuser les ports et si vous voulez faire un ouvrage qui sera utile aux navires de genre moderne, vous devez vous procurer de tels dragueurs. Si l'honorable ministre des Travaux public pro tempore ne peut faire aucune déclaration aujourd'hui, je lui demanderais cependant de me donner l'assurance qu'il va pourvoir nos dragueurs, au moins jusqu'à un certain point, des améliorations les plus modernes. Si nous voulons faire du bon ouvrage dans le Saint-Laurent, il nous faut au moins un grand dragueur du genre le plus moderne reconnnu. J'aimerais que le ministre fît au moins une déclaration encourageante à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains de me trouver moi-même quelque peu responsable du fait que l'honorable ministre des Travaux publics n'a pas demandé de crédits dans ces estimations que nous discutons actuellement, pour l'achat de ces dragueurs. Le ministre des Travaux publics reconnaît l'importance de la question soulevée par mon honorable ami ; il comprend parfaitement que nos dragueurs ont besoin d'être améliorés. Mais ces grands dragueurs coûtent très cher.

M. WILSON : Combien à peu près ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami de Saint-Jean, N.-B. (M. Ellis) a parlé d'un demi million de dollars. Je crois que ce prix est probablement trop élevé.

M. ELLIS : Non. Environ £100,000, je crois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces dragueurs ont des machines qui coûtent très cher. Il est certain que l'honorable député de Saint-Jean est mieux renseigné que je ne le suis. Le ministre des Travaux publics désirait vivement insérer un montant dans les estimations pour ces dragueurs, et je dois avouer ma culpabilité, car j'ai biffé cet item parce que nous retranchions ou diminuions tous les crédits afin de pouvoir tenir ces estimations dans des limites modérées, et je ne me suis pas cru libre de supporter cette demande de l'honorable ministre des Travaux publics relativement à ces améliorations à faire à nos dragueurs, mais ce n'est là que partie remise, et le département profitera de la première occasion favorable pour s'occuper de la chose.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il une idée de la capacité de ces dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que l'un de ces grands dragueurs peut enlever de 10,000 à 12,000 verges de terre par jour. Je ne doute pas que ce ne soit épargner réellement de l'argent et épargner du temps que d'avoir des dragueurs semblables. Mais cela coûte de l'argent et nous avons hésité à imposer ce fardeau au peuple pour cette année.

M. WILSON : Pouvez-vous faire l'ouvrage avec vos dragueurs à meilleur marché que si vous louiez l'un de ces dragueurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Généralement parlant, oui.

M. McALISTER : Le ministre des Finances peut-il nous dire si l'on va creuser la rivière en bas de Campbellton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends que le " Saint-Laurent " est maintenant à Pictou ; de ce point, il se rendra à la Traverse en bas de Campbellton.

M. CLANCY : Le ministre des Finances a déclaré une chose qui m'a frappé, quand il a dit qu'il s'opposait à l'achat de meilleurs dragueurs pour la raison d'économie. J'étais bien curieux de savoir comment l'honorable ministre était pour finir. Il y a beaucoup de travaux qui doivent être faits par des dragueurs et pour lesquels nous votons de l'argent, et maintenant on constate qu'il n'y a pas de dragueurs pour faire ces ouvrages. Il n'est pas difficile de prévoir le résultat. J'étais désireux d'entendre l'honorable ministre déclarer que le gouvernement se proposait d'améliorer les machines de ses dragueurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous les améliorons jusqu'à un certain point, mais nous ne pouvons songer à acheter ces dragueurs qui coûtent $500,000 chacun.

M. CLANCY : Je suppose que vous n'avez pas besoin de dragueurs de cette capacité pour l'ouvrage qu'il y a à faire dans Ontario.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les dragueurs dont a parlé mon honorable ami de Saint-Jean (M. Ellis) ne pourraient être utilisés que sur la côte de l'Atlantique.

M. CLARKE : Je vois dans les estimations un item de $75.000 pour creusement de rivières dans Ontario et Québec. Je voudrais savoir quels progrès ont été faits dans le creusement du chenal est du havre de Toronto, et si c'est pour continuer ces travaux que ce crédit apparait aux estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Des dragueurs ont travaillé pendant une couple de mois dans le port de Toronto et n'ont pas fait beaucoup d'ouvrage, mais on se propose de continuer à creuser le port jusqu'à ce qu'on ait obtenu la profondeur voulue entre les deux jetées.

M. CLARKE : Cet ouvrage se fait-il à l'entreprise et dans l'affirmative, quel est le nom de l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, on le fera au moyen d'un dragueur qu'on loue et qu'on paie tant de l'heure. On le loue de W. E. Phin, pour $8 de l'heure.

M. CLARKE : Je crois avoir raison de dire que la plus grande partie du dragage de la partie est du chenal a été faite à l'entreprise, à tant la verge, il y a deux ou trois ans. Pourquoi a-t-on fait autrement, et confié l'ouvrage à M. Phin, bien qu'il n'eût pas de dragueur du tout ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cette entreprise a rapport aux grands travaux de Toronto, où il n'est question de dragage que d'une manière incidente.

M. CLARKE : Cette entreprise a comporté l'exécution de beaucoup de dragage, et le rapport de l'auditeur général pour l'année 1896-97 démontre que les travaux de dragage donnés à l'entreprise coûtent beaucoup moins cher que le dragage qu'on

fait à présent. Pourquoi n'a-t-on pas fait faire ce dragage à l'entreprise ? Ce gentleman ne fait pas le dragage lui-même, mais il a obtenu $8 de l'heure pour le faire, et en a confié le soin à un sous-entrepreneur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire à l'honorable député précisément pourquoi on a adopté cette méthode, de préférence, mais je suis sûr que le prix du dragage, d'après l'arrangement actuel, est juste et raisonnable.

M. CLARKE : Je sais que ce n'est pas le moment de demander ces renseignements à l'honorable ministre, mais quand il s'agira du budget supplémentaire, où, comme je le vois, il est question de $75,000 pour le havre de Toronto, je les lui demanderai.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au sujet du prix ?

M. CLARKE : Au sujet de cette méthode de faire les travaux, comparativement à la méthode qui consiste à les donner à l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis dire à l'honorable député quel est le prix des travaux, mais je crains bien de ne pouvoir lui dire pour quelle raison le ministre a adopté la méthode dont il s'agit ; je lui fournirai tous les renseignements que je pourrai.

M. CLANCY : Je comprends que les dragueurs dont on s'est servi pour les travaux, l'année dernière, ont une capacité d'environ 500 verges par jour. Je me souviens que l'honorable ministre des Travaux publics a dit que ce dragage se faisait au sujet de certains caissons, et qu'il était impossible de les donner à l'entreprise, sur soumissions. Je crois que M. Phin a employé un dragueur qui appartenait à une autre personne. L'arrivée des libéraux au pouvoir lui a porté chance ; le dragueur de Cargill a, dès lors, beaucoup perdu de sa valeur ; il est devenu utile au gouvernement de le louer pour le prix de $8 par jour. Phin l'a obtenu pour moins et a empoché la différence. On me dit que la capacité de ce dragueur n'est pas de plus de 500 verges par jour, ce qui fait que l'exécution des travaux peut devenir très dispendieuse. A-t-on fait subir à cet arrangement quelque modification ? Je le demande, car il me semble que Phin n'a travaillé que l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES : La capacité moyenne de ce dragueur est d'environ 600 verges par jour au lieu de 500. Quant au prix, ces dragueurs ont été loués, comme cela se fait souvent, et on n'en a obtenu aucun pour moins de $8 de l'heure, et en certains cas, on a même payé plus.

M. CLARKE : Je ne crois pas me tromper en disant qu'on a offert d'exécuter les travaux pour $6 de l'heure, et celui qui a fait cette offre a vu qu'on les avait déjà confiés à un autre pour le prix de $8, non seulement pour l'année 1897-98 mais pour l'année 1898-99. Je serais heureux que l'honorable ministre voulût bien nous dire quelles sont les offres qu'on a faites en réponse à la demande de soumissions, et quel prix on a demandé. Je suis sûr que l'honorable ministre trouvera qu'il s'est fait une offre pour $2 de moins par heure, et si cela est vrai, je voudrais savoir pourquoi on demande au public de payer $20 de plus par jour à M. Phin pour l'exécution de ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut-il dire qu'on a offert au département ces travaux pour $6 de l'heure ?

M. CLARKE : C'est ce qu'on m'apprend.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les employés du département disent qu'ils ignorent qu'on ait fait pareille offre.

M. CLARKE : Il n'est guère juste de demander à présent ces renseignements au ministre, mais s'il veut bien s'enquérir lui-même des faits, je pense qu'il trouvera que j'ai raison de dire ce que je dis. J'espère qu'il sera en état de fournir ces renseignements quand nous en serons venus à la discussion de l'item de $75,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le département est en possession de ces documents là, je les procurerai.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il me dire le nom du dragueur qui a fait les travaux dans la rivière Sydenham l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l' "*Ontario*".

M. CLARKE : Est-ce qu'on poursuit actuellement les dragages dans le havre de Owen Sound ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui.

M. CLARKE : Se font-ils à l'entreprise, ou à l'heure ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils se font d'après arrangement, à tant de l'heure, comme dans l'autre cas. C'est la compagnie de dragage de Owen Sound qui en est chargée.

Chemins et ponts..... ..... $82,500

M. DAVIN : Il y a ici un item de $13,000 pour le pont d'Edmonton, T. N.-O. sur la Saskatchewan. Il va falloir discuter cet item, mais comme je ne pense pas qu'il convienne de le discuter en l'absence de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), je demande qu'on le réserve.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'objecte pas à ce qu'on le réserve, si l'honorable député le désire, mais comme en le réservant, on réserverait tout le crédit, je lui demande de le laisser adopter à condition, comme je le lui promets, qu'il ait pleine et

entière liberté de le discuter, quand il s'agira du budget supplémentaire.

M. DAVIN : L'honorable ministre peut faire adopter les autres item et réserver celui-ci.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est parfait, je le veux bien.

Cité d'Ottawa—
Ponts sur l'Outaouais, glissoires, canal Rideau et abords—Réparations ordinaires.. $7,000

M. WILSON (Lennox) : Je croyais que nous avions avec la cité d'Ottawa une entente d'après laquelle nous devions donner $60,000 pour tout payer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas encore eu d'entente avec la cité d'Ottawa à ce sujet, mais le gouvernement a fait, sous forme d'avis, une proposition qui est encore devant la Chambre et nous nous en occuperons en temps opportun. Cependant, elle n'a pas rapport à cet item qui dépend d'un arrangement fait il y a quelques années par le gouvernement précédent.

Ottawa—Pont de la rue Maria sur le canal Rideau—
Reconstruction $40,000

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un cas virtuellement semblable au dernier dont il s'est agi. Il y a plusieurs années, il s'est fait une entente d'après laquelle le gouvernement devait veiller à l'entretien de certains ponts, et surtout à celui des glissoires et estacades, des canaux et travaux de la Confédération. Nous ne nous proposons de faire à cette entente aucune modification d'après le nouveau plan, si ce plan doit être adopté par la Chambre. Les travaux du pont de la rue Maria sont importants, vu les négociations qui ont eu lieu entre le département des Travaux publics et M. Booth représentant du chemin de fer du Canada Atlantique. Ce pont se trouvant à traverser le chemin de fer, on a trouvé juste que celui-ci contribuât à payer une partie des travaux qu'il faut y faire. Il y a eu, à ce sujet, des pourparlers, ce qui a causé un certain retard, mais on a fini par en arriver à un arrangement ; les plans sont à peu près terminés, et à très courte échéance, il sera demandé des soumissions.

M. CLARKE : Et l'on donnera ces $60,000 en sus de ce que paie le gouvernement pour l'entretien des ponts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Naturellement, c'est le gouvernement qui est tenu de veiller à l'entretien des ponts sur les canaux, dans toute la Confédération.

M. SPROULE : Dans quelle proportion M. Booth doit-il contribuer, à l'égard de ce pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour moitié.

M. CLANCY : Est-ce le gouvernement qui veille à l'entretien de ces ponts-là, ou si la cité est obligée d'y voir aussi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que la cité soit obligée d'y voir, non plus qu'aucune municipalité.

M. CLANCY : Vu la proposition qu'on a faite d'accorder à la cité d'Ottawa $60,000 par année, je demande, à titre de renseignement, si la cité fournit quelque chose pour ces ponts-là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Ottawa—Pont des Sapeurs—
Réparations extraordinaires $1,000

M. SPROULE : D'après ce que j'ai compris, le ministre a dit que c'est le gouvernement qui veille à l'entretien du pont des Sapeurs et du pont Dufferin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : La règle générale, c'est que le gouvernement est tenu de veiller à la construction et au maintien des ponts sur tous les canaux, mais il arrive qu'un pont soit plus considérable qu'il ne serait strictement nécessaire, et vu qu'alors, il s'ensuit une augmentation de trafic, il peut se faire qu'une municipalité contribue à ces travaux ; il peut se faire que le pont des Sapeurs soit un de ces ponts-là.

M. SPROULE : J'ai compris qu'il y avait eu un arrangement d'après lequel la cité payait pour l'entretien d'au moins un de ces ponts-là. Vu la proposition qu'on a faite d'accorder à la cité d'Ottawa $60,000, il serait bon de savoir cela, afin de voir combien la cité bénéficie des dépenses faites par le gouvernement.

M. TAYLOR : Je suis sous l'impression que la cité devrait veiller à l'entretien du pont de la rue Sparks, et le gouvernement à l'entretien du pont de la rue Wellington.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après un arrangement qui eut lieu dans le temps de sir Hector Langevin, c'était le gouvernement fédéral qui devait veiller à l'entretien de l'un et de l'autre.

M. CLARKE : Le gouvernement paie-t-il aussi pour le pavage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les blocs de scorie à chaque extrémité du pont des Sapeurs ont été posés là d'après un arrangement intervenu entre la cité et le gouvernement.

M. CLANCY : Quels sont ces réparations extraordinaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a élargi le pont, et il s'agit de compléter les trottoirs, de chaque côté du pont.

Ligne télégraphique—Rive nord du Saint-Laurent—
Prolongement vers l'est, depuis la Pointe-aux-Esquimaux, jusqu'à l'île Belle-Isle—
Pour compléter. $70,000

M. CLARKE : Est-ce que ces travaux se font à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On est sur le point de demander des soumissions.

M. CLARKE : Le prix total est-il de $70,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, d'après l'estimation, c'est là le prix total.

Divers—
Arpentages et inspections..... ... $25,000

M. CLANCY : Qu'est-ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le crédit général qu'on a coutume de voter ; il est estimé comme suit : arpentages, provinces maritimes, $6,000 ; Québec, $10,000 ; Ontario, $4,500 ; Manitoba, $1,000 ; Territoires du Nord-Ouest, $1,000 ; Colombie Anglaise, $2,500 ; total, $25,000 ; dépensé l'année dernière, $24,959.

M. CLANCY : Où doit-on faire ces levers hydrographiques ? Sur les lacs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Il s'agit des levers des ingénieurs du département qu'on a envoyés examiner les différents travaux entrepris et projetés.

Galerie Nationale des Beaux-Arts, Ottawa.. $2,000

M. CLARKE : J'ai reçu l'autre jour une lettre du président de l'Institut Canadien. M. B. E. Walker, un gentleman bien connu, je crois, du ministre des Finances. Cette lettre se lit comme suit :

On espère qu'il sera inscrit au budget supplémentaire une somme suffisante pour permettre de commencer la construction d'un musée national à Ottawa. Pour faire, à l'egard de la commission géologique, ce qu'il doit faire, le gouvernement n'a qu'à prêter l'oreille à la demande que lui fait le pays, d'un édifice convenable pour l'exploitation de ses ressources. Je prends la liberté de vous exprimer l'espoir que lorsqu'il s'agira de cela à l'occasion du budget, vous voudrez bien vous y montrer favorable et parler énergiquement.

Je ne sais pas s'il est temps d'en parler ou non, mais je voudrais demander au ministre quelques renseignements à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous projetons et quelques-uns d'entre nous disent que cela pourrait se faire cette année même —la construction d'un édifice à Ottawa pour y mettre un musée geologique et pour d'autres fins de cette nature. Il ne faut pas entreprendre de construire un édifice de ce genre édifice qui fera honneur à la Confédération, et bien que le gouvernement soit tout à fait d'avis qu'il doit en être ainsi, de tels travaux coûteraient si cher que, pour ma part, je dois dire franchement que je ne suis pas prêt à recommander qu'on les entreprenne. L'édifice actuel de la commission géologique est en très mauvais état, et il est grandement besoin d'un nouvel édifice plus convenable, mais vu les nombreuses demandes faites à la trésorerie, cette année, et vu les grandes dépenses que nous occasionne la construction d'autres édifices publics et vu aussi les subventions que nous avons faites à Ottawa, nous sommes obligés de laisser cette question de côté, pour le moment. Bien que cela ne fasse pas partie du plan, j'espère que nous disposerons l'édifice public de manière à y installer une galerie des arts qui ne sera pas indigne du pays. La recommandation de M. Walker a beaucoup d'a propos, et j'espère que l'objet s'en réalisera.

M. CLARKE : Mais on n'espère pas pouvoir s'en occuper cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y a rien d'inscrit au budget pour cette année.

Statue de Sa Majesté la Reine, en mémoire de son Jubilé de Diamant..... $12,500

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise en a été accordée à L. P. Hébert, de Montréal, sculpteur des statues de sir George Cartier et de sir John Macdonald, qu'on voit aujourd'hui sur la terrasse.

M. CLARKE : Ou va-t-on ériger celle-ci ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne l'a pas encore décidé.

M. SPROULE : De quoi la statue sera-t-elle faite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De bronze, et elle reposera sur un piédestal de granit.

M. SPROULE : Combien doit-elle coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $18,500 d'après le contrat ; elle reviendra, en tout, à $19,000.

Monument à l'honorable Alexander Mackenzie $8,000

M. SPROULE : Dans ce cas-ci, à qui a-t-on accordé l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A M. Hébert et à M. Hamilton McCarthy, conjointement. On n'a pas encore décidé exactement où placer ce monument, mais il devra être érigé quelque part sur le terrain qui environne cet édifice.

M. SPROULE : De quoi le monument sera-t-il fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des mêmes matériaux que l'autre. Il coûtera en tout $14,500.

M. CLARKE : Je voudrais savoir du ministre si l'on a fait des démarches pour se procurer les portraits à l'huile de l'honorable Alexander Mackenzie et de sir John Thompson. J'ai entendu dire qu'on devait enlever les portraits de ces gentlemen qui se trouvent actuellement dans la salle de lecture de la Chambre. Le gouvernement a-t-il l'intention d'en avoir d'autres ou de laisser ceux-ci où ils sont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas si ce que je vais dire s'applique à l'un et à l'autre de ces portraits, mais j'ai

compris qu'ils étaient l'œuvre d'un artiste qui les avait mis là simplement pour les montrer, mais que le gouvernement n'en a jamais fait l'acquisition. Voilà ce qu'on m'a dit. Le gouvernement n'a rien décidé au sujet de ces portraits.

M. CLARKE : On permet qu'ils restent là dans l'intervalle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le sais pas. On n'en a pas parlé.

M. CLANCY : On me dit que ce sont de remarquables œuvres d'art et que ceux qui les ont mis là ont parlé au gouvernement de les lui vendre, mais qu'on ne s'est pas entendu quant au prix. L'honorable ministre voudrait-il me dire si le gouvernement s'est occupé d'acheter ces peintures ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en ai pas entendu parler du tout. Il se peut, cependant, que le ministre des Travaux publics ait discuté la question avec les parties intéressées.

M. CLARKE : N'a-t-on pas donné instruction à d'autres artistes de faire de ces gentlemen des portraits à l'huile ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le crois pas. A tout événement, je n'en ai pas entendu parler.

Le comité lève sa séance et fait rapport de l'état de ses délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance de la Chambre soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.05 a.m. (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, le 22 juillet 1899.

M. l'Orateur-suppléant ouvre la séance à 11 heures.

PRIÈRE.

CHEMINS ET SUBVENTIONS POUR LES CHEMINS DU MANITOBA.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je demande à présenter le bill (n° 175) concernant les chemins et les réserves de chemins de la province du Manitoba.

Je ferais peut-être mieux d'expliquer ce bill. Dans la province du Manitoba il a surgi quelques difficultés par rapport aux plans des villes et des cités. Les bornes des différents plans ont entraîné quelque dispute. Il y a quelques années, on a adopté une certaine méthode d'après laquelle les nouveaux plans se préparaient sous la direction des conseils municipaux, et d'après laquelle aussi, tous ceux qui ne seraient pas satisfaits d'un plan devaient avoir l'occasion de le contester. Cette méthode a donné ample satisfaction. Quant à la cité de Winnipeg, cependant, les plans qui ont été préparés sous la direction du conseil de ville, et approuvés par le gouvernement provincial ne sont pas tout à fait ce qu'ils devraient être, parce que le droit de propriété sur quelques rues de la ville n'a jamais été transporté à la province ; de sorte que la législature est impuissante à sanctionner ces plans quant à ces rues dont la Couronne représentée par le gouvernement fédéral n'a jamais donné de titre. En 1895 ou 1896, on a adopté un acte pour reconnaître certaines parties de plan municipal ; une partie de ce plan en dispute comprenait une rue désignée sous le nom rue Water, qui a fait l'objet de beaucoup de contestations depuis des années, et cette partie de plan n'a pas été comprise dans l'acte dont je viens de parler. Ni le conseil de ville, ni la législature n'ont voulu s'en occuper attendu qu'elle se trouvait en litispendance. La difficulté, cependant, ne s'est pas réglée, et la cité de Winnipeg, et toutes les parties intéressées dans le procès, ont appris au département par l'entremise de leurs avocats, qu'elles désiraient obtenir l'homologation des plans. Ce bill demande tout simplement l'homologation du plan.

M. DAVIN : N'y a-t-il pas de procès actuellement pendant, qui en serait affecté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, certainement.

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

LA COMMISSION INTERNATIONALE—LES FRONTIERES DE L'ALASKA.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, avant qu'on fasse l'appel de l'ordre du jour, je veux dire à la Chambre quelques mots d'une question que je considère comme très grave et très importante, et qui, j'en suis sûr, intéresse, à un égal degré, le premier ministre, le gouvernement et les honorable députés des deux côtés de cette Chambre. Je veux parler des frontières de l'Alaska, et de l'état où se trouve actuellement le Canada par rapport à cela.

Après mûre réflexion, j'en suis venu à la conclusion qu'il est de mon devoir de saisir le parlement de la question. A la clôture des travaux de la commission à Washington, un communiqué fut publié avec l'autorisation du chef du cabinet canadien et du président de la commission américaine. Bien que ce document n'ait nullement le mérite de la nouveauté aux yeux de la Chambre, j'estime utile de le lui signaler encore une fois. En voici la teneur :

Au nom de leurs commissions respectives, le sénateur Fairbanks, président de la commission américaine, et sir Wilfrid Laurier, président-suppléant de la commission canadienne, en l'absence de lord Hers-

chell, ont publiquement fait, relativement à l'initiative prise aujourd'hui, la déclaration que voici :

"La commission s'est ajournée pour se réunir à Québec, le 2 d'août, à moins que les présidents des commissions respectives ne fixent une autre date."

La commission a beaucoup fait avancer sa besogne relativement au règlement des nombreuses questions qui ont fait l'objet de ses délibérations. Mais il lui a été impossible de s'entendre sur la délimitation des frontières de l'Alaska. C'est là un problème fort compliqué et très difficile, et bien que les commissaires aient fait preuve des dispositions les plus amicales et de la plus grande cordialité, il leur a été impossible d'arriver à une solution satisfaisante. Abstraction faite de la délimitation immédiate de la frontière par la commission elle-même, les difficultés tiennent aux conditions auxquelles pourrait se faire le renvoi de la question à un tribunal d'arbitrage.

Les commissaires anglais désiraient que l'on fît le renvoi de la question aux mêmes conditions que celles stipulées relativement au renvoi de la question de la frontière du Vénézuéla, conditions qui en établissant un arbitre, assureraient une décision certaine et définitive.

Les commissaires des Etats-Unis, d'autre part, ont été d'avis qu'en raison de la situation si différente où se trouve l'Alaska, il faudrait apporter quelque modification au mode adopté pour le renvoi de la question des frontières du Vénézuéla. Ils ont été d'avis que la question devrait être renvoyée à six jurisconsultes éminents, dont trois seraient choisis par chacune des hautes parties contractantes, sans établir d'arbitre, convaincus qu'ils étaient qu'on pourrait en venir à une décision définitive au moyen du vote de la majorité des jurisconsultes ainsi choisis. Ils n'ont pas vu jour à consentir au choix d'un arbitre européen d'après le mode proposé par les commissaires anglais, tandis que ces derniers n'ont pas voulu consentir au choix d'un arbitre américain, d'après le mode proposé par les commissaires des Etats-Unis. Les commissaires des Etats-Unis ont, en outre, prétendu qu'advenant le renvoi de la question, à l'arbitrage, il faudrait stipuler expressément que les établissements existants sur la côte du Pacifique continueraient, à tout événement, à appartenir aux Etats-Unis. Les commissaires anglais refusèrent d'acquiescer à cette prétention.

"Il a donc été jugé utile d'ajourner la commission à une date convenable, afin de permettre aux gouvernements respectifs d'étudier plus à fond la question sur laquelle il a été impossible de s'entendre.

Je l'avoue, j'ai été fort indigné, en apprenant l'attitude prise par les Etats-Unis en cette circonstance, attitude la plus déraisonnable que puisse adopter un gouvernement sur pareille question. Et peu après, ayant été en lieu de porter la parole devant un nombreux auditoire à Toronto, je fis connaître mon avis à ce sujet dans les termes que voici :

Disons-le : ils ont oublié ce qui est dû au Canada et au grand empire dont nous faisons partie, et en pareilles circonstances, il est de mon devoir, à titre de représentant de la loyale et constitutionnelle opposition au parlement canadien, de protester publiquement en présence du peuple canadien et du corps électoral tout entier, contre la procédure adoptée. Qu'est-ce à dire en effet ? Que les Etats-Unis ont pris possession d'une longue lisière du littoral de l'océan Pacifique limitrophe du territoire canadien, et que si un tribunal international de jurisconsultes, la plus haute autorité internationale qu'il soit possible d'établir, venaient à déclarer que ce territoire nous appartient et non pas aux Etats-Unis, ceux-ci ne seront pas tenus de nous le rendre. Qu'est-ce à dire encore ? Que les Américains veulent continuer à subordonner le vaste territoire aurifère du Yukon canadien aux intérêts des Etats-Unis d'Amérique, et cela au mépris des traités ; et que, peu importe que le traité avec la Russie leur accorde, oui ou non, ce droit, ils continueront à garder cette ligne de communication, afin de forcer le Canada de leur laisser piller le Yukon canadien à leur gré pendant dix ou vingt ans.

Sir CHARLES TUPPER.

Or, M. l'Orateur, je suis en mesure de retirer, en partie, la censure que j'ai portée dans cette circonstance, après la récente déclaration du premier ministre qui nous a avoué qu'il était parfaitement entendu de part et d'autre que la commission ne se réunirait plus à moins que cet obstacle ne fût écarté. Cette déclaration met l'attitude du gouvernement canadien dans un jour bien plus favorable qu'au début, et en justice pour le premier ministre et pour ses collègues de la commisison, je dois avouer franchement que si j'avais ainsi compris la chose, je ne me serais pas exprimé avec autant d'énergie que je l'ai fait au sujet de l'attitude du gouvernement canadien. Toutefois, si je ne me trompe, les dernières paroles de mon discours trouveront de l'écho chez tous les députés des deux partis et chez tous les hommes sensés qui ont étudié et compris le question. Je crois tenir de bonne source qu'il a été décrété que pour le moment la commission ne se réunira pas, et cela parce que le gouvernement canadien a constaté que tous les efforts tentés dans le but de renvoyer la question des frontières de l'Alaska à un tribunal apte à lui donner une solution satisfaisante ont abouti à l'avortement.

Etudions donc ensemble brièvement l'état de la question. Ceux qui lisent les journaux américains et le "Times," de Londres, savent tous les malentendus qui existent au sujet de cette question, et que les efforts persistants déployés par la presse des Etats-Unis d'Amérique pour égarer l'esprit public sur la question ont admirablement réussi dans ce pays et je le dis avec peine, en Angleterre. Le "Times," de Londres, fort malheureusement à mon sens, a ouvert ses colonnes à un correspondant qui tient une place distinguée dans la presse de Philadelphie et qui a affirmé avoir été en relations intimes avec les commissaires américains à Québec et à Washington ; et ce correspondant a déclaré très catégoriquement que l'attitude du gouvernement canadien au sujet de cette question et dans son opposition aux propositions les Etats-Unis est aussi injustifiable que le serait l'attitude de la France, si elle s'avisait de réclamer la possession des îles de la Manche, parce qu'elles se trouvent à proximité de la France.

Si je signale ce fait à l'attention de la Chambre, c'est que je constate que le sentiment public aux Etats-Unis, sentiment dont se fait l'écho ce correspondant qui a obtenu accès aux colonnes du "Times," de Londres, tout en étant très favorable à l'Angleterre, est très hostile au Canada. La presse américaine et j'ajoute à regret, le gouvernement des Etats-Unis semblent n'avoir eu qu'un seul objectif dès le début : donner à entendre que l'Angleterre est bien disposée

à régler cette question des frontières de l'Alaska au gré des Américains, mais que c'est le Canada qui crée des embarras ; et la presse des Etats-Unis est allée même plus loin, affirmant que le premier ministre consentirait volontiers à régler ce différend sur une base juste et équitable, mais qu'il en est empêché par le fait que sir Charles Tupper et l'opposition conservatrice au Canada le harcèlent et lui créent des ennuis dans le règlement de cette affaire. Le premier ministre me rendra ce témoignage, que, depuis que ces négociations sont entamées, dans la ligne de conduite que j'ai cru devoir tenir, j'ai toujours prêté main-forte au gouvernement, pour la défense des droits incontestables du pays. Je pourrais même invoquer à l'appui de ma thèse le discours quelque peu agressif que j'ai prononcé au début de la session sur ce sujet ; mais, réflexion faite, l'on conviendra que, dans ce discours, ce que j'ai surtout reproché au gouvernement relativement à ces négociations est d'avoir fait trop de concessions, d'avoir mis trop d'empressement à se rendre aux vœux des Etats-Unis d'Amérique au point de vue commercial et autrement. Voici, du reste, ce qui m'a surtout porté à prendre la parole aujourd'hui : à cette phase critique de ces importantes négociations, je tiens à ce qu'il soit bien entendu que le premier ministre ne représente à ce sujet ni le gouvernement canadien ni le parti libéral, mais qu'il représente le Canada tout entier——

Des VOIX : *Ecoutez ! écoutez !*

Sir CHARLES TUPPER : ——et que, des deux côtés de la Chambre, nous ne serons que trop heureux de faire tout en notre pouvoir pour prêter main-forte au premier ministre et au gouvernement, dont il est le chef, dans l'attitude qu'il jugera utile de prendre pour sauvegarder les droits du Canada à l'encontre des prétentions, à mon sens, injustes et injustifiables des Etats-Unis sur cette importante question. Lorsque le premier ministre et ses collègues de la commission, représentant l'Angleterre et le Canada, déclarèrent aux commissaires des Etats-Unis qu'ils étaient disposés à adopter, au sujet de la frontière de l'Alaska, une procédure semblable à celle suivie relativement à la frontière du Vénézuéla et à renvoyer la question à un tribunal international, comme celui qui délibère actuellement à Paris, ils sont allés aussi loin et peut-être au delà de la mesure des concessions justifiables, afin de prouver aux Etats-Unis que le Canada et les commissaires Anglais sont prêts à adopter la ligne de conduite préconisée par les Etats-Unis et acceptée par lord Salisbury en pareilles circonstances.

Or, de quoi s'agit-il ? Il s'agit tout simplement du traité anglo-russe de 1825 qui indique sans la délimiter, la ligne frontière à établir. Il s'est élevé entre les Etats-Unis et l'Angleterre un différend à ce sujet, et le Canada s'est absolument rangé à l'avis de l'Angleterre qui prétend que le mot " côte " employé dans ce traité indique cette lisère de territoire s'étendant du mont Saint-Elie jusqu'au canal de Portland, qui devrait être fixée et délimitée à dix lieues de l'océan. Voilà, en termes généraux, ce qu'indique le traité. L'Angleterre et le Canada ont toujours prétendu que la ligne doit suivre les sinuosités de la côte.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir *Richard Cartwright*) : Il serait bon d'observer, en faisant une aussi importante déclaration, que le traité indique que la limite ne s'étendra pas au delà de dix lieues.

Sir CHARLES TUPPER : En effet, et je sais gré au ministre de sa rectification. Le traité indique que la limite n'excédera pas une distance de dix lieues, qu'elle partira de la côte et s'étendra jusqu'à la crête de certaines lignes de montagnes. Voilà la question, l'état de la question. Les Etats-Unis d'Amérique ne sauraient rien posséder ni revendiquer en dehors de ce que leur accorde le traité anglo-russe, car ils ne peuvent revendiquer que les droits que leur a cédés la Russie dans toute leur intégrité, et rien autre chose. En présence de ce fait, il est à peine concevable que le " Times " ait permis à ce correspondant de déclarer dans ses colonnes, qu'il se fait l'écho des idées des commissaires américains avec lesquels il a été en relations intimes, quand il dit au public anglais que les prétentions du Canada sont aussi injustifiables que serait celles de la France, si elle revendiquait la propriété des îles de la Manche. Comment les Etats-Unis peuvent-ils prendre une semblable attitude, en présence du fait que lord Herschell, représentant l'Angleterre, a poussé la condescendance jusqu'à dire : " Nous consentons à suivre le précédent que vous avez vous-mêmes établi, relativement à la délimitation des frontières des possessions anglaises et de celles du Vénézuela : tout ce que nous demandons est de renvoyer la question à un tribunal d'arbitres internationaux, choisis par l'Angleterre et les Etats-Unis, et si ces arbitres ne s'accordent point, la question sera laissée à la décision d'un tiers-arbitre, une haute autorité internationale, parfaitement versée dans ces questions, enfin, l'un des hommes les plus éminents qu'il soit possible de choisir." Et qu'ont répondu les représentants des Etats-Unis ? " Non, ont-ils dit, nous refusons de suivre la règle établie, de temps immémorial, dans le monde civilisé, pour le règlement des différends relatifs à la délimitation des frontières établies sous l'empire des traités. Nous refusons même d'invoquer le précédent que nous avons nous-mêmes créé. Nous ne saurions consentir à autre chose qu'à la création de trois commissaires nommés de part et d'autre, mais sans tiers-arbitre, c'est-à-dire, que nous serons en lieu d'empêcher toute décision quelconque." Voilà l'attitude prise par les Etats-Unis. " Ou encore, ajoutent-ils, consentez à ce que nous choisissions à titre de tiers-arbitre le représentant d'un pays qui

soit dans une situation tellement subordonnée aux Etats-Unis, qu'infailliblement sa décision nous sera favorable." Ils sont allés même plus loin. "Advenant, disent-ils, la création d'un tribunal international consenti par nous, nous posons comme condition 'sine quâ non,' que si ce tribunal décide que Skaguay, Dyea et le canal de Lynn appartiennent au Canada, vous y renoncerez et nous continuerons à les détenir." A mon avis, il était impossible aux Etats-Unis de nous faire proposition plus monstrueuse, pour ne pas dire, plus insultante. Le gouvernement américain et les commissaires représentant les Etats-Unis sont parfaitement convaincus que toute décision équitable rendue par un tribunal international—et le Canada et l'Angleterre n'ont jamais demandé autre chose—serait basée sur les principes qui ont toujours été invoqués dans le règlement de pareils différends. Prétendre, comme le font les Etats-Unis, que lorsqu'il s'agit de la délimitation d'une frontière sous l'empire d'un traité, il ne faut pas tenir compte du sens du traité, est une prétention inouïe dans tout autre pays; et c'est bien là ce que veulent les Etats-Unis, en disant que s'il est décidé qu'ils doivent rendre les lieux dont ils ont pris possession sans droit, et qui appartiennent au Canada, les Etats-Unis continueront à les détenir. En pareilles circonstances, les commissaires anglais n'avaient d'autre alternative que de refuser catégoriquement de reconnaître pareille prétention.

J'ai été bien aise d'apprendre dernièrement de la bouche même du premier ministre, que la commission ne s'est ajournée au 2 août qu'avec l'entente que ces questions seraient au préalable, écartées par voie diplomatique, afin de régler ce différend d'une façon juste pour l'Angleterre et j'ajoute avec plaisir, pour le Canada. Il est maintenant établi qu'en dépit de tous les efforts tentés par les Etats-Unis, l'Angleterre n'a pas voulu mettre au rancart les justes revendications du Canada; et autant que le premier ministre a bien voulu me tenir, à titre de membre du conseil privé, au courant de la situation du cabinet, je n'hésite pas à le dire, j'ai assuré mon très honorable ami que j'approuve entièrement la conduite tenue par le cabinet, comme la seule qu'il lui fût possible d'adopter, en justice pour les intérêts du Canada.

J'aborde une question fort délicate: c'est la répugnance de la part du gouvernement anglais à adopter vis-à-vis les Etats-Unis l'attitude qu'il prendrait envers tout autre pays. Et je parle ici en connaissance de cause, puisque ma position officielle, à titre de Haut commissaire à Londres, m'a permis de connaître personnellement les deux partis que se sont succédé à la tête des affaires en Angleterre et m'a mis en relations intimes avec eux relativement à ces questions. J'affirme donc qu'à dater de 1868, époque où j'ai été en lieu de traiter avec le gouvernement impérial d'une importante question touchant aux intérêts du Canada, jusqu'au jourd'hui, j'ai toujours été fortement frappé de la répugnance de la part du gouvernement impérial à rien permettre qui pût provoquer un conflit avec les Etats-Unis. D'ailleurs, l'Angleterre a toutes les raisons du monde d'empêcher pareil conflit. L'Angleterre comprend qu'une guerre entre l'Angleterre et les Etats-Unis serait le plus terrible événement dont le monde civilisé pût être témoin, et c'est là sans doute ce qui produit une si vive impression sur l'esprit des divers partis au pouvoir en Angleterre, abstraction faite du sentiment fondé sur les liens du sang, sentiment qu'accentuent davantage les étroites relations commerciales entre les deux pays.

D'autre part, tout en faisant preuve d'une grande ténacité lorsque ses intérêts sont en jeu, il n'y a pas de pays au monde qui soit moins disposé que les Etats-Unis à soumettre à l'arbitrage international la décision d'un différend avec une grande puissance, pourvu que ses adversaires aient de justes et légitimes revendications; et à mon avis, là où la diplomatie anglaise a manqué, dans une certaine mesure, dans le cas actuel, c'est en ne donnant pas à entendre aux Etats-Unis qu'ils doivent en user avec elle comme avec tout autre pays civilisé, et que lorsqu'ils s'opposent aux justes revendications de nos droits, il y a des bornes à la patience humaine et aux concessions que le gouvernement anglais peut faire ou à la temporisation dans le règlement de ces différends.

Lorsque de concert avec le très honorable Joseph Chamberlain et lord Sackville, je reçus mission d'entamer avec les Etats-Unis certaines négociations relativement à divers différends, la question de l'Alaska vint sur le bureau et nous appelâmes immédiatement sur ce sujet l'attention du secrétaire d'Etat, l'honorable sénateur Bayard, président de la commission américaine. Celui-ci nous avoua que la question était facile à résoudre; que les Etats-Unis avaient acquis les droits dont jouissait la Russie sous l'empire du traité anglo-russe, mais que, de part et d'autre, on manquait des renseignements nécessaires à la solution de cette question. Et il proposa que les Etats-Unis et le Canada, à titre de représentant de l'Angleterre, nommassent une commission d'experts avec mission d'étudier le traité, la nature de la lisière de la côte, le cours des montagnes et de recueillir tous les faits relatifs au traité. Du moment, ajouta-t-il, que l'on aurait constaté ces faits et dressé le rapport, la question serait résolue sans difficulté. Voilà pourquoi la solution de la question fut ajournée.

Plus tard, la question prit une grande importance, en raison de la découverte de l'or au Yukon canadien. Ce fait seul devait faire comprendre au gouvernement des Etats-Unis, au gouvernement anglais et au cabinet canadien l'absolue nécessité de régler au plus tôt ce différend, puisqu'il se présentait des questions de la plus haute

importance, se rattachant non seulement à ces découvertes d'or au Yukon, mais encore à l'immense volume de commerce que l'industrie minière allait développer.

Or, l'heure est venue de dire franchement ma pensée à la Chambre sur la situation actuelle, et d'aviser, si possible, aux moyens de sauvegarder les droits du Canada : le gouvernement américain et les commissaires représentant les Etats-Unis ont découvert qu'une juste interprétation du traité par un tribunal international tout à fait désintéressé, serait fatale à leurs prétentions ; et ils ont perdu toute confiance dans leurs réclamations et sentent qu'ils seraient dans l'impuissance de garder cette lisière de territoire dont ils font actuellement un si admirable emploi dans l'intérêt de leurs concitoyens. Et ayant perdu tout confiance dans leurs réclamations, force leur est d'adopter une attitude qui rend impossible la solution de cette question. Tout cabinet anglais ou canadien, qui aurait le moindre souci de sa réputation et des grands intérêts confiés à sa garde, ne sauraient même songer à consentir au règlement de ce différend aux conditions posées par les commissaires des Etats-Unis. Et tout le monde, si je ne me trompe, conviendra qu'il est juste et raisonnable qu'il en soit ainsi. Toutefois, sachant combien le gouvernement anglais tient à éviter tout différend ou conflit avec le gouvernement américain, les représentants de ce dernier exploitent ce sentiment et adoptent une ligne de conduite qui aboutit infailliblement à empêcher toute solution de cette question. Et pourquoi ? Parce que les Américains sont maîtres des seules routes donnant actuellement accès au Yukon canadien. J'ai lu avec surprise, ces jours derniers, dans le "Globe" de Toronto, une assertion comportant, à mes yeux, une véritable insulte au bon sens du peuple canadien. Ce journal déclare que le rejet de la mesure relative au chemin de fer du Yukon a causé un grand tort au commerce et aux intérêts canadiens. Comment ! mais cette mesure n'a plus un seul partisan aujourd'hui dans le monde entier.

Le PREMIER MINISTRE : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, M. l'Orateur ; pas un seul parmi tous ceux qui voudront étudier la question sans parti pris et à la lumière des faits. Ce projet était à peine déposé que nous avons vu un bill proposé devant le Congrès des Etats-Unis pour prélever des droits sur les produits canadiens en transit à Wrangel. Tout le monde sait que les Etats-Unis sont dans la même position à Wrangel qu'aux autres ports, grâce à l'interprétation qu'ils ont donnée au traité—une interprétation que je crois erronée. Au lieu de nous accorder la libre navigation de la Stikine, qu'ils étaient tenus de donner à la Russie et à l'Angleterre, ils ont établi un poste douanier et ne laissent rien entrer dans cette rivière, parce que, sur une certaine distance, elle passe à travers ce qui est peut-être territoire américain.

Je ne parle pas en ce moment des difficultés qu'on a découvertes sur la Stikine, depuis. Les ingénieurs que le gouvernement y a envoyés rapportent que cette route est tout à fait impraticable, mais cela n'entre pas dans mon sujet. Je ne veux que mentionner les déclarations du "Globe", parce que dans ses efforts pour faire blâmer le Sénat d'avoir rejeté le bill concernant le chemin de fer du Yukon, il fait une trop large part au manque d'intelligence de ses lecteurs. Je voulais mentionner ce fait en passant. Dans les circonstances actuelles, nous n'avons d'autre accès aux champs aurifères qu'en passant par les territoires que les Etats-Unis réclament comme leurs.

Tout ce que les Etats-Unis ont à faire, s'est de s'opposer à tout règlement, de repousser, comme ils l'ont toujours fait, toutes les offres et les propositions de mon très honorable ami pour déterminer une frontière internationale, qui mettrait fin aux difficultés, de se montrer hostiles à tout arbitrage par des experts compétents et impartiaux ; ils n'ont qu'à continuer à faire ce qu'ils font —détourner le commerce et l'or du Yukon à leur propre avantage.

Je crois que le ministre de l'Intérieur a déclaré que 90 pour 100 des mineurs dans le Yukon canadien sont des Américains. J'espère que cela est très exagéré. Mais supposons que 60 pour 100 soient Américains, dans quelle position sommes-nous placés ? Nous nous trouvons à avoir les plus riches terres aurifères du monde, exploitées par des Américains, à l'exclusion des Canadiens et des sujets britanniques.

Après avoir mûrement étudié cette question et en avoir pesé toute la gravité et les conséquences, je suis prêt à faire une proposition à l'honorable premier ministre. J'en suis venu à la conclusion qu'il nous faut prendre une décision énergique pour mettre le Canada en état de se défendre contre la politique de laisser faire que l'Angleterre, je regrette d'avoir à le dire, permet aux Etats-Unis de jouer dans cette affaire.

Si l'Angleterre avait traité la France comme elle traite les Etats-Unis, le Nil ne serait pas en sa possession aujourd'hui ; les intérêts français auraient été maintenus sur une partie importante du Nil et l'Angleterre aurait perdu le fruit de ses efforts et de ses travaux au Soudan.

L'Angleterre aurait dû dire aux Etats-Unis "Vous devez consentir à ce que toute nation civilisée est tenu de faire ; vous devez consentir à un règlement rationnel, honorable et juste ; autrement nous ne tiendrons pas compte de votre attitude à l'égard de cette étroite lisière de territoire, si importante pour le Canada, à l'heure qu'il est.

J'ai approuvé cordialement la politique suivie par mon très honorable ami, jusqu'à présent. Le gouvernement n'a fait que son strict devoir envers le pays, en maintenant inflexiblement, et malgré la pression de l'An-

gleterre, je le crois, l'attitude qu'il a prise à l'égard des prétentions des Etats-Unis. En persévérant dans cette attitude, le premier ministre et son gouvernement auront l'appui du peuple canadien. Mais les choses ne doivent pas en rester où elles sont. Nous en sommes réduits à nous croiser les bras et à regarder les Américains s'emparer des énormes richesses du Yukon, grâce aux privilèges d'une libéralité sans exemple que nous leur accordons,—libéralité qu'ils n'ont pas la moindre envie d'imiter. Et non seulement ils s'emparent des richesses naturelles du pays, mais ils en monopolisent le commerce.

J'ai eu l'honneur de proposer dans cette Chambre le projet d'adopter les lois minières des Etats-Unis et qu'à moins que nos voisins ne modifient leurs propres lois, nous devrions les adopter aussi dans l'intérêt de nos propres mineurs. Or, un mois plus tard, le Congrès américain était saisi d'un projet de loi donnant aux sujets britanniques et aux Canadiens, les mêmes droits sur le territoire américain, qu'aux citoyens des Etats-Unis. Ceci était très satisfaisant, mais l'a-t-on fait ? Non. La loi américaine permet à un haut fonctionnaire de faire des règlements pour la mise à exécution des lois minières, et ils se raccrochent au futile prétexte que bien que leur loi donne aux sujets britanniques tous les droits dont jouissent les sujets américains au Canada, ils ne pouvaient rien faire, parce qu'aux Etats-Unis, les claims sont cédés en pleine propriété tandis qu'au Canada, ils sont concédés en vertu de permis. Avec les pouvoirs dont le Congrès avait revêtu ce haut fonctionnaire, il aurait suffi d'une demi-heure pour faire disparaître cette difficulté. Mais on n'a rien fait et les Canadiens, les sujets britanniques, sont toujours exclus de leurs territoires miniers comme par un mur de Chine, pendant qu'ils envoient leurs citoyens par dizaines de milliers pour draîner l'or, tout en proclamant qu'il n'y aura jamais de règlement tant qu'il y aura une once d'or dans le Yukon.

Cette situation nous fait un devoir d'envisager la question, non au point de vue des intérêts d'un parti, non dans le but d'affaiblir le gouvernement, mais de manière à bien faire comprendre au gouvernement américain que ce n'est pas sir Charles Tupper, que ce n'est pas l'opposition qui harcèle le gouvernement, et empêche le premier ministre de lui rendre justice, comme il le voudrait : il faut lui faire comprendre qu'il n'y a qu'une opinion au Canada sur l'attitude insoutenable des Etats-Unis, et que le parlement est décidé à agir de manière à contrecarrer les efforts que l'on fait pour profiter du fait que la frontière entre les deux pays n'a jamais été déterminée.

Je propose donc qu'avant de nous séparer, nous prenions une décision qui convainque le Canada, les Etats-Unis et même l'Angleterre, que nous sommes décidés à mettre en œuvre tous les moyens dont nous disposons en vertu de la constitution pour défendre les droits indéniables du Canada. Je voudrais que le premier ministre proposât deux bills pour faire face à la situation et qu'ils fussent votés unanimement par le parlement.

Le premier de ces bills décréterait la construction d'un chemin de fer allant de Kitimat-Arm à Dawson ; il pourrait prendre effet sur proclamation du Gouverneur en conseil, quand le gouvernement serait convaincu que les Etats-Unis ne veulent pas renoncer à leurs prétentions insoutenables. Je suis convaincu que l'honorable premier ministre saisit toute l'importance d'une pareille loi. On sait que le pays entre Kitimat-Arm, dans le Colombie Anglaise, jusqu'à Télégraph-Creek, est excellent. Dieux chartes ont déjà été accordées par la législature de la Colombie Anglaise pour la construction d'un chemin de fer, et je crois qu'une subvention de $4.000 par mille a aussi été votée pour un chemin entre Kitimat-Arm et le lac Teslin, pourvu que sa construction n'offre pas de difficultés insurmontables. L'existance d'une route navigable entre Teslin et Dawson, est une preuve qu'il y a une vallée à travers laquelle la construction d'un chemin de fer serait relativement facile.

Il suffirait de construire un chemin de fer léger, partant d'un port de la Colombie Anglaise et allant à Dawson à travers un pays, au sujet duquel il ne peut y avoir de doute. Si l'honorable premier ministre voulait demander des soumissions, il constaterait que dans l'état actuel des choses, cette entreprise pourrait être mise à exécution sans occasionner de fortes dépenses. Le chemin pourrait être la propriété de ceux qui l'auraient construit, et être exploité par eux, mais les taux seraient déterminés par le Gouverneur en conseil. Un article du bill dirait qu'il ne viendra en vigueur que sur une proclamation du Gouverneur en conseil. L'honorable premier ministre pourra bientôt se convaincre que si cette loi ne produsait pas un changement d'attitude de la part de nos voisins, il aura l'appui du peuple canadien, en nous donnant un accès au Yukon, pour tous les sujets britanniques et tous ceux qui désirent y aller.

A ce bill, j'en ajouterais un autre, du consentement unanime du parlement, qui tout en respectant les droits acquis, décréterait qu'à dater de la proclamation du Gouverneur en conseil, les permis miniers au Yukon, ne seront accordés qu'à des sujets britanniques. Sans vouloir retenir la Chambre plus longtemps, je soumets ces deux propositions à l'honorable premier ministre dans le but de donner l'appui unanime du pays au gouvernement, dans une crise que je considère comme très grave. J'espère aussi que mon très honorable ami les accepetra dans le même esprit qu'elles sont faites. Je propose que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, dans ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition, il y a

beaucoup de choses que j'admets, mais il y en a d'autres que je suis obligé de combattre. Je suis heureux de dire en premier lieu que si on en excepte le discours qu'il a prononcé à Toronto, et les remarques qu'il a faites ici dans le débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, il n'a rien fait pour nuire aux négociations avec Washington, mais qu'il a plutôt aidé au règlement des questions débattues entre les deux pays. Il admet lui-même que les événements tels qu'il les connaît aujourd'hui ne justifiaient pas les paroles qu'il a prononcées à Toronto.

Sir CHARLES TUPPER : En tant que les actes du gouvernement sont concernés.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis heureux d'entendre cet aveu qui nous prouve une fois de plus que tant que des négociations se poursuivent, il est impossible de se former une opinion exacte de la situation, tant qu'on n'a pas pris connaissance de l'ensemble de ces négociations. Or, la Chambre a été mise en possession de l'ensemble des négociations, et maintenant que le chef de l'opposition est mieux renseigné, il avoue franchement que ses remarques sur notre conduite n'avaient pas leur raison d'être. Pour ce qui concerne l'attitude des Etats-Unis, il est plus libre que moi de l'apprécier.

Sir CHARLES TUPPER : J'admets cela.

Le PREMIER MINISTRE : Mais je puis dire que la ligne de conduite que nous avons adoptée est généralement approuvée par le peuple canadien et que nous devons la maintenir jusqu'à la fin. Actuellement, je serais peut-être porté à me prononcer énergiquement, mais ma double position de chef du gouvernement et de membre de la commission m'oblige à beaucoup de réticence sur la nature et la direction des négociations, et surtout sur l'attitude prise par les Etats-Unis sur la question de la frontière de l'Alaska.

J'admets avec l'honorable chef de l'opposition que la cause du Canada paraît irréfutable en ce sens qu'elle repose sur l'équité et la justice.

Les termes du traité de 1825 sur lesquels reposent les trois questions, et qui doivent décider de la propriété de la lisière de territoire en dispute, ne sont malheureusement pas assez clairs por autoriser une interprétation immédiate. Ils sont même tels que les avocats différeront considérablement d'opinion sur leur véritable sens. Dans de pareilles circonstances, il n'y a que trois manières de régler la difficulté honorablement et impartialement. La première consisterait dans un compromis comportant des concessions mutuelles dans lesquelles le Canada et les Etats-Unis abandonneraient quelques-unes de leurs prétentions ; mais jusqu'à présent, j'ai bien peu d'espoir de réussir à effectuer un compromis et alors, il ne nous reste que deux autres moyens d'arriver à une entente : l'arbitrage ou la guerre. Je suis certain que personne ne songe à la guerre et que tous admettront que bien que notre patience soit quelquefois poussée à bout, et que nous puissions croire que nos adversaires nous traitent cavalièrement, et prennent des avantages illégitimes, nous devons épuiser tous les moyens pacifiques pour tâcher d'arriver à un règlement par arbitrage.

Au cours des négociations à Washington nous n'avons pu y réussir. Les deux partis étaient d'accord sur la nécessité d'un arbitrage, mais nous n'avons pu nous entendre sur le choix des arbitres et les questions qui devaient être soumises à l'arbitrage. Les commissaires ont renvoyé l'affaire à leurs gouvernements respectifs, et nous avons vu par les rapports quotidiens des journaux qu'il en a été beaucoup question entre lord Salisbury et le ministère des affaires étrangères et M. Choate, l'ambassadeur américain à Londres. Je regrette d'avoir à dire qu'aujourd'hui, dans les derniers jours de juillet, le règlement n'est pas plus avancé qu'au commencement de février.

Mais ces retards ne doivent pas nous faire perdre patience, d'ici à quelques mois encore, c'est-à-dire tant que nous n'aurons pas acquis la pénible conviction que tout espoir d'un règlement par arbitrage est impossible. Je suis convaincu que deux nations comme les Etats-Unis et l'Angleterre, même sans les liens qui les unissent, trouveront un moyen honorable de régler la difficulté. Mais d'ici là, je demande à la Chambre d'attendre encore, car je ne suis pas convaincu que tout espoir est perdu. Je refuse de croire, car ce serait trop pénible, que nous ne finirons pas par nous entendre.

Mais, en attendant, que devons-nous faire ? Mon honorable ami soumet un programme au gouvernement. Il demande d'abord que nous prenions les moyens de construire immédiatement un chemin de fer.

Sir CHARLES TUPPER : Que vous vous fassiez autoriser à en construire un.

Le PREMIER MINISTRE : Oui ; dans un débat de cette nature, je ne désire soulever aucune contreverse, car dans l'ensemble j'apprécie la justesse de quelques-unes des remarques de l'honorable chef de l'opposition, bien que je ne puisse pas admettre ses conclusions. Il prétend qu'à l'heure qu'il est personne n'a confiance dans le chemin de fer du Yukon que le gouvernement voulait faire construire l'an dernier. A cela, je répondrai que je suis intimement convaincu que si jamais un crime a été commis contre les intérêts du Canada, il l'a été quand le Sénat a rejeté ce bill. Il n'y a que deux moyens d'accès au Yukon, par le canal de Lynn, ou par un des ports qui sont en notre possession. Si le canal de Lynn était à nous, nous aurions une voie plus directe et plus courte pour atteindre le Yukon, mais malheureusement, ce port est actuellement en la possession de nos rivaux en affaires et nos adversaires dans la présente controverse.

Dans les circonstances et à défaut du canal

de Lynn nous avons considéré que ce qu'il y avait de mieux à faire était d'utiliser sans retard la rivière Stikine, qui n'est pas à nous, il est vrai, mais sur laquelle le traité nous donne accès pour les fins commerciales. Notre projet consistait à utiliser cette rivière pour doter le Yukon d'un chemin de fer qui pourrait ensuite être prolongée vers Kitimat-Harbour, que mon honorable ami propose aujourd'hui comme terminus.

Comment peut-il alors dénoncer notre projet de l'an dernier, puisqu'il nous propose de faire ce qu'il nous a empêchés de faire l'an dernier ? Si nous avions réussi à faire adopter le bill qui pourvoyait à la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le Yukon, cette ligne serait construite, et cette année, nous pourrions la prolonger jusqu'à Kitimat-Harbour et à la fin de la saison, au plus tard, nous aurions eu une voie ferrée entièrement canadienne allant de la Colombie Anglaise au Yukon.

J'admets que cette route serait plus longue que celle qui relierait le canal de Lynn aux eaux du Yukon, mais une chose certaine, c'est que le chemin de fer de Skaguay au Yukon, n'aurait pas été construit l'an dernier. J'accepte avec plaisir cette proposition du chef de l'opposition, parce qu'elle est un hommage rendu à la sagesse de la politique du gouvernement sous ce rapport.

Une autre raison que nous avions de construire un chemin de fer à cet endroit, c'est qu'il y avait tout lieu de croire qu'on aurait découvert d'autres riches dépôts aurifères dans cette partie du pays, semblables à ceux que nous avons dans le Yukon, et qu'avant peu, nous aurions eu un territoire entièrement peuplé, de Kitimat-Harbour au Yukon.

Je ne puis annoncer à présent ce que ce gouvernement entend faire, mais je déclare que la proposition de l'honorable député (sir Charles Tupper) recevra notre très sérieuse considération.

Quant à l'autre proposition, qui consiste à prendre les moyens d'exclure les mineurs américains du Yukon, elle demande à être très soigneusement étudiée, avant d'être adoptée. Ce n'est que l'hiver dernier que la législature de la Colombie Anglaise a voté une loi excluant les mineurs américains du district d'Atlin. La législature agissait dans les limites de sa juridiction, en défendant aux mineurs américains d'exploiter des mines dans le district d'Atlin....

Sir CHARLES TUPPER : Ce bill ne reconnaissait pas les droits acquis ; c'est le grand tort qu'on lui a reproché.

Le PREMIER MINISTRE : J'admets qu'il y a du vrai dans cela, mais depuis on a prétendu dans certains quartiers que les bénéfices que la province retirait de cette loi étaient bien problématiques.

Je sais que les opinions sont partagées à ce sujet. D'une part, il y a des personnes en Colombie Anglaise qui sont d'avis que c'est une sage législation, tandis que d'autres croient que cette province y perdra plus qu'elle n'y gagnera. Il y en a qui sont d'avis que les habitants de la Colombie Anglaise auraient tiré beaucoup plus d'avantage du trafic des mineurs américains, si on leur eût permis d'exploiter les mines dans le district d'Atlin, qu'ils n'en bénéficieront autrement. En présence de la divergence d'avis qui existe parmi les habitants de la Colombie Anglaise, ferions-nous acte de sagesse en abondant dans leur sens ? Voilà ce qu'il y a lieu de mûrement étudier avant d'acquiescer à cette proposition. Il y a une semaine à peine que le député de Victoria (M. Prior) nous demandait si le gouvernement était prêt à mettre son veto à cette mesure de la législature de la Colombie Anglaise, et le sens de cette interpellation sans doute est que l'opinion publique dans cette province en est venue à la conclusion qu'il serait peut-être préférable de permettre aux mineurs américains de placer leurs capitaux dans le district d'Atlin, d'y exercer le commence et d'y faire un trafic qui tournerait un bénéfice des marchands de Victoria, de Vancouver et d'autres villes de la province du Pacifique. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) lui-même, l'année dernière, nous a dit au début de la discussion sur le bill du Yukon que chaque dollar valant d'or extrait du soi, revient à $1 en frais de main-d'œuvre.

Sir CHARLES TUPPER : Il importe de citer fidèlement ; je n'ai pas dit au Yukon en particulier, mais dans tous les pays du monde.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! si les choses se passent ainsi dans les différents pays du monde, il me semble que chaque dollar valant d'or venant du Yukon revient à $2 à ceux qui se le procurent. Or, si chaque dollar valant d'or extrait du sol du Yukon par un mineur lui revient à un dollar en frais de main d'œuvre, je ne sache point que nous y gagnerions à exclure de ce territoire les mineurs américains.

Mais il se présente ici une autre considération. Je m'abstiens pour le moment, d'exprimer un avis quelconque sur la proposition de mon honorable ami à cet égard ; qu'il suffise de lui signaler quelques-unes des objections qui militent contre. Il ne faut pas oublier qu'en ce moment nous n'avons pas de chemin de fer nous donnant accès au territoire du Yukon, et que pendant six mois de l'année, ce territoire est absolument privé de communications avec le monde civilisé, sauf par la voie du port de Skaguay et du chemin de fer de Skaguay au lac Bennett. En pareilles circonstances, mon honorable ami (sir Charles Tupper) nous conseillerait-il de proclamer la rupture de relations commerciales avec les Américains, en les excluant de nos mines du Yukon, et peut-être en provoquant des représailles à Skaguay, de la part des Américains, qui nous refuseraient l'accès du Yukon par cette route et nous priveraient ainsi de toute communication avec ce territoire pendant l'hiver ? Si mon hono-

rable ami nous conseille de faire pareille démarche, la chose, certes, est fort grave.

Sir CHARLES TUPPER : Le premier ministre ne doit pas oublier que j'ai proposé que la loi ne serait applicable que par voie de proclamation de l'exécutif, de sorte qu'il aurait en mains le pouvoir de choisir le moment de l'appliquer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : C'est possible. Mais serait-il sage au moment où nous n'avons pas encore abandonné tout espoir de négociations, et où nous tenons à ne pas aggraver les embarras actuels, serait-il sage, dis-je, de demander au parlement canadien d'attribuer au cabinet le pouvoir de proclamer une mesure hostile à l'intercourse et de publier partout qu'à un moment donné, nous serons en mesure de fermer aux Américains l'entrée de notre territoire ?

Sir CHARLES TUPPER : Il faut se garder d'exagérer en pareille matière. Je n'ai nullement songé à proposer la rupture de l'intercourse, mais tout simplement d'établir une législation minière répondant à celle de la république voisine. Voilà tout.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Pour mon compte, je serais disposé à aboder dans le sens de mon honorable ami, mais, je le répète, en pareille matière, je suis tenu à plus de réserve que lui. La position que j'occupe m'oblige à lui signaler ce qui constitue, à mes yeux, l'obstacle invincible à sa proposition. Mon honorable ami, il est vrai, ne propose pas explicitement la rupture de l'intercourse ; mais quelle autre interprétation peut-il donner à ses paroles ? Au lieu de proclamer la rupture de nos rapports commerciaux, j'incline plutôt à faire un nouvel appel aux Américains, et je dois dire ici que nous avons entamé avec Washington des négociations qui sont en ce moment assez avancées et cela dans le but d'obtenir la réciprocité de législation minière, et si ces négociations aboutissent, chose dont je ne désespère nullement, tous les privilèges dont jouissent les citoyens d'un des deux pays seront accordés aux citoyens de l'autre pays. Ce n'est pas là ce que nous propose mon honorable ami. Au contraire, il propose au parlement de nous attribuer législativement le pouvoir de refuser à un moment quelconque à notre choix, aux mineurs américains, les privilèges dont ils jouissent actuellement dans le territoire du Yukon. Au point de vue économique, il se dresse bien des objections contre pareille proposition ; mais au point de vue politique, il se présente des objections encore plus graves que mon honorable ami ne saurait mettre en oubli. En pareilles circonstances, qu'il me suffise de dire que la dernière proposition de mon honorable ami est si grosse de conséquences, qu'avant de se décider à y acquiescer, le cabinet aurait à la peser bien mûrement et à loisir. Je le répète, j'apprécie pleinement l'esprit dans lequel mon honorable ami a présenté ses observations à la Chambre. J'acquiesce à tout ce qu'il a dit au sujet de nos négociations. J'abonde dans son sens, lorsqu'il affirme qu'il nous est impossible de renoncer aux droits du Canada et qu'il importe de les maintenir dans toute leur intégrité ; mais ici, les droits du Canada sont limités par ceux des Etats-Unis. Il est un point obscur où commencent les droits des Etats-Unis et où finissent les nôtres ; mais il n'y a qu'une solution qui convienne à des hommes honorables, à des nations amies ; c'est de s'en référer à l'avis d'un tribunal composé d'hommes impartiaux, exempts de préjugés, qui apporteront à la solution de cette question toutes les lumières de leur jugement.

La motion d'ajournement est rejetée.

LA REINE VS SKELTON ET AUTRES.

M. DAVIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) relativement à l'affaire de la Reine vs Skelton, si le rapport du ministre de la Justice recommandant que Skelton et les autres soient élargis sera déposé sur le bureau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai cru comprendre qu'à la suite des pourparlers de l'autre jour, il avait été entendu qu'il serait préférable que l'honorable député fît une motion spécifiant les documents qu'il désire. Non pas qu'il soit tenu d'inscrire sa motion à l'ordre du jour et d'attendre son tour ; mais s'il veut bien donner à sa demande la forme d'une motion, je ne doute nullement que le premier ministre ne lui obtienne le consentement de le Chambre à sa présentation. J'ai dit à l'honorable député que j'avais eu une conversation avec le ministre de la Justice, qui a bien voulu me montrer la liasse des documents, et il m'a semblé évident qu'il faudrait à l'honorable député plus que le rapport en question, et qu'il serait préférable qu'il fît une motion dans ce sens.

M. DAVIN : Ce n'est pas ainsi que j'ai compris la chose ; toutefois, je donne avis que lundi prochain, je proposerai que les documents en question relativement à l'affaire de la Reine vs Skelton soient déposés sur le bureau.

JUSTICE CRIMINELLE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-EST.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 167) du sénat, statuant sur l'administration de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et de Kéwatin, ainsi qu'au nord de l'Ontario et de la province de Québec. Ce bill a été présenté au sénat par le ministre de la Justice, afin de pourvoir à la juridiction dans les affaires criminelles qui se présentent à l'est de la

province du Manitoba et du district de Kéwatin, ainsi qu'au nord des provinces de l'Ontario et de Québec. C'est un territoire ne relevant virtuellement d'aucune province ; il est presque inhabité et le lieu où il est plus facile de faire des poursuites pour les délits commis dans ce territoire est le plus prochain tribunal, que ce tribunal se trouve dans la province de Québec, dans celle de l'Ontario ou au Manitoba. Ce bill déclare que tout délit commis dans ce territoire pourra être jugé par tout tribunal constitué dans une province quelconque.

Le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

SUBSIDES.—TRAITES DE COMMERCE AVEC LES ANTILLES ANGLAISES, CUBA ET PORTO-RICO.

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

M. KAULBACH : Je désire savoir du chef du cabinet, ou de celui de ses collègues qui le représente, pour l'édification des armateurs et des pêcheurs des provinces maritimes et surtout de la Nouvelle-Ecosse, où en sont rendues les négociations entamées avec les Etats-Unis et les Antilles anglaises, ainsi que les noms des îles que l'on se propose d'inclure dans le traité, la nature de ce traité et ses effets relativement au commerce du Canada.

En égard aux étroites relations du Canada avec les colonies sœurs des Antilles anglaises, me sera-t-il permis de demander quelles propositions le gouvernement canadien a faites dans le but d'établir des relations commerciales entre notre pays et les Antilles ? Je désire également savoir si le chef du cabinet a suggéré au gouvernement impérial, comme l'une des conditions de la ratification de tout traité entre les Etats-Unis et les Antilles, que nulle atteinte ne soit portée dans ces îles au Canada par un tarif plus hostile à nos intérêts qu'à ceux des Etats-Unis, c'est-à-dire, que le Canada et les Etats-Unis soient mis sur un pied d'égalité, et qu'il soit stipulé que Porto-Rico et Cuba, relativement à leur commerce avec le Canada, soient maintenus sur le pied d'égalité actuelle avec les Etats-Unis, et que ces deux îles, Porto-Rico et Cuba, relativement au commerce maritime canadien, ne soient pas soumises aux règlements du cabotage des Etats-Unis.

Le commerce des Antilles, dans lequel l'est du Canada, et surtout la Nouvelle-Ecosse, sont grandement intéressés, court grand risque d'échapper au Canada et à l'Angleterre, à moins qu'il ne soit pris des mesures pour empêcher la chose.

Une pareille éventualité serait un malheur irréparable pour le Canada, étant donné que ces îles nous servent, dans une large mesure, de marché pour notre poisson, nos bois de construction et autres produits.

Le cabinet est-il sur le qui-vive ? Les ministres ont-ils bien pesé tous les périls de la situation où nous nous acheminons, si l'on ne suit les choses de près ? Le cabinet a-t-il avisé le gouvernement impérial de ces dangers, et a-t-il déployé tous ses efforts pour détourner les périls dont nous menace ce traité ?

A mon avis,—et qu'on me pardonne cette liberté—j'appréhende, d'après la réticence du cabinet, qu'il n'a pas bien saisi la situation ; qu'il n'a pas apporté le soin, la diligence voulus au développement, à la sauvegarde, à la protection du commerce entre les provinces maritimes et les Antilles, comme c'est son devoir de le faire, et comme le demande à si juste titre notre commerce réciproque, commerce si important à notre industrie de la pêche sur la côte de l'Atlantique, et surtout pour la Nouvelle-Ecosse, ainsi qu'aux intérêts similaires des deux pays.

Je voudrais convaincre le premier ministre, de l'importance de la chose et lui demander de suggérer à ses collègues dans le cabinet de faire de cette question l'objet de leurs plus vives préoccupations officielles et d'une étude approfondie, puisque c'est sur le soin que le cabinet apportera à décider cette question que repose, dans une large mesure, le succès de la construction des navires, la plus importante des industries du comté que j'ai l'honneur de représenter, industrie qui donne de l'emploi à des centaines d'exploitants de l'industrie forestière, et d'ouvriers, ainsi qu'à des milliers d'excellents pêcheurs, et par eux indirectement à des milliers d'autres personnes.

Voici, je le répète, une question d'intérêt vital pour les industries de la pêche et de la construction des navires, ainsi que pour le trafic des provinces maritimes, surtout de la Nouvelle-Ecosse. Lunenburg, à titre de l'un des comtés de la Nouvelle-Ecosse, représente seul en bloc un quart de la valeur commerciale de toutes les pêcheries du Canada. Ce fait-là seul prouve toute l'importance de ce commerce pour la Nouvelle-Ecosse, ou tout au moins nous en avons donné une légère idée. J'ai peut-être dépassé les bornes permises en m'étendant si longuement sur cette question, mais la Chambre conviendra que l'importance du sujet est une excuse suffisante.

Je serai très obligé au premier ministre, s'il veut bien nous donner quelques renseignements sur cette importante question.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Tous, nous comprenons, comme l'a dit l'honorable député (M. Kaulbach) l'importance de déployer tous nos efforts pour maintenir et développer notre commerce avec les Antilles anglaises, et de fait, avec toutes les îles des Antilles en général. Toutefois, je ne suis guère en mesure de faire à la Chambre, au nom du gouvernement, un exposé circonstancié comme le demande l'honorable député. D'abord, quant à Porto-Rico, j'ai eu le plaisir d'annoncer, dans le discours budgétaire, les mesures que

nous avons prises pour qu'il ne soit pas porté atteinte au commerce des provinces maritimes avec Porto-Rico, c'est-à-dire que les lois du cabotage ne seront pas mises en vigueur contre nous ; mais je ne saurais dire la durée de cette convention. Quant à Cuba, je crois pouvoir affirmer que les lois du cabotage ne sont pas appliquées. Mais ici la situation est différente.

Sir CHARLES TUPPER : Et les Philippines ? Voilà encore une question fort importante.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon attention n'a pas été appelée sur les Philippines ; la question n'est pas encore venue sur le bureau. Quant à la question du commerce avec les Antilles anglaises dans l'ensemble, nous avons eu le plaisir de recevoir dans la capitale deux députations, la première de la Guyane anglaise et l'autre de l'île de la Jamaïque. Il a été entamé des négociations de nature officieuse avec ces délégués, mais ils se sont bornés à exprimer le désir de voir les relations commerciales se développer de part et d'autre. Ces pourparlers, je l'espère, seront suivies de négociations plus officielles et plus étendues qui pourront aboutir à quelque chose de tangible.

Mon honorable ami a appelé notre attention sur un point de haute importance, sur la question de savoir si les conventions conclues par ces colonies et ces îles des Antilles avec les Etats-Unis ne porteraient pas préjudice à nos intérêts. Nous nous sommes préoccupés de la chose dès le début, et je suis heureux d'être en mesure d'affirmer qu'il est entendu que les conventions conclues par ces colonies avec les Etats-Unis ne porteront nulle atteinte à l'admission de nos produits sur les marchés des Antilles, mais que les concessions faites aux Etats-Unis le seront également aux produits du Canada.

Dans cette mesure, je puis donner à mon honorable ami des renseignements précis qui, j'en suis sûr, seront accueillis avec plaisir. Quant aux autres points, j'espère, je le répète, que les négociations aboutiront à quelques chose de tangible. Mais je ne suis pas encore en mesure de rien préciser à ce sujet.

M. KAULBACH : Le ministre pourrait-il me dire quelles sont les colonies intéressées au traité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'à présent, d'après les renseignements officiels, il n'y a que la Guyane anglaise et la Jamaïque. Je crois qu'il est question de conclure des traités avec d'autres îles. Je vois par les journaux qu'il se poursuit en ce moment des négociations au sujet des îles Bermudes.

Ces îles en général ont sans doute l'intention d'établir des relations commerciales avec les Etats-Unis. Nous avons suivi ce mouvement dès le début, et nous avons fait des représentations de façon à empêcher qu'il ne fût porté préjudice aux intérêts du Canada, autant qu'il s'agit des conventions déjà conclues.

M. KAULBACH : L'île de la Barbade est-elle comprise dans le traité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas encore.

M. DAVIN : Le ministre a-t-il fait des représentations au gouvernement impérial touchant le commerce des sucres à la Jamaïque ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le répète, le résultat de nos négociations à ce sujet est que les produits du Canada participeraient à tous les avantages accordés aux produits des Etats-Unis sur les marchés des Antilles. Voilà tout ce que je puis affirmer avec certitude, le reste est encore indécis.

M. DAVIN : Voici pourquoi je demande ce renseignement : l'année dernière, dans son discours budgétaire, le ministre nous a dit que c'est dans l'intérêt du gouvernement impérial, qu'il a pris une initiative dans le but de venir en aide à la Jamaïque, et je désire savoir s'il a fait quelque proposition au secrétaire d'Etat aux colonies qui, on le sait, s'intéresse fort à cette question. Mon honorable ami (M. Fielding) a-t-il fait quelque proposition au secrétaire d'Etat aux colonies, M. Chamberlain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans quel but ?

M. DAVIN : Dans le but de venir au secours des planteurs de la Jamaïque. Le ministre s'en souvient, l'année dernière, il nous a dit qu'en proposant cette mesure à la Chambre, il avait obéi non seulement au désir de développer le commerce entre la Jamaïque et le Canada, mais encore à celui de favoriser les intérêts de l'empire en venant au secours de la Jamaïque. En pareilles circonstances, son attention ayant été appelée sur cet aspect de la question, je ne serais nullement surpris qu'il eût fait des représentations au secrétaire d'Etat aux colonies. Ainsi, il a appris sans doute qu'apparemment M. Chamberlain n'a pas réussi à faire triompher au sein du cabinet impérial le système qu'il avait songé un jour à établir, c'est-à-dire l'imposition de droits compensateurs afin de venir en aide aux planteurs de la Jamaïque, et qu'il avait dû s'en tenir à l'expédient provisoire et peu satisfaisant d'une subvention législative ; et nous tenons de source autorisée que si M. Chamberlain a subi cet échec, c'est que l'imposition de droits réciproques, eût été une taxe sur un des principaux articles d'alimentation en Angleterre.

Le ministre le sait, le montant fourni par l'impôt des sucres, et qui aurait fait contrepoids aux sucres jouissant de primes sur le continent, c'est-à-dire dix-neuf millions de dollars, est précisément le montant des recettes que l'Angleterre demande actuelle-

ment à l'impôt des thés ; et si en établissant l'impôt du sucre, on eût aboli l'impôt du thé, cela eût fermé la bouche à ceux qui s'élèvent contre l'impôt des articles d'alimentation. De fait, le peuple anglais y eût gagné, car, le dégrèvement des thés en eût fait baisser le prix et eût permis au peuple d'acheter un article moins nuisible à la santé que les thés adultérés qu'il consomme aujourd'hui. Voici ce que je veux savoir du ministre : puisque c'est au point de vue impérial qu'il s'est placé l'année dernière pour prendre son initiative au sujet de la Jamaïque, a-t-il appelé l'attention du secrétaire d'Etat aux colonies sur ce fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Je crains de n'avoir pas encore saisi la pensée de l'honorable député au sujet de la question qu'à son avis, le cabinet aurait dû signaler à l'attention du gouvernement impérial. L'année dernière, il est vrai, j'ai proposé une modification du tarif, et à ce sujet j'ai déclaré que ce serait peut-être le moyen d'aider le gouvernement impérial à réaliser un problème fort ardu. la question de savoir comment il fallait venir au secours des Antilles, et lorsque nous avons accordé à leurs sucres une préférence de 25 pour 100 sur les sucres de betterave du continent,—préférence dont un ou deux députés nous ont fait un crime—nous avons certainement favorisé dans cette mesure le commerce des Antilles, bien que les résultats n'aient pas absolument répondu à nos espérances. Mais si l'honorable député prétend que c'était le devoir du gouvernement de conseiller à M. Chamberlain d'imposer des droits réciproques en Angleterre, il me semble qu'il n'était guère facile de prendre sur nous-mêmes de faire de pareilles représentations à M. Chamberlain sur une question aussi grave, ou de discuter la chose avec lui sur le terrain où l'honorable député pose la question, quand il prétend que M. Chamberlain a été maté au sein du cabinet impérial. Je n'admets point que M. Chamberlain ait l'habitude de se laisser mater, et il ne nous saurait pas bon gré d'aborder la discussion des questions publiques, en donnant à entendre qu'il a été maté par ses collègues, dans le cabinet impérial. Il faut croire que les mesures adoptées par le cabinet impérial sont l'œuvre collective de tous les membres du cabinet, et que M. Chamberlain y donne son entier acquiescement.

Toute la question des droits réciproques est vaste et importante et un des plus graves problèmes de l'économie politique du jour. Quoique chacun puisse avoir son opinion à ce sujet, je crois que le gouvernement n'a absolument aucun intérêt à aviser M. Chamberlain sur ce point.

Sir CHARLES TUPPER : Je prends la parole simplement pour demander au ministre des Finances si les Antilles ont modifié leurs droits de douane imposés sur les marchandises américaines, on vertu de l'arrangement intervenu entre elles et les Etats-Unis. J'ai été très heureux d'apprendre que l'on n'avait pas établi de droits différentiels, et que quel que soit le tarif qu'adopteront ces îles au sujet des marchandises américaines, aux termes du traité conclu avec les Etats-Unis, lequel n'a pas encore été rendu public, je crois, la Grande-Bretagne et ses colonies auront accès au marché des Antilles aux mêmes conditions. Mais je désire demander à mon honorable ami s'il sait que ces îles ont abaissé leur tarif.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai reçu quelques renseignements sur la matière, mais pour des raisons que mon honorable ami, vu sa longue expérience, comprendra facilement, ces renseignements sont confidentiels, et je ne suis pas libre de les communiquer.

M. KAULBACH : Vu que Cuba et Porto-Rico ont noué des relations commerciales avec les Etats-Unis, le gouvernement a-t-il fait quelque chose pour protéger nos intérêts commerciaux dans ces îles et nous placer sur un pied d'égalité avec les Etats-Unis.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai bien peur que ces îles n'aient formé des relations très étroites avec les Etats-Unis, et je ne sais comment nous pouvions empêcher la chose.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis certain que le gouvernement fera tous ses efforts afin de faire continuer l'arrangement actuel, car il serait très préjudiciable aux intérêts canadiens si le commerce du Canada avec Cuba et Porto-Rico était traité de façon à nous placer sur un pied d'infériorité vis-à-vis des Etats-Unis.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je puis dire que nous avons appris que cette matière engage l'attention sérieuse du gouvernement impérial et de l'ambassadeur anglais à Washington. Quoi qu'il en soit, l'honorable député comprendra que la question n'est pas entre nos mains, mais est du ressort des autorités impériales. Mais il n'y a pas le moindre doute que celles-ci ne comprennent parfaitement toute l'importance des questions qui ont été mentionnées.

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

A 1 heure, la séance est suspendue.

SEANCE DE L'APRES-MIDI.

(En comité)

Travaux publics—

Perception de droits de glissoirs et estacades, y compris les appointements des commis préposés au service.. . . . . $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un crédit de $5,000 destiné à la perception de droits de glissoirs et estacades, y compris les appointements des commis et autres dépenses concernant ce service. Pour le district d'Ottawa, il y a un commis et deux ba-

teliers dont les appointements, les frais de voyage et dépenses accessoires s'élevent à $5,000.

Frais de réparation et d'exploitation—
Havres, docks et glissoirs.... .... $96,400

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est absolument le même crédit que l'an dernier.

M. FOSTER : Qelles sont les dépenses et les recettes du bassin de radoub de Lévis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les recettes, pour l'exercice de 1898, données par le rapport, ont été de $19,839.97. Les item, ainsi qu'on peut le voir par l'état contenant tous les détails, sont tous des frais d'exploitation.

M. FOSTER : On ne prend pas une partie de ce crédit pour payer l'exécution d'autres travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Le budget supplémentaire propose l'agrandissement du bassin.

M. FOSTER : Pouvez-vous me donner les recettes perçues à l'écluse d'Yamaska ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'an dernier, $355.40.

M. FOSTER : Pourquoi percevez-vous ces recettes ?

Le MINISTRE DES FINANCES. Il y a un tarif pour les bateaux qui franchissent l'écluse.

M. FOSTER : Et les recettes de l'écluse de la rivière du Lièvre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $246.84.

M. FOSTER : Quel a été le coût de la construction de cette écluse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ $245,000, je crois. L'écluse a été terminée en 1892 ou 1893. Je présume que c'est là un échantillon des bons placements.

M. FOSTER : L'honorable ministre pense-t-il que le quai de Maria donnera au gouvernement des recettes aussi considérables au gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les recettes de ce quai seront satisfaisantes, et en proportion de la somme que nous avons l'intention de dépenser.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il avoir la bonté de nous dire quelles sont les recettes du bassin de radoub de Kingston ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $7,-448.31.

M. FOSTER : Et celles du bassin de radoub d'Esquimalt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $6,-227.92.

M. FOSTER : Est-ce que l'échelle des droits est la même à Esquimalt, à Lévis et à Kingston ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Les droits sont plus élevés à Lévis ; viennent ensuite les droits à Kingston, de l'avis du sous-ministre, et les droits à Esquimalt ont récemment été abaissés.

M. FOSTER : Quand ces droits ont-ils été abaissés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a environ deux mois.

M. FOSTER : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que la population s'agitait pour obtenir une réduction. On alléguait que le bassin n'avait pas sa juste part de patronage parce que les droits étaient trop élevés. Il y a là un bassin de radoub privé, construit après celui du gouvernement, de sorte que le gouvernement n'a pas voulu faire concurrence à l'entreprise privée, mais l'entreprise privée a voulu faire concurrence au gouvernement. Aussi nous avons jugé à propos d'abaisser les droits. Il y a eu une contreverse à ce sujet. Certaines pétitions, sur lesquelles l'honorable député de Victoria a appelé l'attention, demandaient l'abaissement des droits, tandis que d'autres demandaient que les choses restassent dans le "statu quo" ; j'ai résolu, avant de prendre une décision, d'attendre le retour du ministre des Travaux publics.

M. FOSTER : Quelle a été la réduction ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour les petits navires la réduction a été considérable.

M. FOSTER : Sera-t-elle de 50 pour 100 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La réduction sera considérable, je crois.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre a les deux échelles de droits, je serais heureux de les avoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis dire à l'honorable député quels sont les droits, mais je me procurerai une liste et je l'enverrai à mon honorable ami.

M. BERGERON : Est-ce que ces bassins de radoub rapportent quelque chose au pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je viens de lire un tableau des recettes de ces bassins de radoub. Ceux-ci rapportent quelque chose, mais si vous me demandez s'ils rapportent dans la proportion du capital engagé, c'est bien différent.

M. BERGERON : Rapportent-ils quelque chose au pays ?

Le MINISTRES DES FINANCES : Certains droits sont imposés sur les navires qui y entrent, et dans ce sens, ces bassins de radoub contribuent au revenu du pays.

Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme $2,000

M. FOSTER. Le gouvernement exploite cette ligne télégraphique, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre croit que cette ligne appartient au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, mais je pense que c'est la propriété de la "Anglo-American Cable Company".

M. FOSTER : Oui, c'est une compagnie qui en est propriétaire. Ce crédit est une subvention.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, une subvention a été payée depuis la Confédération.

M. FOSTER : Est-ce que la subvention doit être perpétuelle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre pense que c'est une des conditions de l'union. Dans tous les cas, la subvention a toujours été payée.

M. FOSTER : L'honorable ministre sait-il si l'on a réduit le tarif des dépêches télégraphiques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a demandé une réduction, mais nous ne savons pas si une réduction a été faite.

M. FOSTER : Je crois qu'il serait bon de se renseigner sur ce point et de voir si les taux sont raisonnables. J'ai entendu dire qu'ils étaient trop élevés. Je n'ai jamais envoyé beaucoup de messages à l'Ile du Prince-Edouard, cependant, j'en ai envoyé quelques-uns. Cette ligne est câble sous-marin et, par conséquent, est quelque peu dispendieuse, mais nous donnons une subvention à la compagnie, et il peut arriver que les tarifs de celle-ci, vu la somme des affaires, ne soient pas proportionnés aux besoins actuels du commerce.

Les compagnies de télégraphe réduisent constamment leurs tarifs, et je crois que le département devrait fournir à la Chambre quelques renseignements sur cette matière, afin que nous puissions établir une comparaison entre les tarifs de cette compagnie et ceux des autres compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que je ferai. J'ai remarqué moi-même lors de mon passage dans l'Ile du Prince-Edouard, que les affaires de cette compagnie semblaient être conduites d'une manière un peu primitive. L'heure de l'ouverture et de la fermeture des bureaux m'a paru inusitée, et la population croit que le service n'est pas suffisant. Je me ferai renseigner sur la matière.

M. MACDONALD (I. P.-E.) : J'espère que le gouvernement s'empressera d'user de toute son influence sur l' "Anglo-American Telegraph Company" pour obtenir des explications sur le monopole des opérations télégraphiques que possède cette compagnie dans l'Ile du Prince-Edouard. Avant notre entrée dans la Confédération, cette compagnie a obtenu, malheureusement pour nous, un monopole et a seule le droit d'exploiter une ligne télégraphique entre l'île et la terre ferme. Elle a abusé de ce monopole, et impose à la population de cette province des tarifs exorbitants qu'on ne voit dans aucune partie de ce continent. Il nous faut payer le double de ce que l'on paie ailleurs.

En outre, la compagnie conduit ses opérations d'une manière très primitive et n'ouvre jamais ses bureaux le soir, après huit ou neuf heures. En somme, le service qu'elle donne est loin d'être satisfaisant. Si le gouvernement peut exercer une certaine pression sur cette compagnie pour améliorer cet état de choses, j'espère qu'il le fera, car la province de l'Ile du Prince-Edouard a raison de se plaindre.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Si le gouvernement étudie bien les termes du contrat, il verra qu'il a le pouvoir de dicter des conditions à la compagnie afin de la forcer à donner un service de jour et de nuit, et qu'il peut user de son influence pour faire abaisser les tarifs.

C'est le seul moyen de remédier au mal, et j'espère que le gouvernement, ainsi qu'on le lui a demandé, étudiera la matière avec beaucoup de soin. Je puis dire que si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait la permission de prolonger son réseau télégraphique, depuis Sackville à travers le détroit qui sépare l'Ile du Prince-Edouard de la terre ferme, il le ferait immédiatement, et sans élever ses tarifs. Si le gouvernement se sert des pouvoirs qu'il possède aux termes de l'acte et du contrat, il peut amener cette compagnie à la raison, et j'espère qu'il agira immédiatement en ce sens.

Ligne télégraphique et câble sous-marin pour le service des côtes et des îles du bas du fleuve, du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes, y compris les dépenses du *Newfield* ou d'autres vapeurs employés au service des câbles.... .... $32,000

M. FOSTER : Quelle est la cause de l'augmentation de $4,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une conséquence du prolongement de la ligne sur la rive nord du Saint-Laurent.

M. FOSTER : Quelle est la longueur du prolongement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons prolongé la ligne de 176 milles, l'an dernier, et nous avons l'intention de l'étendre encore plus loin.

M. FOSTER : La ligne aboutit maintenant à quel point ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La ligne se rend actuellement jusqu'à la rivière Romaine et nous voulons la prolonger jusqu'au détroit de Belle-Isle. La distance entre ces deux points est de 315 milles.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de la ligne que le gouvernement exploite actuellement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La ligne de l'Etat commence à la Malbaie et se rend jusqu'à la rivière Romaine, un parcours de 700 milles. La ligne de Québec à la Malbaie est exploitée par la "Great-North-Western Telegraph Company".

M. FOSTER : Y a-t-il des embranchements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y en a un qui aboutit à Chicoutimi.

M. FOSTER : Quels ont été les frais d'exploitation, l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $6,450, pour les frais d'entretien et d'exploitation.

M. FOSTER : Quelles ont été les recettes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les recettes seront probablement de $1,100. Le compte n'est pas encore complet.

M. FOSTER : Je suppose que ces recettes proviennent, en grande partie, de l'exploitation de l'extrémité ouest de la ligne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, probablement.

M. FOSTER : Avez-vous avec la compagnie qui exploite la ligne jusqu'à la Malbaie un arrangement en vertu duquel vous devez avoir une part des profits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas ces renseignements sous la main, mais je me les procurerai.

M. FOSTER : Quelle est la distance qui sépare vos bureaux de télégraphe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 40 milles. En bas du fleuve, la distance est beaucoup plus grande.

M. FOSTER : Pouvez-vous me dire quel est le coût total de la ligne depuis la Malbaie jusqu'à la rivière Romaine ? J'aimerais aussi savoir quel est le nombre de messages envoyés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais prendre note de la question de l'honorable député, et lorsque nous étudierons le budget supplémentaire, à l'item concernant les lignes télégraphiques, je fournirai tous ces renseignements.

M. SPROULE : Je crois que l'on se sert de ces lignes pour les besoins du service météorologique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est surtout pour cette fin qu'on les a établies ; mais naturellement on s'en sert aussi pour toutes les autres affaires. Elles sont situées dans une partie du pays où des compagnies ne construiraient pas de lignes.

M. SPROULE : Sont-elles d'une grande utilité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que, pour protéger la vie et la propriété, signaler le mouvement de la navigation, ces lignes sont nécessaires. Dans un sens commercial, elles ne sont pas rémunératrices, mais nous en avons besoin pour protéger la vie et la propriété, et il serait imprudent d'en abandonner l'exploitation.

M. SPROULE : Je ne propose pas de les abandonner, mais il serait utile de savoir ce qu'elles coûtent au pays.

Lignes télégraphiques—
Territoires du Nord-Ouest..... $20,000

M. DAVIN : Quel est le surintendant de ces lignes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. J. McDonald.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait-il dire à la Chambre s'il se croit autorisé à dépenser une partie de ces crédits pour construire de nouvelles lignes télégraphiques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami sait que le ministre des Travaux publics a dépensé, à cette fin, une partie de ce crédit, et je suppose que c'est là une question discutable. Mon collègue a sans doute pensé que sa cause était excellente. Je crois cependant qu'il est mieux de n'employer ces crédits que pour les fins mentionnées au budget.

M. FOSTER : Je ne crois pas que la question soit discutable. J'aimerais demander au premier ministre s'il pense que le gouvernement peut prendre, pour construire de nouvelles lignes télégraphiques, une partie d'un crédit destiné à l'exploitation et à l'entretien de lignes télégraphiques, glissoirs, estacades et ainsi de suite ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, je ne le crois pas, sauf dans des circonstances très exceptionnelles.

M. FOSTER : Y a-t-il de ces circonstances ?

Le PREMIER MINISTRE : Il peut en surgir.

M. FOSTER : Mon très honorable ami voudrait-il m'en indiquer une ?

Le PREMIER MINISTRE : J'indiquerai le cas d'absolue nécessité que nous avons rencontré cette année. Les travaux devaient être exécutés pendant la saison actuelle, et, dans ces circonstances, je crois que le parlement ne doit pas donner à un semblable crédit une interprétation trop rigoureuse et tolérer une légère déviation de la règle générale, lorsque la nécessité l'exige.

M. FOSTER : Le premier ministre ne sait-il pas qu'il n'y a que deux manières d'obtenir de l'argent ? L'une, au moyen d'un crédit voté par le parlement, et l'autre, au moyen d'un mandat du Gouverneur général, dans les cas de dépenses imprévues. Le premier ministre peut-il me citer une auto-

rité ou un précédent qui le justifie d'employer d'autres moyens, pour obtenir de l'argent, que les deux manières que je viens de mentionner ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, je sais que Pitt, dans une circonstance restée célèbre, convoqua, même un dimanche, une réunion du conseil des ministres, et engagea le crédit de l'Etat pour sauver l'Angleterre de la banqueroute. Mon honorable ami lui-même a avoué que si certains travaux étaient en cours de construction, il verrait à faire voter un crédit à la session suivante.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne saisit pas le sens de ma question. Pitt avait parfaitement le droit d'engager le crédit de l'Angleterre pour sauver son pays, mais il n'a pas changé la destination des sommes votées par le parlement.

Le PREMIER MINISTRE : Sans être autorisé par le parlement.

M. FOSTER : S'il surgissait une question d'urgence, un cas où une dépense imprévue fût nécessaire, et que le parlement n'eût voté aucun crédit à cette fin, mon honorable ami pourrait avoir recours à un moyen parfaitement légal et demander un mandat du Gouverneur général, mais va-t-il dire à la Chambre et au pays qu'il a le droit, s'il a besoin d'argent, de changer complètement la destination d'un crédit ? C'est ce qu'on a fait pourtant, et le premier ministre l'avoue ; nous avons discuté la matière, mais, pour l'amour du ciel, n'essayons pas d'établir un précédent.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : Que le gouvernement, afin de tourner plus facilement une difficulté, ne croie pas qu'il a le droit d'en agir ainsi.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune objection à dire à mon honorable ami que nous ne le ferons plus.

Lignes télégraphiques—
Colombie Anglaise..... ... $12,000

M. PRIOR : Où doit-on dépenser cet argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à payer les frais d'exploitation des lignes de la Colombie Anglaise. C'est l'item ordinaire. Il y a plusieurs lignes télégraphiques.

M. FOSTER : Quelles sont les recettes de ces lignes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les recettes des lignes du Nord-Ouest étaient de $2,129.91, et celles des lignes de la Colombie Anglaise, de $1,830.

M. FOSTER : Quelles sont les lignes du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les lignes de Qu'Appelle, d'Edmonton et de la Montagne de Bois. La longueur totale de ce réseau est de 698 milles.

M. FOSTER : Est-ce que mon honorable ami ne pense pas que ce sont là de bien faibles recettes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement, les recettes ne sont pas considérables.

M. FOSTER : Quel est le taux exigé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le taux ordinaire est de cinquante cents. Là où la population est nombreuse, vous pouvez souvent augmenter votre revenu en réduisant le taux, mais je ne sais pas si ce principe peut s'appliquer là où la population est dispersée.

M. FOSTER : Ces lignes traversent des territoires et des villes passablement peuplés, et il me semble que la population y est suffisante pour donner un meilleur revenu.

Le MINISTRE DES FINANCES : On serait porté à croire que le revenu devrait être plus considérable.

M. FOSTER : Avez-vous un rapport indiquant le nombre de télégrammes expédiés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Naturellement, les télégrammes du gouvernement sont expédiés sans frais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Y a-t-il d'autres exemptions à part cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas une seule.

M. FOSTER : Ce montant paraît peu considérable pour une aussi grande étendue de pays. Entre un certain nombre de ces endroits, il n'existe aucune concurrence, les lignes du gouvernement étant les seules lignes. Quels sont les taux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les taux varient ; 15 cents pour dix mots ; et un cent pour chaque mot supplémentaire ; 25 cents et deux cents, et 50 cents, trois cents, de dix milles à 600 milles.

M. FOSTER : Ces taux ne sont pas exorbitants. Comment se fait-il qu'il en coûte $20,000 pour exploiter une ligne télégraphique de 600 milles de longueur ? Evidemment, cela n'a pas de bon sens ; une telle somme devrait suffire pour construire la ligne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les dépenses de l'administration s'élèvent à $21,000. Ces employés vivent à des endroits éloignés des autres habitations, et ils reçoivent plus cher que les employés des autres endroits.

M. FOSTER : Je n'hésite pas à dire que $20,000 est une somme énorme à payer pour l'exploitation d'une ligne comme celle-là. Y a-t-il un état indiquant les salaires des télégraphistes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous trouverez cela dans le rapoprt du ministre des Travaux publics pour 1898, page 23 de la partie V.

M. FOSTER : Je voudrais que l'honorable ministre s'occupât de la chose, parce que je vais ainsi que d'autres membres de cette Chambre faire des recherches à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre me dit que le ministre (M. Tarte) a récemment fait la même remarque ; et il lui a semblé que ces dépenses étaient trop élevées. Ces dépenses sont à peu près les mêmes qu'elles étaient dans le passé, mais si malgré cela elles sont trop élevées, elles doivent être réduites.

M. FOSTER : S'il doit en coûter $20,000 pour exploiter 600 milles——

Le MINISTRE DES FINANCES : Six cent quatre-vingt-dix-huit milles.

M. FOSTER : Oui, s'il doit en coûter un tel montant pour exploiter 698 milles, le plus vite nous pourrons nous débarrasser de cette ligne, le mieux ce sera.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il s'agit là d'un entreprise dont il sera difficile de se débarrasser et bien peu de personnes voudront s'en charger.

M. FOSTER : Un nombre considérable des lignes construites à cet endroit par le gouvernement ont été transférées à des compagnies privées, et il pourrait en être de même pour cette ligne de télégraphe, le gouvernement se réservant le droit d'expédier ses dépêches sans aucun frais. Nous avons là un exemple frappant de ce que va coûter cette ligne de télégraphe dont le gouvernement vient d'entreprendre la construction au Yukon. Si dans une partie comparativement habitée des Territoires du Nord-Ouest, il en coûte aussi cher au gouvernement pour exploiter ces lignes télégraphiques, j'ai bien peur que la ligne du Yukon ne soit une entreprise très coûteuse pour le pays.

M. SPROULE : Payez-vous un salaire régulier à vos télégraphistes, ou si vous leur donnez seulement une commission.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans les Territoires du Nord-Ouest, ils recoivent une commission de 25 pour 100, pourvu bien entendu qu'ils reçoivent au moins $50.

M. HAGGART : L'honorable ministre doit voir que même en donnant un télégraphiste pour chaque quarante milles, et en supposant que le salaire de chacun d'eux soit de $500 par année, cela ne fait que $7,500 pour cinquante télégraphistes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils reçoivent plus que $500..

M. HAGGART : Cela est impossible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je trouve dans le rapport du ministère des Travaux publics que le surintendant reçoit $1,200 ; une autre personne $420 ; d'autres $600, $300, $600, $600, $720, $720, $600. $720, de sorte qu'un bon nombre de ces employés reçoivent plus de $500 par année.

M. FOSTER : Quel est celui qui reçoit $720 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. McKay, d'Edmonton.

M. FOSTER : Quel est le salaire du télégraphiste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis porté à croire en l'absence de tout renseignement au contraire qu'il y a à cet endroit plusieurs télégraphistes ; voici par exemple, une somme de $600 pour Mlle Johnson ; or, cette personne doit être une télégraphiste.

M. FOSTER : Y a-t-il des télégraphistes pour le jour et d'autres pour la nuit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils demeurent presque toujours dans leurs bureaux, et y travaillent quand la chose est nécessaire.

M. FOSTER : Le gouvernement a-t-il des maisons de construites spécialement pour ces employés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, ordinairement, on me dit que ce sont de vieilles cabanes dans le genre de celles qui servaient aux premiers colons.

M. FOSTER : De sorte qu'ils reçoivent ce salaire et leur logement ?

M. HAGGART : Y a-t-il quelques-unes de ces stations qui sont sous la direction de la police à cheval ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Il est indiqué à un endroit dans le rapport : communication spéciale pour la police à cheval," et l'on me dit que la police à cheval possède un télégraphiste spécial à cet endroit.

M. FOSTER : Il me semble qu'il serait possible en étudiant la chose d'exploiter ce service à bien meilleur marché. Le télégraphe est une chose assez facile à apprendre, et je crois que dans ces endroits où la population est assez considérable, vous pourriez trouver une personne qui outre ses occupations ordinaires s'occuperait du travail peu considérable que doit imposer une ligne télégraphique comme celle-là. Quelle est la longueur de la ligne dans la Colombie Anglaise et entre les différentes stations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On trouve à la page 24 de la partie V. du rapport du ministre tous les détails concernant

le service dans la Colombie Anglaise. De Ashcroft à Barkerville, la distance est de 276½ milles ; de Ashcroft à Lillooet, 62 milles ; de Victoria à Cape-Beale, 118 ; de Nanaïmo à Comox, 81 ; de Parksville à Alberni, 29¼.

M. FOSTER : Le revenu est un peu moins élevé en proportion que les autres. Je crois qu'il serait bon de voir s'il n'y aurait pas moyen de faire quelque chose dans le cas de ces deux lignes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois avouer que le coût de ce service me paraît un peu élevé en proportion de l'ouvrage fait. Le sous-ministre me dit que l'honorable ministre des Travaux publics est au courant de la chose et qu'il s'en occupe.

M. FOSTER : J'espère que le ministre des Travaux publics maintenant qu'il est passé maître en ces sortes de choses, et qu'il voyage si souvent et si bien—voyages qui, je l'espère, vont lui faire le plus grand bien—j'espère, dis-je, qu'il va pouvoir opérer des modifications importantes et adopter le système du télégraphe sans fil. Cela ferait honneur au ministère des Travaux publics. Le patronage serait naturellement moins considérable. Je vois que mon honorable ami, le député de Yale et Cariboo (M. Bostock), me regarde d'un œil courroucé, et il pourrait bien s'opposer à cela. A part cela, ce serait une grande chose que d'avoir le télégraphe sans fil.

M. BOSTOCK : J'ai cru comprendre que l'honorable ministre avait dit que les revenus des bureaux de télégraphe de la Colombie Anglaise étaient de $1,800. Je constate d'après le rapport de l'auditeur général que le revenu de la ligne établie entre Ashcroft et Barkerville a été de $3,739, et celui de Lillooet, de $790.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai donné ces recettes telles qu'elles figurent à la page 10, partie 5 du rapport du ministre des Travaux publics, soit $1,830.40. Il y a une note relativement aux lignes de Barkerville et de Cape-Beale :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique exploite ces deux lignes, il en retient les revenus, et le gouvernement lui rembourse ce qu'il est obligé de dépenser en sus du revenu.

M. FOSTER : C'est là une nouvelle affaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là un nouveau sujet de discussion, voilà tout—car cet arrangement existe depuis plusieurs années.

M. FOSTER : Comment réglez-vous ces comptes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le surintendent règle ces comptes tous les trois mois entre le gouvernement et le chemin de fer.

M. FIELDING.

M. FOSTER : Avez-vous un surintendant de vos lignes télégraphiques dans la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a le surintendant à Ottawa, M. Keeley.

M. FOSTER : Cependant, vous avez un surintendant dans les Territoires du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Nous avons un arrangement de conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu duquel chaque partie paie la moitié du coût du salaire du surintendant dans la Colombie Anglaise.

M. FOSTER : Avec les moyens de communications aussi faciles qu'ils le sont maintenant, tant par les chemins de fer qu'au moyen du télégraphe, il me semble que si vous aviez des télégraphistes intelligents et un réparateur compétent, vous n'auriez pas besoin de surintendant. Voilà une autre question à étudier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais voir à ce que l'attention de l'honorable ministre soit appelée sur cette question.

Travaux publics—Perception du revenu—
Service télégraphique et service des signaux en général..... $2,750

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce montant comprend les frais d'exploitation de la ligne de télégraphe de l'île Pelée ; les télégrammes, l'impression des blancs et de la papeterie ; les instruments de télégraphe ; les dépenses de voyage des officiers des quartiers généraux ; les déboursés à faire ; le salaire, le loyer et les approvisionnements de l'agent du havre de Québec, une allocation aux officiers du steamer "Newfield", relativement au service du câble sous-marin.

M. FOSTER : Quel est le revenu et la longueur de la ligne de l'île Pelée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le revenu est de $136.68, et la longueur de 34 milles.

M. FOSTER : Quelle est la population de cette île ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis à bout de renseignements. Si l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) était ici——

M. FOSTER : L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) va nous le dire.

M. McGREGOR : La population de cette île est d'environ 700 âmes, elle est située dans le comté d'Essex-sud.

M. FOSTER : Dans quelle province se trouve situé Essex-sud ?

M. McGREGOR : Ce comté est situé dans la province d'Ontario. Il est impossible de trouver une plus belle région sur la terre. Il y a dans ce petit comté 5,000 acres de vi-

gnes, 5,000 acres de pêchers et 4,000 de tabac.

M. FOSTER : Existe-t-il d'autres lignes télégraphiques pour communiquer avec l'île Pelée que celle-là ?

M. McGREGOR : Non.

M. FOSTER : On serait porté à croire qu'avec une population de 700 âmes, tous des gens intelligents et amis du progrès, les revenus de cette ligne de télégraphe devraient être plus élevés que $136.

M. McGREGOR : Le plus grand nombre sont cultivateurs et n'ont aucunement besoin du télégraphe, et cela principalement parce qu'il y a des steamers qui arrêtent à cet endroit chaque jour, l'un venant de la rive canadienne et l'autre de la rive américaine. Ce sont des gens quelque peu étranges, qui vivent en partie avec la culture des fruits et la pêche, car il se fait beaucoup de pêche en cet endroit. Ils n'ont guère besoin de communiquer avec le dehors, si ce n'est pour vendre leurs produits aux navires qui viennent à cet endroit et en particulier ceux qui viennent des Etats-Unis.

M. FOSTER : Le tarif à cet endroit est-il à peu près le même qu'ailleurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Entre les bureaux locaux, entre Leamington et Pointe Pelée, le taux est de 15 cents pour dix mots et de 1 cent pour chaque mot supplémentaire ; entre l'île et la terre ferme, il est de 25 cents et de 1 cent ; et entre les différents bureaux sur l'île, de 15 cents et de 1 cent.

M. HAGGART : Combien y a-t-il de bureaux sur l'île ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a huit bureaux sur l'île.

M. FOSTER : Combien payez-vous pour ce service ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous payons $1,061.98.

M. FOSTER : Combien payez-vous pour les employés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont à commission. Leur salaire est peu élevé. Les salaires payés s'élèvent à la somme de $100. En réponse à mon honorable ami d'Essex, je dois lui dire que le sous-ministre a ici une carte qui indique la distance entre l'île Pelée et la terre ferme.

M. McGREGOR : Il y a sept milles d'une pointe à l'autre.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Je voudrais savoir si ce tarif de 15 cents qu'il a mentionné est pour un télégramme expédié de l'île à la terre ferme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il en coûte 25 cents de la terre ferme à l'île. C'est là le prix pour une seule ligne A part cela, ils sont probablement obligés de payer un autre montant sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa. Mais sur le réseau de cette ligne, le taux est de 25 cents.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : La distance est à peu près la même à travers la terre ferme.

M. FOSTER : Savez-vous quel est le revenu total pour cette partie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là le revenu total, et ces employés sont payés au moyen de chèques émis à Ottawa.

M. FOSTER : Est-ce que ce revenu suffit pour payer tous les salaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a que $100 de salaires de payés en tout.

M. FOSTER : Les huit télégraphistes ou employés ne reçoivent que $100 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont payés au moyen d'une commission.

M. FOSTER : Ce serait là un bon système à établir dans la Colombie Anglaise et dans les Territoires du Nord-Ouest. Il y a un manque complet d'esprit d'entreprise chez cette population. Est-ce bien le cas qu'une population composée de 700 âmes ne dépense pas plus de $136 dans toute une année, pour frais de télégrammes expédiés de l'île à la terre ferme, lorsque cette population se compose de pêcheurs et autres personnes ? Je crois plutôt qu'ils ne veulent pas encourager votre ligne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudra s'occuper de ces choses. C'est là un héritage dont nous n'avons pu nous débarrasser.

Travaux publics—
Agence—dans la Colombie Anglaise..... $2,500

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item est indiqué comme étant un montant destiné à pourvoir aux dépenses de voyage des membres du bureau, à la papeterie, au combustible, et aux copistes supplémentaires employés à l'agence des Travaux, publics dans la Colombie Anglaise. Les item sont comme suit : Copistes temporaires, $500 ; gardien, $200 ; dépenses de voyage des employés du bureau, $1,200 ; impression et papeterie, $200 ; dépenses imprévues, $400.

M. BERGERON : Avant que nous abandonnions la discussion des crédits concernant les travaux publics, je veux appeler l'attention de l'honorable ministre sur différentes lettres de crédit que je trouve mentionnées à la page O-249. Que mon honorable ami me permette de lui dire que les lettres de crédit sont une invention du gouvernement Mercier. C'est un moyen d'obtenir de l'argent sans le consentement du parlement, et même sans celui du conseil. Ces lettres ont donné lieu à des friponneries

sans nom à Québec, probablement les plus sérieuses dont nous ayons entendu parler depuis la Confédération, friponneries qui ont été la cause qu'un premier ministre de cette province a été traduit devant les tribunaux criminels, et que son gouvernement s'est couvert de honte et de déshonneur.

Je vois que le ministre des Travaux publics a commencé à faire la même chose ici. Jusqu'où cela va-t-il aller, je l'ignore. Vous trouvez dans le rapport de l'auditeur général une longue correspondance échangée entre le ministre des Travaux publics et ce fonctionnaire. Il est inutile pour moi de dire que tout ce qui sera fait pour empêcher un tel système de prendre racine dans l'administration fédérale sera dans l'intérêt du pays. L'honorable ministre peut-il expliquer comment il se fait qu'une lettre de crédit au montant de $100,000 ait été émise, après la prorogatoin des Chambres et une fois que le parlement avait voté tout ce qui était requis par ce ministère, et cela sans s'adresser au conseil pour obtenir l'argent ? Cette lettre de crédit obtenue par le ministre des Travaux publics a surpris l'auditeur général, et elle a donné lieu à une longue correspondance entre ces deux personnages. Je veux faire remarquer la chose à l'honorable ministre et lui demander s'il peut promettre —je sais qu'il n'est pas en son pouvoir de maintenir le ministre des Travaux publics dans les limites qui lui sont fixées par la loi —en tant que la chose est en son pouvoir, et en tant qu'il est responsable des actes de cet homme, s'il peut promettre, dis-je, qu'une telle chose ne se répétera pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je ne puis promettre cela, parce que, une décision de cette nature serait contraire au bon fonctionnement du gouvernement. L'honorable député est complètement en erreur lorsqu'il dit que le ministre des Travaux publics a introduit le système des lettres de crédit. L'honorable député qui siège près lui (M. Foster) peut lui dire que le système des lettres de crédit est une partie essentielle du gouvernement qui existe dans ce pays depuis de longues années et dont la nécessité est reconnue.

M. BERGERON : Je n'en ai jamais entendu parler auparavant dans l'administration fédérale.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est en frais de discuter deux choses tout à fait distinctes. Une lettre de crédit tel qu'il veut le laisser entendre, est une lettre de crédit dont le montant n'a pas été voté par le parlement, et c'est là une chose qui ne doit pas se pratiquer à moins qu'il n'existe des circonstances extraordinaires pour justifier son émission. Mais lorsqu'un ministère où il se dépense des sommes considérables, a à son crédit de forts montants d'argent, il lui est permis de tirer sur ce montant. Mais il doit rendre compte à l'auditeur général de ce qui a été fait de cet argent. Il arrive quelquefois que ce dernier ne soit pas entièrement satisfait des comptes détaillés fournis ; il demande des explications, et une correspondance s'engage avec le ministre.

Mon honorable ami peut facilement constater que ces demandes d'explications n'ont pas été faites seulement quant à ce qui concerne le ministère des Travaux publics. Des discussions s'engagent sur presque toutes les lettres de crédit. Si un compte concernant une dépense en particulier est envoyé, et que l'auditeur général croie que sur certains points les renseignements fournis ne sont pas suffisants, il demande de nouvelles explications. Je suis persuadé que la lettre de crédit à laquelle songe mon honorable ami, et la lettre de crédit qu'il a mentionnée ici sont deux choses tout à fait différentes, Ces lettres sont ordinairement employées dans l'administration et elles sont nécessaires.

Rivières Lewes et Yukon—	
Améliorations	$40,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit de $40.000 est destiné à payer le coût des améliorations à faire dans les rivières Lewes et Yukon, lesquelles sont comme suit :

Une digue latérale pour augmenter la profondeur de l'eau d'un pied au moins	$ 7,500 00
Enlèvement des roches dans la rivière des Six-Milles, entre le lac Tagish et le lac Marsh	2,500 00
Enlèvement des roches dans la rivière des Trente-Milles, depuis le lac Laberge jusqu'au confluent des rivières Lewes et Hootalinqua	12,500 00
Enlèvement de roches dans les rapides des Cinq-Doigts	6,250 00
Enlèvement de roches dans les rapides Rink	1,250 00
Total	$30,000 00
Estimation du coût probable des améliorations en 1899 et 1900	15,000 00
Estimation du coût probable de la construction de quais à Dawson	20,000 00
Dépenses casuelles	641 15
Faisant un total de	$65,641 15
A déduire—	
Dépenses au 30 juin 1899	$15,641 15
Proportion du crédit dans le budget supplémentaire, 1899	10,000 00
Total	$25,641 15
A déduire $25,641.15 de $65,641.15, et cela laisse une balance de	$40,000 00

M. PRIOR : Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il peut me dire quel est le montant qui a été dépensé pour l'enlèvement des roches dans le rapide des Cinq-Doigts.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les hommes sont actuellement occupés à cet ouvrage, et nous ne pouvons dire quel montant a été dépensé.

M. BERGERON : Quel est l'ingénieur qui a préparé tous ces rapports ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Taché.

M. BERGERON : Du département des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. PRIOR : Si je me rappelle bien, le rapport de M. Coste disait que cet ouvrage serait fait dans des conditions plus avantageuses durant la saison d'hiver. Ces travaux aux rapides des Cinq-Doigts auraient coûté de $3,000 à $5,000 si on les avait exécutés alors que la rivière était couverte de glace et qu'on pouvait employer plus facilement la dynamite. Mais je suis informé que cet ouvrage n'a pas été fait durant l'hiver ; que M. Charleson en est chargé et fait faire ces travaux durant l'été, ce qui occasionne une dépense plus considérable. Un habitant de la contrée en question me dit qu'au lieu de travailler à cette entreprise, les ouvriers abandonnent l'ouvrage et cherchent des claims aurifères.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne connaissons rien de cela.

M. PRIOR : Quel est le montant dépensé pour ces travaux aux rapides des Cinq-Doigts, jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne pouvons donner une reponse précise à l'honorable ministre, vu que les rapports des opérations jusqu'au 30 juin dernier n'ont pas encore été reçus.

M. PRIOR : L'honorable ministre peut-il se rappeler ce que dit M. Coste dans son rapport quant au coût de ces travaux ? Je crois que l'honorable ministre verra que M. Coste dit précisément ce que je viens de déclarer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces estimations sont toutes basées sur le rapport de M. Coste. Voulez-vous parler du temps et de la saison où ces ouvrages devraient être exécutés ?

M. PRIOR : Oui et du montant nécessaire pour l'exécution de ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : La dernière expérience qu'a faite le département ne tend pas à démontrer qu'il serait plus avantageux de faire cet ouvrage en hiver, loin de là. L'une des rivières en question ne prend pas du tout.

M. PRIOR : Vous ne parlez pas des rapides des Cinq-Doigts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La rivière des Trentes-Milles ne prend pas du tout et le département en est venu à la conclusion que les travaux ne pouvaient être exécutés aussi favorablement en hiver qu'on l'avait d'abord supposé. Tout repose sur le rapport de M. Coste.

M. BERGERON : Quelqu'un a-t-il accompagné M. Taché ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, M. Boyer.

M. BERGERON : M. Charleson était-il avec ces messieurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, M. Charleson a la direction de l'expédition.

M. HAGGART : L'exécution de ces travaux lui est-elle confiée en sus de la construction d'une ligne de télégraphe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre parle de construire des quais à Dawson-City. Ces quais seront-ils sur la propriété du gouvernement ou sur celle de particuliers ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur la propriété du gouvernement.

M. FOSTER : M. Coste a fait raport sur tous ces travaux, si je comprends bien. Il avait été chargé de faire une inspection complète ; il a rempli son devoir et il a fait rapport sur tous les travaux auxquels ces estimations seront consacrées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Et après la réception de ce rapport, M. Taché a été envoyé au même endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Taché est l'ingénieur chargé de l'exécution des travaux. Il est maintenant rendu à destination.

M. FOSTER : Et M. Charleson a MM. Taché et Boyer sous ses ordres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Et d'après cette fameuse lettre, Charleson a une autorité absolue sur Taché et Boyer, non seulement dans les questions d'affaires, mais encore dans les questions de génie civil. Il pouvait les destituer ; il avait toute liberté d'agir à sa guise. Cette lettre est parfaitement claire sous ce rapport. Il avait le pouvoir suprême de décider quel ouvrage serait fait, la manière dont il serait exécuté et les deux autres fonctionnaires devaient lui obéir. Vous avez un certain montant d'argent que le département, suivant le rapport de M. Coste, avait destiné à certains endroits. Est-ce bien exact ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : MM. Boyer et Taché sont allés voir si ces crédits étaient bien dépensés aux endroits indiqués ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les instructions qu'ils ont reçues ne sont pas absolues et complètes. Ils ne sont pas obligés de s'en rapporter entièrement au rapport de M. Coste.

M. FOSTER : Sont-ils liés par l'opinion de l'ingénieur simplement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'abord, ils sont obligés de considérer le montant d'argent limité qu'on a mis à leur disposition ; ensuite, s'ils ont raison de ne pas suivre entièrement le rapport de M. Coste, pour l'avantage du service, ils pourront agir suivant leur jugement et leurs observations.

M. FOSTER : Sous l'autorité de M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Charleson a une connaissance générale des affaires et des opérations, comme le sous-ministre, qui n'est pas un ingénieur, a la direction générale de son département. M. Charleson aura la surviellance générale des affaires.

M. FOSTER : Je comprends qu'on a mis sous son contrôle $35,000 dont on n'a pas déterminé l'application, mais qui seront employés à telle fin qu'il jugera convenables, mais qui n'aura pas été discutée et approuvée par le département, si ce n'est d'une manière générale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il doit enlever les obstacles et améliorer la navigation entre ces points et en cela, il va de soi que le rapport de M. Coste lui sera d'un grand avantage. Mais si M. Charleson et l'ingénieur du département le jugent nécessaire, ils pourront s'abstenir de suivre ce rapport. Il serait du reste impossible de donner des instructions précises à cette distance.

M. FOSTER : Et cet argent leur est remis sans ces instructions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; il y a un montant spécial et déterminé pour la construction de quais à Dawson.

M. FOSTER : On a dit, il ne s'agit que de ouï-dire, que la Chambre pouvait être bien convaincue qu'il ne s'agit pas ici d'une expédition allant à la recherche de l'or, mais bien d'une expédition devant travailler pour le gouvernement. Or, on a déclaré ici que des lettres ont été reçues de cette partie du pays, annonçant qu'à un certain temps, ces messieurs étaient à la recherche de l'or au lieu de rechercher les roches qui obstruent la rivière Hootalinqua. Le gouvernement devrait prendre note du fait allégué et faire une enquête pour découvrir si cela est vrai ou faux. Je ne dis pas que le fait est vrai, mais la chose a été dite.

M. PRIOR : Je ne dis pas que la chose a été faite, mais je déclare qu'elle m'a été rapportée.

M. FOSTER : Dans ce cas, le ministre devrait prendre immédiatement les moyens de s'assurer de la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je reconnais que l'attention de M. Charleson devrait être attirée sur ce qui vient d'être dit dans cette Chambre et que les faits allégués sont assez graves pour motiver une enquête. M. Charleson, M. Taché et les autres fonctionnaires civils savent qu'un arrêté du conseil a été adopté à l'effet qu'aucun fonctionnaire qui va dans ce district ne peut, sous peine de destitution immédiate, se livrer à l'exploitation des mines ou à des spéculations minières. Il est fort possible qu'à une distance aussi éloignée d'Ottawa, les fonctionnaires violent la loi, mais comme notre attention est attirée sur ce fait, il faudra s'en enquérir.

M. FOSTER : Cet arrêté du conseil a été passé, je suppose, après que le major Walsh et ses frères eurent conclu avec Carbonneau et d'autres personnes un arrangement en vue de l'exploitation des mines. C'est la force de l'opinion publique qui a poussé le ministre à obtenir cet arrêté du conseil.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était la conclusion à laquelle nous en étions arrivés, après que la question eût été portée à la connaissance du département, quand on a prétendu que certains fonctionnaires avaient été parties à certaines spéculations sur les mines. C'était là un rapport courant ; mais le gouvernement décida que, pour plus de sûreté, aucun fonctionnaire civil ne pourrait exploiter les placers. Dans le service civil, on sait parfaitement que tel arrêté du conseil a été adopté et M. Charleson et les membres de son expédition n'ignorent pas que s'ils violent la règle établie, ils le font à leurs risque et périls.

M. HAGGART : Cet arrêté du conseil a-t-il été passé après le départ de M. Charleson, et ce dernier en a-t-il eu connaissance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet arrêté a été publié avant son départ. J'ai donc raison de croire que M. Charleson en a pris connaissance. Je n'ai pas ici la date de l'adoption de l'arrêté du conseil, mais je la trouverais si j'avais le temps de faire certaines recherches.

M. HAGGART : Y a-t-il quelque arrangement par lequel les contremaîtres de M. Charleson seraient de retour ici au mois d'octobre prochain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a encore aucune instruction de donnée concernant leur retour.

M. HAGGART : En aucune façon ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En aucune façon.

L'item est voté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons prendre l'item concernant le pont d'Edmonton, qui avait été renvoyé à plus tard, pour considération, à la demande de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin), hier soir.

M. FOSTER : Le gouvernement a-t-il l'intention d'avoir une séance après six heures, ce soir ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Cela dépendra, je crois, de la somme de travail que nous aurons faite.

M. FOSTER : L'ouvrage avance parfaitement. Je crois que mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre ont besoin de quelques heures pour se préparer au dimanche.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Considérant le besoin pressant où se trouve mon honorable ami sous ce rapport, nous dirons que la Chambre s'ajournera à 6 heures.

Edmonton, T.N.-O.—
Pont sur la Saskatchewan..... $13,000

M. DAVIN : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour terminer la superstructure du pont d'Edmonton sur la rivière Saskatchewan. Le montant de l'entreprise est de $46,332 ; les frais de transport des matériaux de Montréal à Edmonton se sont élevés à $11,000 ; surveillance et dépenses éventuelles $2,668; total, $60,000. Il faut déduire de ce dernier chiffre la dépense jusqu'au 30 juin 1899, $22,000; la contribution de la municipalité d'Edmonton, $25,000 ; total, $47,000 qui, soustrait de $60,000, donne comme balance requise suivant estimation, $13,000. Le contrat avec la "Dominion Bridge Company," de Montréal, a été passé en mars 1899, et doit être complètement exécuté le 1er décembre de cette année.

M. DAVIN : Ce crédit servira-t-il aussi à payer les piles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux sont terminés, d'après les renseignements qu'on m'a fournis, et il ne reste plus qu'à terminer la superstructure et c'est pour cela que ce crédit est demandé.

M. DAVIN : L'honorable ministre (M. Fielding) peut-il maintenant nous expliquer le fait que j'ai signalé à la Chambre, l'an dernier, au sujet de la conduite extraordinaire du département des Travaux publics qui a changé le caractère de cet ouvrage après avoir demandé des soumissions ? Les renseignements que j'ai reçus depuis ont confirmé la critique que je faisais à ce sujet l'an dernier. Le département des Travaux publics a demandé des soumissions pour la construction de trois piles avec remblai en maçonnerie et, je crois, quatre entrepreneurs ont envoyé au département des soumissions dont une fut acceptée, alors que le ministre des Travaux publics était à Montréal et le jour même où les soumissions étaient arrivées au département à Ottawa. Celui qui avait obtenu l'entreprise se rendit immédiatement à Edmonton où il visita la carrière qui se trouve à cet endroit. Il revint ensuite à Edmonton, qu'il quittait bientôt pour aller visiter les carrières de Calgary. De là, il se rendit à Ottawa et déclara au département des Travaux publics qu'il ne pouvait construire cet ouvrage avec la pierre des carrières d'Edmonton et de Calgary. Le département envoya alors un ingénieur, M. St. Laurent, visiter ces carrières et faire rapport. L'inspecteur confirma, en tous points, la déclaration de l'entrepreneur, M. Lemoine. La première chose sur laquelle je veux attirer l'attention du ministre—et je pense qu'après douze mois, il doit être capable de nous donner l'explication demandée—est celle-ci : Si nous prenons l'horaire du départ et de l'arrivée des trains du chemin de fer Canadien du Pacifique, on verra que si l'entrepreneur, aussitôt après avoir obtenu l'entreprise, est parti à Montréal pour Calgary, s'est rendu de Calgary à Edmonton et de cette ville à la carrière d'où il est revenu précipitamment à Edmonton ; s'est ensuite hâté de se rendre à Calgary où il a visité les carrières pour retourner ensuite précipitamment à la gare d'où il partait pour Ottawa, nous trouvons, dis-je, que même dans ces conditions de voyage fait à la hâte, il eût fallu plus de temps que celui mentionné dans les détails fournis par le département. La raison pour laquelle j'attire l'attention de l'honorable ministre sur ce point est celle-ci : Sans demander de soumissions, sans donner à ceux qui faisaient concurrence à cet entrepreneur, l'occasion de soumissionner, le gouvernement a permis à cet entrepreneur de changer le caractère de l'ouvrage qui devait être fait en maçonnerie de moellon pour le faire en béton. C'était un nouveau contrat dans son objet et dans son exécution, que l'on faisait avec cet homme. On lui accordait cette entreprise sans demander de soumissions, et l'on oubliait, ce que tout le monde sait, que le coût du béton est de moitié moins élevé que celui d'une maçonnerie en moellon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est pas admis.

M. DAVIN : Le département peut ne pas admettre la chose, mais il n'y a pas un entrepreneur au Canada qui, donnant une opinion impartiale sur ce sujet, ne dise pas que tel est le cas.

M. McGREGOR : Ce ne saurait être le cas ici parce qu'il vous faut tenir compte du niveau de l'eau.

M. DAVIN : Je crois que l'honorable député qui m'interrompt connaît plus ce qui se rapporte au raisin que ce qui a rapport aux travaux de maçonnerie de moellon.

M. McGREGOR : Je connais cela aussi.

M. DAVIN : Nous n'avons pu obtenir une explication satisfaisante de la chose l'an dernier, et je voudrais avoir ce renseignement maintenant. Nous avons ici le ministre des Finances qui est le gardien du trésor public, et nous voulons savoir comment cet entrepreneur, au mépris de la loi, au mépris de l'économie, a pu changer le contrat de la manière que je viens d'expliquer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami renouvelle, je crois, l'un des débats de l'an dernier. Je me rappelle que cette question a été soulevée quand le ministre des Travaux publics se trouvait dans la Chambre et qu'elle a été discutée sous tous ses aspects. L'honorable député n'a présenté rien de neuf, et je ne puis trouver de raison pour discuter de nouveau cette question. Je crois que l'honorable député se trompe quand il dit que le coût d'un ouvrage en béton est de moitié moins élevé que celui d'un ouvrage de maçonnerie en moellon. On me dit que ce coût est à peu près le même et, quant à la qualité de l'ouvrage pour le pays, les ingénieurs sont parfaitement convaincus que le gouvernement a un aussi bon ouvrage avec ce béton qu'il n'en aurait eu s'il eut été fait en maçonnerie. Il est vrai de dire que beaucoup d'ingénieurs préfèrent le béton mêlé au ciment qui, du reste, a été employé à la construction des piles de plusieurs ponts considérables où il fallait les meilleurs matériaux et le meilleur ouvrage. L'honorable député doit se rappeler qu'en estimant le coût du béton à Edmonton, il faut tenir compte du coût du transport de cet article de l'est à Edmonton, de sorte qu'on ne peut établir de comparaison entre le coût du béton vendu à d'autres endroits et celui du même béton vendu à Edmonton. J'ai pu jeter un coup d'œil sur les documents qui se rapportent à la question qui nous occupe, et j'ai pu me convaincre que l'entrepreneur a fait avec ce béton un ouvrage meilleur que s'il eût employé de la pierre tirée des carrières de l'endroit. Et pour tout dire, il n'a retiré aucun bénéfice du changement, car le béton lui a coûté aussi cher que lui aurait coûté la pierre.

M. DAVIN : Je pose à l'honorable ministre cette question : Cela est-il une explication quelconque du fait qu'on a accordé une entreprise parfaitement nouvelle, sans demander de soumissions ? Cet entrepreneur a obtenu cette entreprise dans des circonstances en vérité bien extraordinaires. Nous supposerons que l'on agissait bonâ fide bien que l'histoire que Lemoine raconte ne puisse être vraie. Mais pourquoi n'a-t-on pas permis aux autres entrepreneurs de soumissioner ? Pourquoi n'a-t-on pas demandé de nouvelles soumissions ? Et si c'était là encore un cas isolé. Mais il semble que la pratique adoptée par le département des travaux publics n'est pas de suivre la règle qui exige de demander des soumissions, mais d'accorder les entreprises d'une manière irregulière au mépris de la loi. Je voudrais savoir pourquoi l'on n'a pas demandé de soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député peut prouver son assertion que l'entrepreneur, par le changement fait dans les devis de l'ouvrage en question, a pu faire un bénéfice plus considérable en employant le béton qui ne lui coûtait que la moitié du prix qu'il aurait dû payer pour la maçonnerie en moellon, alors il aura le droit de se plaindre ; mais s'il est établi que le gouvernement a un ouvrage tout aussi bon et que l'entrepreneur n'a pas fait de profits illicites, alors je ne vois pas que l'honorable député puisse mettre en cause le gouvernement. Toute la question est de savoir si le béton est meilleur marché que le moellon à Edmonton. Quand on sait que le ciment livré à Edmonton coûte $6.50 le baril, on n'a pas le droit de comparer ce prix à celui payé pour le même article dans les endroits où il se vend à bon marché.

M. DAVIN : Ce n'est pas répondre à ma question. J'ai demandé pourquoi on n'avait pas demandé de soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : On en avait demandé d'abord.

M. DAVIN : Avant qu'on eût changé complètement le caractère de l'ouvrage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non quant à la valeur.

M. DAVIN : Si cette transaction avait été faite bona fide, pourquoi vient-on nous raconter une histoire impossible ? On nous dit que l'entrepreneur s'est rendu à Edmonton où il a visité la carrière, qu'il s'est rendu ensuite à Calgary visiter la pierre des carrières de cet endroit et qu'il est revenu à Ottawa pour dire au département qu'il ne pouvait trouver aux carrières en question la pierre convenable à l'ouvrage dont il avait l'entreprise ; ce voyage n'a pas été fait dans le temps qu'il dit ; cela serait impossible, même s'il eût quitté Montréal aussitôt après avoir obtenu l'entreprise.

Mais ce n'est pas tout. On nous a dit qu'avant que le changement eût été opéré, M. Saint-Laurent s'était rendu sur les lieux et avait fait un rapport. A fortiori est-il impossible que ces deux voyages aient été faits dans cet espace de temps insuffisant même pour un seul de ces voyages.

Le MINISTRE DES FINANCES : La seule question, je suppose, c'est de savoir si ces messieurs se sont rendus à Edmonton ou s'ils n'y sont pas allés. C'est une simple question de fait, et mes renseignements me permettent de dire qu'ils ont fait chacun ce voyage. Dans ce cas, l'histoire racontée par mon honorable ami tombe d'elle-même.

M. DAVIN : C'est l'histoire recontée par l'entrepreneur.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'histoire recontée par l'honorable député tombe d'elle-même.

M. DAVIN : Je serai obligé de lire le rapport de M. Coste et je l'ai envoyé chercher. On dit dans ce document formidable que l'entrepreneur s'est rendu à Edmonton et à Calgary, puis est revenu à Ottawa dire au département que la pierre d'Edmonton et de Calgary ne convenait pas. On ajoute que M. St. Laurent a reçu l'ordre de faire un

examen et que dans ce but, il s'est rendu sur les lieux et a fait rapport à l'effet que l'on ne pouvait trouver à ces deux endroits la pierre convenable à la construction des piles en question. Si cela avait été fait bona fide, la chose serait parfaitement régulière, mais comme je l'ai dit au ministre et comme je l'ai démontré l'an dernier, un seul de ces voyages ne pouvait être fait dans l'espace de temps indiqué, et encore bien moins deux voyages. Cependant, je n'ai pu obtenir aucune explication satisfaisante. L'histoire racontée est impossible et si elle était répétee devant une cour de justice, son auteur serait poursuivi pour parjure. C'est là une preuve évidente qu'il y a quelque chose d'irrégulier dans cette transaction, surtout quand on permet à quelqu'un de changer un ouvrage qui devait être fait de maçonnerie en moellon en un ouvrage fait de béton mêlé au ciment.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelle est la preuve qui démontre que tel voyage ne pourrait être fait dans l'espace de temps indiqué ?

M. DAVIN : L'horaire du départ et de l'arrivée des trains du chemin de fer Canadien du Pacifique. Si l'entrepreneur n'a pas quitté Montréal, le jour que j'ai mentionné et s'il n'est parti pour son voyage qu'après avoir signé le contrat, le cas est encore plus grave.

M. DAVIS : Comment pouvez-vous savoir la date de son retour ?

M. DAVIN : Je prends la date même du changement.

M. McDOUGALL : Pendant que l'honorable monsieur est à attendre le rapport qu'il a fait demander, je voudrais demander quel était le coût de ce béton par verge cube.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise était pour une somme ronde. Sans doute, nous pourrions connaître le coût total, mais cela ne nous empêcherait pas de payer le prix convenu.

M. McDOUGALL : Le département a-t-il fait une estimation du coût de ce béton avant d'accorder le contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; ce coût a été estimé à $17.43 par verge cube.

M. DAVIN : Qui a fait cette estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. St. Laurent, l'aide ingénieur des travaux publics.

M. McDOUGALL : Cette estimation est-elle basée sur le coût du ciment à $6.50 par baril ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député trouvera dans le rapport de l'auditeur général, page Q-272, chaque item mentionné séparément et le détail de tout ce qui a servi à la construction de ces piles jusqu'au dernier cent.

M. DAVIN : Mais ce rapport de M. St. Laurent ressemble plutôt à une défense de ce qui a été fait. Je ne puis l'accepter non plus que celui de M. Coste, parce que ce dernier, en prétendant excuser le changement dans le caractère de l'ouvrage, raconte une histoire impossible. Par la demande des soumissions, il fallait d'abord indiquer un montant général pour l'execution des travaux suivant les plans et devis ; en second lieu, le prix par pied linéaire par pile, et enfin le prix par 1,000 pieds, mesure de planche, du bois qui devait servir aux fondations des piles et des culées.

Le montant à payer pour l'ouvrage terminé consisterait donc en une somme ronde. D'après les articles 14 et 15 du devis, le bois devait être de la première qualité dans l'espèce désignée. Suivant l'article 17, les fondations des plles devaient être en chêne blanc ou en orme dur, et en cèdre pour les culées ; mais si l'on examine les plans, on constate qu'il n'y a ni chêne blanc, ni orme dur désignés pour les piles. Suivant encore ces devis, la maçonnerie devait être faite de moellon de première qualité sous tous rapports. On pouvait employer la pierre calcaire ou le granit, tiré d'une carrière acceptée par l'ingénieur, et les culées devaient être en maconnerie de moellons. Je veux attirer l'attention du ministre sur ceci : on ne devait faire aucun paiement durant la construction ; l'ouvrage devait être commencé le plus tôt possible, après la signature du contrat et terminé le ou avant le 15 novembre 1897. Quand les travaux ont-ils été terminés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 12 juin 1898.

M. DAVIN : Si l'ouvrage n'était pas terminé à la date fixée, l'entrepreneur devait payer une amende de $50 par jour de retard. Cela a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons perçu le montant d'aucune amende.

M. DAVIN : Ainsi, cette stipulation du contrat est restée lettre-morte. Pourtant, à ma connaissance personnelle, cette condition a effrayé quelques entrepreneurs. Si le contrat a été signé le 17 août, il ne restait pas trois mois pour l'exécuter. Il n'y a pas à s'étonner si un entrepreneur sachant que telles amendes ne seraient pas réclamées, a soumissionné avec un cœur léger. Cet entrepreneur qui se trouvait le plus bas soumissionnaire pour les travaux de maçonnerie, avait demandé des prix plus élevés que certains de ses concurrents sur d'autres détails. Mais, chose singulière, le jour même que les soumissions devaient être reçues à Ottawa, au département des Travaux publics, le contrat était signé à Montréal.

On envoie un télégramme demandant lequel de ces entrepreneurs est le plus bas soumissionaire, et sur réception d'une réponse, on signe le contrat. Jamais on n'a transigé de cette façon des affaires aussi

importantes et de ce genre. Donc, dès le commencement, il y a du louche à propos de ce contrat qui, si l'on avait observé la coutume, aurait été signé dans le département. Le ministre signe le contrat sans l'avoir vu et simplement parce qu'il a appris par un télégramme qu'un certain monsieur était le plus bas soumissionnaire. Il y avait quatre soumissions : celles de MM. Francis Lemoine, Bourque, Burns, et Rourke et Allison; ces soumissions distinctes sont toutes arrivées au département le même jour. Un entrepreneur de Kingston a demandé par télégraphe si toutes les conditions portées dans les demandes de soumissions seraient rigidement exigées ; on lui a répondu dans l'affirmative et il n'a pas voulu soumissionner.

Le 7 août, M. Coste télégraphia de Montréal :

J'ai reçu instruction du ministre de vous demander d'avertir immédiatement celui qui se trouve le plus bas soumissionnaire pour l'ouvrage de maçonnerie au pont d'Edmonton, que sa soumission est acceptée. Le ministre se rend à Québec, ce soir. Je retourne à Ottawa par le dernier train ce soir.

Le soumission venant de Montréal porte la date du 6 août. Si elle a été envoyée par la malle, elle n'a pu arriver ici avant le 7 ; si elle a été présentée par l'intéressé lui-même ou par une autre personne pour lui, ça n'a pu être avant le 6. Le 9, M. Lemoine télégraphie :

Je serai à Ottawa ce soir.

Le lendemain, il envoie une lettre disant qu'il est prêt à signer le contrat pour la construction de la pile et des culées du pont d'Edmonton et demandant à ce que le contrat lui soit adressé à Montréal. Le 11 août Auguste C. Durocher, secrétaire-adjoint, informe par lettre M. Lemoine que le contrat lui a été adressé à Montréal pour exécution. Le contrat porte la date du 17 août. J'ai consulté l'horaire du chemin de fer Canadien du Pacifique et j'ai constaté que si quelqu'un avait quitté Montréal le jour même, il n'aurait pu faire le voyage que l'on affirme que M. Lemoine a fait. Supposons qu'il soit parti pour Edmonton le lendemain de la signature du contrat, il est arrivé en cette ville le 23. Combien de temps allons-nous lui donner pour se rendre à 50 milles d'Edmonton et faire l'inspection des carrières qui se trouvent à cet endroit ? Disons une journée pour aller, une journée pour inspecter les carrières et une journée pour revenir, et nous voilà rendu au 26. Il lui faut au moins cinq jours pour revenir d'Edmonton et encore faut-il qu'il prenne le train aussitôt après son retour des carrières. Il ne sera rendu à Ottawa que le 1er septembre. L'almanach et l'horaire du chemin de fer Canadien du Pacifique vous pouveront la chose.

Le 17 août était un mardi. Supposons qu'il soit parti ce jour-là même où le contrat a été signé, il n'aurait pu faire correspondance à Calgarry avant le lundi suivant, le 23 août, les trains ne quittant cette ville que le mercredi et le lundi. Il part donc le lundi et il arrive à Edmonton le même jour à 7 heures p.m. A-t-il pu faire une inspection raisonnable d'une carrière située à 50 milles en haut de la rivière et quitter Edmonton avant mardi, le 26, les trains quittant Edmonton le mardi et le jeudi ? Il se rend ensuite à Calgarry le 26. Accordons-lui une journée pour examiner les carrières de cet endroit. Il repartirait donc de Calgarry le 27 ou le 28. Supposons qu'il parte le 27, il ne peut arriver à Ottawa que le 31 août. Mais M. Coste fait rapport que M. Lemoine était de retour en temps voulu. Le rapport de M. St. Laurent est daté du 30 août, et le rapport de M. Coste dit que M. St. Laurent a aussi fait un voyage, non pas nécessairement d'Ottawa, car il aurait pu se trouver à Calgary et même à Edmonton. Voici des documents importants qui restent comme archives dans le département des Travaux publics et qui—je n'aime pas à employer une expression plus forte—doivent avoir été fabriqués ; ce ne sont pas des rapports honnêtes.

Ainsi, cet entrepreneurs aurait signé le contrat à Montréal, le 17 août, se serait rendu à Edmonton, serait revenu à Ottawa et aurait fait rapport au département que la pierre des carrières qu'il avait visitées n'était pas bonne pour les travaux dont il avait l'entreprise ; aussi le département aurait dépêché M. St. Laurent, son ingénieur, pour examiner cette pierre et ce dernier aurait été de retour le 30 août ! cela est impossible et si c'est impossible, il doit exister quelque raison pour qu'on nous raconte cette histoire. Aussi, nous ne pouvons pas voter cet item à l'heure actuelle.

La lettre de M. Coste est en date du 22 septembre 1897, et le document suivant que nous pouvons trouver dans le rapport est un arrêté du conseil daté du 20 octobre. Il est basé sur un mémoire du ministre des Travaux publics en date du 14 octobre et qui n'est pas dans le rapport. L'arrêté du conseil pourvoit au changement dans le caractère de l'ouvrage, bien que la lettre qui excuse ce changement soit datée du 22 septembre, un mois d'avance. Le ministre peut-il nous donner quelque explication sur ce point ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que mon honorable ami ne considérera pas comme un manque de courtoisie de ma part mon refus de discuter une question qui a été si complètement discutée l'an dernier quand le ministre des Travaux publics était ici, avec tous les faits et en bien meilleur état que moi de répondre à l'honorable député sur ce sujet. Quant à cette histoire impossible à laquelle a fait souvent allusion l'honorable député, je crois après tout que la question importante est de savoir si l'entrepreneur s'est rendu aux endroits indiqués de la façon décrite et si M. St. Laurent a lui-même aussi fait le voyage dont il est question. Peu nous importe en vérité que

M. Lemoine se soit rendu à Edmonton et à Calgary. La question est simplement de savoir si l'ingénieur du département a visité les carrières dont il a été tant parlé et s'il a certifié qu'il serait dans l'intérêt public de changer les devis de manière à remplacer la maçonnerie de moellons qu'on avait d'abord adoptée pour la construction des piles par du béton. Les rapports du département qui sont des rapports publics démontrent que l'ingénieur a déclaré qu'il avait fait l'inspection de ces carrières et qu'il était convaincu que la pierre qu'on en tirait n'était pas aussi bonne pour ces travaux que le béton. Quand on a commencé à parler de la construction de ces piles on avait envoyé au département une petit échantillon de cette pierre que l'ingénieur a trouvée bonne ; mais en inspectant les carrières, ainsi qu'il arrive souvent quand on compare un petit échantillon à une quantité considérable d'une même chose, l'ingénieur a trouvé que cette pierre ne pouvait convenir dans les circonstances et qu'il était de l'intérêt public de construire ces piles avec du béton ainsi que le font les ingénieurs qui ont à faire exécuter des travaux considérables et importants. Il est aussi prouvé que le coût de ce béton est aussi élevé que celui de la maçonnerie telle qu'on voulait la faire faire. L'entrepreneur n'a rien gagné au changement, mais le public a toutes raisons de se réjouir parce que cet ouvrage est de beaucoup plus solide.

L'honorable député semble vouloir laisser entendre que l'ingénieur n'a pas été à Edmonton et à Calgary faire l'inspection de cette entreprise. S'il avait des doutes à ce sujet, pourquoi ne faisait-il pas venir devant le comité des comptes publics ces deux hommes, l'ingénieur et l'entrepreneur, et ne les interrogeait-il pas sur ces voyages et sur cette histoire qu'il trouve impossible ? Je crois qu'au point de vue de l'intérêt que le public peut avoir à la chose, les explications données l'an dernier et les informations contenues dans nombre de livres bleus sont amplement suffisantes. Le public voulait avoir un bon ouvrage, il l'a eu à un prix que l'ingénieur a certifié être raisonnable. Je crois que si ce fait est bien établi, mon honorable ami n'a pas grand'chose dont il puisse se plaindre. Il peut ne pas comprendre, mais les faits me démontrent qu'il n'a pu réussir à améliorer sa cause depuis l'an dernier alors qu'elle était si faible.

M. DAVIN : L'honorable ministre prend sous un jour facile une question très importante. Un honorable député, partisan du gouvernement, quand le ministre a commencé à donner ses explications, l'a interrompu en disant que la pierre de ces carrières est très pauvre. Je suppose que si nous devons accepter ce renseignements, il nous faudra conclure que la pierre est pauvre. Mais je veux savoir de l'honorable ministre la raison du fait qu'on a, au département des Travaux publics, un échantillon de cette pierre, échantillon que l'on montre aux différents entrepreneurs en leur disant qu'ils auront à construire ces piles avec cette pierre qu'ils tireront d'une carrière située à 50 milles d'Edmonton. Qu'est-ce que cela veut dire ? Si mon honorable ami qui n'est pas un expert, sait sans étude spéciale que cette pierre n'est pas bonne pour les travaux en question, combien à plus forte raison les experts du département des Travaux publics doivent-ils le savoir. Alors pourquoi montrer cette pierre ?

M. DAVIS : On n'a envoyé aucun expert examiner cette pierre.

M. DAVIN : Je ne m'occupe pas des grands éclats de rire de l'honorable monsieur. Je discute avec un ministre de la Couronne une question qui n'a pas été expliquée, et je n'ai pas besoin des interruptions triviales et hors de propos de l'honorable député ou de n'importe quel autre député.

L'honorable ministre me demande pourquoi je n'ai pas soulevé la question au comité des comptes publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je n'ai pas demandé cela à l'honorable député. J'ai dit que s'il avait eu une bonne cause, il se serait présenté devant le comité des comptes publics.

M. DAVIN : Ce n'est pas là ma position. Il n'était pas nécessaire pour moi, ou pour le public, de me présenter devant le comité des comptes publics et de poser des questions se rapportant au sujet qui nous occupe, pour la simple raison que les détails sont fournis par le département et que c'est de certains de ces détails que nous voulons avoir l'explication. Après la discussion qui s'est faite l'an dernier, le gouvernement afin de pouvoir fournir les explications demandées, aurait dû faire une enquête et interroger des témoins devant le comité des comptes publics, ou demander d'autres rapports. Mais la chose reste inexpliquée, telle qu'elle est restée l'année dernière, parce que l'honorable ministre connaît bien ce que sont les dates. Voici le rapport de M. St. Laurent portant la date du 30 août. Le contrat a été signé le 17 août. Dans ces circonstances, ce n'était pas à moi, mais bien au ministre des Travaux publics ou au ministre des Travaux publics pro tempore d'aller devant le comité des comptes publics ou de faire ce qui aurait été fait si l'on eût pu trouver une explication plausible, demander un autre rapport des ingénieurs. Le fait acquis est qu'aucune explication n'est possible et que le département était décidé d'avance à accorder l'entreprise à Lemoine.

Quant aux plans et devis, aucune des conditions qu'ils imposaient n'a été observée ; aucun dépôt n'a été confisqué ; aucune amende n'a été exigée, aucune des cautions n'a été inquiétée, rien dans ce sens n'a été fait et quand on montrait au département, cette pierre aux différents entrepreneurs, on avait l'idée arrêtée de donner l'ouvrage à un

entrepreneur protégé du ministre. C'est la seule conclusion à laquelle on puisse en arriver, si l'on considère les conditions onéreuses imposées. Lemoine accepte l'entreprise ; il ne remplit aucune des conditions exigées et cependant on ne lui impose aucune de ces amendes qui effrayaient les autres entrepreneurs au point de les empêcher de soumissionner.

Quand mon honorable ami (M. McGregor) qui connaît si bien toutes choses, nous dit que cette pierre est pauvre, qu'on ne saurait en trouver assez pour construire les piles et le remblai, n'est-ce pas que l'on peut conclure avec raison que ces faits étaient sans doute connus du département des Travaux publics, et que le fait de montrer la pierre en question était le résultat de la décision bien arrêtée de donner l'entreprise à Lemoine ? C'est pour cela qu'il l'a obtenue. Il se rend à Edmonton ; il nous dit qu'il est revenu pour dire au département qu'il ne pouvait se servir de la pierre de ces carrières. Puis St. Laurent, l'ingénieur, se rend sur les lieux et examine la pierre dont on avait un échantillon ici, au département. St. Laurent présente un rapport daté du 30 août. Je concède qu'il a été daté avant le jour indiqué. Je concède qu'il y a ici erreur du copiste ; mais cela ne les avance pas plus parce que M. St. Laurent dit qu'il a fait le voyage dont j'ai déjà parlé, après le retour de M. Lemoine et en conformité des ordres qu'il avait reçus du département. Je dis que cette histoire est impossible, que ces messieurs n'ont pu faire ces voyages aussi rapidement qu'on le prétend.

L'honorable ministre se sert d'un argument indigne de lui, indigne de la haute position qu'il occupe, indigne d'un homme qui a été premier ministre de sa province et rédacteur d'un grand journal avant de devenir ministre des Finances du Canada. Il dit qu'alors même que quelques-uns des documents du département ne sont pas par trop exacts dans les renseignements qu'ils contiennent, cela importe peu, la seule question importante est de savoir si nous allons en arriver à la conclusion que le béton est aussi bon que le moellon. Supposons que tel est le cas, le département se trouverait-il disculpé du péché administratif d'avoir changé un contrat d'une manière aussi complète sans demander des soumissions et sans s'assurer si l'ouvrage ne peut être fait à meilleur marché ? Je n'ai pas besoin de parler de chiffres. L'honorable député de Glengarry (M. McLennan) et moi-même avons, l'an dernier, fait tous les calculs nécessaires aux besoins de la cause et nous avons démontré qu'il est faux que le prix du béton à Edmonton approche tant soit peu celui du moellon ; le département n'a donc pas eu raison de faire ce qu'il a fait. M. Coste dans son rapport raisonné soutient toute une théorie pour démontrer que le pays n'a rien perdu au changement en question ; ce rapport est en date du 22 septembre. Nous savons comment M. Lemoine a visité les carrières d'Edmonton et de Calgary et comment M. St. Laurent a reçu instruction de faire une inspection de la pierre que M. Lemoine ne trouvait pas bonne pour les travaux en question et de faire rapport. M. St. Laurent se range du côté de M. Lemoine et date son rapport du 30 août. Quelle explication peut-on donner de cette chose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable monsieur revient à la charge, mais si je ne craignais pas d'être discourtois, je ne jugerais pas nécessaire de lui répondre. L'honorable député dit qu'on n'a pas obligé l'entrepreneur de remplir toutes les conditions expressément exprimées dans les plans et devis et qu'on ne lui a pas imposé les amendes convenues et que, par conséquent, il doit y avoir quelque chose de mal dans l'exécution de ces travaux. Sans doute, le gouvernement a le devoir de mettre telles conditions dans les contrats concernant les travaux publics ; mais il y a une foule de circonstances qui ne lui permettent pas d'exiger des entrepreneurs l'exécution de ces conditions avec toute la rigidité de la loi. Ainsi, par exemple, on a donné des entreprises pour le parachèvement des canaux du Saint-Laurent pour une date fixe. Cette dernière condition n'a pas été observée et jusqu'à présent, on n'a imposé aucune amende aux entrepreneurs.

L'honorable député dit qu'un entrepreneur a télégraphié au département pour lui demander si les conditions seraient exigées dans leur entier. Comme c'était son devoir, le département a répondu dans l'affirmative. Ces conditions ne sont imposées que pour faire se hâter l'entrepreneur, mais le gouvernement doit être libre d'exiger en entier l'accomplissement de ces conditions et sans courir le risque de se faire accuser de favoritisme, comme l'a laissé entendre l'honorable député.

L'autre question soulevée se rapporte à l'inspection faite par M. St. Laurent. L'honorable député s'est efforcé de prouver que M. St. Laurent n'a pas fait cette inspection sur les lieux, car il aurait été à Ottawa à telle date. L'explication fournie l'an dernier par l'honorable ministre des Travaux publics était que M. St. Laurent s'était servi de papier portant l'en-tête du département à Ottawa, et que le rapport avait été fait à Edmonton même et non à Ottawa.

M. DAVIN: Supposons que je concède cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député concède cela, son histoire tombe d'elle-même.

M. DAVIN : Cet aveu ne l'affecte en aucune façon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le point principal est de savoir si le changement dans les devis a été à l'avantage du pays. Quand l'auditeur général, comme

c'est son droit, à demandé une explication, le département des Travaux publics s'est occupé de la question et voici le rapport de M. St. Laurent que l'on trouve à la page 272 du rapport de l'auditeur général.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 26 juillet 1898.

Ainsi que demandé, j'ai l'honneur de faire rapport sur le coût relatif de la maçonnerie et du béton relativement à l'entreprise pour la maçonnerie du pont d'Edmonton qui a fourni le sujet d'une discussion à la Chambre des communes durant la dernière session du parlement.

Des plans avaient d'abord été faits pour la construction en maçonnerie de moellon des piles et des culées, apparemment sur un rapport digne de foi que l'on pouvait trouver cette pierre près d'Edmonton.

Après que l'entreprise eût été accordée, on a trouvé, après avoir visité les carrières dont on avait parlé, qu'elles ne contenaient plus que des lits perdus de grès qui ne pouvait en aucune façon servir aux travaux proposés.

Subséquemment on a permis de changer le caractère de l'ouvrage, de le faire en béton au lieu d'employer cette pierre, car on était convaincu que le béton serait meilleur que toute maçonnerie de grès telle qu'on le trouvait aux environs de Calgary et que le coût du béton serait à peu près le même que celui de telle maçonnerie faite dans les circonstances ordinaires à Edmonton.

Suivent de longs calculs pour démontrer que le côut du béton à Edmonton s'élèverait à $17.43 par verge, et en terminant, M. Saint-Laurent qui est un officier respecté du département des Travaux publics, dit :

Je puis déclarer que je n'ai aucun doute que le béton dans ce cas était infiniment meilleur qu'aucune maçonnerie de cette pierre qu'on a trouvée à Edmonton ou à Calgary. Il est de fait que cet article si utile gagne tous les jours dans la faveur des entrepreneurs et des ingénieurs chargés de l'exécution d'importants travaux.

A cela l'honorable député répond que M. Saint-Laurent n'a pu faire le voyage en question, si l'on tient compte des dates portées à l'entête du rapport qu'il a fait. Si l'honorable député avait cru avoir une chance de prouver que M. Saint-Laurent n'a pas été à Edmonton et Calgary, que le béton n'est pas aussi bon que le moellon, il aurait soulevé la question devant le comité des comptes publics, l'an dernier, et il aurait pu faire venir des témoins pour appuyer ses prétentions. Le fait qu'il n'en a pas agi ainsi et qu'il soulève de nouveau cette question devant cette Chambre démontre que ce n'est qu'un rêve dont il veut que la Chambre s'occupe.

M. DAVIS : L'honorable député (M. Davin) soulève cette question dans cette Chambre simplement dans le but d'avoir l'occasion de répéter un ancien discours qu'il a fait dans les Territoires, et il croit que pour sa réputation il doit parler sur ce sujet ici.

Il a affirmé dans la ville où j'habite que le ministre des Travaux publics avait volé un certan montant d'argent à l'occasion de ce pont, et il est évident que c'est afin d'essayer de se justifier de quelque manière qu'il soulève ce sujet d'année en année. Si l'honorable député (M. Davin) savait que le ministre des Travaux publics avait volé un certain montant d'argent à l'occasion de ces travaux, il était de son devoir de faire cette assertion à cette Chambre sous sa responsabilité de membre de celle-ci, et de demander une enquête. Mais il ne l'a pas fait, car il sait que sa formidable assertion ne renferme rien de grave. Le fait est que le propriétaire de la carrière, à Edmonton, a envoyé un échantillon de sa pierre au département des Travaux publics lorsqu'il a compris que l'entreprise devait être accordée. Cet échantillon était un échantillon de pierre de première qualité, et ce monsieur informa le département qu'il en avait suffisamment pour bâtir deux ponts. Or, lorsque l'entrepreneur, sur la foi de cette déclaration, se rendit là, il constata que cette pierre ne pouvait être utilisée. Il revint à Ottawa, et c'est alors qu'on résolut de substituer le béton à la pierre. Il n'y a pas beaucoup de différence entre les deux, d'après ce que je comprends, et si l'honorable député (M. Davin) est tant soit peu au fait du prix de la pierre dans l'ouest, il doit savoir qu'on peut construire une maçonnerie même à meilleur marché qu'on ne peut bâtir cette sorte d'ouvrage. Je sais que tel est le cas dans ma propre ville, où nous possédons de la pierre.

Mais assurément, l'honorable député (M. Davin) se rappelle que des changements de cette nature ont été opérés au sujet d'entreprises exécutées sous l'ancien régime qu'il appuyait. Ne sait-il pas qu'à Prince Albert, le gouvernement conservateur a accordé une entreprise concernant la construction d'un bureau d'enregistrement ? Comme on trouvait que les entreprises étaient tout le temps données à un seul homme, les autres entrepreneurs décidèrent de produire de basses soumissions, de manière que si ce même homme obtenait cette entreprise, elle ne lui rapportât aucun bénéfice. Or, ce fut encore lui dont la soumission fût acceptée, et il se mit à bâtir ce bureau d'enregistrement ; mais lorsqu'il eut exécuté environ une journée d'ouvrage, il découvrit qu'il fallait des fondements différents. Le gouvernement conservateur changea la nature de l'entreprise sans demander de nouvelles soumissions, et il en résulta que cet entrepreneur établit des fondements sur lesquels on aurait pu asseoir le château de Windsor pour supporter le chétif bureau d'enregistrement qui s'élève en cette ville. Si vous consultez les archives, vous verrez que les fondements coûtent plus que l'édifice qui les surmonte, et l'ancien gouvernement, je crois, en a ainsi agi non seulement dans les Territoires du Nord-Ouest, mais dans tout le Canada.

M. CAMPBELL : L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) y a consenti.

M. DAVIS : Oui, il siégeait en cette Chambre alors, et il ne s'en est jamais plaint.

M. DAVIN : Il est tout à fait clair que le ministre a abandonné tout espoir d'expliquer

la situation en répondant aux questions que je lui ai posées. Pour démontrer jusqu'à quel point le ministre intérimaire (M. Fielding) est convaincu qu'il ne peut expliquer cette affaire, je mentionnerai le fait que, bien que j'eusse concédé qu'il n'était pas nécessaire qu'Ottawa fût la principale source du rapport de St. Laurent, et que j'eusse déclaré que la chose n'ébranlait pas ma position, il l'a répétée en la considérant comme un fort point en sa faveur. Cependant, M. l'Orateur, je n'aurais pas besoin de concéder cela, car si je voulais insister sur ma prétention il me serait aisé de la prouver.

J'ai dit l'an dernier, et je le répète maintenant, qu'il ne m'importait pas de savoir où la chose a été datée, car voici le rapport de M. Coste :

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA.
(Ingénieur en chef.)

OTTAWA, le 22 septembre 1897.

Le 17 d'août 1897, il a été passé un contrat avec M. Lemoine en vue de la construction des piles et des culées du pont d'Edmonton moyennant un montant de $36,500, le devis exigeant une maçonnerie de moellon revêtue de pierre provenant d'une carrière de pierre calcaire ou de granit acceptés par l'ingénieur.

Je concède, et c'est sans doute concéder beaucoup, qu'à la date du 17 août mentionnée là, Lemoine pouvait avoir quitté Montréal—naturellement, il est très improbable qu'au moment de la signature du contrat il ait précipitamment quitté cette ville,—mais j'ai fait remarquer qu'il n'a pas pu accomplir le tour de force qu'on lui prête, d'après l'indicateur du chemin de fer Canadien du Pacifique et le calendrier.

Des soumissions ont été demandées le 22 juillet au sujet de ces travaux, et elles ont été reçues le 6 août, la plus basse étant celle de M. Lemoine.

Ce rapport a présumé, comme il le devait, que le département était tenu de demander des soumissions lorsqu'il s'agissait de passer un contrat en vue de l'exécution de travaux ; et cependant l'honorable ministre cherche à excuser le fait que l'entreprise a été accordée sans qu'on eût demandé de soumissions.

Je dois dire que j'étais personnellement sous l'impression qu'on pouvait trouver de la pierre convenable dans les environs d'Edmonton. Dès septembre 1894, j'avais fait faire une inspection des bords de la rivière par C. J. Duggan, autrefois à l'emploi du chemin de fer Canadien du Pacifique, lequel avait fait rapport qu'il avait découvert, à 50 milles en amont d'Edmonton, une carrière renfermant une pierre de nature siliceuse très dure, et de cette couche de pierre, s'étendant sur une distance d'environ 600 pieds de long de la rive et possédant 8 à 10 pieds d'épaisseur, on pouvait tirer de gros morceaux.

Eh bien ! qu'a-t-on à dire de cela ? Il y a ici deux députés appuyant le gouvernement, qui disent tous deux que cette carrière n'était bonne à rien du tout.

Cette opinion de M. Duggan fut encore corroborée par M. Alexis Degagné, lequel a envoyé le 10 juin 1897 un échantillon de pierre tirée de cette carrière située à environ 50 milles en amont de la rivière Saskatchewan, en déclarant qu'il pourrait entreprendre d'en fournir toute la quantité requise, et que la pierre existait en masses et non en couches, et qu'on pouvait en tirer des blocs de n'importe quelle épaisseur. Il offrait cette pierre moyennant $14 la verge cube, taillée.

D'après le système de justification adopté par le département, que devons-nous penser de ces deux paragraphes du rapport de l'ingénieur ? Il est parfaitement clair que M. Duggan et M. Degagné étaient des amis, et qu'on voulait favoriser les amis. Je puis ajouter, et je le dis d'après l'autorité de bons entrepreneurs, que le prix de $14 par verge était énorme.

L'échantillon a été examiné à mon bureau et trouvé d'excellente qualité en ce qui concerne la construction des ponts ; et il a été montré à tous les entrepreneurs qui demandaient si oui ou non on pouvait se procurer de la pierre dans les environs d'Edmonton—sans que la chose, toutefois, fût garantie.

Dès que l'entreprise eut été accordée, M. Lemoine s'est rendu à Edmonton, mais il en est revenu immédiatement pour rapporter qu'il ne pouvait pas trouver de pierre de la dimension ou de la qualité requises par les devis. On lui dit de s'en procurer ailleurs, mais il répondit qu'il avait également examiné la pierre trouvée à Calgary, et qu'il était d'avis que cette pierre ne serait pas acceptée.

Ce doit avoir été le 17 au moins que l'entrepreneur a quitté Montréal, après que l'entreprise eût été accordée. Ce pourrait être un jour ou deux plus tard, mais admettons que c'est le 17. Eh bien ! voici où mon honorable ami, le ministre des Finances comprend la faiblesse du roseau sur lequel il s'appuie, lorsqu'il essaie de dater d'Edmonton la lettre de M. Saint-Laurent.

Alors, M. Arthur St-Laurent, ingénieur de ce département, a été chargé d'aller examiner les carrières, et il a fait le rapport suivant daté du 30 août 1897.

Eh bien ! si vous l'aimez, je supposerai que M. Saint-Laurent était à Edmonton, qu'un télégramme lui a été envoyé là, et qu'en conséquence il est allé examiner les carrières d'Edmonton, puis celles de Calgary. Combien fallait-il de temps pour cela ? Environ une semaine, de l'aveu de tous. Mais supposons qu'il lui fallût deux jours. Le rapport de M. Saint-Laurent porte la date du 30 août. Quelle était la date du télégramme qu'il avait reçu ? Quel temps accordez-vous à M. Saint-Laurent ? Supposons qu'il ait fait 50 milles pour se rendre à Edmonton, puis qu'il soit allé à Calgary pour y examiner les carrières, pour retourner par le convoi suivant à Edmonton—car le service des trains n'est pas quotidien. Supposons qu'alors il ait expédié son rapport par dépêche, bien que ce ne soit pas ce qu'il a fait—mais je veux faire la supposition la plus favorable. Supposons qu'il ait écrit son rapport à Calgary. Le moins qu'il lui eût fallu aurait été deux jours, ce qui réduit le temps et le porte du 17 août au 28 août. Mais cela ne vous aidera pas.

M. DAVIS : Si l'honorable député est convaincu que cette affaire renferme quelque chose de mauvais, pourquoi n'assigne-t-il pas ces personnes devant le comité, pour arriver à connaître la vérité de la chose ?

M. DAVIN : Je ne m'occupe pas de l'honorable député, et je ne lui ai pas accordé la permission de m'interrompre.

M. DAVIS : Je puis le faire sans cette permission.

M. DAVIN : Non, et il est en parlement depuis assez longtemps pour savoir cela.

M. DAVIS : L'honorable député interrompt souvent sans permission.

M. DAVIN : Je dis, par conséquent, qu'à la face de ces documents nous possédons un exposé absolument impossible, et par conséquent inexact : et s'il est inexact, ce ne doit pas avoir été sans raison. Et puis le ministre intérimaire des Travaux publics dit que les confiscations ne sont jamais appliquées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que leur application en était souvent trouvée difficile.

M. DAVIN : Je fais reposer sur ces dates ma prétention sur ce point. Je dis qu'il y a là fausseté palpable, et dans ce cas on doit avoir agi ainsi pour cacher quelque chose de répréhensible.

Quant au député qui m'interrompt, contrairement à l'usage parlementaire, je déclare qu'il n'est guère d'assertion faite par ce monsieur relativement à mes déclarations énoncées en dehors de cette Chambre dont je ne puisse qualifier la nature par des paroles peu parlementaires. Ainsi, d'après lui, j'aurais accusé le ministre des Travaux publics d'avoir volé de l'argent pour le mettre dans sa poche, relativement à cette affaire. Il m'a fait dire, en outre, que je lui avait mis les menottes. J'ai dit ces derniers mots, mais je n'ai pas dit qu'il avait volé relativement à cette affaire de l'argent pour le mettre dans sa poche. Si je l'eusse dit, je le répèterais en cette Chambre en présence du ministre des Travaux publics lui-même. Tout ce que je pourrais dire en dehors de cette Chambre relativement à un membre de celle-ci, je le répèterais ici. Je ne dirais pas à l'insu d'un homme ce que je ne voudrais pas répéter en sa présence. L'honorable député a fait une assertion semblable une autre fois, et je me permettrai de déclarer—c'est la plus forte expression que je puisse employer—que cette assertion était inexacte.

Relativement aux assertions que l'honorable député fait ici, je dirai que le gouvernement et son propre parti doivent les accepter "cum grano salis", car je puis démontrer qu'il n'est pas croyable sous serment, —je parle de l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis). S'il ne pousse à le faire, je le lui prouverai avant que la séance soit levée.

M. DAVIS : C'est parfait, allez.

M. DAVIN : Le rapport continue à établir que la pierre n'était pas convenable. Mais n'est-ce pas extraordinaire, quand l'un des ingénieurs du département fait un rapport comme celui-là relativement à cette carrière, qu'on ait dit aux entrepreneurs qui soumissionnaient au sujet de la construction de ce point, qu'ils pourraient s'y procurer de la pierre convenable ? Que signifie cela ? C'est là l'un des indices qui dénotent l'étrangeté dont est entachée toute cette affaire.

L'ingénieur expose ensuite des raisons pour prouver que le béton vaut la maçonnerie de moellon, et qu'il coûte aussi cher. Mais du moment qu'il était constaté que les piles ne pouvaient être construites en maçonnerie de moellon, le gouvernement avait à passer un contrat absolument nouveau, et il aurait dû accorder l'occasion de soumissionner aux concurrents de M. Lemoine. Le gouvernment ne se serait pas placé dans la position de voir des ingénieurs à son service, qu'il pouvait renvoyer, venir offrir l'excuse que le béton vaut la maçonnerie de moellon et qu'il coûte aussi cher. Le bon moyen de s'assurer que le coût en est le même était de demander des soumissions.

Quant au prix, nous possédons les rapports de ces deux messieurs, qui raccontent une histoire absolument impossible. Par conséquent, je n'attache pas d'importance aux déclarations de M. Saint-Laurent. J'ai examiné le calcul de concert avec mon honorable ami, le député de Glengarry (M. McLennan), qui possède de l'expérience en cette matière, et je ne crois pas que le béton placé là doive coûter le même prix que la maçonnerie de moellon.

Le rapport de M. Coste était ainsi conçu :

Pierre, taillée, livrée	$14 00

Ce qui est un prix énorme.

Mortier de ciment	2 60
Echafaudage, posage, etc	2 50
Soit, en tout	$19 10

Et le prix du massif de maçonnerie aurait été suivant que ci-après :—

Pierre livrée à l'emplacement du pont	$ 5 00
Mortier de ciment	6 00
Posage	2 00
Total	$13 00

Et comme la proportion qui existe entre la maçonnerie de moellon et le massif de maçonnerie est de 2 à 1, le prix moyen de la maçonnerie aurait été de $17,06.

Voici mon estimation du prix d'une verge de béton :

Pierre concassée, livrée à l'endroit des travaux	$ 3 50
Sable	20
Mortier de ciment	10 80
Posage et échafaudage	2 50
Total	$17 00

Lequel prix serait augmenté d'environ 80 cents par verge cube, si l'on tient compte des 80 verges cubes de mortier pur formant le revêtement de trois pouces, ce qui porterait l'estimation du coût des travaux de béton à $17.80 par verge cube.

Il me semble, par conséquent, qu'à cause du prix élevé du ciment à Edmonton, lequel est de $6 le baril, les prix du béton et de la maçonnerie sont à peu près les mêmes à cet endroit ; et, conséquemment, je recommande que le prix de l'entreprise soit laissé le même, savoir : à $36,500.

Si l'on consulte la page 34 du rapport, on voit que M. Coste dit ce qui suit :

Dans les circonstances qui précèdent, m'étant assuré qu'on peut trouver d'excellent gravier sur les bords de la Saskatchewan pour exécuter des travaux de béton, j'ai l'honneur de recommander fortement qu'il soit permis de substituer le béton à la maçonnerie.

Comment ! on peut se procurer n'importe quelle quantité d'excellent gravier sur les bords de la Saskatchewan, et il n'y a pas d'endroit au monde où le bon béton peut se faire à meilleur marché ou plus aisément. Or, il est absurde de supposer qu'il nous faudrait payer le béton aussi cher que la maçonnerie de moellon.

L'an dernier, mon honorable ami le député de Glengarry (M. McLennan) a fait allusion aux mêmes sources d'information et a prouvé leur exactitude. J'ai cité les prix payés en vertu de contrats par le chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet de maçonnerie de ponts, ainsi que le coût du ciment. Voici les noms des entrepreneurs et les prix :

CONTRAT N° 37, CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Nom de l'entrepreneur.	Maçonnerie de pont en mortier de ciment hydraulique, par verge cube.	Béton composé de ciment hydraulique, par verge cube.
McGreevy et Heney	$13 00	$7 00
C. Scripture	8 00	5 70
J. M. Rousseaux	11 00	5 00
Smith, Repley et Cie	11 00	5 00
E. H. Lemay	12 00	6 90
Curran et Mallette	10 00	6 00
F. B. McNamee et Cie	12 00	6 00
Starrs et O'Hanley	10 00	6 00
Murphy et Upper	9 25	6 00
John Ryan	11 00	6 00
D. B. McDonald	10 00	4 00
Maguire et Kimmet	.....	5 50
Charlebois, Shanley et Montly	10 00	6 00
Law et Conmee	11 00	4 50
Lobb, Dawson et Murray	.....	5 00
James Goodwin	10 00	6 50
J. D. Irwin	14 00	7 00
Worthington, McIntyre, McDonald et Isbester	15 00	5 00
P. Larkin	10 00	5 00
D. O'Brien	18 00	7 00
Nagle, McDougall et McQuarrie	14 00	5 00
Loss et McRae	8 00	7 00
Falardeau et McDonald	11 00	6 00
Alex. Manning	.....	8 00
Davis et Stewart	15 00	7 50
Sullivan et Beemer	11 00	8 00
CONTRAT N° 41.		
Marks et Conmee	8 00	1 00
Charlebois et Shanley	14 00	2 50
Denis O'Brien	12 00	7 00
Wardrop et Ross	10 00	7 00
J. R. Macdonell	11 00	8 00
Jas. Godwin et Cie	13 00	7 00
A. Laberge et Cie	18 00	6 00
R. H. McGreevy	14 00	8 00
Hunter Murray et Booth	8 00	6 00
Manning, Macdonell et Cie	12 00	8 00

M. DAVIN.

CONTRAT N° 41—*Suite.*

Nom de l'entrepreneur.	Maçonnerie de pont en mortier de ciment hydraulique, par verge cube.	Béton composé de ciment hydraulique, par verge cube.
Purcell, Ginty et Ryan	9 00	4 00
Macdonald et Falardeau	12 00	6 00
F. B. McNamee et Cie	11 00	6 00
R. Nagle et Cie	8 00	5 00
Walsh et McCarron	14 00	6 00
Pitblado, Fraser et Grant	12 00	7 00
Stevens, Turner, Burns et Cie	12 00	8 00
H. C. O'Reilly	11 00	6 00
Hurlburt, Grennell et Campbell	10 00	6 00
Wm. Hendrie	15 00	5 00
Baird et McLean	11 00	4 00
Ferguson, Symmes, Mitchell et Cie	12 00	8 00
Annexe N° 42—		
Morse, Nicholson et Marpole	14 00	4 00
A. Laberge et Cie	16 00	6 00
Andrews, Jones et Cie	12 50	8 00
A. P. Macdonald et Falardeau	12 00	6 00
Fraser, Grant et Pitblado	11 00	6 00
Jas. Godwin et Cie	18 00	8 00
Wardrop et Ross	12 00	7 00
F. B. McNamee et Cie	11 00	6 00
Joseph Whitehead	16 00	6 00
Ferguson, Symmes, Mitchell et Cie	12 00	8 00
Loss et McRae	20 00	10 00
Denis O'Brien	15 00	8 00
Robert J. McGreevy	16 00	10 00
Hunter, Murry et Booth	20 00	12 00
Hurlbert, Grennell et Campbell	10 00	6 00

Sur 48 soumissions, il n'y en a pas une seule qui attribue au béton la même valeur que la maçonnerie, et dans presque chaque cas, il existe entre ces deux genres de travaux une proportion de valeur variant de plus du double, soit d'environ des deux tiers, au tiers. Dans ces circonstances, et considérant les particularités étranges de cette affaire, comment pouvons-nous nous empêcher de convenir que le trésor public a souffert ? Je pense que de l'argent a été tiré des goussets du peuple pour être remis indûment à Lemoine. En lui accordant pour le béton le prix qu'il devait recevoir pour la maçonnerie de moellon, on lui permettait de faire de un tiers à la moitié plus de profit qu'il n'en aurait fait autrement. De l'avis de quelques-uns, son profit devra être le double de celui qu'il aurait réalisé s'il eût bâti les travaux en maçonnerie de moellon. Et lorsque je soumets cette affaire à ce comité, en présence du ministre des Finances qui a été premier ministre de sa province, et qui est habitué depuis longtemps à s'occuper des questions de cette sorte, tout ce qu'on peut faire pour la défendre est de demander d'abord : " Pourquoi ne soumettez-vous pas cela au comité des comptes publics ? " Et ensuite : " Dans le cas où ce béton vaudrait la maçonnerie, quel mal en est-il résulté ? " Le simple effet que cette histoire impossible est racontée quant à

ces dates rend l'affaire louche. Et quand on permet à un homme d'employer des matériaux comparativement peu coûteux alors que le contrat en exigeait d'un coût élevé, nous ne pouvons qu'en arriver à la conclusion, dont le public sera certes fermement convaincu, savoir : que le contrat, d'une façon calculée, a donné à un entrepreneur public des avantages contraires aux intérêts du peuple et à la bonne foi de l'administration publique.

Est-il juste, lorsqu'une affaire de cette nature est soumise à cette Chambre, et qu'on ne l'explique pas d'une manière satisfaisant, de demander pourquoi nous ne nous adressons pas au comité des comptes publics ? Si le département eût été capable de se justifier, il se serait adressé au comité des comptes publics, en déclarant qu'il démontrerait la possibilité de l'accomplissement de ce tour de force impossible. Comment peut-il se défendre ? A moins de pouvoir démontrer que M. Lemoine, grâce à quelque miracle de science à lui connu et ignoré de nous, a voyagé plus rapidement que par chemin de fer, il ne peut y avoir d'explication. J'ai démontré les circonstances particulières qui ont accompagné l'adjudication de l'entreprise, c'est-à-dire que le ministre des Travaux publics n'a jamais vu le contrat, et qu'en apprenant par dépêche quel était le plus bas soumissionnaire il a accordé l'entre prise et laissé ses subordonnés faire les démarches nécessaires concernant la signature du contrat. Je dis, M. l'Orateur, que la nature suspecte de ces préliminaires et cette histoire impossible, et ensuite l'impudente demande d'admettre que le béton vaut autant et coûte aussi cher que la maçonnerie ; je dis que tout cela donne à l'affaire le caractère d'une des affaires les plus répréhensibles qui aient marqué l'administration du département sous le ministre actuel. Nous avons vu certainement de graves cas, des cas de nature à nous étonner, à alarmer le peuple du Canada et à faire baisser le front aux membres de ce comité et de ce parlement ; mais nous n'en avons vu aucun de comparable à ce scandale du pont d'Edmonton, lequel restera comme un monument des voies ténébreuses et des vains trucs qui appartiennent à l'administration du département des Travaux publics sous le ministre actuel.

J'éprouve de la compassion pour mon honorable ami le ministre des Finances, ministre intérimaire des Travaux publics. Naturellement, il est responsable de cette affaire. Non seulement il doit en accepter maintenant la responsabilité qui lui incombe ordinairement, mais il doit venir ici la défendre ; et vous, M. le Président, qui devez bien connaître l'habileté de mon honorable ami et sa grande expérience, vous pouvez voir ce que doit être cette affaire s'il ne peut la défendre plus qu'il ne l'a fait aujourd'hui. Elle doit être bien impossible à défendre puisqu'il ne peut donner aucune explication, et pour que sa seule réponse soit : "Pourquoi ne vous êtes-vous pas adressé au comité des comptes publics ?" M. le Président, ce n'est pas là une réponse qui convaincra le peuple.

M. le PRESIDENT : Adopté.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir de mon très honorable ami s'il serait assez bon de fixer un jour auquel nous pourrions nous attendre voir proposer la motion dont il a donné avis relativement au Sénat.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non ; mardi nous voulons discuter la question du câble du Pacifique. En tous cas, je m'entendrai avec mon honorable ami, lundi.

La motion est adoptée et la séance est levée à 6 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 24 juillet 1899.

M. l'Orateur Suppléant ouvre la séance à 11 heures.

PRIÈRE.

LA REINE VS. SKELTON.

M. DAVIN : Conformément à l'avis que j'ai donné samedi, sur la recommandation de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davis) je propose :

Qu'un ordre de la Chambre soit émis pour copie du rapport de l'honorable ministre de la Justice sur lequel est basé un arrêté du conseil à l'effet d'élargir J. M. Skelton et Thomas Dewan, trouvés coupables de parjure devant l'honorable juge Wetmore, à Battleford, en octobre 1897, et subséquemment condamnés un à terme d'emprisonnement ; et aussi copies des affidavit produits au département de la Justice par ceux qui ont demandé l'élargissement des prisonniers.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dois m'opposer à cette motion, en l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries. Mon honorable ami pourrait peut-être la faire de nouveau. S'il insiste, toutefois, je devrai soulever une question d'ordre.

M. DAVIN : Je dois dire au très honorable premier ministre que je fais la chose sur la recommandation de l'honorable ministre.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député eût fait mieux d'attendre l'arrivée du ministre.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 174)—du Sénat—concernant l'usure. —(M. Rinfret.)

IMPORTATION DE MAIS.

M. CLANCY :

Combien de maïs a été importé en Canada, pour la consommation, pendant chacun des exercices de 1896, 1897, 1898 et 1899, inclusivement ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : La quantité de maïs importée en douane, pour la consommation durant les exercices de 1896, 1897 et 1898, ainsi qu'il appert du rapport du Commerce et de la Navigation, est comme suit :

	Sounis aux droits.	Ensilage en franchise.	Total.
1896 . . . .(boiss.)	2,763,999	253,631	3,017,630
1897. . . . .(boiss.)	1,788,147	2,374,912	4,163,059
1898. . . . (boiss.)	204,787	19,771,314	19,976,101

Je dois dire que depuis que le maïs a été mis sur la liste des articles admis en franchise, il a tout été importé pour la consommation locale ; cela ne veut pas dire cependant que tout ce maïs est consommé dans le pays. Il est exporté des millions de boisseaux de maïs étranger, et je prépare les chiffres de cette exportation, mais je ne les ai pas lus, vu que la question de l'honorable député ne touchait pas ce point.

M. CLANCY : Les chiffres du tableau du Commerce et de la Navigation sont un peu trompeurs sous ce rapport, vu que le maïs appert comme étant entré pour la consommation locale tandis qu'une grande partie est exportée.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ce qui a motivé mon explication. Lorsque des marchandises sont entrées en franchise, dès qu'elles sont sorties de la douane le département n'a plus à s'en occuper.

IMPORTATION DU FIL D'ENGERBAGE.

M. CLANCY :

Quelle quantité de fil d'engerbage a été importée en Canada pour la consommation pendant l'exercice financier expiré le 30 juin 1899, et quelle est la valeur de ce fil ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je regrette de ne pouvoir donner l'information maintenant, vu que nous n'avons pas encore reçu de tous les postes le rapport en détail des importations durant le dernier exercice, et je crains que nous ne recevions pas ce rapport avant la prorogation.

EVALUATION DES NAVIRES DANS LE YUKON.

M. PRIOR :

1. Le gouvernement a-t-il reçu quelque rapport de M. Ogilvie ou de quelque autre fonctionnaire dans le Yukon, concernant la prétendue fausse évaluation du navire américain le *John C. Barr*, pour l'enregistrement en Canada ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature du rapport ?

3. L'évaluation de ce navire à $10,000 était-elle raisonnable ?

4. Le navire est-il enregistré sous le nom d'un nommé Steinhalt ?

4. Le gouvernement a-t-il appris que le susdit navire navigue dans les eaux canadiennes sous le pavillon de la compagnie dite "The North American Trading and Transportation Company," avec l'inscription de "Port of St. Michaels" peinte à la poupe, comme port d'enregistrement.

6. Le gouvernement a-t-il reçu quelque rapport quant à la prétendue fausse evaluation des steamers *Pingree* et *Lowe* ?

7. Est-il vrai que le percepteur à Dawson a tenté d'admettre ces steamers sans en faire l'inspection et que l'inspecteur des douanes s'y est opposé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : 1. Oui. 2. M. Ogilvie fait rapport qu'il estime la coque du "John C. Barr" à $7,500 au moins. Cela a été entré à $7,000. M. Ogilvie ne parle pas de la valeur des machines du navire. 3. Le département ne peut dire si l'évaluation du "John C. Bar," du "Pingree" et du "Lowe" était raisonnable, attendant le rapport de S. W. McMichael, inspecteur en chef des douanes, qui est à faire l'évaluation des steamers de construction étrangère sur la rivière Yukon, demandant l'enregistrement à Dawson. 4. Il est fait rapport que John Stinehoff, de Dawson, est le propriétaire anglais du "John C. Barr." 5. Non. 6. Le commissaire Ogilvie fait rapport en effet qu'à son avis l'évaluation des steamers "Pingree" et "Lowe" est fausse, mais il ne veut pas, cependant, mettre son opinion en opposition à celles du capitaine John S. Abbott, autrefois de la Nouvelle-Ecosse, et du capitaine S. S. Danhier, de Dawson, qui ont estimé les navires au montant auquel ils ont été enregistrés. 7. Le département n'en sait rien.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il sans une motion formelle, déposer sur le bureau le rapport de M. Ogilvie ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, je crois qu'il n'y a aucune objection à cela.

CHENAL DU LAC SAINT-LOUIS.

M. MONK (par M. Bergeron) :

Est-ce l'intention du gouvernement d'accéder à la demande du Royal St. Lawrence Yacht Club, en draguant le chenal dans le lac Saint-Louis qui conduit au quai du dit club à Dorval ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le département des Travaux publics a étudié la question, mais nous ne pouvons donner à mon honorable ami une réponse définie dans le moment.

L'INSPECTEUR MOODY, T.N.-O.

M. DAVIS :

L'inspecteur Moody fait-il encore partie de la police à cheval du Nord-Ouest ? Le gouvernement sait-il que des accusations graves ont été portées contre lui.

à Battleford en 1895 ou 1896? A-t-on fait une enquête au sujet de ces accusations? Dans l'affirmative, quelle décision le gouvernement a-t-il prise à la suite de cette enquête?

Le PREMIER MINISTRE: Non, nous n'avons pas de renseignements de cette nature.

PLACER MINING ACT, C.A.

M. PRIOR:

1. Le gouvernement a-t-il échangé une correspondance avec le gouvernement provincial de la Colombie Anglaise ou quelques autres personnes, au sujet de l'acte passé par le gouvernement provincial, intitulé: "An Act to amend the Placer Mining Act" (communément connu sous le nom de *Alien Act*)?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement soumettra-t-il cette correspondance à la Chambre avant la fin de la session?

Le PREMIER MINISTRE: Je demanderai à l'honorable député de laisser sa motion en suspens.

M. PRIOR: S'il y a quelque correspondance, l'honorable ministre la produira-t-il?

Le PREMIER MINISTRE: Je n'y ai pas d'objection, mais je ne crois pas qu'il y en ait.

INTERCOLONIAL.

M. MARCOTTE (par M. Bergeron):

1. Le gouvernement a-t-il dépensé quelque montant des $48,000 votés à deux reprises différentes pour les améliorations à la gare de l'Intercolonial à Lévis?

2. Quel montant a été ainsi dépensé?

3. Quelles sont les améliorations faites à cette gare à même ce crédit de $48,000?

4. Ces améliorations ont-elles été faites à la journée ou à l'entreprise?

5. Si les travaux ont été faits à la journée, qui en a eu la surveillance?

6. Si les travaux ont été faits à l'entreprise, quel était l'entrepreneur et quel était le prix de son contrat?

Le PREMIER MINISTRE: On a dépensé de $30,000 à $40,000 pour acheter des terrains, mais non en réparations.

DEMANDE DE DOCUMETNS.

Sir CHARLES TUPPER: Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire informer mon très honorable ami que le rapport qu'il a bien voulu produire relativement aux droits de succession ne renferme pas la partie la plus importante de la correspondance qui a trait à l'attitude prise par le chancelier de l'Echiquier. Je vais remettre la correspondance à mon très honorable ami pour qu'il constate lui-même l'omission.

J'aimerais aussi à attirer l'attention du premier ministre sur les grands inconvénients qui résultent du fait que l'on ne reçoit pas de réponses aux questions à cause de l'absence des ministres. D'après l'entente à laquelle on est arrivé, presque tout le temps de la Chambre appartient au gouvernement et je crois qu'à la veille de la prorogation, on ne devrait pas empiéter sur le maigre privilège qui nous reste.

J'espère que mon honorable ami, le ministre des Finances est en état de déposer sur le bureau toute subvention projetée aux chemins de fer et toute demande de crédits. Nous sommes arrivés à la dernière heure de la session, et nombre de députés sont absolument obligés de s'en aller. Nous sommes à la fin de juillet, alors qu'il est impossible de rester dans cette Chambre, et je crois que l'on devrait sans retard donner tous les renseignements demandés au sujet des estimations.

Le PREMIER MINISTRE: Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire l'honorable député. Quant à l'absence des ministres, ils sont engagés dans un important comité.

Sir CHARLES TUPPER: Ils devraient confier à d'autres leurs réponses.

Le PREMIER MINISTRE: Je crois que les ministres ne perdent pas de temps, ils sont employés pendant 24 heures de la journée.

M. FOSTER: Qu'ils en prennent 48.

Le PREMIER MINISTRE: Nous pourrons soumettre à la Chambre les subsides demandés demain soir ou mercredi le plus tard.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Nous n'avons pas l'intention dans le moment de soumettre de nouvelles estimations, sauf quelques omissions par erreur ou pour autres raisons et ça n'aura pas assez de valeur pour provoquer un débat.

SUBSIDES—COMMERCE DE PREFERENCE.

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

M. McNEILL: Je désire faire une motion qui, je crois, aura l'approbation unanime de la Chambre. C'est une motion que j'aurais été justifiable de proposer à la dernière session, mais que je n'ai pas proposée parce que je savais positivement qu'elle ne serait pas acceptée par le gouvernement. Comme j'ai aujourd'hui, je suis heureux de le dire, l'appui de mon très honorable ami, je ne vois aucune objection à proposer.

Qu'il est du devoir du gouvernement du Canada, par tous les moyens en son pouvoir, et le plus tôt possible, d'obtenir pour les produits canadiens le commerce de préférence sur les marchés de l'Angleterre.

Ce sont les paroles mêmes dont s'est servi mon très honorable ami dans cette Chambre lorsque cette question a été débattue mercredi dernier. A ces paroles que j'ai prises dans les "Débats," je n'ai ajouté que "pour les produits du Canada." Le reste est exactement de mon honorable ami.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien à dire sur le mérite de la motion de mon honorable ami, mais j'aurais pensé qu'avant de soulever cette importante question, il m'eût donné avis de la chose et fourni l'occasion d'étudier cette question. J'espère qu'il n'insistera pas.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis de l'avis de l'honorable premier ministre et, sans doute, mon honorable ami consentira à remettre sa motion à plus tard pour donner au gouvernement le temps de l'étudier.

Je regrette que le ministre du Commerce et le ministre de la Marine et des Pêcheries ne soient pas ici. Après le débat qui a eu lieu dans cette Chambre, alors que le directeur général des Postes a cité la lettre du duc de Devonshire, lettre qui n'entre pas en contradiction avec mes déclarations, car je n'ai jamais accusé Sa Grâce d'hérésies protectionnistes, mais au contraire, j'ai accepté les vues de lord Salisbury que le commerce de préférence pouvait être accordé par l'Angleterre à nos produits, sans attaquer le moins du monde la doctrine du libre-échange; après le débat qui a eu lieu, dis-je, je n'ai pas l'intention d'entrer de nouveau dans la question. J'ai traversé la Chambre pour voir le premier ministre, mais malheureusement, il était obligé de sortir. Rien dans la résolution ne faisait plus que affirmer ce que Sa Grâce a confirmé, savoir que ses vues avaient été acceptées par une partie considérable de la presse anglaise.

Pour retrancher de cette résolution tout soupçon d'esprit de parti, et faire disparaître toute difficulté, comme c'est mon désir, on le sait, je suis, au dernier moment, allé consulter les chefs de la Chambre, l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) et je leur ai proposé de mettre de côté le préambule et de retrancher ce qui a trait aux offres pour ne retenir que l'expression de l'espoir que le gouvernement fera tout son possible pour obtenir un commerce de préférence. Mais mes deux honorables amis n'ont pas cru devoir accepter la chose en l'absence du chef du gouvernement.

Si mon très honorable ami eût été ici, je suis sûr qu'il aurait accepté la recommandation, car cela faisait disparaître toutes les objections soulevées par lui contre la résolution.

Je désirais donner cette explication et j'admets avec lui qu'il vaut mieux remettre cette question à un autre jour.

M. McNEILL : J'accepte avec plaisir la recommandation de mon très honorable ami. Je n'ai pas cru nécessaire de communiquer avec mon très honorable ami, parce que ma motion est l'expression exacte de la déclaration solennelle qu'il a faite en Chambre. L'honorable ministre me rendra justice en admettant qu'à la dernière session, j'ai fait tout en mon pouvoir pour éloigner de cette question tout esprit de parti——

M. SUTHERLAND : Oh ! oh !

M. McNEILL : Un député se moque ; je le renvoie à son chef.

M. SUTHERLAND : Peu importe, j'ai une opinion contraire à celle exprimée par l'honorable député (M. McNeill).

M. McNEILL : L'honorable premier ministre sait que j'ai fait tout en mon pouvoir dans ce sens à la dernière session. Je ne puis répéter les conversations, car elles sont sacrées, mais j'ai dit au ministre de la Marine et des Pêcheries que je pouvais déclarer que j'avais à maintes reprises communiqué avec le gouvernement pour arriver à une entente à ce sujet. J'étais prêt à accepter les recommandations du gouvernement et j'ai fait tout ce que j'ai pu pour éloigner de cette question tout esprit de parti, et cela dès le commencement. Si, à la dernière session, les honorables députés ont voulu traiter la question au point de vue du parti, préférant, comme l'a dit le premier ministre, voir déclarer qu'eux, comme parti, avaient raison, tandis que nous avions tort, s'ils ont cru que cela valait mieux qu'un message unanime pour aider ceux qui combattaient pour cette politique en Angleterre, ce n'était pas ma faute.

Il me semble tout à fait inutile d'insister davantage auprès du gouvernement. Je crois que je me suis humilié en communiquant aussi souvent avec le gouvernement à la dernière session ; mais j'étais prêt même à cela pour une semblable cause.

Je suis heureux d'accorder à mon très honorable ami jusqu'à demain pour étudier la question. Ce qu'il désire étudier est une résolution contenant mot pour mot ce qu'il a lui-même déclaré en cette Chambre mercredi dernier.

SUBSIDES—DEMANDES DE RAPPORTS.

M. FOSTER : Avant que la motion soit adoptée, M. l'Orateur, je prierai le ministre des Chemins de fer et Canaux de ne pas oublier les deux ou trois rapports que je lui ai demandés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je les ai ici, et je vais les déposer sur le bureau.

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

(En comité.)

Arts, agriculture et statistique-archives..... .... $8,000

M. FOSTER : Est-ce un crédit ordinaire qui doit être dépensé de la manière ordinaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Oui.

M. BERGERON : N'y a-t-il plus rien à faire pour cet édifice des archives de ce Washington du Nord ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'espère qu'avant longtemps, nous aurons un local convenable pour les archives.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Bergeron) demande un supplément de dépense, et lorsque nous le faisons, il nous blâme.

M. BERGERON : Je veux forcer le premier ministre à remplir ses promesses, et c'est une tâche difficile.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, et me blâmer lorsque je les remplis.

M. BELCOURT : Comme j'ai pris intérêt à cette question, je désire dire quelques mots. Je ne veux pas faire un discours mais simplement exprimer mon désappointemnt de ne pas voir dans le budget supplémentaire un crédit pour la construction de l'édifice du musée géologique à Ottawa.

Même aujourd'hui, le gouvernement pourrait parfaitement demander $50,000, ou $70,000, ou $100,000 pour commencer les travaux. C'est à peu près tout ce qui pourrait être dépensé d'ici à l'an prochain. Sans cela, ce sera encore une année de perdue, et d'autres ont démontré comme moi l'urgente nécessité de cet édifice. Sa construction prendra au moins trois ans, et d'ici là, nos précieuses collections ne seront pas à l'abri du danger. Il n'est pas nécessaire de mettre toute la somme requise dans les estimations de cette année ; mais j'insiste auprès du gouvernement pour qu'il demande un crédit comme celui que j'ai mentionné. Je répète que je ne veux pas faire de discours, mais je demande la permission de donner à la Chambre communication d'une lettre que j'ai reçue du directeur de la commission géologique :

CLUB RIDEAU, OTTAWA, 19 juillet 1899.

CHER MONSIEUR BELCOURT,—Vous serez aussi désappointé que moi (après vous être tant intéressé à cette affaire) de voir qu'il n'y a rien dans les estimations supplémentaires pour la construction d'un nouveau *musée*.

Cependant, je n'ai pas perdu tout espoir de voir un faible crédit demandé avant la fin de la session, ne serait-ce que pour consacrer le principe et commencer les travaux.

La session est tellement en retard cette année, qu'un crédit bien minime nous permettrait de faire autant d'ouvrage qu'il serait possible d'en faire avant l'hiver, aussitôt après la préparation des plans.

Il ne faut pas oublier qu'il faudra environ trois ans avant que l'édifice soit assez avancé et monté pour recevoir les collections. Dans l'intervalle non seulement nous sommes exposés aux dangers d'un incendie, mais nous sommes dans l'impossibilité d'exhiber d'une manière convenable, les richesses minérales du pays, ce qui, par le temps qui court, est excessivement regrettable.

Si les travaux ne doivent commencer que l'an prochain, c'est encore, au moins, une année de perdue.

Votre tout dévoué serviteur,

GEORGE M. DAWSON.

M. N. A. BELCOURT, M.P.

J'espère que le gouvernement demandera une somme suffisante pour commencer les travaux immédiatement. Je sais que le gouvernement est décidé à faire construire tôt ou tard un musée, et que ce n'est plus qu'une question de temps, et je crois qu'on a retardé cette année, par suite des nombreuses demandes que le gouvernement a reçu de tous côtés. Mais il me semble qu'une simple somme de $50,000 serait facile à trouver et pourrait être avantageusement employée d'ici à la prochaine session, et j'espère que cela va être fait.

Annuaire statistique..... $3,000

M. BERGERON : Quel est la raison de ce retranchement ? Cette publication m'a toujours paru très importante.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Nous avons constaté qu'il est possible de faire faire ce travail à meilleur marché que par le passé. Pour le dernier exercice, il n'a pas coûté $3,000 et nous avons pu en faire tirer un plus grand nombre d'exemplaires et nous ne payons que $3,000 au lieu de $4.000 et $5,000 qui étaient votés autrefois. Le volume sera aussi considérable, et il en sera tiré un plus grand nombre d'exemplaires.

M. McNEILL : Comment est-on arrivé à cette économie ? Je suppose que le volume est imprimé de la même manière qu'auparavant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le volume n'est pas tout à fait aussi considérable que lors de mon arrivée au ministère. Il était devenu trop volumineux et *son utilité en était diminuée*. Certaines compilations étaient répétées sous différents titres et après un examen minutieux fait avec le Dr. Dawson, nous en avons éliminé toutes les répétitions. Je dois dire aussi que le crédit n'a jamais été employé en entier. C'est en 1897 qu'il a coûté le plus cher—$4,300. En 1896, il n'a coûté que $3,000 et d'après les calculs de l'imprimeur de la Reine, j'espère avoir le même nombre d'exemplaires que l'an dernier, pour $2,544.90. Mais comme on s'est plaint de ce que le tirage était trop limité, je me propose d'en faire imprimer plus et je demande $3,000.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre ne pourrait-il pas le faire imprimer sur du papier plus mince, afin de le rendre moins lourd ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela serait peut-être possible, mais le caractère est déjà passablement fin, et peut-être que du papier plus mince nuirait à la netteté du texte. Dans tous les cas, j'en parlerai à l'imprimeur.

M. HENDERSON : Combien en a-t-on imprimé d'exemplaires, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE AGRICULTURE : 5,500.

M. SEMPLE : J'apprends avec plaisir qu'on doit en augmenter le tirage. J'en ai

reçu quelques exemplaires durant la session et je les ai distribués aux ministres du culte, aux instituteurs aux inspecteurs d'écoles, et tous ont répondu que c'était une excellente publication donnant des renseignements complets sur le Canada sous une forme commode. Je crois que cette publication est très appréciée.

M. HENDERSON : Le ministre peut-il nous dire combien d'exemplaires il a l'intention de distribuer à chaque député, car je suis loin d'en avoir reçu autant que l'honorable député de Wellington-centre (M. Semple) ? Tous les députés devraient en recevoir un certain nombre pour les distribuer dans les comtés et faire profiter la population des renseignements utiles qu'il contient. Dans tous les cas, la distribution devrait se faire équitablement entre tous les députés, et le reste pourrait être distribué en dehors.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le volume est adressé aux bibliothèques publiques, aux associations ouvrières et autres, d'après une liste que nous avons dans le département, mais cela est loin d'épuiser l'édition et le reste est à la disposition des députés. Dès que le volume est imprimé, chaque député en reçoit un ou deux exemplaires. On pourrait adopter une règle pour en donner 5, 8 ou 10 exemplaires à chaque député.

M. HENDERSON : Cela vaudrait beaucoup mieux, car vu le tirage restreint, je n'osais pas en demander un plus grand nombre. Je n'en ai jamais reçu qu'un ou deux exemplaires, et je vois maintenant que d'autres en ont eu beaucoup plus. Il serait bon d'adopter une règle et d'en donner 20 ou 30 exemplaires à chaque député, et le reste pourrait être distribué au public.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Beaucoup de députés ne font aucun usage des livres bleus et autres documents officiels qui leur sont adressés. Cet annuaire est une publication précieuse et assez coûteuse, et il serait regrettable de le distribuer en trop grand nombre, pour le *voir relégué* au grenier, comme cela se fait dans bien des cas, pour les livres bleus. Nous avons cru qu'il était préférable de laisser aux députés le soin de demander le nombre qu'il *leur* faut. C'est pour cela qu'on n'en envoie pas un plus grand nombre à tous les députés, indistinctement. Je ne crois pas que quelqu'un en ait demandé sans les obtenir.

M. FOSTER : Ce mode de distribution n'est pas juste, du tout. Pour ma part, je n'en ai reçu qu'un exemplaire cette année, et un l'an dernier. Quand on fait imprimer des renseignements aussi utiles, il n'est pas juste de n'en donner qu'à ceux qui en font la demande. La distribution de tous les documents publics doit se faire d'après une règle fixe d'après laquelle chaque député doit en recevoir un certain nombre, et s'il en reste après cela, la distribution devrait se faire en conséquence.

Un modeste député comme moi n'en reçoit qu'un, tandis que l'honorable député de Wellington en reçoit assez pour en donner aux ministres du culte et aux instituteurs. Un député ne devrait pas être obligé d'aller les demander, et, pour ma part, je n'irai pas en faire la demande tous les ans. Ce livre est imprimé avec l'argent du peuple ; je suis un des représentants du peuple et je devrais, à ce titre, en recevoir un certain nombre d'exemplaires. Le ministre a tort de supposer qu'un député ne ferait pas un bon usage d'un document aussi précieux, qui est peut-être la publication impartiale la plus importante que publie le gouvernement. Tous les députés y ont le même droit, ces documents devraient être distribués également.

Je ne suis pas en faveur de la distribution en gros des documents officiels ; à part quelques exemplaires que les députés reçoivent par courtoisie, ceux qui en veulent devraient les acheter de l'imprimeur de la Reine.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'honorable député fait erreur sur la manière dont les livres bleus sont distribués. Chaque député en reçoit un certain nombre d'exemplaires, un ou deux, et il en demande, s'il en désire plus. Le rapport du bureau géologique et les autres documents officiels sont distribués de cette manière. Je pense comme lui que ces volumes sont imprimés avec l'argent du public et que ceux qui en veulent devraient les acheter, mais le gouvernement n'en a jamais vendu ; il les a toujours distribués gratuitement, mais nous tâchons de les distribuer de la manière le plus utile possible, et quand un député en demande un plus grand nombre, nous tâchons de nous rendre à sa demande.

M. BERGERON : Je n'ai jamais reçu plus d'un exemplaire de l'annuaire statistique, et c'est une publication que j'apprécie beaucoup pour le nombre de renseignements utiles qu'elle contient. Je n'ai jamais su qu'on pouvait en avoir plus d'un exemplaire. J'aimerais beaucoup en avoir 12 ou 15 pour les distribuer dans mon comté à des personnes qui les consulteraient avec profit. Après ce que vient de dire l'honorable ministre, je tâcherai de m'en procurer le plus grand nombre possible, mais c'est la première fois que j'apprends qu'on peut en avoir plus d'un. Je me propose de profiter du renseignement à la prochaine occasion.

M. FRASER (Guysborough) : Je suis d'avis que non seulement à propos de l'annuaire statistique, mais à l'égard de tous les documents officiels, comme le rapport de l'auditeur général, par exemple, on devrait adopter une règle fixe par laquelle chaque député aurait droit d'en recevoir un certain nombre d'exemplaires, afin que lorsqu'un électeur écrit pour en avoir un, on sache si on pourra le satisfaire. Actuellement, celui qui se présente le premier, en a plus que les

autres. Ce serait plus juste si chaque député en recevait un nombre déterminé par le nombre des électeurs de son comté. Un député peut avoir 20,000 électeurs et un autre 40,000 ; on devrait s'entendre pour que chacun en reçoive un nombre proportionné au chiffre de ses électeurs.

M. BERGERON : Il ne devra plus y avoir rien de cela avec notre bill de redistribution.

M. FRASER : Pour ce qui concerne le rapport de l'auditeur général, on ne devrait pas le distribuer uniquement à ceux qui en font la demande. Je n'ai pu en avoir que deux exemplaires, et celui que j'ai en haut, et quand nous nous présentons au bureau de distribution pour en avoir, on nous répond qu'il n'y en a plus.

Il n'y a que l'honorable député de Wellington-centre (M. Semple) qui sache s'y prendre. Il en fournit à tous les ministres et instituteurs de son comté et ses électeurs disent : Quel excellent représentant nous avons ; il nous adresse tous ces documents et comme je ne puis pas m'en procurer, mes électeurs disent : Quel piètre représentant nous avons; il ne peut seulement pas nous procurer l' "Annuaire Statistique".

Chaque député devrait être assuré d'un certain nombre d'exemplaires de tous ces documents, qu'il les demande au commencement ou à la fin de la session. Il saurait alors sur quelle quantité il peut compter et il les distribuerait de la manière qu'il croirait la plus avantageuse. Je rends avec plaisir le témoignage à cet "Annuaire Statistique", de dire que c'est une des plus utiles publications du Canada, pourvu, toutefois, que tous les faits soient scrupuleusement contrôlés, et d'une rigoureuse exactitude, car j'ai constaté quelquefois, que certaines choses étaient présentées sous un jour plutôt favorable à un parti. Tous les députés devraient en recevoir un aussi grand nombre que possible, et tous devraient être certains d'avoir le nombre auquel ils ont droit.

M. McMULLEN : Je partage entièrement l'opinion de l'honorable ministre de l'Agriculture. J'admets volontiers que l' "Annuaire Statistique" est une publication importante, mais j'ai connu moi-même des députés qui laissaient traîner ces livres dans leurs bureaux pendant des années et des années, sans même enlever la ficelle qui les attachaient.

M. FRASER (Guysborough) : Parce qu'il y a de ces députés, est-ce une raison pour en priver les autres ?

M. McMULLEN : Le mode adopté par le ministre de l'Agriculture est le meilleur. Je conseillerais de mettre dans chaque annuaire que les députés reçoivent immédiatement après sa publication, une formule imprimée, pour en commander, disons 20 autres exemplaires. Ceux qui n'en ont pas besoin, ne rempliraient pas la commande et de cette manière, ils n'en recevraient pas pour les laisser traîner dans leurs bureaux ; et ceux qui en voudraient n'auraient qu'à remplir la commande et à l'envoyer au ministre, franche de port.

Ce serait le meilleur moyen, car on ne dépenserait pas d'argent pour faire imprimer des livres qui ne servent à rien. C'est un livre que beaucoup de gens aiment à se procurer, et chaque député devrait pouvoir s'en procurer un certain nombre.

M. HUGHES : Il y a quelques années, j'ai amené cette question devant la Chambre, et j'ai alors demandé d'en imprimer un plus grand nombre. Je regrette que cela n'ait pas été fait ; c'était sous le régime conservateur. Quand j'ai su que de nombreux exemplaires n'étaient pas utilisés, j'ai pris l'habitude d'en demander un certain nombre tous les ans ; mais l'an dernier, j'ai été averti que cette distribution allait être discontinuée. Elle a été remplacée, cependant, par la distribution de l'excellent manuel du ministère de l'Intérieur, accompagné d'un excellent petit atlas. Je corrobore avec plaisir tout ce qui a été dit sur l'excellence et l'utilité de cette publication, si elle était distribuée dans les écoles, les associations ouvrières, les bibliothèques du pays. J'en ai fourni aux écoles de mon comté, autant que j'ai pu m'en procurer, et j'ai constaté qu'elles étaient fort appréciées. Je ne puis pas croire que des membres du parlement laissent des livres aussi précieux dormir inutilement dans leurs bureaux, et je doute de l'exactitude de ce que rapporte l'honorable député de Wellington-nord à ce sujet. Si le ministre de l'Agriculture en a encore en main, il peut m'en adresser de 75 à 150 et je sais où les utiliser avec avantage. Ils sont distribués en dehors de toute préoccupation politique, aux instituteurs, aux salles de lectures, etc., et je voudrais faire bien comprendre au ministre la nécessité d'en avoir un nombre suffisant, pour tous les centres d'éducation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour l'édifictaion de la Chambre, je puis dire qu'en 1891, le gouvernement en a fait imprimer 3,600 exemplaires ; en 1892, le nombre a été réduit à 2,800 ; en 1893, à 2,400 ; en 1894, à 2,400 ; en 1895, à 2,400 ; en 1896, je l'ai augmenté à 3,000 ; en 1897, à 4,300, et l'an dernier, à 5,300, le double du nombre que faisait imprimer mon prédécesseur ; cette année, j'espère pouvoir en distribuer 6,000 et peut-être plus.

M. HUGHES : Autrefois, j'en obtenais de grandes quantités, mais à présent, je n'en reçois qu'un.

M. BERGERON : Ce livre est-il traduit en français ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. BERGERON : Je n'ai jamais vu l'édition française.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dès que les épreuves sont tirées, elles sont envoyées aux traducteurs, et l'édition française est publiée aussitôt que la traduction est terminée.

M. BERGERON : Si je me présentais au ministère, pourrais-je m'en procurer un certain nombre en français et en anglais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : *Certainement.*

Le PREMIER MINISTRE : Est-ce possible que l'honorable député n'en ai jamais demandé ?

M. BERGERON : Je n'ai pas de faveurs à demander au gouvernement du jour.

M. FOSTER : Comment la distribution sera-t-elle faite ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je considère la proposition de l'honorable député de Wellington-nord comme excellente ; chaque député devrait recevoir une formule imprimée sur laquelle il indiquerait la quantité qu'il désire avoir.

M. FOSTER : Et si un député en demandait 100, un autre 10 et un troisième 75 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député de Wellington-nord a proposé de limiter le nombre.

M. FOSTER : Personne ne peut mieux faire la distribution de ce volume dans un comté, que le député lui-même, et cependant on me dit que lorsqu'un député en demande un certain nombre d'exemplaires, on lui dit d'envoyer les adresses, et que le département les expédiera lui-même. Ce n'est pas ce qui devrait être fait ; le député devrait pouvoir les adresser aux bibliothèques, salles de lectures de sa propre main. Le moins qu'on pourrait faire, serait d'en donner 10 exemplaires à chaque député ; il n'y en a pas un qui ne puisse employer ce nombre avantageusement dans son comté. Si on continue à les distribuer sur demande, il arrivera que ceux qui ont plus de temps à disposer, en obtiendront plus, et que ceux qui ont autre chose à faire qu'à courir les départements, n'en auront pas.

M. MOORE : Je vois avec plaisir que le ministre de l'Agriculture attache beaucoup d'importance à cette publication. Je ne crois pas que le gouvernement en publie de plus utile, et elle est entre bonnes mains sous la direction de M. Johnson. Puisque le ministre a augmenté le tirage, ne pourrait-il pas en donner 25 exemplaires à chaque député ?

M. FOSTER : Il s'en distribue sans doute un grand nombre d'une manière non officielle.

M. MOORE : Je crois que 25 exemplaires par député seraient suffisants. Pendant plusieurs années, j'ai cherché à me procurer un volume relié, mais je n'ai pu réussir. On devrait en faire relier suffisamment pour en donner au moins un à chaque député.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une grande quantité de ces volumes est adressée aux associations, aux bibliothèques du pays, et la seule raison que nous ayons de demander l'adresse de ceux auxquels les députés veulent les envoyer, c'est pour empêcher les répétitions.

Je fais moi-même un très grand cas de ce livre, et je crois qu'il serait regrettable d'en faire la distribution sans distinction. M. Johnson a une liste de personnes qui s'intéressent spécialement aux statistiques et auxquelles on a envoyé ce livre depuis plusieurs années. Il leur serait pénible de ne pas le recevoir. Si la distribution de ce livre était exclusivement confiée aux députés, ceux-ci pourraient l'envoyer ou ne pas l'envoyer à ces personnes-là. Or, pour elles, il est important qu'elles reçoivent le livre pendant une série d'années, afin d'être en état de comparer les données d'année en année. Je ne pense pas que la Chambre désire en priver les bibliothèques publiques et les instituts d'artisans ; et, si nous le faisons parvenir à toutes ces institutions en y ajoutant un certain nombre d'exemplaires pour chaque député, il me faudra demander une somme plus considérable afin d'en faire imprimer un plus grand nombre d'exemplaires.

Il ne faut pas non plus oublier que les sénateurs doivent recevoir ce livre aussi bien que les membres de cette Chambre.

M. HUGHES : Pourquoi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le Sénat forme partie du parlement du Canada tout aussi bien que la Chambre des communes, et nous aurions mauvaise grâce à le leur refuser. Cela veut dire qu'il faut ajouter 300 à tout nombre fixe d'exemplaires que l'on déciderait de distribuer parmi les députés.

M. FRASER (Guysborough) : Il me semble qu'un exemplaire relié pour chaque député, et cinq pour sa circonscription électorale devraient être suffisants.

M. McMILLAN : L'année dernière, un ami m'écrivait me demandant de lui procurer un exemplaire de l'Annuaire Statistique, et j'ai dû lui répondre que je ne pouvais le satisfaire. Aussi, il me semble injuste qu'un député reçoive cinq ou six exemplaires et que d'autres n'en reçoivent qu'un seul. Je crois que nous devrions savoir, avant de faire la distribution d'un livre de ce genre, combien d'exemplaires nous allons recevoir. Trois mille exemplaires permettraient d'en distribuer dix à chaque sénateur et député, et ce n'est pas trop pour la distribution dans chaque circonscription électorale. C'est un livre très précieux, donnant plus de renseignements qu'aucun autre livre publié par le gouvernement, et nous devrions en avoir au moins dix exemplaires chacun. Je pense que nous devrions savoir d'une manière dé-

finitive ce que chaque député devra recevoir, afin que, en recevant nos exemplaires nous puissions les distribuer de manière à en retirer le meilleur avantage.

M. CLANCY : L'honorable ministre de l'Agriculture pourrait peut-être nous dire comment la distribution en a été faite l'année dernière. On a dit qu'un certain nombre d'exemplaires ont été envoyés aux instituts d'artisans et aux bibliothèques publiques, et l'honorable ministre a laissé entendre qu'un certain nombre en avaient été envoyés à des personnes qui s'intéressent spécialement aux statistiques. Je suppose que le reste devrait être réservé pour les députés. Peut-être l'honorable ministre peut-il nous dire le nombre d'exemplaires qui ont été répartis dans ces trois catégories.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas les chiffres sous la main.

M. CLANCY : Il est important que nous ayons ce renseignement avant de régler la question de distribution. Quant à la remarque qui a été faite à l'effet que quelques députés sont tellement occupés ou tellement indolents qu'ils n'ont pas tiré profit des livres bleus, y compris l'Annuaire Statistique, cela n'est pas une réponse à la question que la distribution devrait s'en faire aux députés de cette Chambre. Chaque député est responsable envers ses électeurs, et à personne autre ; et s'il n'a pas fait parvenir ces livres à ses électeurs, c'est exclusivement son affaire. Il me semble que, autant que possible, l'on devrait obtenir une règle inflexible quant au nombre d'exemplaires que chaque député devrait recevoir. Je ne pense pas que cela devrait être laissé au hasard, car peu nombreux sont ceux qui ont eu la chance de l'honorable député qui nous a dit avoir pu en fournir à tous les ministres dans son comté.

M. SEMPLE : Pas tous, seulement quelques-uns.

M. CLANCY : Dans tous les cas, je n'ai pas été aussi heureux. Je n'en ai eu qu'un exemplaire. Je n'en ai pas demandé plus. Je pense que le ministre de l'Agriculture devrait dire au comité d'une manière générale combien ont été fournis aux instituts d'artisans, aux bibliothèques publiques, aux simples particuliers ainsi qu'aux députés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : N'ayant pas les chiffres présents à la mémoire, il me faudrait examiner la liste dans le département, avant de pouvoir donner une réponse exacte à mon honorable ami. Cependant, je peux l'assurer que la discussion présente ne sera pas oubliée, et, si l'on accorde le crédit demandé, ce me sera un véritable plaisir d'essayer de me rendre aux désirs que l'on vient d'exprimer.

Je désire faire parvenir ce livre à ceux qui y portent intérêt et qui en tireront profit, et je verrai à ce qu'il en soit distribué un plus grand nombre aux membres du parlement en la manière suggérée.

M. CLANCY : L'honorable ministre a dit qu'il approuvait la recommendation faite par l'honorable député de Wellington-nord à l'effet que chaque membre de cette Chambre devrait être tenu de produire une liste. Je crois que chaque membre de cette Chambre doit être libre de consulter ses propres inclinations et ses propres goûts quant au choix à faire. J'espère que le ministre n'adoptera aucunement le plan suggéré par l'honorable député de Wellington-nord, mais que le nombre d'exemplaires que chaque député devra recevoir soit laissé complètemen à sa propre disposition et que, quel que soit ce nombre, chaque député en reçoive un nombre égal.

M. McMULLEN : Mon honorable ami comprend bien ma recommendation. C'est que, du moment que l'Annuaire Statistique est publié, on devrait en envoyer un exemplaire à chaque membre du parlement avec une formule d'ordre de commande, en blanc, sur la première page, déclarant que l'on fournira à chaque député des exemplaires du livre jusqu'à concurrence d'un certain nombre, et lui demandant de remplir la formule et de la renvoyer au département après y avoir marqué le nombre d'exemplaires qu'il désire avoir. On lui enverrait alors les exemplaires demandés. Le député pourrait alors en faire la distribution à son choix.

Je suggérerais de plus que l'on pût utiliser cette formule seulement dans le cours de trois mois. Si le député ne remplit pas cette formule et ne l'envoie pas au département, alors l'affaire serait close.

Par ce moyen, le reste en main serait entièrement à la disposition du ministre de l'Agriculture qui pourrait envoyer ces exemplaires à toute personne qui en ferait la demande. A mon humble avis, c'est là la meilleure marche à suivre. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) semble penser que c'est un peu humiliant pour un ex-ministre de remplir une formule de cette nature et l'envoyer au département. Je ne pense pas qu'il en soit ainsi. La raison pour laquelle on n'enverrait pas dix ou vingt exemplaires à chaque député, c'est pour éviter qu'ils soient gaspillés ; car, dans quelques cas, il peut arriver qu'un député reçoive un paquet de ces livres et ne l'ouvre même pas. Le but est de les faire parvenir à des personnes qui s'en serviront, et de voir à ce que l'argent dépensé pour leur impression le soit avec utilité.

M. CLANCY : Je ne pense pas que nous devions entreprendre de dicter comment l'on devra se servir de ces livres, ou ce que l'on devra en faire une fois envoyés par le département. Il me semble absurde de nous charger de voir à ce que chaque livre soit lu avec soin après la distribution. Qu'un député distribue ces livres immédiatement, ou qu'il ne le fasse que onze mois après les

avoir reçus, c'est là son affaire propre. Ce comité n'est pas le juge de ce qu'un député fera de ces livres. Il me semble qu'il ne devrait y avoir qu'un seul mode de distribution, celui de donner à chaque député un nombre égal.

M. HUGHES : Je désire suggérer au ministre qu'il devrait faire connaître à chaque député combien de ces livres sont envoyés aux instituts d'artisans et aux bibliothèques, car j'ai trouvé que, dans certains cas, il y a eu double envoi. J'espère que le ministre, en se mettant en rapport avec les députés, n'adoptera pas le système de coller un avis sur la première page du livre, mais qu'il enverra une lettre à chaque député.

M. TYRWHITT : L'objection que je trouve à la recommandation de l'honorable député de Wellington-nord, c'est qu'elle n'oblige pas le ministre de l'Agriculture d'envoyer de ces livres à ceux qui en font la demande. On a laissé sans réponse des demandes que j'ai envoyées.

M. McDOUGALL : Je partage l'opinion de l'honorable député qui vient de parler. J'ai reçu une demande de la part d'un ami désireux d'avoir un de ces livres, et je l'ai transmise au département en exprimant le désir que, si l'on pouvait fournir le livre, on l'alressât à celui qui en avait fait la demande. Je ne sais encore si le livre a été envoyé, ou non, et je ne puis assurer à mon ami qu'il le recevra. Si j'avais, quant à ces livres, le même privilège que j'ai par rapport aux autres livres bleus, je pourrais en envoyer des exemplaires à ceux de mes amis qui, selon moi, en ont le plus besoin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a suivi la règle que les noms devaient nous être envoyés pour éviter les doubles envois. Je verrai à ce que toute personne demandant l'un de ces livres soit informée de suite que le livre lui a été envoyé.

M. McDOUGALL : Je ne pense pas que le département devrait s'en tenir à sa propre volonté quant à l'envoi de ces livres en certains endroits, dans centaines circonscriptions électorales, et non en ce qui concerne d'autres Pourquoi n'y a-t-il pas une entente définie quant aux différentes institutions et au nombre d'entre elles qui devront recevoir ces livres ?

M. McMILLAN : Ces deux dernières années, l'on m'a informé qu'un exemplaire de ce livre m'avait été envoyé par le statisticien. Le statisticien devrait informer chaque député du nombre des institutions se trouvant dans son comté et recevant de ces livres, et du nombre d'exemplaires auxquels il a droit.

M. MARTIN : Il y a quelques années, on imprimait 2,400 exemplaires de ce livre, et l'année dernière, ce nombre a été parté à 5,500, soit plus du double. Autant que le comité peut savoir, à part une ou deux exceptions, les honorables députés ne reçoivent pas plus d'exemplaires maintenant qu'auparavant et je crois que le comité a droit d'être informé de ce qu'il est advenu des 2,100 exemplaires de plus distribués cette année.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils ont été distribués à ceux qui en ont fait la demande.

M. MARTIN : C'est là où se trouve l'injustice. Il serait facile au ministre de l'Agriculture de fournir à ce comité une liste des personnes à qui l'on envoie ce livre, ou au moins le nombre d'exemplaires envoyés. Après vous être assuré du nombre d'exemplaires nécessaires pour les sociétés et les particuliers, ceux qui restent devraient être distribués équitablement parmi les députés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce que je ferai.

Statistiques générales..... $3,000

M. FOSTER : Comment ce crédit est-il appliqué ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A payer certains commis qui assistent M. Johnson dans son ouvrage de statistique, et à couvrir la dépense à encourir pour recueillir des renseignements en différentes parties du pays. Les salaires ordinaires s'élèvent à $2,600. M. Washington a fait diverses recherches relativement à la valeur des terres sur divers points du pays. M. Macdonald a eu à faire diverses recherches relatives à l'exportation des produits agricoles et on lui a payé $164. Ce sont les seuls item que j'aie ici, à part la papeterie et les impressions.

M. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il pris quelque moyen de s'assurer jusqu'à quel degré sont propres à l'agriculture les vastes étendues de terres dans la partie septentrionale du Nord-Ouest, par exemple les districts de la Rivière de la Paix, de l'Athabaska et de la Saskatchewan Supérieure ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y avait pas de crédit dont je puisse disposer pour un travail de cette nature. Cette année, dans les estimations budgétaires, se trouve un crédit qui, si la Chambre l'accorde, pourrait me permettre d'entreprendre un travail de cette sorte.

M. FOSTER : On devrait en réalité mettre ensemble les item " Statistiques générales " et l' " Annuaire statistique."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Virtuellement, c'est un crédit supplémentaire pour cet objet.

M. FOSTER : Il vaut mieux réunir les deux choses en une seule.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le crédit pour l'Annuaire statisque est virtuellement destiné uniquement au paiement à l'Imprimerie de l'Etat des frais de l'impression du livre. L'autre s'applique au travail de préparation.

M. FOSTER : Un autre année, mon honorable ami ferait mieux de réunir ces deux crédits, dont l'un pour l'impression et l'autre pour le travail de préparation des statistiques.

Pour venir en aide aux sociétés d'agriculture. $7,000

M. CLANCY : Quel plan suit-on dans la répartition de ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On envoie aux sociétés d'agriculture une circulaire exposant que toute société qui compte plus de cinquante membres aura droit à recevoir sa part, la distribution se faisant en vertu du principe suivant : Chaque société de cinquante membres recevra $150, et, de plus, un dollar par chaque souscripteur en sus jusqu'à concurrence de 150. $250 constitueront la plus forte somme que l'on paiera à une société. Si les demandes de crédits sont tellement nombreuses que l'on ne puisse faire la répartition d'après cette échelle, elle se fera au "pro rata", chaque société recevant une moindre somme. Chaque société devra fournir au département un état indiquant le nom, le lieu où se font les élections, Ils ont été distribués à ceux qui en ont des membres, et le montant des souscriptions perçues, ainsi qu'un certificat sous forme de déclaration statutaire prise devant un magistrat, qu'un tel état est exact et que toutes les souscriptions ont été perçues.

Fermes expérimentales..... .. .. $80,000

M. CLANCY : Il y a ici une augmentation de $5,000. Je n'ai pas l'intention de me plaindre de cela, mais je désire attirer l'attention sur le fait que le troupeau de bêtes à cornes, à la ferme d'Ottawa, n'a pas les qualités requises. Cela ne devrait certainement pas exister. Je ne dis pas que le nombre en devrait être augmenté énormément, mais bien que chaque animal devrait occuper le plus haut degré. Je ne sais si quelques-uns de ses propres amis ou de ceux qui n'appartiennent pas à la même politique en ont parlé à l'honorable ministre, mais on dit généralement que c'est une honte pour le Canada que la ferme expérimentale centrale soit cause de tant de désappointement en ce qui concerne son bétail. Je ne sais si cette augmentation de $5,000 a pour objet d'améliorer un tel état de choses ; si oui, c'est une bien faible augmentation. Mais j'espère, et j'y compte, que le ministre considérera qu'il est de son devoir de faire un changement radical dans le sens que j'ai indiqué, et je crois que, en cela, il aura l'appui des honorables députés des deux côtés de la Chambre. Il en résultera un grand avantage pour une institution qui, je le déclare hautement, autant que je me le rappelle a été privée des ressources nécessaires. Je ne puis concevoir pourquoi cet état de choses devrait exister. Je n'entrerai pas, et pour cause, dans une critique détaillée des animaux qui s'y trouvent.

M. JOHN McMILLAN (Huron-sud) : Avant que cet item soit adopté, je désire passer en revue la politique que l'on a suivie à l'égard de cette ferme expérimentale depuis qu'elle est en existence. Si la ferme expérimentale doit produire pour le pays le bénéfice que nous espérons tous, cela va sans dire, la partie expérimentale ne pourra jamais payer ses dépenses, ni même approcher beaucoup d'un tel résultat. Je suis heureux de pouvoir dire que les cultivateurs ont retiré un bénéfice considérable de la distribution de grains de semence venant de la ferme expérimentale. Voilà l'un des avantages, et laissez-moi le dire, l'un des principaux avantages que les cultivateurs retirent de cette institution.

Mais, à mon avis, on donne beaucoup trop d'importance à l'arboriculture tant pour les arbres d'ornement que pour les arbres fruitiers. On a consacré à cette branche au moins cent cinquante acres. Je suis d'avis que consacrer à cette fin une partie si considérable d'une ferme expérimentale est une chose qui n'a pas de sens commun. Une grande partie de la ferme est dans une condition telle qu'elle deviendra un parc excellent pour la population d'Ottawa, mais qui ne procurera pas aux cultivateurs les avantages qu'elle devrait leur rapporter. Je crois que les maisons et dépendances de la ferme devraient être embellies de la même manière que le ferait un bon cultivateur pour ses propres dépendances, c'est-à-dire avec le plus d'effet possible, mais en même temps d'une manière non dispendieuse. Je crois donc que l'on fait trop de dépenses, à la ferme expérimentale, en comparaison de ce que l'on a fait à l'égard d'autres points. La partie pratique de l'agriculture proprement dite est bien suivie, mais elle n'a pas progressé autant qu'elle l'aurait dû. L'état dans lequel se trouve la ferme, sous le rapport et des animaux et des bâtiments est, d'après moi, la conséquence qui découle de ce que ceux qui sont à la tête du département agricole n'étaient pas des agriculteurs parfaitement pratiques. A titre de ferme d'élevage, les bâtiments devraient être disposés de la manière la plus commode, afin que le travail de la distribution de la nourriture se fasse le plus facilement possible et dans les conditions les plus favorables au troupeau.

J'ai toujours été d'avis qu'une partie de la ferme devrait être mise à part et cultivée comme le ferait un cultivateur pratique. A moins que l'on n'adopte ce plan, les cultivateurs de ce pays retireront peu de profit de la ferme expérimentale. Les cultivateurs ont besoin d'une démonstration claire de la méthode par laquelle la science et la pratique se combinent en vue d'obtenir des récoltes plus abondantes tout en améliorant la qualité des produits et en diminuant le coût de production. Nous avons besoin de démonstrations des différents systèmes d'alimentation en vogue aujourd'hui, afin de montrer ce à quoi l'on peut arriver par la

mise en pratique des idées les plus modernes. L'année dernière, je me suis trouvé dans une étable où l'on avait établé en décembre des jeunes bœufs que l'on y avait gardés pendant un mois. Quelques-uns étaient retenus par des courroies, d'autres étaient libres de tout lien et pouvaient se mouvoir librement dans leurs compartiments. Durant tout le mois, on donna à ces animaux la même nourriture et la même eau pour tous. Les animaux non attachés gagnèrent en poids dix-huit livres de plus que les autres. Voilà quelque chose qu'il est avantageux au cultivateur de connaître. Il n'y a eu rien de tel d'essayé ici. J'espère que l'on donnera suite à ces idées relatives à la manière de nourrir les animaux.

Dans le rapport de la ferme, on nous parle d'un certain nombre de jeunes bœufs que l'on a engraissés, mais on ne nous dit pas leur âge, ni la localité où on les a achetés, ni le prix qu'ils ont coûté. On nous décrit la méthode suivie pour les engraisser, mais on ne dit pas le prix obtenu lors de la vente. Les cultivateurs comptent que tous ces détails leur seront fournis par une ferme expérimentale, et ce n'est qu'en fournissant de tels renseignements que la ferme peut, sous ce rapport, rendre quelque service aux cultivateurs.

Cela peut paraître de peu d'importance aux personnes qui ne sont pas au fait de cette industrie, de savoir si l'on mentionne ou non l'âge des animaux, mais quant à moi, qui m'occupe de l'élevage, il est de la plus haute importance de connaître l'âge de chaque animal, parce que je trouve que plus les animaux que vous achetez sont jeunes, plus vite vous pouvez les rendre propres à la vente, et moindre est le coût de la production de la viande—et c'est là ce que nous avons besoin de connaître du commencement à la fin.

Ensuite, à la ferme expérimentale, il y a la laiterie. Nous avons besoin de connaître ce qui se fait dans ce département. Dans les deux derniers rapports, on n'a fait aucune mention des vaches laitières. Quand le professeur Robertson en avait la direction, il y avait une laiterie sur la ferme, et elle aurait dû être le centre des intérêts de la laiterie au Canada, ainsi qu'un moyen d'enseigner aux cultivateurs canadiens comment arriver à posséder un troupeau de vaches de première classe, comment les élever, comment les nourrir et quels soins leur donner. On devrait envoyer sur les marchés de l'Angleterre au moins une partie du beurre fait à la ferme, dans le but de montrer aux cultivateurs ce que l'on peut réellement faire. Car, M. le président, le professeur Robertson était à la tête de notre industrie laitière, et la ferme expérimentale aurait dû être comme le centre de l'industre laitière pour toute la Confédération. J'espère que, à l'avenir, on nous fera connaître quelque chose par rapport aux vaches laitières. J'espère que l'on nous montrera comment élever un troupeau de vaches laitières d'après les différentes races, leur valeur respective, en nous indiquant celles qui rapportent plus de profit aux cultivateurs. Un cultivateur laissé à lui-même ne peut entreprendre une œuvre de cette nature, et c'est là un des points qui sont du ressort d'une ferme expérimentale s'occupant de la laiterie.

Quant à l'engraissement des jeunes bœufs, on devrait fournir des renseignements complets quant à ceux que l'on a élevés à la ferme, à ceux que l'on a achetés, puis engraissés, nous faisant connaître tous les détails qui peuvent avoir de l'intérêt depuis le moment du vêlage jusqu'à celui où on les mène à l'abattoir. Par ce moyen, le cultivateur sera à même de juger s'il vaut mieux pour lui élever son propre bétail et l'engraisser pour le marché, ou s'il lui est plus profitable d'acheter de jeunes animaux et de les nourrir.

Qu'on me permette de le dire, chaque fois que je suis allé à la ferme, j'ai été dégoûté. Je ne ménagerai pas les termes, car je veux être bien compris. Je parle surtout de la classe des animaux qu'il y a sur la ferme. On ne devrait y avoir que des animaux de la meilleure qualité. Quand des étrangers, venant de points éloignés du Canada, ou des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, se rendent à Ottawa, ils désirent voir quelle sorte d'exemple donne la ferme expérimentale, non seulement aux fermiers du Canada, mais à ceux des autres pays. Nous sommes tous fiers de notre pays et des progrès qu'il fait ; mais je dois dire que cette ferme expérimentale donne un mauvais renom aux cultivateurs du Canada, surtout quant à la qualité de leurs animaux. Si nous maintenons un troupeau sur la ferme, il devrait être le meilleur de tous. Je sais qu'il y a eu des circonstances malencontreuses à propos de ce troupeau. Mais laissez-moi vous dire, et je parle en connaissance de cause : beaucoup de cela est arrivé parce qu'il n'y avait pas d'hommes pratiques à la tête de l'administration de la ferme. Je ne blâme pas mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), parce que, dès qu'il a pris en main les rênes de son département, en 1896, il a demandé par la voie des journaux un homme véritablement pratique pour administrer la ferme. D'après ce que je connais en fait d'agriculture, ce n'est pas chose facile de mettre la main sur un homme tout à fait pratique et possédant beaucoup d'expérience tant dans l'agriculture telle qu'elle se pratique que dans l'achat, l'entretien et le soin d'un troupeau. Ce n'est que ce printemps que le ministre a pu se procurer l'homme voulu. Il est à ma connaissance personnelle qu'il a fait de son mieux. Il s'est adressé à moi par trois fois pour voir si je pourrais lui recommander quelqu'un qui fût capable de prendre la direction de cette ferme. Il y a maintenant les services d'un jeune homme qui, je l'espère, fera de grands changements pour le mieux.

Laissez-moi vous dire, M. le président, que c'est une chose vraiment très difficile pour

quelqu'un que de prendre la direction d'une institution qui a été conduite d'une manière aussi extravagante que cette ferme l'a été, comme je le démontrerai avant de prendre mon siège. Il est presque impossible de la ramener à une base rationnelle avec le personnel qui y a été employé pendant des années, et après l'avoir laissé suivre certaines ornières si longtemps. Celui qui prend la direction de cette ferme a devant lui une très rude tâche.

Maintenant, passons à la nourriture des cochons.

J'ai dit beaucoup de choses devant le comité agricole. L'agriculture aujourd'hui est une autre industrie importante en Canada. J'ai toujours maintenu qu'au lieu de se servir du grain et d'un grande quantité d'avoine pour nourrir le bétail et les cochons, le cultivateur aurait plus d'avantage à réduire le coût de la production et améliorer la qualité des animaux, et je suis convaincu que là où on ne se sert que du grain, cette grande industrie ne paye pas comme elle pourrait payer si l'on mêlait le grain aux légumes.

Je vais faire maintenant un bref exposé sur l'administration de la ferme. Je vois à la page 9 du rapport de cette année qu'en 1889-90 et 1891 on a récolté par acre, 32 boisseaux, 17 livres d'avoine ; 31 boisseaux, et 66 livres d'orge ; 15 boisseaux et 9 livres de blé. En 1896-97-98, le rendement a augmenté. Avoine, 56 boisseaux et 6 livres par acre ; orge, 43 boisseaux et 13 livres ; blé, 20 boisseaux et 9 livres. Soit une augmentation de 23 boisseaux et 13 livres pour l'avoine ; 12 boisseaux et 7 livres pour l'orge ; 4 boisseaux et 5 livres pour le blé.

Le rapport démontre que ce résultat est dû à un emploi modéré du fumier et à l'enfouissement des engrais verts et une sage culture du sol. Un cultivateur pourrait obtenir de bonnes récoltes s'il dépensait la somme énorme que l'on a dépensée en engrais de toutes sortes. On a dépensé $13,000 en engrais sur la ferme. Chaque année on dépense au delà de $1,000 en engrais, outre le fumier produit à la ferme même. Il n'est pas juste de dire aux cultivateurs que c'est par l'usage modéré des engrais et du fumier que l'on a obtenu ces résultats, lorsque l'on a dépensé une somme auusi considérable pour du fumier et des engrais. Cette ferme aurait été d'une plus grande utilité pour les cultivateurs si nous avions eu dès le commencement un homme pratique pour se charger de cette partie qui a été presque ruinée et s'il s'était appliqué à renouveler la fertilité du sol au moyen du fumier produit sur la ferme même. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ? Je recommande la chose depuis longtemps, mais il n'y a eu rien de fait.

Nous voyons qu'à venir jusqu'au mois de juillet 1898, l'on a payé cette énorme somme de $13,656. Je dis que l'on ne devrait se servir de fumier et d'engrais sur la ferme que pour faire des expériences. Que l'on se serve du fumier produit sur la ferme comme le fait tout bon cultivateur canadien. Mais ni cette ferme, ni aucune des autres, ne peuvent servir d'exemple aux cultivateurs, ne peuvent leur être d'aucune utilité à moins qu'elles ne soient conduites d'après le même principe qui guide le cultivateur sur sa propre ferme. Les cultivateurs du pays en majorité comptent sur le fumier produit sur leurs propres fermes et l'enfouissement des engrais verts. J'espère que l'on va abandonner ce système.

Maintenant, quant au nombre d'hommes employés et relativement au soin que l'on prend du bétail, plusieurs choses m'ont surpris en visitant la ferme. Je veux démontrer par le rapport de l'auditeur général, le dernier que j'avais alors à la maison, un état de choses dont je n'avais pas d'idée, et que personne dans cette Chambre, je crois, n'a imaginé. En 1891, la vente des produits de cette ferme—je prends l'année 1891, parce que je n'ai pu avoir les chiffres d'aucune année précédente—en 1891, dis-je, la vente des produits de cette ferme rapporta $1,848, et le soin du bétail coûta $1,770, la balance de $78 représentant le revenu total de la ferme, de sorte que tout le reste a dû être payé à même le trésor public. En 1892 la vente des produits s'est élevé à $2,311, et le soin donné au bétail a coûté $2,193, soit un excédent de $128. En 1893, la vente a rapporté $2,040 et le soin du bétail a coûté $2,120, soit $80 de plus que le revenu de la ferme. Certains députés diront que j'oublie entièrement l'immense quantité de grains distribuée parmi les cultivateurs. Non, M. l'Orateur, je n'oublie pas cela. J'ai étudié attentivement cette question. Déduction faite de tous ces boisseaux de grain et prenant la quantité achetée pour les fins d'alimentation, et aussi pour la semence, je trouve une déficit de $20.

Si nous prenons 1894, je vois que le revenu a été de $1,982 et que l'entretien du bétail a coûté $2,628, soit une différence de $646. En 1895, le revenu a été de $2,613, et le coût d'entretien du bétail de $2,673, soit un déficit de $60 pour l'année.

Chaque fois que j'ai visité la ferme, j'ai porté une attention spéciale au bétail, et j'ai trouvé qu'il était bien entretenu, mais je dois dire que les bâtiments sur la ferme sont dans une telle condition que l'on ne peut y entretenir le bétail à aussi bon marché que le pourrait un cultivateur sur une ferme ordinaire. Les légumes se trouvent à quelque distance des étables où il faut les transporter. Lorsque ces étables ont été construites, c'était le temps de les mettre tout près des caves à légumes, mais cela n'a pas été fait. Il y a d'autres choses qui ne conviennent pas. J'ai vu que le plancher de l'étable était fait de blocs. C'était peut-être le système reconnu lorsque l'étable a été construite, mais cela a changé depuis, et aujourd'hui les cultivateurs pavent leurs étables en ciment. Ces planchers sont parfaitement de niveau et faciles à nettoyer. En somme, ces

édifices ne font pas honneur au pays, et ne sont pas comme voudraient les voir tous ceux qui viennent les visiter. Laissez-moi vous dire que l'hiver dernier, on a dû abreuver le bétail au moyen de seaux, faute d'un système convenable. Cela démontrer l'erreur que l'on a commise en nommant là un homme sans expérience. Cela a coûté au pays des milliers de dollars.

En 1896, il y a eu un revenu de $3,785, et l'entretien du bétail a coûté $2,805, ce qui fait un revenu de $980.

Le professeur Robertson avait l'administration de la ferme en 1885, et il a été remplacé par le professeur Saunders en 1896. Dans un cas, vous avez un déficit, et dans l'autre un revenu de $980.

En 1897, le revenu a été de $3,182, et la dépense, de $2,847 pour l'entretien du bétail, soit un excédent de $334. Si nous prenons les sept années, nous avons un excédent de $732 ou un revenu annuel de $104.

M. CLANCY : Quels sont les chiffres pour 1898 ?

M. McMILLAN : Je ne les ai pas, vu que je n'avais pas le rapport de l'auditeur général lorsque j'ai préparé ce tableau, et je n'ai pas voulu changer tous mes calculs.

M. McNEILL : Quels sont les chiffres pour 1897 ? Je n'ai pas bien compris.

M. McMILLAN : Le revenu a été de $3,182, et le coût d'entretien du bétail, $2,847, soit un excédent de $334. Je m'explique : dans la liste publiée dans le rapport de l'auditeur général, des noms de ceux préposés à l'entretien du bétail, le nom de M. Elliott n'est pas compris, mais j'ai ajouté son salaire au salaire des autres, car il est réellement engagé pour s'occuper du bétail.

Il y a un nombre énorme d'employés sur la ferme, et pour montrer ce que coûte cette institution, je vais donner quelques chiffres. On a d'abord payé $72,623 pour le terrain, et puis j'ai obtenu un rapport pour jusqu'au 1er janvier 1896, et on y voit qu'il a été dépensé, jusqu'à cette date, $47,147 pour améliorations sur la ferme. A venir jusqu'au 20 septembre 1896, les bâtiments avaient coûté $176,000 ; le coût du drainage, $10,129. M. l'Orateur, voilà une autre preuve de l'incompétence de ceux qui se sont occupés de cette question du drainage. Lorsque j'ai visité la ferme, il y a deux ans, j'ai vu assez de ces travaux pour me convaincre que l'on ne suivait pas une bonne méthode. On a payé $11 à un ingénieur pour poser ces drains, et ils n'étaient ni droits, ni à angle, mais tortueux. C'était là une dépense inutile, lorsque les ouvriers étaient là pour faire ce travail ; creuser un fossé de 2½ pieds au sommet et presque de la même largeur au fond, c'est faire preuve de la plus grande ignorance que je connaisse. J'ai acquis en Angleterre et aussi dans ce pays beaucoup d'expérience dans le drainage et la seule méthode est de donner au fond du fossé la largeur exacte des tuyaux ; mais dans ce cas-ci, vous mettez un tuyau de 5 ou 6 pouces sur un fond de deux pieds de large. De cette manière, il est impossible de construire un drain convenable. Bien que l'on ait dépensé $10,000 en drainage, une partie de cette somme a été dépensée inutilement, car quiconque visite la ferme, pourra voir, surtout par un temps pluvieux qu'une partie des terres est encore couverte d'eau. Je sais que ces drains ont dû coûter de 90 cents à $1 la verge, avec un tuyau de 6 pouces, 2½ ou 3 pieds de profondeur. Or, un drain de 3 pouces peut être posé pour 48 ou 50 cents la verge par un homme du métier.

Je vois que l'on dépensé $10,514 pour le bétail, sur la ferme. J'ai consulté le rapport de l'auditeur général et j'ai constaté que la vente du bétail s'est élevée à $4.275 ; que la valeur du bétail, en 1897, était de $1,403, et qu'à venir jusqu'en 1897 l'on a perdu, sur la vente du bétail, $4,836.

On a acheté pour $6,160 de chevaux. Je vois dans le rapport de l'auditeur général qu'en 1897 la valeur des chevaux sur la ferme était de $1,065 ; soit une différence de $5,095, ce qui fait une perte de $9,931 sur les chevaux et le bétail. Ce sont là des montants considérables, et cela démontre la nécessité d'une administration agricole convenable sur cette ferme.

Les cultivateurs n'ont retiré aucun avantage de cette ferme depuis son établissement, car plusieurs ont dépassé les résultats obtenus, en ne se servant que du fumier pris dans leurs propres étables. Ainsi, sauf dans le cas des grains de semence, les travaux accomplis par la ferme n'ont eu en grande partie aucun résultat pratique pour nos cultivateurs.

La dépense croissante qu'entraîne cette ferme est une question qu'il faut sérieusement étudier.

J'ai étudié attentivement la question des salaires, et je trouve 21 journaliers avec un salaire moyen de $306, et 6 ouvriers à $308 ; soit 27. Puis il y a 7 conducteurs d'attelages, avec une moyenne de $474. Voici 40 hommes qui reçoivent $300 à $400 par année.

Je me contenterai de dire à ce sujet que la ferme n'est pas bien administrée, car au lieu d'engager ces hommes à la journée, comme le dit le rapport de l'auditeur, on devrait les engager en permanence pour éviter beaucoup de comptabilité.

Viennent ensuite un commis, un comptable et un aide, deux commis et deux sténographes.

Ce qui m'a surtout frappé, c'est le nombre d'hommes que l'on emploie à cette ferme. Un commis à $1,850, un comptable, à $700, un autre à $800 et deux sténographes, à $600 chacun. Tous ces gens sont préposés à la comptabilité et à la correspondance.

M. l'Orateur, j'ai aussi parcouru le rapport du collège d'Agriculture de Guelph pour voir combien le gouvernement de l'Ontario y employait de personnes. Rappelez-vous qu'il y avait dans ce collège, cette année là,

223 élèves réguliers, et 110 suivant le cours de laiterie. Cela doit exiger une comptabilité considérable, car tous ces élèves pensionnent au collège et l'on doit tenir un compte exact de tout ce qui est acheté. Or, je vois que l'économe reçoit $1,000 et le sténographe $700; soit $1,700, $5,056 à la ferme ici à Ottawa. Il y a certainement quelque chose de défecteux et les comptes devraient être tenus par chaque individu à la tête de son département.

Maintenant, je désire répéter une chose que j'ai déjà dite dans cette Chambre. M. Fixter, le contre-maître, est très compétent. J'ai visité la ferme avec lui et je sais que c'est un homme attentif à son devoir, mais ce que je veux dire, c'est qu'il reçoit au delà de $100 comme supplément de salaire destiné à un aide pour prendre soin des abeilles.

A une heure, la séance est suspendue.

On reprend la séance à 3 heures.

M. McMILLAN : M. l'Orateur, avant dîner, je parlais du nombre d'employés à la ferme centrale, et j'aurais peut-être dû expliquer que le nombre énuméré s'occupait après tout de la question financière et de la correspondance de la ferme. Ainsi que je l'ai dit, il y a 3 commis, des comptables et deux sténographes et en 1897, il y avait un commis supplémentaire. Il y a 40 journaliers. Il y a le directeur, M. Saunders, 4 contremaîtres, l'horticulteur, le batoniste, l'entomologiste et le régisseur de la basse-cour. Il y a aussi trois jardiniers, un conducteur d'omnibus, un ingénieur, et l'on dépense chaque année une certaine somme pour des travaux de menuiserie. Cela fait 60 hommes employés à la ferme toute l'année. Je ne veux rien dire qui ne soit absolument exact, mais je dirai que nous avons trop de contre-maîtres. Nous avons un régisseur de la ferme, un régisseur du bétail et un régisseur des écuries. Ce dernier emploi devrait être le fait d'un des charretiers qui verrait à nourrir les chevaux et à ce que chaque homme soit prêt avec sa voiture le matin.

J'ai visité les fermes les mieux tenues dans le nord de l'Angleterre et de l'Ecosse, ces années dernières, et j'ai constaté que le régisseur de la ferme avait charge des hommes de son département et qu'il était le premier debout le matin. Voilà comment l'on fait sur les fermes en Angleterre qui sont aussi bonnes que notre ferme expérimentale ici. Je crois que l'on a fidèlement tenu les comptes, et que tout a été honnête et droit, mais je vois dans le rapport de l'auditeur que l'année dernière l'on a dépensé $11,000 pour le drainage sur cette ferme. On devrait avoir là un homme compétent pour faire des fossés de l'exacte dimension des tuyaux, car cela est bien préférable; $11,000, cela veut dire 11,000 verges de drains à $1 la verge et cependant la ferme n'est pas convenablement drainée. Cela prouve la folie d'avoir confié l'administration d'un établissement comme celui-là à un ministre de l'Agriculture qui n'était pas du métier. Jusqu'à présent nos ministres de l'Agriculture ont été des hommes de profession, et que connaissaient-ils en matière d'agriculture? Nous avons vu à quoi cela conduit. Vous ne me confierez pas la conduite d'une buanderie, ni l'administration d'un bureau d'avocat. Cependant, M. l'Orateur, l'agriculture aujourd'hui a besoin d'hommes compétents, comme toute autre industrie dans le pays; elle veut des hommes de jugement et d'observation. Si nous voulons que cette ferme expérimentale à Ottawa soit de quelque utilité pour les cultivateurs canadiens, il faut lui faire subir tout un changement. Bien que le professeur Saunders soit un gentleman, un des meilleurs hommes que nous puissions trouver pour conduire la ferme, voyant qu'il est ici, je vais répéter ce que je lui ai dit, il n'est pas du métier. Je crois qu'il a fait tout ce qu'il a pu et qu'il n'a rien caché des opérations de la ferme, mais tout le mal vient de ce que l'on n'a pas choisi d'abord un homme de métier pour exploiter cette ferme.

Nous avons là un jeune homme aujourd'hui, et j'espère que c'est un homme pratique.

M. CLANCY : De qui veut parler l'honorable député?

M. McMILLAN : De M. Grisdale. C'est pour moi un parfait étranger, mais il est venu devant le comité d'agriculture et il m'a semblé donner de très bonnes réponses aux questions qui lui ont été posées. Je crois que c'est un homme parfaitement compétent.

Nous avons aujourd'hui le premier ministre de l'Agriculture qui soit cultivateur, et j'espère qu'il prêtera une stricte attention à la ferme. Il est admis de tous, je crois, que le progrès du pays dépend plus de l'agriculture que de nos forêts, de nos mines d'or, ou de nos pêcheries. Les honorables députés comprendront donc combien il importe de prêter la plus grande attention au développement de cette industrie. Nous devons observer que l'Angleterre comme toute autre chose subit de rapides changements. Elle est aujourd'hui bien différente de ce qu'elle était il y a 20 ans. Partout dans le pays où l'on suit la vieille méthode en récoltant un peu de grain et élevant un peu de bétail que l'on vend, le cultivateur n'a pas de succès. Tout vrai cultivateur doit agir en homme d'affaires et marcher avec son siècle s'il veut réussir. Maintenant que nous avons un cultivateur comme ministre de l'Agriculture, j'espère qu'il donnera une attention toute spéciale à cette industrie et qu'il fera de grands changements à la ferme expérimentale. A mon avis, le mode suivi à la ferme il y a six ou sept ans, n'est plus convenable aujourd'hui. Sur un sol de sable comme la ferme il faut une grandes surface de culture, et j'ai appris avec plaisir que le jeune hom-

me qui vient de prendre la direction de la ferme va s'occuper de cela.

Mais je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. J'ai mentionné les points que je crois être défecteuux à la ferme, et j'espère que l'on fera des changements, surtout que les comptes de chaque département seront tenus à part. Il me semble que cela n'est pas difficile. C'est ce que l'on fait au collège d'agriculture, à Guelph, et je ne vois pas pourquoi cela ne se ferait pas ici.

M. CLANCY : L'honorable député sait-il quand l'on a adopté ce système au collège de Guelph ?

M. McMILLAN : Je ne saurais dire.

M. CLANCY : Je puis dire à l'honorable député que c'est tout récemment.

M. McMILLAN : Je le crois, et je dirai qu'à venir jusqu'à quelques années passées, cette ferme n'était pas bien conduite parce que l'on n'avait pas un homme compétent comme l'honorable ministre de l'Agriculture à la tête de cette institution. L'on n'avait pas non plus d'hommes compétents comme régisseurs. J'espère que le système suivi à Guelph sera suivi ici, afin que les cultivateurs puissent savoir ce que coûte la ferme elle-même, et ce que coûtent les expériences. Les terrains d'expérience, tant des légumes que du grain, vont demander beaucoup de travail, et j'admets que ce travail d'expérience ne peut payer les dépenses. Cependant, si ce travail est bien fait, il sera d'un grand avantage pour les cultivateurs, et je dois dire que la distribution des grains de semence a eu de bons effets.

D'un autre côté, le verger de la ferme est trop grand, car ces expériences ne sont utiles qu'à cette localité et ne peuvent être d'aucun service aux producteurs de fruits de l'ouest d'Ontario, des provinces maritimes ou des Territoires du Nord-Ouest.

M. l'Orateur, j'ai étudié attentivement la question, et si je commets une erreur, c'est sans intention. Cette ferme expérimentale doit être tenue de telle manière que nous soyons fiers de la faire voir dans ses détails à tout cultivateur venant d'Angleterre. Le bétail tenu sur la ferme devrait être de qualité supérieure. Sous ce rapport, nous avons subi des pertes, mais maintenant avec les progrès dans la science vétérinaire, il est à espérer que cela ne se renouvellera plus. Un grand défaut était dans la ventilation des étables, et la grange avait été construite trop basse. Je puis vous mentionner une douzaine de granges où un seul homme fera autant de travail que deux dans la grange de la ferme. Cela démontre la folie, lorsque l'on a inauguré la ferme, d'avoir mis comme ministre de l'Agriculture un homme qui ne connaissait rien en matière d'agriculture ou dans l'élevage du bétail.

Permettez-moi de dire, en terminant, que la ferme expérimentale d'Ottawa n'est pas une ferme de premier ordre. Elle pourrait, cependant, convenablement dirigée, être très utile à nos agriculteurs ; et j'espère que dans un avenir prochain, on fera les réformes nécessaires. J'espère que notre ministre de l'Agriculture (M. Fisher), qui est un homme pratique, réussira à améliorer cette ferme de façon à ce que la culture qu'on y fait soit un modèle à suivre pour les agriculteurs du Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Avant l'adoption de ce crédit, il serait peut-être bon pour moi de donner quelques explications. L'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) a discuté très longuement les diverses matières qui concernent l'exploitation de cette ferme, et je désire le remercier de l'esprit qu'il a apporté en critiquant les travaux qui se font là. Les conseils et les critiques d'un homme de son expérience ne peuvent être qu'avantageux à ceux qui sont chargés d'une exploitation de cette nature. Il a parlé de beaucoup de choses, et j'approuve cordialement ses observations. Il a déjà donné en grande partie les explications que je vais fournir sur certains travaux qui se font sur cette ferme, mais je ne puis m'empêcher de dire quelques mots sur les détails qu'il a bien voulu communiquer à la Chambre.

Sur les expériences d'engraissement que nous avons faites, j'aime à croire qu'il trouvera dans le rapport de cette année les détails qu'il a demandés. Il est bien vrai que, dans les rapports publiés jusqu'ici, nous n'avons pas donné la valeur, la nature, et le prix de chaque animal acheté ou vendu, mais l'hiver dernier j'ai ordonné d'insérer ces renseignements dans le rapport de cette année.

En justice pour mes prédécesseurs, je dois dire que la tuberculose, dont nous avons découvert l'existence sur la ferme expérimentale, a beaucoup diminué le nombre et la qualité des têtes de bétail, vu que l'on n'a pu faire voter de crédit pour remplacer les victimes de cette terrible maladie, il y a quelques années. On avait bien, il est vrai, acheté, de temps à autre, quelques animaux, mais on n'a pas dépensé assez d'argent pour avoir des troupeaux de premier ordre.

C'est pour remédier à cet état de choses le plus tôt possible que je demande un crédit plus considérable. J'ai, cependant, depuis un an et demi ou deux, essayé de faire quelque chose en ce sens. Suivant mes instructions, les fonctionnaires de mon département ont acheté plusieurs animaux de pur sang que les connaisseurs s'accorderont, je crois, à trouver de la meilleure qualité, mais tous ceux qui se rendent compte de la valeur et du prix élevé des animaux semblables dans le pays, comprendront qu'acheter d'un seul coup un troupeau considérable n'aurait été ni à propos ni nécessaire dans les intérêts des éleveurs canadiens.

Au contraire, je crois qu'il serait préférable de démontrer, par expérience, ce qu'un agriculteur à l'aise peut faire lui-même, c'est-à-dire, acheter les meilleurs animaux

mâles de toute race qu'il peut trouver et tâcher de créer ainsi un troupeau utile et profitable. Je sais que c'est ce qu'ont fait plusieurs agriculteurs qui ont le mieux réussi dans l'exploitation agricole, mais malheureusement, ces exemples ne peuvent être étudiés et mis à profit par les autres cultivateurs qui aimeraient pourtant à s'instruire.

J'ai pensé qu'une expérience de cette nature, tentée sur la ferme expérimentale d'Ottawa, serait très avantageuse pour les agriculteurs et surtout pour les fabricants de produits laitiers du pays. Ayant cet objet en vue, j'ai consulté M. Grisdale, l'agronome que le gouvernement a récemment nommé et je lui ai recommandé d'acheter, de cette manière, les animaux nécessaires, et nous avons l'intention de nous mettre à l'œuvre l'an prochain, si le parlement vote ce crédit.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) m'a interrogé sur les aptitudes de M. Grisdale. Permettez-moi, d'abord, d'approuver tout ce que l'honorable député de Huron a dit de cet homme. Depuis mon entrée en fonctions, j'ai toujours désiré trouver un agronome expérimenté et parfaitement instruit, un homme ayant fait lui-même les travaux et connaissant tous les détails d'une exploitation agricole,—ce qui exige un séjour de quelques années sur une ferme. J'ai été assez heureux, après de nombreuses recherches et une longue correspondance avec ceux que je pensais être en état de me renseigner, j'ai été assez heureux, dis-je, de rencontrer un jeune homme qui semble répondre à cet idéal, et posséder toutes ces qualités, et je me suis fait un plaisir de recommander au conseil des ministres la nomination de M. Grisdale.

Cet agronome n'exerce ses fonctions publiques que depuis quelques mois, je sais que le directeur de la ferme et tous ceux qui ont rencontré M. Grisdale sont extrêmement satisfaits du savoir, de l'ardeur et des aptitudes qu'il a déployés depuis qu'il est à l'œuvre. J'ajouterai que le travail imposé à notre agronome est tellement considérable qu'il faudra peut-être apporter, dans l'administration et l'exploitation de la ferme, les changements qu'a indiqués l'honorable député de Huron ; mais c'est là une réforme que nous ne pouvons opérer d'un seul coup. Il faut d'abord bien étudier les changements à faire et ne les apporter que graduellement. M. Grisdale travaille en ce sens, et, dans un avenir prochain, j'espère que l'on inaugurera, pour le traitement du sol et l'élève des animaux, un système qui sera peut-être conforme aux vues que mon honorable ami a exposées.

J'ajouterai qu'outre les efforts que nous faisons pour améliorer la qualité du bétail, nous faisons actuellement de grandes expériences au sujet de l'engraissement des cochons. La Chambre se rappellera que pendant les deux dernières années, la presse et les meetings agricoles ont beaucoup parlé de notre commerce de lard. Après avoir consulté l'association des éleveurs de cochons et les grands saleurs de lard, j'ai fait une expérience,—et elle n'est pas encore terminée,—sur 200 cochons, et j'espère pouvoir démontrer que la nature des aliments influe beaucoup sur la qualité du lard. C'est là une expérience qui exige beaucoup de travail, d'attention, et de soins, mais je crois que la grande importance de l'industrie de l'engraissement des bestiaux nous justifie de la tenter. Si nous pouvons faire quelque chose d'utile pour nos éleveurs, nos agriculteurs en retireront de grands profits.

Quant à ce qu'a dit l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) au sujet du traitement du sol que l'on pourrait enrichir en achetant beaucoup de fumier, permettez-moi de faire observer que notre ferme expérimentale était très pauvre lorsque nous en avons pris possession. Je ne discute pas l'achat de cette terre et je ne blâme pas ceux qui l'ont effectué. C'était probablement une ferme aussi bonne que celles qu'on pouvait acheter dans les environs d'Ottawa, mais le sol était alors en très mauvaise condition, et on a réussi, à force de travail et de fumier, à le transformer en une terre riche, cultivée et fertile. On en est arrivé là en dépensant beaucoup de fumier.

J'ai, dernièrement, donné ordre au directeur, M. Saunders, et à M. Grisdale, l'agronome, de réserver, pour des fins purement expérimentales, une certaine partie de la ferme, laquelle sera divisée, au fur et à mesure que les circonstances l'exigeront. J'ai aussi donné ordre de conserver une partie de la ferme,—200 acres environ, si je ne me trompe,—pour l'élève des bestiaux et pour voir jusqu'à quel point on pourrait améliorer le sol en variant constamment les moissons, en alimentant celles-ci et en se servant du fumier produit sur la ferme pour conserver et accroître la fertilité de la terre.

J'ai, en conséquence, ordonné à M. Grisdale de ne plus acheter de fumier et de ne plus acheter de grain, si ce n'est pour remplacer celui que l'on destine aux cultivateurs pour des fins de semence ; et, dans ce cas, d'acheter des produits de même valeur. Je suis convaincu, à en juger par l'expérience que j'ai acquise sur ma ferme, et d'après ce que j'ai pu constater en examinant d'autres fermes, que l'on peut, non seulement conserver, mais accroître la fertilité du sol, par l'élève des bestiaux, sans dépenser pour un dollar de fumier et d'engrais. Bien persuadé de ce fait, et bien convaincu que c'est ainsi qu'il faut traiter notre ferme expérimentale, je demande à l'agronome d'agir suivant cette méthode afin de démontrer ce que l'on peut faire. Je n'ai pas besoin de dire qu'il nous faudra attendre quelques années afin de pouvoir juger des résultats d'une expérience de ce genre, et je prierai ceux qui critiquent l'adminstration de la ferme d'avoir un peu de patience.

L'observation de l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) au sujet de la dépense de la main-d'œuvre, dans l'engraissement des bestiaux, m'a vivement frappé.

Je n'ai pas étudié tous les détails de la dépense, m'en étant rapporté sur ce point aux fonctionnaires du département, mais j'avoue que je ne pensais pas que l'on dépensât chaque année, pour cette fin, une somme aussi considérable. J'étudierai la matière avec le plus grande attention, car si l'on ne me fournit pas quelques explications, j'avoue que, selon moi, c'est une dépense hors de toute proportion.

Cependant, je désire faire observer à mon honorable ami (M. McMillan) et à ceux qui l'ont entendu, que les soins à donner aux bestiaux sur notre ferme ont un caractère tout spécial. En faisant des expériences pour l'engraissement des animaux, vous devez donner à chaque sujet la nourriture qui lui convient le mieux, la peser et prendre note de tous les faits que vous observez, et que c'est l'homme préposé à l'entretien des bestiaux qui doit voir à tout cela. Lorsqu'il ne s'agit que de donner la même nourriture à 50 ou 100 animaux, un seul homme peut sans peine suffire à la tâche. Mais il est facile de comprendre que, dans l'engraissement expérimental, il faudra trois ou quatre hommes pour l'ouvrage qu'un seul pourrait faire dans le cas ordinaire.

J'ajouterai aussi, en expliquant ce crédit, que ce que l'honorable député de Huron-sud dit au sujet de l'aménagement des bâtiments est très vrai. J'aimerais apporter des changements et rediviser ces granges ; mais il nous faudrait pour cela dépenser une somme très considérable, et bien que le pavé à l'intérieur et les cloisons soient en très mauvais état, je ne me suis pas senti disposé à entreprendre la chose. J'ai vu construire le premier bâtiment et j'ai toujours pensé qu'il n'était pas bien aménagé et que les homme n'y pouvaient travailler commodément: Plus tard, lorsque j'aurai l'argent et le temps nécessaires, je ferai, graduellement, certains changements, et je crois que ce sera la manière le plus économique de remédier à ces défectuosités.

Il serait très dispendieux de tout changer d'un seul coup et je ne serais peut-être pas justifiable aujourd'hui d'agir de cette façon. Je n'ai pas besoin d'entrer dans d'autres détails, si ce n'est pour répondre à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) qui a demandé pourquoi le crédit était augmenté. En premier lieu, il y a les appointements de l'agronome—un nouveau fonctionnaire.

M. CLANCY : Quels sont ses appointements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il doit recevoir $1,200 par année.

M. FOSTER : Quels sont ses fonctions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il surveille l'entretien et l'élevage des animaux et dirige les travaux de la ferme expérimentale.

M. FOSTER : Sous les ordres de qui ?

M. FISHER.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sous les ordres du professeur Saunders, le directeur de la ferme.

Je dirai que tous les autres fonctionnaires ont reçu, en entrant en fonctions, un traitement de $1,200 ou plus, et qu'ainsi sous le rapport des appointements, M. Grisdale commence au bas de l'échelle.

M. McMILLAN : Doit-il surveiller aussi les expériences qu'on se propose de faire à l'avenir, ainsi que mon honorable ami l'a expliqué, en disant qu'il voulait subdiviser une partie de la ferme en plusieurs parcelles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Je veux aussi acheter quelques animaux. Nous avons eu le malheur de perdre un grand nombre d'animaux, atteints de tuberculose, et ils n'ont pas été remplacés, pour la plupart ou dans tous les cas, dans une proportion convenable. Je désire acheter quelques sujets des meilleures races pour les fins de la reproduction et former ainsi, graduellement, un troupeau qui sera d'une grande utilité et d'un grand avantage pour la ferme expérimentale. Mais l'achat de quelques animaux de choix—trois ou quatre des meilleurs races,—nécessitera une dépense considérable.

A l'heure qu'il est, je suis heureux de le constater,—et j'en félicite les éleveurs canadiens, les animaux de bonne race se vendent cher, et la demande en est tellement grande, que nous sommes constamment obligés d'en faire venir de l'étranger. Je ne pourrais donc pas acheter ces animaux à bon marché. Pour obtenir les meilleurs sujets,—et je crois que nous ne devons pas en avoir d'autres sur la ferme—il faut payer des prix joliment élevés. J'entends les acheter au meilleur marché possible, mais je ne serais pas justifiable, et il ne serait pas avantageux pour le pays, d'acheter des animaux de deuxième ou troisième ordre. Je prendrai l'avis de notre agronome, afin d'acheter des sujets qui feront honneur à la ferme et seront le commencement d'un bon troupeau.

Je désire acheter quelques moutons, M. Grisdale en a acheté quelques-uns. Je ne veux pas simplement les avoir pour des fins d'angraissement, mais afin de démontrer l'effet que produit sur le sol le pâturage des moutons, ce qui, je crois, est d'une grande importance dans l'économie rurale. Les résultats d'une pareille expérience seront très avantageux pour nos cultivateurs.

Je n'ai pas besoin d'entrer dans d'autres détails pour le moment. Si l'on désire de plus amples explications, je me ferai un plaisir de les donner, mais je crois en avoir dit suffisamment pour me justifier de demander, cette année, un crédit plus élevé qu'à l'ordinaire.

M. CLANCY : Où M. Grisdale a-t-il puisé sa science agronomique et expérimentale ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Grisdale est né sur une ferme du comté

de Vaudreuil, entre Montréal et Ottawa. Il y a vécu jusqu'à ce qu'il fût homme fait. Il a ensuite étudié à l'Ecole Normale, a obtenu son diplôme d'instituteur et a enseigné pendant un an ou deux. Il est ensuite allé à l'école d'agriculture de Guelph, a fait ses classes et passé ses examens.

Afin de s'instruire encore davantage, il est allé ensuite étudier à l'Ecole Ames, dans l'Ohio. Il suivait les cours de cette institution lorsque j'ai entendu parler de lui pour la première fois. C'est accidentellement que j'ai entendu prononcer son nom. J'assistais à une assemblée agricole tenue dans l'ouest de l'Ontario. Le directeur de cette institution, parlant des jeunes Canadiens qui étudiaient à cette école, me dit que cet homme était un de ses meilleurs élèves.

Je me renseignai et j'obtins du principal Mills un rapport des plus satisfaisants, sur le passage de M. Grisdale à l'école d'agriculture de l'Ontario. J'ajouterai que, pendant son séjour à l'Ecole Ames, M. Grisdale concourut pour le prix destiné au meilleur juge des races animales. L'an dernier, à Omaha, pendant l'exposition des Etats situés à l'ouest du Mississippi, on offrit un prix aux jeunes gens qui porteraient le meilleur jugement sur les animaux exposés. M. Grisdale concourut et obtint le premier prix.

M. CLANCY : Je ne veux rien dire contre M. Grisdale. Il est maintenant à l'épreuve et il n'est que juste de lui donner l'occasion de prouver son savoir faire. Mais je me contenterai de dire que M. Grisdale a comparu devant le comité de l'agriculture, et j'ai été surpris de l'entendre exprimer, sur les mérites respectifs du labour profond et du labour léger, des idées qui n'ont même pas satisfait l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan). Lorsqu'on demanda à M. Grisdale comment il en arrivait à ses conclusions et s'il avait essayé les deux systèmes dans les mêmes conditions, il fut obligé d'avouer que non : et cependant, il affirmait que l'un était bien supérieur à l'autre.

Je mentionne ce fait pour démontrer à mon honorable ami que, bien que M. Grisdale, ait pu apprendre beaucoup de choses à l'école, les leçons de l'expérience lui seront encore très utiles.

Pendant que j'en suis sur ce sujet, je désire appeler l'attention de l'honorable ministre (M. Fisher) sur ce que je considère comme une scène malheureuse qui s'est passée au comité de l'agriculture, où deux hommes exerçant de très hautes fonctions, M. Robertson et le professeur Saunders, ont donné leur témoignage, et se sont contredits l'un et l'autre. Il est impossible que les expériences faites sur la ferme soient avantageuses pour le public, si ces hautes autorités ne s'accordent pas dans leurs conclusions. En ma qualité de cultivateur, je me demande quel poids nous devons attacher aux témoignages de ces deux hommes qui se contredisent carrément.

L'un désire démontrer, par des expériences annuelles, que les conditions seules sont l'influence dominante dans la production des céréales et que les variétés ont peu ou rien à faire avec le rendement,—car c'est au point de vue du rendement que je me place. Il reconnaît parfaitement la supériorité d'une variété sur une autre, mais pour les fins de rendement, il croit que les variétés importent peu et que tout dépend des conditions. Le professeur Saunders prend une attitude tout opposée, et, tout en croyant que les conditions affectaient toutes les variétés, il y a certaines variétés qui sont beaucoup plus favorables à la récolte.

Ces messieurs expriment des avis entièrement opposés, et les cultivateurs, tant de cette Chambre que du pays, doivent se trouver quelque peu embarrassés. C'est là une scène qui, je l'espère, ne se répètera plus. C'était la lutte de la théorie contre la pratique, et j'avoue que je penche du côté de celui qui a basé ses conclusions sur des expériences. J'appelle l'attention sur ce fait, parce que je crois qu'il n'est pas dans l'intérêt de notre grande ferme expérimentale de voir les deux esprits dirigeants de cette institution exprimer, sur le même sujet, des vues tout à fait opposées.

Le ministre de l'Agriculture a remercié l'honorable député de Huron-sud de ses renseignements. Je croyais que les paroles que mon honorable ami a prononcées cette après-midi comportaient une censure implicite des méthodes du ministre de l'Agriculture, et je me sentais disposé à venir à la défense de celui-ci. Nous avons maintenant un cultivateur à la tête du département de l'Agriculture, j'admets que c'est là une des qualités les plus essentielles que puisse posséder l'homme qui exerce ces importantes fonctions. Mais il me semble que l'on n'a pas remédié au mauvais état de choses dont mon honorable ami (M. Fisher) avait l'habitude de se plaindre, bien que le ministre actuel dirige ce département depuis trois ans.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'honorable député de Huron-sud, car je croyais qu'il allait recommander certaines améliorations dans l'administration du département, mais il a repris son siège sans en rien faire, soit par oubli ou par incapacité d'indiquer les réformes à opérer. Je crois que mon honorable ami (M. McMillan) a été très sévère pour le ministre de l'Agriculture—peut-être sans intention, car autant que possible, ses discours sont toujours marqués au coin de l'esprit de parti.

Je dis que le présent ministre de l'Agriculture est autant à blâmer que tous ses prédécesseurs, sans exception, au sujet des défectuosités que mon honorable ami a signalées sur notre ferme expérimentale. Nous constatons qu'on n'a apporté qu'un seul changement, et il est sans valeur. L'honorable député parle du coût de l'entretien des aimaux dans les dépenses de la ferme. L'entretien des animaux est compris dans un item de $33,000. Il pourrait tout aussi

bien s'attaquer à d'autres parties de cet item. Pourquoi l'entretien des animaux plutôt qu'autre chose ?

M. McMILLAN : Parce que je pense que la somme dépensée pour la garde et l'entretien des animaux est exorbitante. J'en connais quelque chose, car je me livre moi-même à l'élève des bestiaux. Tout en admettant qu'il y a beaucoup de vrai dans l'observation du ministre de l'Agriculture, à savoir qu'il faut beaucoup de soin dans le choix de la nourriture et dans la quantité qu'il faut donner à chaque sujet, je crois que la dépense est hors de toute proportion avec le nombre des têtes de bétail qu'il y a sur la ferme. A Guelph, pendant la même année, l'on n'a dépensé que $1,660 pour cette fin, et l'on a là un nombre un peu plus grand d'animaux qu'à Ottawa.

M. CLANCY : Je dirai à mon honorable ami que s'il se fie aux rapports du gouvernement d'Ontario, il ne peut parler en connaissance de cause. Je lui enverrai le dernier rapport, et je lui demanderai s'il peut nous dire quelque chose au sujet de l'entretien des animaux. J'ai le rapport de l'Ecole d'Agriculture d'Ontario pour 1898, mais les comptes sont tellement embrouillés, qu'il est absolument impossible de se renseigner sur le chapitre de la dépense. L'honorable député a dit que tous les item étaient classifiés ; mais on ne voit pas ce qu'on a payé pour les instruments, pour les grains de semence ; tout y est pêle-mêle et sans ordre et vous ne pouvez vous rendre compte du coût de chaque branche de l'exploitation.

La chose n'est pas nouvelle, et je n'hésite pas à dire que l'on a adopté un système de comptabilité incompréhensible, afin de faire croire que les recettes de cette ferme-école couvrent ses dépenses. Je dirai à mon honorable ami que s'il n'y a pas de meilleures données, pour établir une comparaison, que la tenue des livres de la ferme-école de l'Ontario, il ne peut en arriver à une conclusion bien exacte. Je vois qu'ici, à Ottawa, le système de comptabilité que l'on a adopté est bien différent de celui qui est en vigueur à Guelph, car vous avez tous les chapitres de la dépense, et vous pouvez constater ce que coûte chaque branche de l'exploitation.

Mais pour revenir à l'item que l'honorable député a pris pour cible de ses critiques, c'est-à-dire à l'item concernant l'engraissement des bestiaux, je lui dirai que ses observations au sujet de cette dépense n'ont pas leur raison d'être.

Il pourrait tout aussi bien prendre soin du service de la laiterie que du soin du bétail, car l'un de ces services ne se rapporte pas plus au revenu que l'autre. Je n'ai pas l'intention de continuer plus longtemps le débat sur cet item. Cependant, je constate avec plaisir que l'honorable ministre dit qu'il a l'intention de faire quelque chose relativement au bétail. Ceci ne peut se faire en un jour, et il me semble qu'il ne serait pas sage de placer dès le commencement un trop grand nombre d'animaux de race sur cette ferme. Il y a aussi une autre chose sur laquelle je veux appeler l'attention de la Chambre, ce sont les efforts faits par l'honorable ministre pour résoudre l'importante question de notre lard. J'ai cru comprendre que l'honorable ministre était actuellement à faire faire des expériences dans l'ouest avec plus de 200 cochons.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans l'ouest et dans l'est.

M. CLANCY : On me dit que ce nombre se résume à deux ou trois races. Les saleurs de lard me disent que la mauvaise qualité de ce produit provient autant de ses changements de races que de la manière d'engraisser les cochons. Je crois qu'il serait désirable que l'honorable ministre prît le plus grand nombre de cochons possibles appartenant à des races différentes et qu'il fît nourrir ces animaux avec l'espèce de nourriture que l'on donne généralement à ces animaux, savoir, une quantité considérable de maïs mêlée à d'autres grains afin de s'assurer si la nourriture est la seule cause de la difficulté que nous éprouvons. Je ne crois pas qu'il ait été établi d'un manière définitive soit au moyen d'expériences ou autrement que la nourriture que l'on emploie soit la seule cause de cette mauvaise qualité du lard, ou bien si cela est dû à la nourriture et aux races combinées. C'est avec plaisir que j'apprends que l'honorable ministre a commencé ces expériences, et je crois qu'il peut avantageusement aller un peu plus loin qu'il n'a été jusqu'ici.

M. HENDERSON : Je n'ai pas l'intention de critiquer l'argent que l'on dépense pour la ferme expérimentale. Je ne suis pas du nombre de ceux qui voudraient que ces institutions rapporteraient chaque année des profits nets. Nous obtenons en retour de l'argent que nous dépensons, l'expérience et une connaissance pratique de ce que nous avons étudié ce qui vaut plus que l'argent dépensé. Cependant, je me suis quelque peu amusé d'entendre les compliments adressés au gouvernement par l'honorable député de Huron (M. McMillan), pour avoir choisi un cultivateur pratique et l'avoir placé à la tête du ministère de l'Agriculture. Je n'ai pas d'objection à ce que nous ayons un cultivateur pratique à la tête de ce ministère mais je suis quelque peu surpris de ce nouvel état de choses.

Sous l'administration de M. Mackenzie, aucun effort n'a été fait pour essayer de confier la direction du ministère de l'Agriculture à un cultivateur pratique, bien que ce poste ait été occupé successivement par deux ministres. Il y a d'abord eu M. Letellier, qui était, je crois, avocat, puis le sénateur Pelletier, qui lui aussi était avocat, lui a succédé ; dans tous les cas, l'un ni l'autre de ces hommes n'étaient des cultivateurs. Ainsi, l'idée de vouloir placer un cultivateur pratique est donc plus nouvelle que ne veut le

laisser entendre l'honorable député de Huron-sud. Cependant, il y a dans tout cela une chose qui me surprend, et c'est la suivante : C'est que lorsque nous avons un cultivateur pratique à la tête de ce département, il soit nécessaire d'augmenter le nombre des fonctionnaires et de requérir les services d'un nouvel expert, ce qui indique que malgré les connaissances de notre ministre actuel, une telle dépense n'était pas nécessaire sous l'administration de ses prédécesseurs.

Je ne veux pas critiquer injustement les dépenses qu'entraine l'entretien de la ferme expérimentale d'Ottawa, mais je crois qu'il est injuste d'établir des comparaisons avec une autre institution de même genre que nous avons à Ontario, lesquelles n'ont pas été faites dans le but d'indiquer ce que le parti libéral d'Ontario peut économiser un montant beaucoup plus considérable dans le ministère de l'Agriculture que ce qu'il économise ici. Il est préférable que la Chambre sache à quoi s'en tenir quant à ce qui concerne le collège agricole et la ferme expérimentale de Guelph. Ces deux institutions ont toujours été une source de dépenses pour cette province. Je ne m'en plains pas, parce que le but de ces établissements est d'acquérir des connaissances et de l'expérience, mais je crois qu'il est injuste de faire une déclaration qui puisse être de nature à faire croire à la Chambre que le collège agricole et la ferme expérimentale de Guelph ont toujours rapporté des bénéfices au pays.

Je constate d'après les derniers rapports que ce collège a eu un déficit de $34,383.60 dans ses frais d'entretien ; pour la ferme elle-même, ce déficit a été de $3,860.68 ; pour les expériences faites relativement à l'engraissement des animaux, ce déficit a été de $6,697.97 ; dans le service de l'industrie laitière, il a été de $2,633.78 ; pour l'école de l'industrie laitière, il a été de $2,830.88 ; dans le département des volailles, ce déficit a été de $752.95. Sur ce montant, $700 ont été payés pour le salaire du gérant du service des volailles. L'exploitation de ce service y compris le salaire du gérant a coûté $1,008.21, représentant une perte pour la province de $752.95, ou environ les trois quarts du montant total dépensé pour ce service.

Les pertes dans le service de l'horticulture ont été de $4,819.27, et dans le service de la mécanique, elles ont été de $1,484.11. On n'a pas réalisé de profits dans aucun de ces services, mais au contraire, le tout s'est terminé par un déficit de $57,463.23. Ainsi donc, si les résultats obtenus à la ferme expérimentale d'Ottawa n'ont pas été un succès sous le rapport financier, nous n'avons rien à gagner en comparant ce résultat avec les résultats obtenus sur la ferme expérimentale et au collège agricole de Guelph. A mon avis, l'exploitation de la ferme expérimentale centrale se fait aussi économiquement et avec autant de profit que celle de la ferme expérimentale d'Ontario.

Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur le service des volailles de la ferme expérimentale. Je ne crois pas que nous dépensions pour ce service un montant proportionné aux avantages que nous pourrions en retirer. Ce qui manque et ce dont les cultivateurs se plaignent, c'est de ne pouvoir se procurer en quantité suffisante les œufs provenant des volailles améliorées qui sont gardées sur la ferme. L'hiver dernier, la demande de ces œufs a été considérable, même à $1 la douzaine, et il me semble que la ferme expérimentale pourrait s'arranger de manière à pouvoir fournir des œufs en quantité considérable à ce prix, puisque les cultivateurs sont disposés à les payer ce prix-là. Les cultivateurs ne peuvent même en obtenir pour ce prix lorsque la saison est avancée. C'est avec plaisir que je verrais l'honorable ministre demander un montant supplémentaire, pour permettre à celui qui est à la tête de ce service d'obtenir un nombre d'œufs considérable et lui permettre aussi d'améliorer ses différentes races des volailles ; cela sera utile non seulement aux cultivateurs, mais encore aux habitants des villes et des villages, qui désirent améliorer les races de volailles qu'ils possèdent, et qui comptent sur la ferme expérimentale pour obtenir des œufs.

On devrait augmenter le crédit destiné à ce service, afin de permettre au peuple d'obtenir ce dont il a besoin, et si une telle dépense est faite, je suis convaincu que ce ne sera pas de l'argent dépensé inutilement. Comme je l'ai dit, le prix que ces personnes sont disposées à payer pour les œufs destinés à améliorer les volailles qu'ils possèdent déjà serait suffisant pour rembourser le ministère des frais que cela entraînerait.

M. McMILLAN : L'honorable député (M. Henderson) avec l'exactitude qui le caractérise a déclaré que la ferme expérimentale à Guelph coûtait $8,000 à la province. S'il avait voulu parler honnêtement, il aurait déclaré que le revenu de cette ferme avait été de $6,345 de sorte que, en réalité, elle n'a coûté au pays que $2,476. Voilà un exemple de la critique honnête qu'il fait dans cette Chambre.

M. HENDERSON : Lorsque je dis quelque chose, M. l'Orateur, c'est que je suis en état de le prouver, et l'honorable député (M. McMillan) ne pourra jamais dire aucune chose qui soit de nature à contredire le rapport dans lequel j'ai puisé ces renseignements, c'est-à-dire le rapport de la législature d'Ontario concernant le collège agricole de Guelph. L'honorable député (M. McMillan) peut déclarer tout à son aise dans cette Chambre, dans le langage qui lui est propre, que je fais des déclarations inexactes. Je lui dis que lorsque je prends la parole dans cette Chambre, je dis la vérité ; et je mets au défi l'honorable député de répéter ce qu'il a dit. Les faits que j'ai mentionnés sont contenus dans ce rapport, et mon honorable ami a cité des chiffres qui ne figurent pas ici. Il n'a rien

sur lequel il puisse s'appuyer pour parler ainsi. J'ai cité le rapport mot pour mot et chiffre pour chiffre, et je mets l'honorable député au défi de me contredire.

M. McMILLAN : J'ai ici le rapport du collège agricole de Guelph, dans lequel je trouve ce qui suit : Coût total de l'entretien de la ferme $8,822 ; en déduisant les revenus de cette dernière, soit $6,345, il reste une balance de $2,476.

Plusieurs VOIX : Lisez tous les détails.

M. HENDERSON : Si l'honorable député (M. McMillan) veut bien regarder les comptes publics de la province d'Ontario, il s'apercevra que j'avais raison de parler comme je l'ai fait. J'ai ici le rapport pour 1897-98, le dernier dont nous puissions prendre connaissance et je ne crois pas qu'il lui soit permis de prendre connaissance d'un rapport plus récent.

M. McMILLAN : Je tiens dans ma main le rapport pour l'année 1898.

M. HENDERSON : Je vois dans ce rapport que la ferme elle-même a coûté $8,156.23 pour son exploitation, mais son revenu a été de $4,295.55, ce qui laisse une balance de $3,860.68. Aucune contradiction de la part de l'honorable député (M. McMillan) ne pourra modifier ces chiffres.

M. McMILLAN : Ma prétention se trouve établie par les propres paroles de l'honorable député. Il a commencé par dire que l'exploitation de cette ferme coûtait $8,000 à la province d'Ontario, mais maintenant il déduit le revenu et il trouve que le coût véritable n'a été que de $3,800.

M. HENDERSON : Avant d'adopter ce crédit, je voudrais avoir quelques mots d'explication de la part du ministre relativement au service des volailles à la ferme expérimentale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il me ferait bien plaisir si je pouvais dire un mot dans la discussion qui est engagée entre les deux honorables députés relativement au collège agricole de Guelph. La ferme expérimentale n'entreprend pas d'élever des volailles destinées à être distribuées dans tout le pays.

M. HENDERSON : Pourquoi pas ? Cela fait partie des travaux qui doivent être faits à la ferme expérimentale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce qu'en agissant ainsi, nous pourrions nuire au commerce de ceux qui s'occupent spécialement de l'élevage des volailles. Il est vrai que lorsque nous avons un surcroît d'œufs nous les vendons à ceux qui veulent les acheter, et je crois qu'il n'y a que d'une ou deux races dont nous n'avons pas pu fournir à peu près tous les œufs qui nous ont été demandés. Il nous faut garder sur la ferme plusieurs races différentes, afin d'établir la comparaison entre elles. Quelques-unes de ces races sont plus populaires que les autres, et par conséquent, la demande en est plus considérable, tandis que le contraire arrive pour d'autres races. Mais ce n'est pas là une raison suffisante pour nous faire abandonner complètement l'élevage de ces dernières races. Nous n'avons pas assez de poules de certaines races particulières sur la ferme pour fournir tous les œufs qui nous sont demandés. D'un autre côté, je ne crois pas qu'il serait convenable pour nous de vouloir fournir des œufs dans tout le pays et de faire ainsi concurrence à ceux qui s'occupent et vivent exclusivement de cette industrie.

M. HENDERSON : Vous feriez tout aussi bien de ne pas garder de volailles à la ferme expérimentale, si vous n'avez pas l'intention que la chose soit utile au pays. Si vous êtes décidés de ne fournir des œufs que dans une proportion limitée, disons un dixième de la quantité requise, vous feriez tout aussi bien de ne plus vous occuper de la chose et de laisser complètement cet élevage entre les mains des particuliers disposés à s'en occuper. Bien qu'il soit vrai qu'il existe certaines personnes capables de fournir des œufs d'aussi bonne qualité que ceux que l'on peut se procurer à la ferme expérimentale, cependant, on est sous l'impression dans le pays que c'est à la ferme expérimentale que l'on peut se procurer les meilleures œufs, et c'est pour cette raison que le peuple désire les obtenir de la ferme. Je sais par expérience que des œufs fournis par des personnes ne demeurant pas loin d'Ottawa, n'étaient pas aussi bons que les œufs obtenus de la ferme expérimentale. Je connais une personne qui lors de la dernière saison n'a pas eu d'œufs du tout, parce qu'il lui avait été impossible d'en obtenir de la ferme ; elle a préféré attendre à un autre année.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'apprécie à sa juste valeur les remarques élogieuses faites par l'honorable député (M. Henderson) relativement aux volailles élevées sur la ferme, mais je ne voudrais pas qu'il oubliât que ces volailles sont principalement élevées dans le but de faire des expériences. On s'y occupe moins de la production des œufs que des expériences à faire.

M. CLANCY : L'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) s'écarte si souvent de la vérité, lorsqu'il parle dans cette Chambre, que je veux le rappeler cette fois à la raison. Il n'a qu'à regarder aux pages 300 et 303 du rapport du ministère de l'Agriculture d'Ontario qu'il tient dans sa main, et il va s'apercevoir que les frais d'exploitation de la ferme elle-même à Guelph ont été de $8,156.23, et le revenu de $4,295.51, ce qui laisse un déficit de $3,860.68. Mais ce n'est pas tout. Aux pages 304 et 308, sous le titre d'alimentation et de plantations, ce qui fait tout autant partie de la ferme que le reste, il verra que les dépenses de ce chef se sont élevées à

$7,830.19, et les revenus à $1,131.92 laissant un déficit de $6,698.27, de sorte que les deux déficits réunis s'élèvent à $10,558.87 pour la ferme elle-même.

M. McMILLAN : J'ai ici le rapport de la ferme de Guelph pour 1898 publié en 1899.

M. CLANCY : Mais l'honorable député doit prendre les compte publics pour obtenir les chiffres exacts. Je ne suis pas surpris qu'il soit à côté de son sujet.

M. COWAN : Il a le rapport du département.

M. CLANCY : Mais l'honorable député ne doit pas ignorer que les comptes publics se terminent à la fin de décembre, tandis que les rapports ne finissant pas à la même date, et par conséquent, il doit se fier aux comptes publics.

M. MOORE : J'étais sur le point de dire, lorsque j'ai été interrompu, qu'il est satisfaisant de voir l'intérêt que portent les honorable membres des deux côtés de la Chambre à cette importante question de l'agriculture. Et bien que nous puissions critiquer la manière dont l'argent public est dépensé, je ne crois pas que le ministre de l'Agriculture ait le droit de mettre en doute notre libéralité lorsqu'il s'agit d'aider cette industrie importante. Lorsque nous songeons que 15 pour 100 de la population de ce pays s'occupent d'agriculture ou y est intéressé, qu'un tiers du trafic de nos chemins de fer, un tiers du trafic de nos canaux, et la moitié du trafic de nos lignes de steamers de l'intérieur sont fournis par les cultivateurs de ce pays, il est facile de comprendre que cette industrie ne peut être reléguée au second rang dans l'affection des patriotes du Canada.

Ce à quoi je m'oppose c'est la disproportion qui existe entre les différents montants qui sont accordés. Je m'oppose au faible crédit de $310,100 pour le ministre de l'Agriculture lorsqu'on nous demande de voter $2,081,520 pour le ministre de la Milice. Je crois que les intérêts agricoles sont beaucoup plus importants pour ce pays que les intérêts militaires. Lorsque nous songeons que durant les 150 dernières années, il n'y a pas 1,000 hommes qui ont perdu la vie sur les champs de bataille au Canada, cette dépense de plus de $2,000,000 pour les besoins de la milice me semble être une manière ridicule et inutile de dépenser de l'argent. Je crois qu'il serait bien préférable d'accorder moins d'argent pour les soldats et d'augmenter les crédits destinés aux cultivateurs. Aussi, lorsque les item concernant la milice seront soumis, je profiterai de la circonstance pour dire encore quelques mots à ce sujet.

M. BERGERON : Avant que cet item soit adopté, je me fais un plaisir de reconnaître la bonté, la politesse et la courtoisie dont font preuve les employés de la ferme expérimentale. J'en ai fait l'expérience moi-même et des cultivateurs de mon comté qui étaient venus ici visiter la ferme sont retournés chez eux convaincus qu'ils avaient été traités avec la plus grande courtoisie possible. Il est de mon devoir d'informer le ministre de la chose, et j'espère que cela va continuer. Si la même chose pouvait être dite de tous les ministères, le pays en serait bien satisfait. C'est le peuple qui paie pour cette ferme et lorsqu'il la visite et y est reçu poliment, il lui semble qu'elle lui coûte moins cher.

M. McNEILL : Tout en approuvant une grande partie de ce qu'a dit mon honorable ami de Huron-sud (M. McMillan), je crois que nous avons eu tous deux quelque peu à souffrir de l'impétuosité celtique, et il est allé plus loin dans sa critique que je l'aurais voulu. J'admets avec lui qu'il est regrettable qu'un nombre aussi considérable d'ouvriers soient employés à la journée sur la ferme. Il serait bien préférable de conclure un arrangement en vertu duquel un certain nombre de ces ouvriers y seraient employés à l'année. Cela reviendrait à bien meilleur marché. Mais lorsque mon honorable ami va jusqu'à dire que les cultivateurs du Canada ne retirent aucun profit de la ferme expérimentale, si ce n'est les grains de semence, je crois qu'il outrepasse les limites de la vérité. Mon honorable ami a souvent proposé devant le comité le l'agriculture d'imprimer en plus grand nombre les rapports des témoignages donnés par les fonctionnaires de la ferme, parce que cela était d'une grande utilité pour les cultivateurs.

Je sais que l'honorable ministre serait le dernier à vouloir faire encourir des dépenses inutiles au pays, et s'il était d'avis que la ferme expérimentale est tout au plus bonne à fournir des grains de semence aux cultivateurs, il ne demanderait certainement pas à ce que l'on fît la dépense de faire imprimer ces rapports en grand nombre. Mon honorable ami n'a pas non plus fait preuve de beaucoup de générosité à l'égard de ceux qui les premiers se sont occupés de la ferme expérimentale. Lorsque sir John Carling a pris possession de cette terre et d'un désert a fait une magnifique ferme, il a dû, comme l'honorable ministre doit le comprendre, vaincre de nombreux obstacles qui se dressaient sur son chemin, et il me semble qu'il aurait dû lui tenir compte de ces difficultés qu'il a été obligé de surmonter. La critique est facile ; mais je suis obligé de dire avec l'honorable député de Beauharnois (D. Bergeron) que bien qu'une institution de cette nature prête à la critique sous plusieurs rapports, ce n'en est pas moins un établissement admirable, qui est de la plus grande utilité non seulement pour les grains de semence, mais sous une foule d'autres rapports pour les cultivateurs canadiens.

M. BENNETT : Il est bien malheureux que l'honorable ministre de l'Agriculture ne puisse pas se procurer les services de l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) parce que dans la province d'Ontario, il est considéré par le gouvernement provincial

comme étant une grande autorité en fait d'Agriculture. Je ne veux pas demander que l'on me croie sur parole à ce sujet ; mais il suffit pour se convaincre de la vérité de ce que je dis de jeter les yeux sur les comptes publics de la province de l'Ontario pour constater qu'il a reçu pour dépenses de voyages et conférences faites devant les cultivateurs, l'année dernière la respectable somme de $527. Il est donc établi hors de tout doute qu'il doit être une autorité en la matière, et il est malheureux que l'honorable ministre de l'Agriculture ne fasse pas en sorte de pouvoir obtenir les services de l'honorable député.

M. McMILLAN : Je n'étais pas chez moi l'année dernière, et je n'ai assisté à aucune assemblée. On m'a demandé d'y aller mais j'ai refusé.

M. BENNETT : Dans ce cas, tout ce que je puis dire c'est que l'on a placé à tort le nom de l'honorable député dans le rapport, car on y trouve ceci : " J. McMillan, $126."

M. McMILLAN : Cela était dans l'automne de 1897 et le commencement de 1898--ce n'était pas l'année dernière.

M. BENNETT : A part cela, nous voyons encore " T. McMillan, $122.50." Je suppose qu'il s'agit là d'une erreur typographique—et qu'à la place du " T " il devrait y avoir un " J ".

M. McMILLAN : Non, il s'agit là d'un autre McMillan.

M. BENNETT : Un honorable député me dit qu'il s'agit là de son fils. Mon honorable ami éprouve un tel goût pour l'argent public que lorsqu'il ne peut remplir la position lui-même, il la donne à son fils.

M. McMILLAN : Il faut être bien à bout d'argument, pour avoir recours à des moyens comme celui que vient d'employer l'honorable député. Quand on m'a offert d'accepter cette position j'ai refusé. Durant trois années de suite on a demandé à mon fils d'aller faire des conférences devant les cercles de cultivateurs et il a refusé. On nous a demandé tous deux pour l'année prochaine, et nous avons encore refusé.

M. FOSTER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il demande des soumissions lorsqu'il veut faire faire des conférences de cette nature ?

M. MILLS : C'est un sujet délicat.

Impression et distribution des bulletins et rapports des fermes..... .... $4,000

M. FOSTER : Je remarque que l'on a acheté, l'année dernière, de M. Lynch, 12,000 brochures sur l'industrie laitière.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce crédit qui figurait dans le budget de l'année dernière est destiné à payer à M. Lynch pour des exemplaires supplémentaires de son ouvrage achetés il y a plusieurs années passées. Cela n'a rien à faire avec ce crédit.

M. FOSTER : Quand ces brochures ont-elles été distribuées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Avant mon entrée en fonctions. Il s'agit d'un vieux compte entre ce monsieur et le département de l'Agriculture.

Division du commissaire—
Pour agriculture et i dustrie laitière..... $40,000

M. McMILLAN : L'honorable ministre voudra-t-il nous définir les devoirs du commissaire en ce qui regarde l'agriculture et l'industrie laitière ?

M. FOSTER : Est-ce qu'il n'y a pas eu un désaccord malheureux sur certaines questions entre le directeur et le fonctionnaire spécialement préposé à l'agriculture ?

M. SCRIVER : Pas ce fonctionnaire, le professeur Robertson.

M. FOSTER : Il y a eu de grandes divergences d'opinions entre eux, et je ne sais ce que nous, cultivateurs, ou beurriers, ou fromagers, devons penser de ces désaccords.

M. McNEILL : Il serait bon que mon honorable ami nous donnât quelques renseignements sur la sphère d'action respective du commissaire de l'industrie laitière et du directeur, tel que demandé par mon honorable ami de Huron. J'ai toujours compris, jusqu'à dernièrement, que le professeur Robertson n'était simplement que commissaire de l'industrie laitière, et nous devrions savoir si ce commissaire a réellement le droit, en tant qu'il ne s'agit que de questions concernant exclusivement l'agriculture, d'exposer ses vues en sa qualité d'employé supérieur de la ferme. Il me semble qu'avant de rendre public les rapports contradictoires qu'ils font sur les opérations de cette ferme, il serait bon que les fonctionnaires du département vinssent consulter le ministre de l'Agriculture. Dans le cas contraire, nous nous trouverons dans une position très peu enviable. Nous pouvons avoir un fonctionnaire supérieur qui soutienne une opinion et un autre qui fasse valoir une opinion contraire, et si ces deux opinions sont rendues publiques, quelle confiance voulez-vous que le peuple accorde à l'une ou à l'autre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le professeur Robertson a été nommé, il y a longtemps, l'un des directeurs de la ferme ; on l'appelait dès lors commissaire de l'industrie laitière et directeur d'agriculture de la ferme. Dans l'automne de 1895, ou au printemps de 1896, son travail a été complètement séparé de celui de la ferme, et il n'a maintenant rien à faire avec les employés de la ferme et il n'a pas à s'occuper de leur ouvrage. Dans le même temps, cependant, il était nommé directeur d'agriculture et commissaire de l'industrie laitière. Son travail n'était pas clairement défini probablement, mais depuis ces dernières années,

il n'a plus eu rien à faire avec les travaux de la ferme, et il s'est consacré entièrement à ce que je puis appeler le commerce des produits agricoles du pays et le développement de l'industrie laitière dans les différentes parties du Canada, considéré non seulement au point de vue de la fabrication du beurre ou du fromage, mais encore au point de vue du commerce de ces produts. Je ne puis prétendre définir exactement sa sphère d'action, parce qu'il est un homme d'une habileté et d'une énergie exceptionnelles, qui s'est trouvé mêlé à tout mouvement en vue de développer l'agriculture en ce pays et de favoriser les intérêts des cultivateurs. Ses connaissances sont si grandes, que l'on se sent trop heureux de l'entendre exprimer ses vues sur n'importe quel sujet concernant l'agriculture. La divergence d'opinions sur un point particulier qui s'est manifesté entre lui et le professeur Saunders, au comité de l'agriculture, est certainement regrettable, mais tous ceux qui ont suivi les expériences et les recherches en agriculture, savent parfaitement que les savants et les expérimentateurs n'arrivent pas toujours aux mêmes conclusions, même en expérimentant par le même procédé. On ne doit donc pas être surpris de voir se produire ici ce que l'on constate ailleurs. Si l'un ou l'autre de ces messieurs, cependant, m'avait consulté avant de parler, la chose que tout le monde regrette ne se serait pas produite peut-être, mais je connais assez ces deux fonctionnaires supérieurs pour savoir qu'ils feront ce qu'ils croient être dans l'intérêt de l'agriculture, et je ne leur ai jamais demandé de me consulter avant de faire connaître publiquement leurs vues.

M. McNEILL : J'approuve en général les remarques que vient de faire mon honorable ami. En effet, nous comprenons tous que non seulement en ce qui concerne l'agriculture, mais encore dans les questions importantes, des divergences d'opinions s'élèvent entre des hommes très intéressés dans ces questions et qui sont de plus très habiles. Je serais un des premiers à reconnaître l'importance de l'œuvre accomplie par le professeur Robertson. Je crois qu'il a rendu d'immenses services au pays. Mais mon honorable ami comprendra que le cas auquel je fais allusion ne touche à aucune question scientifique à propos de laquelle les savants peuvent exprimer des opinions différentes, ainsi que nous avons eu plusieurs fois l'occasion de le constater.Non ; ce à quoi je fais allusion, ainsi que l'honorable député de Huron, je crois, c'est ce doute exprimé ouvertement devant le comité quant aux opérations de la ferme telle qu'administrée par le directeur. Mon honorable ami secoue la tête.

M. BAIN : Mon honorable ami se trompe.

M. McNEILL : Je ne dis pas qu'on a déclaré que les travaux exécutés sur cette ferme expérimentale sont tous mauvais, mais on en a laissé entendre assez pour faire soupçonner la chose. L'une des grandes améliorations que M. Saunders prétend avoir accomplies, a été le croisement des races d'animaux et la variété apportée à la culture des céréales. M. Robertson dit qu'il n'y a pas d'espèces nouvelles, au moins si l'on considère la production. Si cela n'est pas attaquer directement l'œuvre de M. Saunders, je ne sais plus ce que les mots veulent dire. Ces divergences d'opinions sont des plus malheureuses, parce qu'elles sont de nature à jeter du discrédit sur le travail qui se fait à la ferme expérimentale. Je ne prétends pas que le directeur doit consulter mon honorable ami avant de faire son rapport annuel sur l'ouvrage qu'il a mis à exécution à cette ferme ; mais ce que je voudrais, ce serait que, lorsqu'un des fonctionnaires relevant du département de l'agriculture veut attaquer la valeur de l'ouvrage ou l'opportunité de l'ouvrage que fait faire le directeur de la ferme expérimentale, il s'adressât d'abord au ministre pour lui faire connaître ses raisons et obtenir la permission de rendre public le fait dont il se plaint, avant de faire des déclarations aussi étonnantes que celles dont il s'agit maintenant.

J'oserai dire, ayant été élevé sur une ferme et m'étant intéressé toute ma vie à l'agriculture, que les déclarations qui ont été faites relativement au besoin d'engrais pour les champs de grains, si j'ai bien compris, sont pour le moins étonnantes. Je ne crois pas qu'il y ait un seul cultivateur pratique qui ait jamais labouré un pauvre champ en friche sur lequel il ne pouvait étendre un peu d'engrais, qui ne sache pas qu'il retirera moins de ce fond que s'il eut pu y mettre l'engrais nécessaire. C'est un fait que nous avons constaté souvent quand nous n'avions pas assez d'engrais pour tout un champ ; la partie engraissée donnait une moisson beaucoup plus forte que la partie qui n'avait reçu aucun engrais. Et quand l'expérience de tous les cultivateurs du Canada confirme ce fait, je trouve qu'on a raison de s'étonner d'entendre dire que les engrais ne sont pas nécessaires aux champs de grains.

Chose également étonnante aussi, c'est d'entendre dire, alors que l'on sait qu'on peut faire beaucoup pour améliorer nos légumes par le choix et le mélange de variétés différentes, ainsi qu'on le fait pour les animaux, que la production dans ces cas est nulle. Si l'on veut examiner les faits tels qu'ils sont connus des cultivateurs, on sera étonné de cette déclaration. Prenons les carottes, par exemple, et nous constaterons, après examen, que des progrès considérables ont été faits dans la production de ce légume par la substitution durant les années dernières de nouvelles variétés aux anciennes carottes que nous avions l'habitude de cultiver.

Nous savons aussi que l'avoine Banner est parmi les douze premières variétés—chose assez curieuse, le fait s'est produit dans tout le pays—celle qui a démontré le plus

clairement l'importance de varier les espèces d'un même grain. L'avantage ne consiste pas seulement dans la production mais en ce que cette variété mûrit plus tôt que les autres, ce qui est à considérer pour les cultivateurs.

Je crois qu'il est très malheureux que des déclarations aussi opposées soient faites par des hommes qui ont obtenu et justement obtenu, à cause du travail utile qu'ils ont fait, la confiance du peuple ; je dis qu'il est très malheureux que des déclarations aussi inquiétantes soient faites publiquement sans que le ministre ait été consulté et que permission de publier ces choses ait été obtenue.

M. McLENNAN (Inverness) : Je suis heureux de constater que ce crédit a été augmenté, pour la raison que le ministre de l'Agriculture m'a donné à entendre, l'an dernier, que l'industrie laitière au Cap-Breton recevrait son encouragement actif. Je voudrais lui demander si une partie de cette augmentation de $10,000 dans ce crédit est destinée à établir cette industrie dans cette île.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je demande cette augmentation en partie pour rencontrer le but dont a parlé l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) et en partie aussi pour l'exécution d'autres ouvrages que se propose d'entreprendre le commissaire de l'industrie laitière et de l'agriculture. Ce crédit a été de $30,000 par année depuis un certain nombre d'années ; il était destiné à couvrir les dépense de la division de ce commissaire. Je demande, cette année, $10,000 de plus, parce que nous avons eu des dépenses supplémentaires se rattachant à ce département, dépenses qu'on n'a pu payer à même les $30,000 votés l'an dernier. J'ai dû alors demander un crédit supplémentaire et cette année, à la date du 1er juillet, nous n'avions pas encore réellement payé toutes les dépenses se rapportant au département de l'industrie laitière. Ces dépenses supplémentaires ont servi à établir des beurreries dans les Territoires du Nord-Ouest. J'ai obtenu un crédit spécial dans le but d'établir ces beurreries et qui doit être appliqué à ce que je pourrais appeler à compte du capital. Mais en établissant ces beurreries, le commissaire de l'industrie laitière a fait un arrangement pour les exploiter aussi. Il y en a qui ont payé les dépenses occasionnées par leur établissement et leur exploitation, mais il y en a d'autres, moins considérables, qui n'ont pas payé ces dépenses, et il nous a fallu un montant considérable pour les tenir en exploitation et établir un système d'inspection, car nous avons des inspecteurs qui voyagent par tous les Territoires pour voir à l'établissement de ces beurreries. Depuis deux ou trois ans, cela a coûté près de $9,000 par année.

M. FOSTER : Je croyais qu'il avait été convenu que le département n'assumerait aucune responsabilité.

M. McNEILL.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La dépense principale nous est remboursée par ce que nous rapporte l'imposition d'un droit de 1 cent par livre sur le beurre qu'on fabrique à ces établissements. Mais ce droit n'est imposé que dans les beurreries considérables qui donnent un revenu plus élevé que ce montant de leurs dépenses ; mais cet impôt n'est pas perçu dans les petites beurreries qui nous ont coûté pour leur exploitation plus qu'elles ne nous ont rapporté.

M. FOSTER : Je croyais que vous fournissiez un homme capable qui se chargeait de l'exploitation de telle ou telle beurrerie, dont il vendait les produits. Cet homme après avoir payé aux cultivateurs la proportion qui leur revenait, distribuait l'excédent aux beurreries dont les bénéfices n'étaient pas suffisants pour payer les dépenses. De cette façon, il n'y aurait pas eu de perte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Foster) n'a pas saisi un point important. Nous exigeons un prix fixe pour la fabrication du beurre, 3 cents ou 3½ cents, je crois.

M. CLANCY : Quatre cents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce peut-être le prix au Nord-Ouest. Quand la beurrerie se trouve dans un endroit où le lait est abondant, où la fabrication du beurre se fait sur une large échelle, ce prix couvre toutes les dépenses.

M. FOSTER : Je ne puis saisir le point dont vous parlez, si c'est là votre base d'opération.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est évident que l'honorable ministre a mal compris. Je ne crois pas avoir mis la Chambre sous l'impression que notre base d'opération est différente de celle que je viens d'expliquer. J'avais espéré d'abord que les profits obtenus dans les beurreries considérables compenseraient la perte subie sur les petites. Mais quand nous en sommes venus à discuter cette question avec les personnes intéressées dans les grandes beurreries, elles nous ont demandé de placer à leur crédit au fonds d'amortissement le bénéfice fait dans tous ces établissements, de telle sorte qu'une partie de cette contrée ne fût pas tenue à payer les dépenses encourues dans l'autre partie. J'ai cru que cette prétention était juste.

M. FOSTER : Et elle l'était.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aussi, je n'ai retiré aucun avantage de la position. Ainsi, par exemple, il y a une beurrerie considérable à un endroit appelé Innisfail, qui se trouve dans l'Alberta, T. N.-O. Cette beurrerie a donné l'an dernier de $600 à $700 de bénéfice net, toutes dépenses payées. J'avais pensé d'abord à prendre cet argent et à m'en servir pour payer le déficit de beurreries moins impor-

tantes, mais après avoir considéré le sujet attentivement, j'ai vu toute l'injustice d'un pareil procédé.

M. FOSTER : Vous proposez-vous de payer les frais d'inspection comme ceux de fabrication ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, c'est ce que nous avons fait partout. J'ai eu deux inspecteurs, des beurriers de première classe, qui ont eu la direction de cette industrie dans le Nord-Ouest et qui ont fait l'inspection de ces beurreries dans tous les Territoires. Quand j'ai pris la chose en mains, je croyais que je n'aurais à payer que le salaire et les dépenses de ces hommes ; mais depuis, j'ai constaté que nous avions à faire face à un déficit considérable, tous les ans, et c'est ainsi que l'an dernier j'ai dépensé au delà de $9,000 pour établir cette industrie au Nord-Ouest. Je puis dire que ce chiffre est plus élevé que celui que je m'attendais à constater, mais en même temps, je crois réellement que le succès de ces beurreries dans le Nord-Ouest justifie cette dépense. Il y a 16 beurreries et 16 établissements où se fait l'écrémage du lait et qu'on appelle aussi stations subordonnées. Le résultat a été des plus satisfaisants dans chaque cas, excepté pour la dernière saison, dans les districts où l'on cultive le blé. Le prix élevé du blé a empêché les cultivateurs de se livrer à l'industrie laitière. C'est le cas pour le district d'Alberta et certaines autres parties du Nord-Ouest. La culture du blé a été si avantageuse, ces deux dernières années, dans l'est d'Assiniboïa spécialement, que l'on s'est livré à cette culture et qu'on a négligé l'industrie laitière à tel point, qu'il nous a fallu fermer une beurrerie dans cette partie des Territoires. C'est un fait reconnu que tant que les récoltes seront bonnes et que le prix du blé sera élevé, les cultivateurs ne s'occuperont pas de l'industrie laitière. Cependant, en revanche, dans cette partie du Nord-Ouest qui n'est pas spécialement cultivée pour le blé, l'industrie laitière a rendu de grands services à la population tout en ne causant aucun préjudice aux beurreries de l'est. Le produit de cette industrie a été vendu dans l'ouest et pas une seule livre de beurre n'a été expédiée en Angleterre ; c'est pourquoi il n'a, en aucune façon, affecté le marché anglais où tout le beurre de l'est est expédié.

M. FOSTER : Se propose-t-on de laisser ces beurreries subsister par elles-mêmes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nos conventions sont à l'effet de les exploiter durant trois ans et de prolonger ce terme pour les beurreries qui sont moins importantes. Il y en a plusieurs que nous espérions pouvoir laisser à elles-mêmes à l'expiration de ces trois ans ; mais il faudra continuer notre aide à certaines autres. Il y en a 10 ou 12 que nous serons obligés d'exploiter durant la saison prochaine, quelques-unes même pour plus longtemps. L'an dernier, nous avons dépensé $9,700 de ce crédit. J'oserais dire qu'il nous faudra dépenser autant cette année.

M. CLANCY : Je crois que l'honorable ministre a dépensé plus de $9,000 ; d'après ce que je comprends, il a dépensé $25,000 l'an dernier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable monsieur se trompe. Je parle des dépenses couvertes par ce crédit de $30,000. J'ajouterai que, comme la Chambre se le rappelle, l'industrie laitière, il y a quelques années, a été établie dans l'Ile du Prince-Edouard et a très bien réussi. La population de la Nouvelle-Ecosse et notamment celle du Cap-Breton ont demandé qu'on leur accordât quelque chose de semblable. J'ai compris que nous devions encourager le développement de l'agriculture dans ces provinces de l'est et que l'industrie laitière réussirait tout aussi bien au Cap-Breton qu'à l'Ile du Prince-Edouard, au moins nous l'espérions, et qu'il ne serait que juste et sage de l'inaugurer dans cette île. Cela va nous donner plus de terrain à couvrir.

En outre, on m'a fait le différentes parties du pays et d'un grand nombre de sociétés intéressées, de sérieuses représentations afin d'encourager l'élevage et le commerce d'exportation des bestiaux, et je me propose de consacrer à cette fin $5.000 du crédit demandé. Je ne puis dire que le projet soit complètement arrêté dans tous ses détails, mais je veux obtenir les services de quelqu'un qui travaillera sous le professeur Robertson à favoriser notre commerce d'exportation de bestiaux et l'élevage de ces animaux. Le salaire de ce fonctionnaire et les dépenses à encourir pour l'impression, la distribution de tous les renseignements jugés utiles s'élèveront à près de $5,000.

M. FOSTER : Combien d'argent le département a-t-il dépensé dans l'Ile du Prince-Edouard l'an dernier, et combien cette année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On n'a rien dépensé l'an dernier ; on ne se propose pas de faire de dépenses cette année dans cette province, sous ce rapport.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami voudrait-il dire en termes un peu plus précis ce qu'il se propose de faire en rapport avec le commerce des bestiaux ? Il a parlé d'une manière si générale, que je n'ai pu comprendre ce qu'il se propose de faire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a eu beaucoup d'organisation au sujet de ce commerce dans la province d'Ontario. Nous avons dans cette province des associations qui se livrent aux différentes divisions de ce commerce. Cette sorte d'organisation ne s'est pas répandue dans tout le pays, loin de là, mais elle a eu pour résultat de donner à Ontario cette réputation plus qu'enviable dont joult cette province, en ce qui regarde l'élevage et le commerce des bestiaux, non

seulement au Canada, mais encore par tout le continent. Je suis convaincu qu'on peut obtenir les mêmes résultats dans d'autres parties du pays pour l'immense avantage des intéressés et, par suite, de ces parties du Canada, tout en favorisant énormément les éleveurs et les exportateurs d'Ontario.

Je citerai comme exemple ce que j'ai fait dernièrement avec l'aide de M. Hodson, un habitant d'Ontario. Nous avons réussi à obtenir des compagnies de chemins de fer de grandes facilités pour la distribution d'animaux reproducteurs de race pour l'amélioration de nos troupeaux dans tout le pays, et, comme résultat, la province d'Ontario a expédié dans l'est et l'ouest, plus spécialement au Manitoba et dans les Territoires, et aussi dernièrement, en conséquence de nouveaux arrangements, dans les provinces de l'est, une quantité considérable d'animaux de race destinés à l'amélioration de nos troupeaux. On ne pouvait faire la chose avant d'avoir ces facilités et l'élevage n'était pas sur un pied avantageux. Je cite ce détail pour démontrer ce que nous pourrions faire sous ce rapport. J'avoue qu'il nous faudra un homme compétent qui se consacre à ce travail d'organisation des intérêts des éleveurs et des exportateurs et qui leur enseignera le moyen de réussir tout aussi bien que les éleveurs et les exportateurs d'autres pays et même d'Ontario réussissent. On a un besoin pressant de ce travail d'organisation dans les autres provinces, et je suis persuadé qu'on retirera de grands avantages du peu d'argent dont j'ai parlé, il n'y a qu'un instant. Mon honorable ami connaît l'importance des intérêts des éleveurs et des exportateurs de ce pays.

M. McLENNAN (Inverness) : L'honorable ministre a oublié de répondre à la question que je lui ai posée concernant l'industrie laitière à l'île du Cap-Breton.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois avoir répondu à l'honorable monsieur. J'ai dit à la Chambre que je me proposais de renouveler au Cap-Breton et peut-être dans quelques autres parties de la Nouvelle-Ecosse, l'expérience qui a si bien réussi dans l'Ile du Prince-Edouard, il y a quelques années, en aidant au développement de l'industrie laitière dans cette partie du pays. Si l'honorable monsieur veut plus de détails, je puis dire qu'en discutant cette question avec les autorités provinciales de la Nouvelle-Ecosse, j'ai constaté que la population du Cap-Breton et celle d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse n'étaient pas prêtes à faire ce qu'a fait la population de l'Ile du Prince-Edouard quand on a établi l'industrie laitière dans cette province, c'est-à-dire, fournir les bâtiments et les machines, alors que nous nous engagions à exploiter ces beurreries. C'est ce qui a été fait dans l'Ile du Prince-Edouard. J'espérais qu'on aurait fait quelque chose dans ce sens au Cap-Breton et dans d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse, mais la population n'a voulu rien faire. La législature de la Nouvelle-Ecosse, à sa dernière session, a adopté un arrangement par lequel le gouvernement provincial avance une somme d'argent aux localités qui paieront la balance nécessaire pour former le montant qu'il faut pour la construction des ces beurreries et l'achat de ces machines, et nous nous proposons d'exploiter ces beurreries pour ces municipalités ainsi que l'a fait le professeur Robertson à l'Ile du Prince-Edouard quand le système a été établi dans cette province. C'est l'arrangement qui a été conclu et que j'espère mettre à exécution si ce crédit est voté.

M. FOSTER : Qu'a-t-on dépensé sous ce rapport au Nouveau-Brunswick l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Deux milles cinq cent dollars. Ce crédit était d'abord destiné à venir en aide à l'école d'industrie laitière de Sussex, et à part cela, M. Hopkins a fait le tour de la province et donné des conférences devant les autorités locales à leurs cercles agricoles.

M. FOSTER : Avez-vous l'intention de continuer la chose cette année ? Combien a-t-on dépensé de ce chef dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'école d'industrie laitière de Nappan a été exploitée de concert avec la ferme expérimentale de Nappan. Cette école n'a pas jusqu'ici été très fréquentée, et je suis loin d'être satisfait des résultats.

M. FOSTER : A quel prix ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A un prix peu élevé. Ils fournissent le lait de la même manière que la chose se pratique dans les Territoires du Nord-Ouest, aux beurreries, et je crois que les frais de main-d'œuvre ne sont pas tout à fait payés.

M. McLENNAN (Inverness) : Dois-je conclure des paroles de l'honorable ministre de l'Agriculture, que chaque fois que dans l'île du Cap-Breton où dans la Nouvelle-Ecosse, la population est prête à établir une beurrerie et à construire le bâtiment nécessaire à cet effet, et que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse fournit les machines, le gouvernement fédéral de son côté fournira le gérant ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne serais pas prêt à dire dans chaque cas, parce que je suppose qu'il n'y aura qu'une beurrerie dans chaque comté.

M. McLENNAN : Cela est satisfaisant.

M. CLANCY : Je crois que l'honorable ministre devrait nous donner des renseignements plus précis relativement à l'exploitation des beurreries dans les Territoires du Nord-Ouest. Lorsque l'honorable ministre a proposé ce système, j'ai compris qu'il y avait seize beurreries, possédant un nombre égal de stations d'écrémage, qui devaient être

comprises dans le projet. L'honorable ministre a ajouté que le ministère avait l'intention d'en ouvrir sept nouvelles, et d'en acquérir neuf autres actuellement exploitées, dont les patrons sont incapables de continuer l'exploitation. L'honorable ministre branle la tête.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voulez-vous parler dans le moment ?

M. CLANCY : Non, il y a de cela deux ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; je demande pardon à l'honorable député. J'ai cru qu'il voulait parler de l'époque actuelle. Aujourd'hui, ces beurreries sont au nombre de seize.

M. CLANCY : Il avait l'intention d'en ouvrir de nouvelles à Moosomin, White-Wood Grenfel, Wolseley, Qu'appelle, Maple-Creek, Wetaskiwin. Il avait l'intention d'acheter celle de Indian-Head, de Regina, de Prince-Albert, de Mâchoire-d'Orignal, de Calgary, d'Innisfall, de Red-Deer, d'Edmonton, et d'Yorkton. Le gouvernement devait fournir la moitié du coût là où de nouvelles beurreries étaient établies et lorsqu'il s'agissait d'acheter les beurreries déjà établies, mais incapables de continuer le service par elles-mêmes, le gouvernement devait leur venir en aide, et dans chaque cas, le capital devait être remboursé. Je crois que l'honorable ministre après avoir lancé un projet comme celui-là, il y a maintenant deux ans, devra être en position de nous dire quel est l'état financier de ces beurreries, le montant remboursé dans chaque cas, et où en sont les comptes, cela, non à la fin de l'exercice, parce que les travaux des beurreries ne se terminent pas avec l'exercice, mais il devrait être en position de nous dire quel était l'état financier de ces beurreries à la fin de la saison de 1898, et quel montant avait été payé à cette époque.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je n'ai pas ces chiffres ici, mais je puis me les procurer facilement, et les déposer sur la bureau de la Chambre, si tel est le désir de l'honorable député.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre voulait passer à un autre item, celui-ci pourrait être laissé de côté, jusqu'à ce qu'il puisse nous fournir ce renseignement, car il s'agit là d'une question très importante.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'espère que l'honorable député ne demandera pas à ce que cet item soit laissé de côté. Je me ferai un plaisir de lui donner les renseignements qu'il demande. De mémoire, je puis lui dire que quatre ou cinq de ces beurreries ont déjà payé les montants qu'elles devaient. Les autres ont commencé à rembourser plus ou moins les sommes qui leur ont été prêtées, et il est possible que deux ou trois soient incapables de payer ces arrérages en trois ans. Je puis certainement donner à l'honorable député tous les états qu'il demande, et je me ferai un plaisir de les lui fournir, mais un des fonctionnaires du département devra travailler un ou deux jours pour en faire des doubles.

M. CLANCY : C'est de la bouche de l'honorable ministre que nous devrions apprendre ces renseignements. La session est trop avancée pour que le fait de déposer ces documents sur le bureau de la Chambre soit bien satisfaisant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais les fournir à l'honorable député.

M. CLANCY : C'est de l'honorable ministre lui-même que nous devrions apprendre la chose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vous dirai la chose lorsque le crédit sera adopté en dernière épreuve, si l'honorable député le désire.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre donne tous les renseignements concernant chacune de ces beurreries, nous pourrons nous en occuper plus tard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me ferai un plaisir d'en agir ainsi.

M. MARTIN : Je regrette beaucoup que l'honorable ministre ait cru devoir retirer l'encouragement donné à cette industrie, dans l'Ile du Prince-Edouard, durant quelques années. Malgré les progrès accomplis dans cette province sous ce rapport, il reste encore des régions considérables où cette industrie devrait être établie. Il comprend facilement que l'aide accordée jusqu'ici a été d'un grand secours à quelques-unes des parties les plus prospères de la province, mais il reste encore des régions qui ne sont pas aussi prospères et où cette industrie n'est pas encore établie, et peut difficilement l'être sans le concours et l'assistance du gouvernement. L'honorable ministre veut continuer d'accorder cet encouragement au Cap-Breton et à la Nouvelle-Ecosse, le long de l'Ile du Prince-Edouard. Puisqu'il en est ainsi, il ferait bien d'étudier la question de savoir si cet encouragement ne pourrait être continué dans certaines régions de l'Ile du Prince-Edouard qui n'ont pas encore eu l'avantage d'en profiter.

On se plaint dans certaines parties de la province que cet encouragement a été accordé aux régions les plus prospères, alors que celles qui se plaignent aujourd'hui n'étaient pas en état d'en profiter, et maintenant elles sont privées de tous ces avantages. En venant en aide à ces différentes localités, l'honorable ministre fera disparaître de l'esprit du public l'impression sous laquelle il se trouve actuellement par suite de cette aide que le gouvernement lui a enlevée. En agissant ainsi, l'honorable ministre augmentera certainement l'estime que lui porte la population honnête de l'île, d'autant plus que la chose ne lui coûtera pas très cher, car ceux qui seront tenus de surveiller ces beurreries au Cap-Breton, pourront aussi

prendre soin des quelques beurreries qui seront établies dans l'Ile du Prince-Edouard.

M. McDOUGALL : Quelles sont les démarches qui ont été faites par l'honorable ministre pour établir des beurreries dans l'île du Cap-Breton ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà donné des explications à ce sujet, mais il est probable que l'honorable député n'était pas à son siège à ce moment là. La législature de la Nouvelle-Ecosse a adopté à sa dernière session une loi en vertu de laquelle toute localité qui se pourvoit des bâtiments nécessaires, a droit de demander au gouvernement provincial de lui avancer l'argent nécessaire pour acheter ses machines, et j'ai consenti à exploiter ces beurreries et à les administrer durant un certain nombre d'années. Nous n'avançons aucun argent, mais nous faisons là la même chose que ce qui se pratique actuellement dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. McDOUGALL : Si un certain nombre de cultivateurs veulent établir une beurrerie, devront-ils commencer par s'adresser aux autorités provinciales, lesquelles s'adressent à leur tour au ministère de l'Agriculture ici ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nos obligations ne commencent que lorsque la beurrerie est installée et que nous sommes certains qu'il y a un nombre suffisant de vaches dans le voisinage pour justifier l'exploitation d'une telle entreprise.

M. McDOUGALL : Si des cultivateurs désireux d'établir une beurrerie s'adressent d'abord aux autorités provinciales, et que ces dernières refusent de se rendre à leur demande, ces cultivateurs se trouvent sans aucun recours contre le ministère de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'année dernière, j'ai essayé de trouver des localités dans la province disposées à fournir les bâtiments et les machines, et l'on m'a répondu que ces localités ne pouvaient faire la chose sans recevoir d'aide du dehors et d'argent qu'il fallait leur prêter. Si ce crédit est adopté, je serai en état de faire face aux pertes qui devront nécessairement se produire dans l'exploitation de ces beurreries durant quelques années.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre doit comprendre comme moi dans quelle position difficile se trouvent ces cultivateurs relativement à ces propositions. Il leur faut d'abord s'adresser au gouvernement provincial, et si ce dernier refuse d'admettre leur demande, ils se trouvent dans l'impossibilité d'obtenir cette beurrerie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils peuvent construire la beurrerie et y placer les machines à leurs propres frais.

M. MARTIN.

M. McDOUGALL : Bien que je sois le député de mon comté dans cette Chambre je n'avais pas encore entendu dire avant aujourd'hui qu'il existât un arrangement de cette nature entre les deux gouvernements, et je suis surpris que le ministre ait pris certains renseignements dans mon comté sans me consulter. Si j'avais connu la chose, j'aurais pu appeler l'attention de mes électeurs sur cette affaire, sans distinction de parti, mais c'est la première fois que j'entends parler de la chose, si ce n'est par ouï-dire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais je ne pourrai rien faire à ce sujet tant que ce crédit ne sera pas accordé.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre avoue-t-il qu'avant d'avoir obtenu ce crédit il s'est mis en communication avec certaines personnes de mon comté à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Voici comment les choses se sont passées. Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse m'a demandé ce que je pourrais faire pour développer l'industrie laitière dans sa province ; à cela j'ai répondu à M. Murray que j'avais envoyé M. Hopkins et M. McFarlane tenir des assemblées dans la province et qu'ils m'avaient fait rapport que le peuple ne paraissait pas disposé à placer dans cette entreprise les capitaux nécessaires pour construire les bâtiments et acheter les machines, et que tant qu'il ne consentirait pas à faire des sacrifices de cette nature, comme la chose avait eu lieu dans l'Ile du Prince-Edouard, je n'étais pas prêt à prendre la direction des beurreries. De son côté, M. Murray me répondit : Si je fais les démarches nécessaires afin d'aider au peuple à construire ces beurreries et à acheter les machines nécessaires, les exploiterez-vous ? Je lui dis : Je demanderai un crédit à cette fin au parlement, et si je puis l'obtenir, je me ferai un plaisir d'accéder à votre demande. A la dernière session de la législature, une loi a été adoptée permettant au gouvernement de faire ces avances.

M. McDOUGALL : Quels sont les comtés qui ont été visités par les fonctionnaires du ministère ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils sont demeurés dans la province durant quelques semaines. Je crois qu'ils se sont aussi rendus dans l'île du Cap-Breton, où ils ont tenu un certain nombre d'assemblées, mais je ne puis indiquer les noms des endroits qu'ils ont visités.

M. McDOUGALL : Ces fonctionnaires avaient-ils reçu instruction de se mettre en rapport avec les représentants d'autres comtés ? Je crois avoir entendu parler de la chose, mais pour ma part, on ne m'a pas averti.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les seules instructions spéciales que je me souvienne d'avoir données à ces fonction-

naires étaient de consulter M. Chipman, le secrétaire du ministère de l'Agriculture de la province, qui devait à mon avis mieux connaître la province que moi-même.

M. FOSTER : Quel montant se propose-t-on de dépenser dans chaque province à même ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $3,500 dans le Nouvelle-Ecosse, y compris le Cap-Breton ; Québec, salaire et dépenses de voyage de M. Chapais, aide commissaire de l'industrie laitière, $3,000 ; les dépenses de M. Chapais sont portées à la province de Québec, bien qu'il arrive souvent que ce fonctionnaire visite d'autres endroits du pays pour faire des conférences-là où il y a des Canadiens-français. Il y a à part cela $2,000 pour l'école d'industrie laitière de Saint-Hyacinthe, ce qui fait en tout $5,000 pour Québec.

M. FOSTER : Quel est le montant accordé à Ontario ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le commissaire de l'industrie laitière et son aide font beaucoup d'ouvrage dans la province d'Ontario, et il y a une somme de $14,000 affectée spécialement à cela, y compris le salaire du professeur Robertson. Relativement à la Colombie Anglaise, les quartiers-généraux de M. Marker sont à Calgary, et ce fonctionnaire ainsi que son aide ont passé deux or trois mois chaque année, depuis un certain temps, à faire des conférences dans la Colombie Anglaise. Il y a à part cela une somme de $300 pour l'Ile du Prince-Edouard, laquelle est remise à la société d'industrie laitière pour lui permettre d'employer un inspecteur. Cette somme jointe à celle de $5,000 destinée à aider à l'amélioration du bétail, complète les $40,000.

M. FOSTER : De quelle manière l'honorable ministre entend-il dépenser cette somme de $5,000 destinée à l'amélioration du bétail ? Il ne nous a pas donné de détails sur ce qu'il entend faire à ce sujet. Il dit simplement qu'il va faire quelque chose à ce sujet, mais je crois qu'il devrait nous indiquer de quelle manière il va s'y prendre pour en arriver à ce résultat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pouvoir mieux répondre à cette remarque qu'en citant les paroles suivantes du professeur Robertson contenues dans ce mémoire :

Pour aider à l'amélioration de nos races d'animaux en recherchant et en répandant les renseignements destinés à amener un usage plus général des animaux de race de la meilleure qualité pour l'élevage des chevaux, du bétail, des porcs et des moutons, ainsi que pour la diffusion des connaissances et des systèmes les plus profitables pour l'élevage, la nourriture, et la vente du bétail.

Il faudra prendre peut-être $2,000 ou plus sur ce montant de $5,000 pour payer le salaire d'un aide au professeur Robertson, dont le devoir consistera spécialement à s'occuper de ce travail. Je n'ai pas encore décidé quel serait le montant de ce salaire, Cela dépendra probablement de la personne que je pourrai trouver pour remplir la position.

M. FOSTER : Son travail consistera principalement à faire des conférences ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Son travail consistera à faire des conférences et à s'occuper de l'amélioration du bétail en général en essayant de créer des associations dans tout le pays comme il en existe actuellement dans la province d'Ontario.

M. FOSTER : Ces associations n'existent-elles pas dans la province d'Ontario en vertu de certaines lois provinciales ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Jusqu'à un certain point, mais non complètement. Certaines associations indépendantes ont pris en mains cette question de l'amélioration du bétail et s'en occupent activement ; mais il s'agit maintenant de savoir si le travail qui a été fait dans les intérêts de l'indutrie laitière dans les autres partie du pays ne pourrait pas également se faire pour l'amélioration du bétail. Lorsque le professeur Robertson a commencé a agir en qualité de commissaire de l'industrie laitière, il existait déjà une organisation presque parfaite destinée à protéger les intérêts de l'industrie du fromage dans la province d'Ontario, laquelle faisait un travail des plus utiles dans cette partie du pays. Cette organisation s'est répandue dans tout le pays avec les mêmes résultats remarquables. Je crois que l'on pourrait faire la même chose pour l'amélioration du bétail en organisant des associations de même nature, afin de rendre cette branche de l'agriculture aussi rémunératrice dans les autres parties du Canada qu'elle l'est dans l'Ontario.

M. FOSTER : Si dans le Nouveau-Brunswick les cultivateurs de cette province construisent une beurrerie et y placent toutes les machines nécessaires, l'honorable ministre sera-t-il disposé à faire pour cette province ce qu'il fait actuellement pour la Nouvelle-Ecosse et ce qu'il a déjà fait pour le Oouveau-Brunswick ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le montant du crédit demandé n'est pas suffisant pour me permettre d'appliquer ce principe à d'autres provinces pour le moment. Je crois que cette industrie est plus avancée dans la province du Nouveau-Brunswick qu'elle ne l'est dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. FOSTER : Sous certains rapports, cela est vrai, mais sous d'autres, cela ne l'est pas. Vouloir faire certaines exceptions à ce sujet n'est pas de nature à plaire au public, à moins que l'on ne veuille appliquer la chose qu'à certaines provinces arriérées ; et dans ce cas, le Nouveau-Brunswick est au nombre de celles-là. Je crois que l'avenir de

l'agriculture dans cette province dépend en grande partie de l'industrie laitière et de l'élevage du bétail, et sous ce rapport, cette province a autant besoin d'aide que la Nouvelle-Ecosse.

Il ne peut y avoir de doute que le concours du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial est une bonne chose, lorsque cela est possible ; mais cela n'en est pas moins dangereux. Si dans la province de la Nouvelle-Ecosse le gouvernement provincial refuse de voter l'argent nécessaire pour aider à construire et à acheter les machines requises pour une beurrerie, et que les citoyens se chargent eux-mêmes de faire la chose, je suppose que mon honorable ami leur accordera son appui aussi librement qu'il le ferait à la demande des autorités provinciales.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement. C'est tout simplement parce que les cultivateurs nous ont répondu qu'ils ne pouvaient faire la chose.

M. FOSTER : Autrement, cela pourrait donner naissance à un monopole.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a parfaitement raison.

M. MARTIN : L'honorable ministre va-t-il me donner une réponse relativement à l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député doit s'apercevoir que je fais quelque chose pour l'Ile du Prince-Edouard.

M. MARTIN : Je veux dire dans le sens d'aider à établir de nouvelles beurreries dans cette province. L'honorable ministre n'ignore pas que malgré l'encouragement accordé à cette industrie dans cette province, par l'ancienne administration, je puis dire qu'elle se soutenait par ses propres moyens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a dépensé $6,000 en une seule année.

M. MARTIN : Oui, mais il y a d'autres années durant lesquelles on n'a rien dépensé.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, un montant considérable a été dépensé chaque année.

M. MARTIN : Je voudrais que l'honorable ministre nous donnât un état des pertes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ces renseignements ici, mais je puis les fournir. Ils sont à mon ministère.

M. MARTIN : L'honorable ministre n'a pas les chiffres, et il parle de mémoire. Les pertes subies pour l'exploitation de ces fabriques ne sont pas considérables. Le même employé ayant la direction des opérations au Cap-Breton pourrait aussi prendre la direction de deux ou trois beurreries dans l'Ile du Prince-Edouard. La dépense à faire ne serait pas considérable, et plusieurs endroits de la province qui ne se sont pas encore prévalus de cet encouragement offert par le ministère se lanceraient peut-être dans cette industrie. Je demande donc à l'honorable ministre de s'occuper sérieusement de cette question.

Stations de démonstration $20,000

M. FOSTER : Qu'est-ce que c'est que cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je demande à la Chambre d'accorder ce crédit pour me conformer au désir manifesté l'année dernière par le comité de l'agriculture, après une longue discussion. Ce montant est destiné à l'établissement, dans différentes parties du pays, de ce que l'on appelle des stations de démonstration, et je comprends qu'un tel sujet demande quelques explications de ma part. Depuis un certain nombre d'années, des expériences sur la culture du sol et des différents grains sont faits sur les cinq stations agronomiques que nous possédons dans les différentes parties du pays ; mais ces expériences ne sont portées à la connaissance que d'un nombre restreint de cultivateurs, et nous voulons établir dans chaque comté du Canada ce que l'on appelle des stations de démonstration.

Ce crédit n'est peut-être pas assez considérable pour mettre cette idée complètement à exécution, mais j'espère que l'on me permettra d'établir un certain nombre de ces stations pour en faire l'expérience, et si nous constatons que l'idée est bonne, nous pourrons augmenter le nombre de ces stations, comme je viens de le dire. Ce système a été mis en vigueur avec beaucoup de succès et sur un plan très étendu dans plusieurs pays de l'Europe, et il a aussi été inauguré jusqu'à un certain point dans quelques-uns des Etats de Union américaine. Nous nous proposons de retenir les services d'un bon cultivateur pratique dans une localité déterminée, un cultivateur disposé à administrer et à cultiver une petite étendue de terrain conformément aux instructions qu'il recevra, afin d'indiquer les résultats différents qui peuvent être obtenus en suivant ces instructions et en faisant des cultures d'essai. Nous sommes certains que nous pouvons trouver des cultivateurs comme ceux dont nous avons besoin dans n'importe quelle partie du pays. Il ne s'agira pas là de faire un placement : nous n'achèterons pas le terrain, mais nous nous contenterons de demander au propriétaire du fond de nous louer dix ou vingt acres de sa terre, pour y faire des expériences, indiquer à ceux qui suivront ces expériences les meilleurs moyens de cultiver la terre et de récolter les différents grains.

M. FOSTER : Qui va préparer les plans d'opérations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces plans seront préparés par le commissaire de l'agriculture. Les dépenses consisteront dans les montants qu'il faudra payer à ces

cultivateurs pour les indemniser du terrain employé et du travail supplémentaire qu'ils devront s'imposer pour administrer un exploitation comme celle-là ; il y aura, à part cela, les frais d'inspection et de direction et l'impression ainsi que la distribution des rapports contenant les résultats obtenus.

M. FOSTER : Combien cela va-t-il coûter pour la première année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous croyons que le travail à faire sur chaque station, y compris, pour la première année, les frais d'installation et les améliorations, et peut-être l'obligation d'entourer ce terrain d'une clôture en fil de fer afin de pouvoir le distinguer du reste du champ, devra coûter environ $250, y compris le loyer des fermes. Ces terrains seront choisis autant que possible près du chemin, à l'endroit le plus en vue qu'il sera possible de trouver dans la localité, et là où passent le plus grand nombre de personnes.

W. WALLACE : Quels résultats dix ou vingt acres peuvent-ils démontrer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Absolument les mêmes qu'une plus grande étendue de terrain. Je ne me propose pas de cultiver de grands champs, mais seulement d'indiquer les différentes méthodes de culture, comme de consacrer la moitié du champ à une certaine culture, et l'autre moitié à une autre. De cette façon, et si nous cultivons différentes sortes de produits à chaque endroit particulier, cela fournira une bonne démonstration du résultat de nos expériences relativement à la meilleure culture à faire à tel endroit et sur telle espèce de terre.

Nous nous attendons ensuite à avoir à salarier des inspecteurs. L'estimation que M. Robertson a faite de ces dépenses pour l'an prochain serait comme ci-après : 33 stations à $250 chacune, $8,250, et salaires et dépenses de 3 inspecteurs, $4,800. On s'est proposé encore d'établir deux stations concernant spécialement le tabac. Je pense avoir expliqué il y a peu de temps que de grands efforts sont faits dans le sens de la culture du tabac, et nous nous proposons d'établir une station à ce sujet dans Québec et une autre dans l'ouest de l'Ontario.

M. CLANCY : Combien coûterait chacune?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Robertson a calculé qu'elles coûteraient $2,000 chacune. Je pense qu'il s'agit seulement d'à peu près une station et demie, pour ainsi dire, car celle qui existe dans la province de Québec est administrée par un homme qui a consacré durant nombre d'années beaucoup d'études à la culture et à la dessiccation du tabac, et qui tente relativement à la dessiccation du tabac des expériences plus élaborées qu'on ne doit probablement le faire en tout autre endroit. Nous espérons aussi tenter la même expérience relativement à la culture du tabac dans l'ouest de l'Ontario, ainsi qu'y faire des expériences touchant la dessiccation. M. Robertson a un item de $4,900 concernant la dépense supplémentaire de la réalisation du projet, ainsi que concernant le quartier général et l'administration, ce qui indique qu'il y aura une bonne somme de collaboration et de besogne. Il s'agit là d'entrer dans une voie nouvelle, et la chose exigera beaucoup d'attention et de travail, et le soin de donner beaucoup d'explications par tout le pays.

M. FOSTER : Qui choisit les cultivateurs et un surintendant expérimenté ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le département.

M. FOSTER : Dans le cas où vous auriez un bon cultivateur libéral et un bon cultivateur conservateur, lequel choisiriez-vous ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes choses égales d'ailleurs, je pense participer assez de la nature humaine pour que dans ce cas je choisisse le libéral. Je ne vois réellement pas d'autre manière d'agir.

M. FOSTER : J'en vois, moi. Lorsque vous aurez un inspecteur compétent pour exécuter la besogne, dites-lui tout simplement : "La politique n'a absolument rien à faire ici." Donnez à l'homme le plus compétent la place qui lui convient, sans vous occuper s'il est quaker, libéral ou conservateur, et que le département n'intervienne jamais ni ne permette aux meneurs politiques de le faire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La première chose à faire consistera à poser certaines conditions, savoir : que la ferme doit être d'une certaine nature et dans une situation convenable, et exploitée par un homme possédant les connaissances nécessaires pour exécuter cette besogne, cultivant le reste de sa ferme assez bien pour faire croire justement qu'il accomplira son œuvre d'une manière satisfaisante. Ces conditions étant posées, je ne connais pas d'autre manière d'agir que celle de laisser le commissaire d'agriculture concernant la laiterie et l'inspecteur faire rapport, et lorsqu'il y aurait des prétentions rivales, elles pourraient m'être soumises individuellement. Mais je ne me propose pas d'intervenir à moins que la chose ne soit absolument nécessaire, car il me suffit amplement d'administrer le département sans qu'il me faille entrer dans plus de détails qu'il n'est absolument besoin.

Relativement à l'expérience des autres pays, ce genre de besogne se poursuit depuis un grand nombre d'années en France. On y a actuellement plus de 4,000 stations de cette nature dispersées dans tout le pays, administrées à peu près de cette manière même, si ce n'est que là, comme on possède un personnel considérable d'hommes qui ont fait un cours d'agriculture, on place généralement ces stations sous la direction des gradués des diverses écoles d'agriculture.

Nous n'avons pas encore assez de gradués des écoles d'agriculture en ce pays pour être en état de suivre cet exemple. Du reste, ces stations de démonstration ont été conduites depuis nombre d'années d'après les méthodes que j'ai indiquées ; et, lorsque, l'an dernier, j'ai rencontré à Paris un certain nombre d'agriculteurs importants et de professeurs de la grande école d'agriculture de Grignon, laquelle constitue le centre de l'éducation agricole en France, ces messieurs me déclarèrent que de tout ce qu'on avait tenté, ces stations de démonstration avaient été les facteurs les plus importants de l'amélioration de l'agriculture généralement en France.

Voici également un rapport très intéressant de la commission d'agriculture d'Angleterre, publié et dirigé par le secrétaire, le major Craigie, dont le nom est bien connu non seulement en Angleterre, mais au Canada, comme celui d'une autorité éminente en matière d'agriculture, rapport dans lequel sont décrites un grand nombre de stations semblables établies dans le Royaume-Uni, où l'on indique aux fermiers des environs les résultats des expériences scientifiques qui y sont faites. Et là, également, bien que ce système ne soit appliqué que depuis deux ans, ou trois peut-être, les résultats ont été très satisfaisants, et le rapport mentionne cette œuvre avec la plus grande recommandation et la plus grande louange. L'an dernier, j'ai eu en Angleterre des conversations à ce sujet avec un nombre considérable de fermiers et d'hommes s'intéressant aux travaux agricoles, et je suis convaincu qu'ici comme là le résultat sera éminemment profitable à l'agriculture.

Je dois ajouter que, tout en voyant dans certaines parties de notre pays un certain nombre de fermes bien administrées, où le cultivateur pratique fait d'aussi bonne besogne que tout autre de ses voisins, et qu'il est possible peut-être de le faire dans les circonstances et dans les conditions du pays, nous trouvons cependant d'autres parties du Canada où notre manière de cultiver le sol est fort en arrière des meilleures méthodes, et où un peu d'aide de cette nature, pour mettre sous les yeux mêmes de la population l'œuvre pratique des meilleures méthodes telles qu'appliquées sur les bonnes fermes que je viens de mentionner, ferait beaucoup de bien, je pense.

J'espère que l'opinion exprimée par l'honorable député de Haldimand (M. Montague) l'an dernier, lors de la discussion des estimations du département de l'Agriculture, sera approuvée et appuyée par tous les membres de cette Chambre. Il a alors déclaré qu'il regrettait de voir qu'un item de cette sorte n'eût pas été porté au budget de l'an dernier. Je le regrettais moi-même, mais j'avoue que je n'avais pas alors aussi complètement discuté le sujet, et ce sujet n'avait pas été porté à l'attention de nous tous aussi pleinement qu'il l'a été depuis. Tout ce que j'ai pu découvrir relativement au succès obtenu par cette sorte d'œuvre dans les autres pays depuis lors a confirmé mes convictions de cette époque et les paroles de l'honorable député de Haldimand.

J'espère donc que la Chambre me fournira l'occasion de commencer cette œuvre qui, j'en suis certain, aura l'effet, si elle est exécutée complètement, d'améliorer les méthodes de la culture du sol de notre pays.

M. CLANCY : Je n'hésite pas à dire au début que c'est là un projet chimérique, dépourvu de base et, en tant qu'appliqué à l'agriculture du Canada absolument sans valeur. Que se propose de faire l'honorable ministre (M. Fisher) ? D'établir ce qu'il appelle des stations de démonstration. Si vous allez aux environs de la ferme de mon honorable ami, le député de Huron-sud (M. McMillan), vous verrez que ce monsieur exploite une ferme expérimentale et que vous n'avez pas besoin d'en établir une là. Il est futile de supposer que les gens vont s'instruire à ces stations de démonstration. En quoi cela enseigne-t-il aux cultivateurs ce qu'ils doivent faire ? Si on prend les rapports du commissaire de la laiterie, pour en examiner les détails dont il s'occupe, on verra qu'il conseille au cultivateur de tenir nettes ses céréales et son maïs, et ainsi de suite. Il y aurait autant de sens à chercher à apprendre aux gens à se mettre à l'abri de la pluie qu'à leur enseigner de pareilles choses. Tout le monde sait déjà ces choses, et tout ce dont il s'agit, c'est de décider le cultivateur à faire l'application de ses connaissances. Tout homme qui exploite sa ferme pauvrement a un proche voisin qui cultive mieux que lui. S'il n'apprend pas de son voisin, il n'ira pas à dix ou quinze milles chercher l'enseignement résultant d'une station de démonstration. Et s'il y va, comment y sera-t-il reçu ? Pourra-t-il y prendre son dîner ? Comment y obtiendra-t-il les commodités nécessaires ?

Il est impossible que cette proposition puisse produire un heureux effet. Considérons la manière dont l'honorable ministre entend dépenser cet argent, et nous aurons là la preuve du peu de valeur de la proposition. D'abord, $4,800 de salaires doivent être payés à ceux qui seront chargés de faire fonctionner le système. Ensuite, le ministre se propose de gratifier certaines personnes de $4,950, c'est-à-dire de procurer de l'emploi à ces gens qui ne sont pas cultivateurs et qui n'auront rien à faire avec la chose. Cela ressemble beaucoup plus à un projet destiné à favoriser les amis de l'honorable ministre, qu'à un projet destiné à aider l'agriculture au Canada. J'ose dire qu'il n'y a pas un cultivateur pratique en cette Chambre qui se lèvera de son siège pour déclarer sur sa réputation et son expérience, qu'il est d'avis que ce projet aurait l'effet de faire du bien aux cultivateurs.

Je n'ai jamais eu connaissance d'un projet plus chimérique. L'honorable ministre ferait aussi bien de jeter cet argent dans la

rivière Ottawa—la population de ce pays en retirerait tout autant de bénéfice.

Je pourrais lui signaler où il peut dépenser $20,000 à l'avantage véritable du peuple. En consacrant cette somme à l'abattage de tout animal malade au Canada et au dédommagement des cultivateurs à qui des animaux sont enlevés, nous procurant ainsi, en tant que le permettrait la dite somme, des troupeaux composés d'animaux sains ; le bon effet produit équivaudrait pleinement au montant dépensé.

Il est oiseux de citer des exemples de ce qu'on a fait en France. Les conditions peuvent y être très différentes des nôtres. Nous savons fort peu ce qui se passe en Angleterre ou en France, mais nous savons virtuellement par expérience que des projets de cette nature ne peuvent fonctionner en ce pays.

Ainsi, il se propose d'établir des stations de démonstration relativement au tabac. Je le demande à l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor), qui demeure dans la région du tabac : quel sera l'avantage de ce projet d'après l'expérience des cultivateurs eux-mêmes ? Je n'ai pas beaucoup d'expérience pratique dans la culture du tabac, mais ayant entrepris d'en cultiver huit acres, qu'ai-je constaté ? Que le sens commun qui s'applique à la culture d'un champ de maïs, s'applique également à la culture d'un champs de tabac. Quant à la dessication, c'est différent, et c'est là une besogne à laquelle les cultivateurs, après la phase préliminaire, peuvent rester étangers. La dessication qui doit se faire dans la grange du cultivateur est un chose à laquelle l'honorable ministre ne peut contribuer le moins du monde. L'initiative privée doit trouver le moyen de résoudre les difficultés de la dessication du tabac

Je défie l'honorable ministre de signaler l'accomplissement dans une station de démonstration de quelque chose que ne font pas quotidiennement, d'une manière conforme au sens commun, les cultivateurs pratiques. Ces stations de démonstration ne renferment rien de plus nouveau que de suppléer à la négligence du cultivateur qui omet de mettre en pratique ce qu'il sait déjà. J'ose croire que pas un cultivateur en cette Chambre n'essaiera de prétendre qu'une station de cette nature ait généralement pour le cultivateur d'autre utilité que celle de lui signaler ce qu'il voit tous les jours à sa propre porte. Vaudrait autant jeter l'argent à l'eau, que le voter à cette fin.

M. McMILLAN : Je me lève pour combattre le projet des stations de démonstration. J'ai consacré une somme d'attention considérable à la culture par tout le pays, et j'approuve tout à fait la remarque de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) disant que dans toute la province de l'Ontario et dans certaines parties de la province de Québec on trouve des cultivateurs de première classe dans chaque localité. Ces cultivateurs ne seront guère meilleurs parce qu'ils auront des stations de démonstration sur leurs fermes. Les exemples qu'ils se donnent réciproquement aujourd'hui seront d'un avantage plus pratique pour les cultivateurs que celui qu'ils peuvent recevoir d'un homme salarié par le gouvernement ; car au moment où l'idée se répandra que le mouvement est subventionné par le gouvernement, le cultivateur ordinaire en conclura que l'exemple est hors de sa portée.

Mais qui doivent être inspecteurs de ces fermes ? Supposons que les stations de démonstration soient établies, qui va instruire les cultivateurs du fait que ces stations doivent toutes être administrées d'après un système uniforme ? Il n'y a pas un cultivateur absolument pratique dans la province de l'Ontario aujourd'hui—et j'ai conversé avec des centaines d'entre eux dans le cours de l'hiver dernier—qui dise vouloir avoir une station de démonstration sur sa ferme. Je crois qu'un très fort montant de cet argent serait gaspillé en étant distribué à une foule de fonctionnaires inutiles. Je désire faire tout ce que je puis dans l'intérêt de la science agricole, mais je ne suis pas pour appuyer un projet—peu importe qu'il émane de la droite, et serait-ce un projet ministériel—qui n'est pas réellement dans l'intérêt de la science agricole.

Je suis convaincu que dans toute la province de l'Ontario on peut trouver dans un rayon de cinq à six milles d'aucune de ces stations de démonstration dix fermes administrées aussi bien que toute ferme expérimentale au Canada, et dont la culture obtient des résultats égaux à tous autres, en ce qui concerne le rendement à l'acre. Prenez, par exemple, un cultivateur qui cultive cinq ou six variétés d'avoine, autant de variétés d'orge, autant de blé, autant de blé du printemps, et un grand nombre de variétés de maïs et d'herbages, en le faisant dans différentes conditions : ce cultivateur doit faire cette culture durant l'été, il doit tenir les espèces séparées, il doit les peser, il doit les transporter dans sa grange et les battre, et s'il ne le fait pas, une station de démonstration est inutile. Nous pouvons nous former une légère idée du coût de ces stations de démonstration par ce que coûtent les deux fermes d'Ottawa et de Guelph. Si celles-ci peuvent nous coûter $80 à $90 par acre, pouvons-nous nous attendre à ce qu'un cultivateur qui n'a pas de grange offrant de bonnes commodités fasse la chose à un coût moindre ?

C'est là un système qui ne réussira jamais dans l'Ontario. Je dois dire que depuis que la question a été soulevée, l'an dernier, j'ai saisi l'occasion d'en converser avec un grand nombre de cultivateurs intelligents, dont j'ai obtenu l'opinion, librement et intelligemment exprimée, et je n'en ai pas trouvé un seul encore qui fût en faveur d'une station de démonstration. Aujourd'hui, les cultivateurs de ce pays en sont arrivés à faire eux-mêmes

tous les efforts dans ce sens. Si le gouvernement pouvait envoyer parmi eux des hommes possédant plus d'expérience ou pouvant produire plus par acre que les cultivateurs d'aujourd'hui, j'admets que la moyenne de la province ou des cantons pourrait en être augmentée.

Je suis opposé à l'établissement de stations de démonstration, et je suis convaincu que l'argent qu'on se propose de dépenser à leur sujet pourrait être utilisé avec beaucoup plus d'avantage sous d'autres rapports. Tel est mon avis, et si la question est soumise au vote, je voterai contre.

M. HENDERSON: Je suis heureux de pouvoir une fois abonder dans le sens de l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), et j'ai le sentiment de ne pas errer dans cette matière lorsque j'ai l'appui de ce monsieur. Je dirais au ministre de l'Agriculture que s'il est accessible à la persuasion, et s'il est susceptible de recevoir l'avis plus spécialement de ceux qui représentent les divisions rurales de l'ouest de l'Ontario, il ne précipitera pas ce projet. A mon point de vue, l'exécution de ce projet ne serait d'aucun avantage sensible pour les cultivateurs. Comme l'a si bien fait remarquer l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), il faudra affecter une si forte somme au paiement du salaire des hommes chargés de surveiller ces stations de démonstration, que l'avantage de celles-ci serait plus que contrebalancé par la proportion de la dépense. Je ne crois pas la chose populaire dans le pays, je ne crois pas qu'on la demande. J'ignore quel peut être l'état de l'agriculture dans les provinces situées à l'est de l'Ontario, mais dans l'Ontario, où se trouvent partout des cultivateurs de haut rang et de haute intelligence, dans cette province où il existe tant d'émulation entre les cultivateurs voisins au sujet de la production des meilleures récoltes et de l'obtention des meilleurs résultats, les stations de démonstration n'apporteront pas de meilleurs résultats que ceux des expériences faites quotidiennement par les cultivateurs eux-mêmes.

M. COWAN: Je regrette de n'avoir pas été ici pour entendre les remarques de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) relativement aux stations de démonstration concernant le tabac. Durant la première partie de cette session, on m'a prié, à la demande de l'association des cultivateurs de tabac des comtés d'Essex et de Kent, d'insister auprès du ministre de l'Agriculture sur la grande opportunité d'établir une station de démonstration concernant le tabac dans l'ouest de l'Ontario. On a produit, cette année, de sept à huit millions de livres de tabac dans les comtés d'Essex et de Kent, et je sais personnellement ce dont je parle, quand je dis qu'au moins un tiers de ce tabac a été à peu près ou entièrement gâté par suite de l'absence de connaissances de la part des cultivateurs relativement à sa préparation et à sa dessiccation. S'il y avait eu dans les comtés d'Essex et de Kent une station de démonstration concernant le tabac, susceptible d'être visitée par les cultivateurs de tabac, et de procurer l'enseignement de la manière d'en opérer la dessiccation et de le traiter après la coupe, une perte d'au moins $70.000 aurait été épargnée aux cultivateurs de ces deux comtés.

Je dois féliciter le ministre de l'Agriculture, dans l'intérêt de cette industrie particulièrement, de ce qu'il adopte un projet dans le sens de l'établissement d'une station de démonstration destinée à démontrer la manière de préparer, de pendre convenablement, d'opérer la dessiccation et de traiter le tabac après la coupe. Si l'honorable député de Bothwell a réellement parlé contre l'opportunité d'établir une station de démonstration destinée à apprendre aux cultivateurs comment opérer la dessiccation du tabac, il n'a certainement pas exprimé le sentiment de tous ses électeurs qui ont, dans tous les cas, adressé, en rapport avec d'autres sujets, des pétitions portant de nombreuses signatures concernant l'industrie du tabac.

Quant aux remarques de l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), bien que ce monsieur puisse n'avoir pas besoin de démonstration concernant la manière d'engraisser les bestiaux, cependant, de même qu'il a déclaré antérieurement dans le débat que ce qui constituait le résultat pratique de la ferme expérimentale d'Ottawa ne devait pas s'appliquer à toutes les parties du Canada, ainsi je dis que des résultats pratiques découleraient probablement de l'établissement d'une station de démonstration dans les comtés d'Essex et de Kent, possédant un climat plus doux et une production plus délicate que certains comtés situés plus au nord. Je sais que de l'établissement de stations de démonstration concernant les fruits est resulté pour les cultivateurs le bénéfice supplémentaire de milliers de dollars et de centaines de mille dollars, et je crois me faire seulement l'écho de l'opinion de tout mon comté et des autres comtés de l'ouest de l'Ontario lorsque je dis que les cultivateurs sont très fortement favorables à ce qu'on dépense de l'argent dans ce sens.

M. CLANCY: Nous avons eu l'exemple frappant d'un député dont les paroles démontrent comme il est peu au fait de ce qui concerne la culture et les besoins de la population qu'il représente. Je crois que l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) en sait tout autant sur la culture, qu'en sait l'honorable député (M. Cowan) touchant la loi, et je serais porté à dire qu'il est un peu plus au fait en ce qui concerne sa profession.

L'honorable député a dit que nous devrions dépenser de l'argent pour apprendre au cultivateur comment pendre le tabac. Nul homme de sens commun dans le pays n'ignore comment pendre le tabac. S'il ne l'a pas bien pendu la première fois même, il

n'aura pas besoin qu'on lui enseigne à le faire la deuxième fois, son expérience suffisant pour le lui apprendre ; sinon, je ne pense pas qu'un crédit comme celui-ci fût de quelque utilité. Je possède quelque peu l'expérience de la culture du tabac, et je dis que si j'ai pendu du tabac en rangs trop serrés une année, de manière à ne pas laisser circuler assez d'air, je le saurai certainement sans avoir besoin qu'on me l'apprenne. Certaines gens semblent croire que les cultivateurs forment une classe de gens tellement sots et stupides, qu'il leur faille avoir constamment, pour les surveiller, un homme qui a lu des livres. Ces professeurs sont invariablement des hommes qui ont acquis leurs opinions et leurs renseignements, non pas d'une manière pratique, mais par les livres, et par suite, ils ne sont pas en état de s'inspirer de l'expérience passée pour enseigner aux cultivateurs quelque chose concernant la bonne manière de pendre le tabac.

Si les cultivateurs de tabac d'Essex-sud, d'Essex-nord et de Kent, après leur longue expérience, ne peuvent s'entendre sur certaine méthode de faire la culture et la dessication du tabac, nous ferions mieux d'adopter quelque autre mode, car celui-ci ne renferme aucun sens.

L'honorable député a pu avoir reçu une requête de l'association des cultivateurs de tabac, mais cela ne règle la question en aucune manière. Il y a eu certainement du mauvais tabac récolté dans cette partie du pays, mais on dit que la cause en a été dans le fait que le plantage n'était pas bon, et qu'il avait été mis en sol maigre. Tout ce que j'ai à dire, c'est que je crains qu'en parlant de cette question l'honorable député n'exprime ce qu'il a entendu dire plutôt que ce qu'il connaît, et qu'il ne puisse nous déclarer ce que l'association des cultivateurs de tabac désire voir faire.

M. COWAN : Je ne suppose pas que le comité s'intéresse particulièrement à ce que peut être ma position professionnelle, non plus qu'au degré des connaissances que je possède. Je puis dire que le rang que j'occupe dans ma profession est tout aussi recommandable que celui occupé par l'honorable député dans l'état qu'il a embrassé.

Je ne pense pas que cette Chambre s'intéresse particulièrement à cela, mais je désire exposer qu'il n'est pas besoin d'être idiot pour ne pas savoir comment pendre le tabac. Je ne suis pas expert dans la culture du tabac tout en ayant assisté à des assemblées de l'association des cultivateurs de tabac, mais je puis dire à l'honorable député que j'ai constaté à ces assemblées que les meilleurs cultivateurs de tabac du comté de Kent diffèrent de ceux du comté d'Essex quant à la meilleure manière de traiter le tabac, et ces hommes s'occupent de cette industrie depuis nombre d'années. Si l'honorable député sait tout ce qui concerne la dessiccation du tabac et la manière de le pendre, il est bien plus avancé que les principaux cultivateurs de tabac de son comté et que les membres de l'association des cultivateurs de tabac.

Je ne pose pas en expert en fait de tabac. L'honorable député semble poser en cultivateur expert, mais, s'il en possède les qualités, c'est ce que les gens de l'ouest n'ont pas découvert.

Sir CHARLES TUPPER : M. le Président, on me permettra de rectifier une légère méprise de la part de l'honorable préopinant (M. Cowan). J'ai entendu ce qu'a dit l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), et si je l'ai bien compris, celui-ci a dit qu'il supposait que l'honorable député (M. Cowan) ne s'entendait pas mieux dans sa profession, c'est-à-dire, la profession d'avocat, que l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) en agriculture. A mon sens, il lui a fait là un grand compliment, car d'après ce que nous savons de l'honorable député de Huron-sud, celui-ci passe pour s'entendre parfaitement en culture. Je trouve donc que l'honorable député de Bothwell a fait un grand compliment à l'honorable député d'Essex-sud en disant que ses connaissances du droit égalent les connaissances agricoles de l'honorable député de Huron-sud.

Je suis porté à croire que l'honorable député d'Essex-sud aurait dû aller plus loin. Il dit qu'il a assisté à une assemblée d'hommes qui se livrent à la culture du tabac, et que là un conflit s'est élevé entre ces hommes, qui avaient passé leur vie dans cette industrie, relativement au meilleur mode de pendre le tabac, mais l'honorable député a repris son siège sans nous fournir l'information que nous réquérons, et jusque là où elle s'est arrêtée, son argumentation semble devoir finir en fumée. Il ne nous a pas dit ce que nous brûlons tous d'apprendre, savoir : quelle est la décision à laquelle on en est arrivé, et comment l'honorable député entend établir que ces jeunes fonctionnaires, qui doivent être envoyés dans tout le pays, pourront instruire quelqu'une de ces sociétés d'hommes se livrant à la culture du tabac et qui n'ont pas encore été capables de résoudre la question de savoir comment pendre ce produit.

Je ne m'entends pas beaucoup au sujet moi-même, mais je suis convaincu que l'honorable ministre, à la suite de la discussion qui a eu lieu, doit en être arrivé à la conclusion qu'il ne serait pas sage d'insister sur l'adoption de ce crédit par le comité. Après avoir constaté tant de divergence d'opinion parmi les cultivateurs des deux côtés de la Chambre quant à l'inutilité de ce crédit, je ne crois pas qu'il faille connaître beaucoup la culture du tabac pour en arriver à cette conclusion.

Le montant affecté est comparativement petit, et une grande partie de ce montant doit être dépensé relativement à l'emploi de fonctionnaires. Cela pourra permettre au gouvernement de trouver à caser quelques chercheurs de places affamés, mais je ne

crois pas que le ministre de l'Agriculture ait établi un cas qui justifierait ce comité de voter de l'argent à une pareille fin. Ce n'est pas l'acquisition près du chemin public d'un terrain que les gens pourront aller contempler, qui fera du bien à ceux-ci. Il n'y aura là personne pour fournir des renseignements. Nul ne sera préposé au soin de répondre sur les lieux, et il faudra faire un mille ou deux pour tâcher de trouver le cultivateur et de lui faire expliquer les expériences faites. Or, celui-ci répondrait qu'il a autre chose à faire, qu'il a à voir aux travaux de sa propre ferme. L'honorable ministre (M. Fisher) ne prétend pas assurément que le cultivateur sur la terre duquel se trouvera cette station de démonstration consacre son temps à expliquer tout ce qui a trait aux opérations de celle-ci.

Nous nous sommes engagés dans des dépenses considérables au sujet de ce qu'on peut appeler les fermes modèles dans les diverses provinces du Canada ; le gouvernement a pourvu aux meilleurs moyens de procurer des renseignements aux cultivateurs, et je ne vois pas quel avantage doit résulter de la dépense de cet argent relativement à ces stations de démonstration. Pour le moment, je pense que nous devons être satisfaits de ce qui a été fait déjà. En conséquence de la critique sévère dont ce crédit a été l'objet de la part de membres des deux côtés de la Chambre, qui comprennent le sujet beaucoup mieux que moi, et au moins tout aussi bien que le ministre (M. Fisher), je suggérerais respectueusement le retrait de ce crédit.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. SEMPLE : Je désire dire quelques mots, M. le Président, au sujet de ce crédit concernant les stations de démonstration. Je me rappelle qu'on a soulevé ce sujet au comité de l'agriculture à la dernière session, et j'ai exprimé très librement mon avis à son égard. Je considérais alors que c'était un gaspillage inutile des deniers publics, et mon opinion n'a pas changé depuis.

On a mentionné que ces stations de démonstration avaient obtenu beaucoup de succès en France. C'est probablement vrai, mais en France l'état de choses est tout à fait différent de celui de ce pays.

En France, tous les produits de la ferme sont plus chers et la main-d'œuvre est à meilleur marché qu'ici, et l'on peut se permettre l'usage de ce système des stations de démonstration.

Je puis dire que dans la partie ouest du Canada, il n'est pas nécessaire de chercher beaucoup pour trouver un certain nombre de cultivateurs capables d'en apprendre au professeur. Ce sont des cultivateurs pratiques, s'occupant de culture depuis l'enfance et ayant continuellement depuis acquis l'expérience, quelques-uns depuis trente à quarante ans, en faisant bon emploi de leur temps. Ils tâchent de s'instruire sur tous les points possibles ; ils visitent les exhibitions et fréquentent les instituts agricoles ; ils consultent les autres cultivateurs et emploient tous les moyens à leur portée pour faire réussir la culture. Ce succès découle dans une grande mesure de l'exécution de bons travaux, accomplis aussi économiquement que possible. Tel est le véritable secret du succès en fait d'exploitation de la ferme. Là où il y a de la bonne culture à faire, vive toujours le cultivateur pratique ! La théorie peut avoir du bon, mais rien ne réussit comme la pratique.

Si ce crédit est adopté, la plus grande partie, j'en suis convaincu, en sera dépensée par les fonctionnaires qui circuleront dans le pays. Je ne puis concevoir qu'un bon cultivateur, propriétaire d'une grande ferme, s'assujettisse, moyennant cette petite rémunération, à faire diviser une partie de sa terre en petites pièces, et à faire semer différentes variétés de grains pour opérer une démonstration. En outre cela diminuera l'importance de la ferme expérimentale centrale d'Ottawa. Nous avons voté aujourd'hui $80,000 à la ferme expérimentale d'Ottawa et aux fermes de Brandon, d'Agassiz, de Nappan et d'Indian-Head, et ces fermes devraient nous fournir assez de démonstrations. Ces fermes sont censées être tenues par des hommes pratiques, et l'on devrait obtenir là tous les renseignements nécessaires. Il n'est pas besoin d'avoir ces petits établissements pour faire des expériences dans différentes parties du pays, et le ministre fera bien de retirer cet item. Le montant demandé n'est pas considérable, il est vrai, mais on ne nous a mentionné rien de défini quant à la manière dont ces expériences seront exécutées. Je crois que la dépense de ces $20,000 ne nous rapporterait pas un avantage équivalent. Nous pourrions, sur la ferme expérimentale d'Ottawa, recueillir tous les avantages nécessaires en employant un plus petit nombre d'hommes. On fait des expériences concernant la culture des arbres de cette ferme, et environ 150 acres en sont consacrés à cette fin, alors que sur 10,000 cultivateurs, il n'y en a pas un à qui la chose profite. La chose est utile seulement aux gentilshommes campagnards, et non pas à ces milliers de cultivateurs qui doivent travailler aussi rudement et aussi soigneusement qu'ils le peuvent pour arriver à équilibrer leur budget. Bien que nombre de nos cultivateurs améliorent leur situation et puissent établir leurs fils sur des fermes, ils ont tout de même fort peu de temps pour se livrer tant soit peu à ce genre fantaisiste de culture.

J'espère que le ministre trouvera moyen de retirer ce crédit, et sinon, je ne l'appuierai certainement pas.

M. STENSON : Je regrette certes de voir un cultivateur, ce que je suppose être l'honorable député (M. Semple), combattre ce cré-

dit. Il peut être très vrai qu'en certaines parties du Canada, et peut-être dans cette partie du pays qu'habite mon honorable ami (M. Semple)—il y a là, peut-être, un paradis terrestre—ces fermes expérimentales ne soient nullement nécessaires ; mais si tous les cultivateurs sont parfaits dans ces régions-là, je dois rappeler respectueusement à l'honorable député qu'il n'en est pas de même au Canada en général. En voyageant à travers le Canada, particulièrement à travers la province de Québec, j'ai constaté que ces stations de démonstration seraient d'un immense bienfait et coûteraient fort peu.

Mon honorable ami dit que ces stations obtiennent beaucoup de succès en France, mais que l'état de choses y est différent de celui d'ici, c'est-à-dire que la main-d'œuvre y est à meilleur marché. Je verrais là un argument en faveur des stations de démonstration. Nous voulons produire à aussi bon marché que possible et avec les meilleurs résultats, et afin d'y parvenir, nous devons avoir des exemples nous apprenant comment la chose arrive. Nous désirons l'établissement de ces stations, afin de constater les résultats atteints sur les fermes expérimentales, auxquelles nous consacrons beaucoup d'argent—argent que je crois bien employé,—et afin de démontrer ces résultats à ceux qui n'ont pas les moyens de visiter les fermes expérimentales pour voir par eux-mêmes. Ces stations de démonstration constituent le seul moyen de porter ces résultats à la connaissance des cultivateurs du pays. C'est par une démonstration que nous pouvons les convaincre de la valeur des meilleures méthodes à adopter. Il est admis sans conteste que l'arrivée d'un cultivateur réellement bon dans une campagne où les cultivateurs sont un peu arriérés dans la science de la culture produit beaucoup de bien. Or, comme nous ne pouvons pas voir de pareils hommes s'établir dans toutes les parties du pays, ces stations de démonstration les remplaceraient.

Mon honorable ami dit que dans l'ouest du Canada, il y a de bons cultivateurs qui en savent plus que les professeurs. Je ne doute nullement qu'un cultivateur réellement bon, qui a passé toute sa vie à faire de la culture et qui a tout autant étudié que pratiqué l'agriculture, n'en sache beaucoup plus au point de vue pratique de la besogne, là où il exécute ses travaux, que la plupart de nos professeurs. Mais à ces stations de démonstrations quelques-uns des meilleurs cultivateurs de chaque arrondissement démontreraient aux cultivateurs des environs ce qu'on peut faire sur une petite pièce de terrain. Outre les instructions reçues de la ferme expérimentale, ces cultivateurs mettraient également en pratique leurs propres connaissances et leur expérience.

Mon honorable ami dit que nous avons nos exhibitions et nos instituts agricoles. En effet, mais pour perfectionner le système il nous faut ces stations de démonstration. Aux expositions, on exhibe les produits de nos cultivateurs, et aux instituts agricoles on discute les méthodes de culture ; mais on n'a aucun moyen de démontrer comment ces choses se font sur la ferme ; et les stations de démonstration compléteraient le système dont les expositions et les instituts agricoles ne constituent qu'une partie. Ces stations de démonstration formeraient l'un des meilleurs sujets de discussion aux assemblées des instituts agricoles. Elles permettraient d'y faire la critique des choses qu'elles ont offertes à l'observation et d'échanger des opinions là-dessus. Au moyen de ces stations de démonstration, on pourrait mieux démontrer quels sont les grains et les différentes céréales les plus propres au sol et au climat de la région, qu'on ne pourrait le faire à l'institut agricole ou que ne pourraient l'enseigner le professeur et le conférencier.

Mon honorable ami dit que les frais de voyage faits pour parcourir les campagnes entraîneraient une forte dépense. Il n'y a aucun doute que pour établir ces stations de démonstration quelqu'un doit faire certains voyages afin de constater l'endroit où elles doivent être placées. Certaines dépenses seront nécessaires dans ce but ; mais je crois que mon honorable ami les estime à un montant plus élevé que celui qu'elles atteindront réellement. Une fois la station établie, elle ne donnera pas lieu à d'autre dépense que celle de l'indemnité qu'il faudra accorder au cultivateur chargé de la tenir. Cette dépense sera fort peu considérable, car la récolte faite sur la station contribuera beaucoup à former cette indemnité.

Mon honorable ami dit qu'on n'a retiré aucun avantage de l'expérience résultant de la plantation des arbres faite sur la ferme expérimentale. Je ne puis partager son avis à ce sujet. Nul ne prétendrait, il est vrai, suivre l'exemple fourni par la plantation des arbres sur la ferme expérimentale ; mais le fait est que ce arbres ne sont pas plantés à titre d'exemple, mais à titre d'expérience, afin de voir quels sont les arbres dont la plantation peut être la plus avantageuse ; et chaque cultivateur à qui il est donné de voir les arbres plantés sur ces fermes expérimentales peut choisir ceux qui conviennent le mieux au sol et au climat de sa région.

Je puis dire que j'ai parlé de ces stations de démonstration aux cultivateurs de mes deux comtés, et que je n'ai pas entendu une seule note discordante. Au contraire, tous les cultivateurs qui ont assisté aux assemblées non seulement voyaient d'un bon œil leur établissement, mais lorsque je leur eus dit que la somme votée à cette fin serait modique, et peut-être insuffisante pour établir une de ces stations dans chaque comté ; ils ont déclaré qu'ils pensaient qu'il devrait y en avoir plus d'une par comté, afin qu'elles fussent à la portée de tous les cultivateurs.

Par conséquent, non seulement je me sens déterminé à voter en faveur de ce crédit,

mais je déclare que s'il n'est pas accordé, les cultivateurs de la province de Québec, ceux du moins de la région que j'habite, seront cruellement déçus.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Le sujet qui nous est soumis, je crois, consiste dans la proposition d'établir des stations de démonstration dans les différentes parties du Canada. Bien qu'on puisse opposer certains arguments à cette proposition, je suis d'avis, pour ma part, qu'il découlera beaucoup de bien de l'établissement de ces stations si elles son distribuées dans les différentes parties des diverses provinces, et convenablement administrées. Si je comprends bien, l'intention du ministre est de choisir dans les différents comtés une pièce de terre ordinaire située à un endroit central, et de la faire cultiver sous la direction d'un cultivateur pratique pour servir d'enseignement aux cultivateurs de la campagne environnante. Si ce système est convenablement exécuté et si son application s'opère autant que possible en dehors des influences politiques, il tendra à faire beaucoup de bien à la classe agricole. Nous savons tous, pour l'avoir observé, que l'établissement d'un bon cultivateur dans une pauvre campagne produit immanquablement de bons résultats, vu que ses voisins adoptent ses méthodes dans une grande mesure, du moins graduellement, et améliorent ainsi leur ferme.

Lors même que ces fermes ne seraient pas administrées mieux peut-être que celle de certains autres cultivateurs, néanmoins le fait qu'elles seront établies par le gouvernement dans le but de démontrer certaines méthodes de culture attirera l'attention des cultivateurs et les familiarisera davantage avec des faits concernant leurs travaux qui, autrement, pourraient échapper à leur observation.

Je trouve la démarche bien inspirée. Nous savons tous que l'agriculture est l'une des industries les plus importantes du Canada, qu'elle influe plus qu'aucune autre sur la prospérité générale, et qu'elle contribue plus qu'aucune autre au revenu de ce pays. Je crois donc que le montant comparativement modique qu'il faudra dépenser au sujet de ces stations sera apprécié par les cultivateurs. Je suis d'avis que si le ministre exécute ce projet convenablement, en le dégageant autant que possible des considérations politiques, la chose profitera en réalité à la population au milieu de laquelle ces stations seront établies.

Relativement à ma province de l'Ile du Prince-Edouard, on sait que le professeur Robertson y a établi une station de démonstration, concernant la fabrication du fromage ; et la conséquence en a été que cette fabrication a pris les proportions d'une industrie très considérable, et si bien établie maintenant, qu'elle peut se suffire à elle-même sans l'aide du gouvernement. Les résultats ont dépassé les prévisions les plus enthousiastes. Je n'ai aucun doute, également, que lorsque ces stations seront administrées par des cultivateurs pratiques, elles constitueront un moyen d'éducation qui familiarisera les cultivateurs avec les meilleures méthodes de culture d'une manière dont on ne pourrait espérer le faire par des conférences ou tout autre chose de cette nature. N'en résulterait-il pas d'autre effet, le fait, comme l'a déclaré l'honorable préopiénant, qu'un pareil système amènerait les cultivateurs à discuter entre eux les meilleures méthodes de culture, serait en soi de grande importance.

Considérant la chose dans son ensemble, je suis fort en faveur de la dépense de ce montant à cette fin.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Rien ne pourrait donner une meilleure idée de l'importance de ces stations que ce qui a lieu relativement à la culture du tabac. Depuis que le parlement a imposé un droit de 10 cents par livre sur le tabac importé, cette industrie a reçu une telle impulsion que l'an dernier, il a été cultivé de 8,000,000 à 10,000,000 de livres de tabac, plus ou moins ; en très grande partie dans la province de Québec. Il y a deux ans, avant l'adoption de cette loi, nos fabriques ne se servaient que d'environ 600,000 livres de tabac canadien, tandis qu'elles en ont employé 1,900,000 livres l'an dernier, et 2,500,000 livres cette année. On en emploierait une quantité indéfinie dans nos manufactures, au lieu de tabac américain, si seulement nous savions comment en opérer la dessiccation. Mais là est la grande difficulté. Pour ce qui concerne les apparences, il est difficile de voir quelque chose de plus beau que notre plante, mais nous ne possédons pas la moindre notion de la manière d'en opérer la dessiccation.

Comme l'a dit l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), tout idiot peut pendre le tabac ; mais si quelqu'un croit que tout idiot peut opérer la dessication du tabac, il n'a pas la plus légère idée du soin qu'il faut apporter à cette plante pour la rendre propre à l'usage général. Le tabac est une plante tropicale, dont la culture et la dessiccation ont été étudiées depuis des générations dans le sud, et portées à leur plus haute perfection. Mais nous ne pouvons nous attendre à ce que nos cultivateurs puissent aller dans le sud pour y apprendre comment cultiver le tabac et surtout comment en opérer la dessiccation.

Quand on songe aux centaines de mille dollars qui ont été dépensés pour indiquer aux cultivateurs comment faire le meilleur usage de leur lait, c'est-à-dire comment le mieux convertir en beurre et en fromage, et lorsqu'on voit les grands résultats qui ont découlé de cette dépense, on peut facilement comprendre quel résultat magnifique serait réalisé grâce à une dépense beaucoup moins forte consacrée à enseigner à notre population la manière de faire la culture et la dessiccation du tabac.

Il n'y a aucun doute que la culture du tabac peut se faire en ce pays, vu notre chaleur qui fait mûrir rapidement les produits, pourvu que nous fassions usage de la bonne espèce de graines et que nous étudiions les conditions du sol les plus de nature à favoriser sa culture. Vient ensuite le temps où l'on doit faire le récolte du tabac et sa dessiccation. Je le répète, il est absolument impossible à nos cultivateurs de deviner ou de comprendre le méthode de la dessiccation du tabac, si celle-ci ne leur est pas expliquée par ceux qui en possèdent l'expérience pratique. Et l'on ne doit pas oublier que le tabac est une des plus grandes sources de revenu du cultivateur. De même que nous avons enseigné à nos cultivateurs à faire de bon beurre et de bon fromage, ainsi nous devons leur apprendre à faire la dessiccation de leur tabac, afin que ce tabac commande un bon prix. Je ne demanderais pas qu'on consacrât à cette partie des travaux que les cultivateurs sont appelés à exécuter un montant égal à celui qui a été affecté à l'industrie de la laiterie, mais aujourd'hui que nos cultivateurs ont appris à cultiver le tabac, il est important qu'ils sachent comment en faire la dessiccation.

Mon honorable ami, le député d'Essex-sud (M. Cowan), a parlé de l'énorme quantité de tabac cultivé dans son comté, et a mentionné la difficulté d'en opérer la dessiccation et l'énorme perte de près de la moitié des 8,000,000 de livres de tabac qui y ont été récoltées, par suite de la manière imparfaite dont la dessiccation en avait été tentée. On lui a demandé s'il pouvait indiquer la manière de faire cette dessiccation, et je ne prétends pas pouvoir indiquer cette manière, mais j'ai consacré une certaine somme d'étude à la question, et j'en ai assez appris pour savoir que la chose est très difficile. L'opération de la dessiccation du tabac ne consiste pas seulement à le pendre, ce que tout le monde pourrait faire. L'opération de la dessiccation du foin ne consiste pas seulement à le couper. Cette dernière opération requiert de l'expérience et des connaissances, et celle qui concerne la dessiccation du tabac est encore infiniment plus difficile. Elle est l'une des plus difficiles de toutes les opérations agricoles. Aujourd'hui que notre population s'est jetée avec beaucoup de bonne volonté et beaucoup de courage dans cette nouvelle industrie, il est devenu plus important que jamais de lui enseigner à procurer à son tabac une valeur de nature à lui assurer quelque rémunération de son travail.

J'ai envoyé en Europe des échantillons de notre tabac, et j'ai ici le rapport de lord Strathcona concernant ces échantillons. Or, je regrette d'avoir à avouer que les rapports reçus d'Allemagne, de Hambourg et du Danemark démontrent qu'actuellement, on considère sur le continent que ce tabac ne vaut absolument rien à cause de la manière défectueuse dont la dessiccation en est opérée. Ne vaut-il pas la peine de dépenser quelques mille dollars—j'ai oublié le chiffre exact de ce crédit, je pense qu'il est de $4,500——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De $2,000.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : De $2,000 seulement ? Je suis fortement déçu, et je crois réellement devoir voter non confiance en mon honorable ami (M. Fisher). Je croyais que le montant aurait du être beaucoup plus considérable. Considérant l'avantage qui devra résulter de l'enseignement fourni à nos cultivateurs concernant la manière de prendre soin de l'immense quantité de tabac, constituée tant par ce qu'il leur reste de leurs anciennes récoltes que par ce qu'ils cultivent maintenant, je pense qu'il aurait valu la peine de dépenser une plus forte somme à ce sujet.

L'honorable député de Wellington-centre (M. Semple), parlant des cultivateurs de l'ouest, a dit que beaucoup d'entre eux pouvaient en apprendre aux professeurs en matière d'agriculture. Je crois la chose fort possible, c'est-à-dire, qu'ils pourraient, du moins, leur en apprendre à un point de vue pratique. Mais le point de vue pratique ne constitue pas toute la chose ; il y a, en outre, le point de vue scientifique ou théorique. Dans l'Ontario, l'art de l'agriculture est beaucoup plus avancé que dans Québec. Mais laissez-moi vous dire, M. le président, que dans Québec nos cultivateurs accepteront avec reconnaissance toutes les leçons qui leur seront données, surtout de la manière dont la chose sera faite sur ces stations de démonstration. Beaucoup de cultivateurs se méfient de ce qu'ils voient dans les livres et dans les journaux d'agriculture ; mais s'ils voient se pratiquer sous leurs yeux ce qu'ils ont lu dans les journaux d'agriculture, ils seront disposés à admettre l'avantage d'en faire l'application. En outre, beaucoup de nos cultivateurs, non seulement dans Québec, mais également dans l'Ontario—si nous devons en croire le "Farmer's Advocate", le grand journal d'agriculture,—ne comprennent pas la grande vérité que ce qui mérite d'être fait mérite de bien l'être. Beaucoup d'entre eux savent comment faire une chose, mais ils ne veulent pas prendre le soin de la faire, c'est-à-dire, qu'ils ne trouvent pas qu'il vaille la peine de prendre ce soin. Le fait de voir un petit morceau de terrain cultivé au plus haut point de perfection auquel il puisse l'être, aura plus d'effet que toutes les conférences et que tous les articles concernant l'agriculture qu'ils pourront lire dans les journaux.

On a allégué un autre argument, que je n'aime guère à signaler, parce que c'est un de ces arguments pénibles au sujet desquels on ne sait que dire. Certains membres de la gauche ont déclaré qu'en faisant cette organisation, le ministre avait pour but de se procurer l'occasion de nommer encore quelques fonctionnaires et de favoriser plus ou

moins certains cultivateurs. Cet argument n'aura aucun poids, aux yeux des membres de la droite dans tous les cas.

Les honorables députés de la droite connaissent le dévouement de l'honorable ministre à la cause de l'agriculture et les connaissance approfondies qu'il possède sur cette matière. Ils savent que son seul désir est d'être utile à la classe agricole.

M. FOSTER : C'est sur ce ton que vous parliez de Li Hung Chang.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Quelle que soit l'opinion que j'aie pu avoir sur le compte de Li Hung Chang, voilà ce que je pense du ministre de l'Agriculture, et je suis convaincu que je n'aurai jamais à en penser autre chose. L'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) nous a donné son opinion franche et honnête. Il habite une partie du pays où les cultivateurs méritent le titre d'experts ; il est lui-même un agronome parfait et il prétend qu'il n'a pas besoin, et que ses voisins n'ont pas besoin de ces stations de démonstration. Mais dans la province de Québec et les autres provinces, il n'en est pas de même, et même dans plusieurs sections d'Ontario, les cultivateurs retireront de grands avantages des exemples qu'ils auront sous les yeux. Je suis convaincu que tous les députés de la droite et un grand nombre de députés de la gauche, sont prêts à rendre hommage à la pureté d'intention du ministre de l'Agriculture et à sa fidélité et à son dévouement à la cause des cultivateurs.

M. CLANCY : Je crois que mon honorable ami n'est pas passé maître dans l'art de préparer le tabac. Tout ce qu'il y a à faire après que la plante est mûre, c'est de suspendre le tabac dans un endroit convenable ; après cette opération le cultivateur n'a plus rien à y voir. Il y aura toujours du tabac de qualité inférieure. J'admets qu'on peut faire beaucoup pour améliorer la culture du tabac au Canada, mais rien n'est plus facile pour les cultivateurs de produire dix fois plus de tabac que n'en requiert la consommation du pays. L'an dernier, nous en avons produit plus que pour notre consommation, même si nous n'avions pas importé une livre de tabac étranger. Or, qu'est-il arrivé ? Une grande partie de la récolte est restée là. Je connais des cultivateurs dont tout le tabac est encore suspendu dans des hangars spéciaux, et qui n'a pas encore été touché depuis l'automne dernier. Si le tabac avait été mis en "mains", il aurait fallu lui faire subir un traitement tout différent. Après que le tabac a séché, il faut lui faire subir un procédé de dessication et il passe ensuite entre les mains des intermédiaires qui lui font subir toutes les autres opérations. Il n'y a pas un cultivateur qui prétende préparer entièrement le tabac lui-même.

L'honorable ministre prétend-il établir des stations munies de tous les appareils et instruments nécessaire pour le traitement complet du tabac ? Quand le tabac a été suspendu dans en endroit convenable et bien aéré, le cultivateur n'a plus rien à faire. C'est comme pour la culture du blé. Quand la récolte est faite, le cultivateur ne peut rien faire pour améliorer la qualité de son blé.

Qui enverra-t-il pour enseigner aux cultivateurs ? Il est possible qu'il trouve quelqu'un mieux renseigné que la généralité des cultivateurs, mais ces derniers peuvent recevoir des conseils de leurs voisins, bien mieux que d'un instructeur. D'ailleurs, la culture du tabac, comme celle de toute autre chose, est une question de jugement et dépend de la nature du sol, des conditions dans lesquelles se font la récolte et la dessiccation, et il est impossible de formuler des règles inflexibles, pour guider le cultivateur. Ce dernier doit être son propre guide, il doit connaître la nature de son terrain, et celui qui a acquis son expérience dans des conditions différentes ne peut rien lui enseigner.

Il n'y a pas de règles invariables en agriculture, il n'y a pas de principes applicables en toutes circonstances. C'est une question de bon sens, de jugement, de conditions locales, pourvu qu'on observe certaines règles concernant l'assolement et qu'on tienne toujours sa terre en bon ordre.

L'honorable ministre prétend qu'il va rendre des services incalculables aux cultivateurs ; il lui faudra d'abord des établissements considérables, et comme je viens de l'expliquer, le cultivateur n'a plus d'intérêt dans son tabac du moment qu'il est entre les mains des intermédiaires, ou des fabricants. Le tabac qui laisse la ferme, doit subir encore plusieurs opérations et je ne suppose pas que l'honorable ministre veuille se substituer à l'entreprise privée. Je ne crois pas qu'il veuille faire plus qu'enseigner au cultivateur à cultiver la plante et la faire sécher : or pour cela, il ne faut que du bon sens, après qu'on l'a vu faire une fois. Il n'y a pas besoin d'un cours pour cela.

Il dit qu'on a dépensé des milliers et des milliers de dollars pour enseigner la fabrication du fromage ; mais je lui dirai qu'on n'a pas dépensé un seul sou dans Ontario pour cela. Les cultivateurs ont appris à faire le fromage eux-mêmes et aujourd'hui leur fromage est au premier rang sur le marché anglais. Quoi qu'on ait pu faire dans la province de l'honorable ministre, il n'a pas été dépensé un sou dans Ontario pour enseigner la fabrication du fromage.

Quant à la fabrication du beurre, on s'en occupe à l'heure qu'il est. Nos cultivateurs s'instruisent à la rude école de l'expérience qui est toujours la plus profitable, et je considère que cette dépense serait parfaitement inutile dans Ontario, et que le ministre a été mal avisé dans ce projet. Ses propres partisans, des gens qui ont tout intérêt à ne pas contrarier le gouvernement, le condamne. Peut-on supposer que l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) voudrait combattre une pareil projet, s'il le croyait réelle-

ment dans l'intérêt de la classe agricole ? Il n'y a que celui qui a passé par là qui connaisse les besoins des petits cultivateurs, et personne ne les connait mieux que l'honorable député de Huron-sud.

M. McMILLAN : Je ne reprendrais pas la parole, si l'honorable député n'avait pas amené dans le débat la question du fromage dans Ontario. J'ai suivi attentivement les progrès de cette industrie, et je puis dire que ce qui a donné à ce produit d'Ontario sa supériorité, même avant l'intervention du parlement fédéral, c'est l'engagement par la législature provinciale du professeur Arnold, un Américain. Il réunissait les fabricants de fromage des environs d'une fromagerie en aussi grand nombre que possible et leur donnait des leçons pratiques, et depuis cette époque, l'industrie du fromage est établie sur des bases solides.

J'admire l'enthousiasme de l'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur, et je le crois parfaitement sincère quand il parle du dévouement du ministre de l'Agriculture ; mais l'enthousiasme fait souvent commettre des faux pas qui ne tournent pas toujours à l'avantage du pays. S'il faut absolument enseigner aux cultivateurs la culture du tabac, je n'ai pas d'objection à ce qu'un ou deux experts aillent dans les campagnes d'Ontario et du Canada, partout où l'on cultive le tabac et qu'ils donnent aux cultivateurs des leçons et des conseils qui leur seront beaucoup plus utiles que tout ce qu'ils pourraient apprendre dans des stations de démonstration.

Il serait impossible d'avoir des experts dans toutes les stations, mais on pourrait en avoir deux ou trois qui parcourraient les campagnes et enseigneraient la culture et la préparation du tabac, et je suis convaincu que cela donnerait de beaucoup meilleurs résultats. Je crois connaître aussi bien que qui que ce soit le sentiment de la classe agricole dans Ontario, et je suis certain que la majorité ne désire pas l'établissement de ces stations ; les cultivateurs considèrent que ce serait de l'argent gaspillé.

M. McGREGOR : Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat sur le petit crédit que le gouvernement propose de dépenser dans l'intérêt des cultivateurs du comté que j'ai l'honneur de représenter. Les cultivateurs de ce comté nouveau n'ont pas eu les avantages qu'a eus l'honorable député de Huron-sud, ni même celui de vivre dans son voisinage. Ce sont pour la plupart de jeunes cultivateurs qui ont commencé avec rien et qui ont payé leur terre avec le produit du bois qu'ils ont coupé sur cette même terre. Nous demandons simplement au gouvernement de nous aider à les instruire sur les meilleurs moyens à prendre pour retirer le plus de profits possibles de leurs terres ; le gouvernement a tout intérêt à atteindre ce résultat, car nous voulons tous peupler le pays d'hommes capables, et pour cela, il faut instruire les cultivateurs qui forment 45 pour 100 de la population ; si le cultivateur n'est pas prospère, les autres citoyens ne peuvent pas l'être, car l'agriculture est la principale source de richesse du Canada. Nous avons un sol fertile, un climat propice, beaucoup d'eau, des matériaux de construction en abondance, et des marchés tout près, pour l'écoulement des produits de la ferme.

Dans ces conditions, nous avons la satisfaction de savoir que si nous enseignons à nos cultivateurs à tirer le meilleur parti possible de leur propriété, la richesse publique augmentera rapidement. L'établissement coûterait très peu de chose et les cultivateurs des environs en retireraient de grands avantages. Les leçons de culture données à Ottawa ne peuvent pas avoir beaucoup d'utilité pour le comté d'Essex où le climat et le sol ne sont pas les mêmes.

Nous n'avons pas d'objection à ce que des sommes considérables soient dépensées ici, mais nous demandons un peu plus.

Mon honorable ami parle en termes éloquents de ce qui a été fait pour l'industrie du fromage dans son district, quand le gouvernement engageait des experts pour visiter les compagnes et enseigner aux cultivateurs à diriger les fromageries, et cependant, nous ne demandons au gouvernement que de faire la même chose pour l'industrie du tabac. Nous ne lui demandons que de réserver une pièce de terrain et d'y faire cultiver l'espèce de tabac qui convient le mieux à la nature du sol et au climat de chaque district.

J'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Bothwell nous donner de si intéressantes explications sur l'industrie du tabac. Il a eu l'occasion de le cultiver en grande quantité, mais il ne nous a pas dit les résultats de son entreprise. Comme il n'a pas encore vendu son tabac, il ne sait pas encore où il en est. Comme l'a dit mon honorable collègue d'Essex sud (M. Cowan), Essex-nord, Essex-sud et une partie de Kent, ont donné pour plus d'un demi million de piastres de tabac. S'il n'est pas produit ici, l'argent que nous dépensons pour cet article s'en va aux Etats-Unis, et je suis convaincu que nous pouvons produire ici tout le tabac dont nous avons besoin.

Si nous avions 8,000 acres de terre en tabac, nous aurions une industrie qui fournirait de $40 à $50 de main d'œuvre pour chaque acre. Nous n'avons pas besoin des conseils de l'honorable député de Bothwell sur ce sujet, puisqu'il ne sait pas où il en est. Nous voulons un homme qui sache cultiver le tabac, le préparer, et l'écouler sur les marchés étrangers, en opposition à celui du sud.

Ce n'est pas demander grand'chose au gouvernement ; le crédit n'est pas très élevé et il ne sera peut être pas nécessaire de le dépenser en entier. Faisons l'expérience à quelques endroits. Ensemençons une vingtaine d'acres, dont un cultivateur se chargera, sous la direction du département et cela servira à l'instruction des cultivateurs des environs. L'an dernier, le gouvernement

nous a envoyé un jeune homme du nom de Labelle et il disait aux cultivateurs : Messieurs, si j'étais venu ici pendant que le tabac mûrissait et avant la récolte, si j'avais pu assister à cette opération et vous enseigner à le faire sécher en lui donnant l'air suffisant, au lieu de le vendre 5, 6 et 7 cents, vous auriez obtenu 12 et 14 cents. Ce manque de connaissance nous a causé de lourdes pertes.

Nous avons besoin de ces instructeurs pour le tabac, comme nous en avons besoin pour produire la meilleure avoine, le meilleur maïs et le meilleur fourrage. L'honorable député de Bothwell prétend que nous avons tout cela maintenant, mais il est facile de voir sur la ferme expérimentale que l'époque de la maturité fait une grande différence dans la valeur d'une récolte, et nous voulons tirer les plus grands avantages possibles de cette culture. Je crois que nous ne demandons pas beaucoup pour les cultivateurs, quand on songe qu'ils sont la moitié de la population et que le Canada est, avant tout, un pays essentiellement agricole.

M. CASEY : La question qui nous occupe paraît avoir partagé les opinions parmi les représentants des comtés ruraux. Je me permettrai de donner quelques-unes des raisons pour lesquelles je considère que le projet du ministre de l'Agriculture est un pas dans la bonne direction. Pendant de longues années, nous nous sommes plaints de ce que les fermes expérimentales du pays ne donnaient pas de résultats pratiques. Des expériences étaient faites, les résultats étaient imprimés et distribués par tout le pays ; mais pour la généralité des cultivateurs, rien de ce qu'on pourra imprimer, n'aura autant d'effet qu'une expérience faite sous leurs yeux.

Il y a aussi l'argument donné par l'honorable député d'Essex (M. McGregor) que les expériences faites sur la ferme d'Ottawa n'ont aucune utilité même pour une grande partie d'Ontario parce qu'entre le climat d'Ottawa et celui d'Essex, Kent, Elgin, et les comtés du lac Erié, il y a autant de différence qu'entre celui d'Ottawa et celui de la Virginie. Comme j'ai eu occasion de le dire à tous les ministres de l'Agriculture qui se sont succédé, les resultats obtenus ici, n'ont aucune utilité pour les cultivateurs d'Elgin. Il faut donc que les expériences faites ici soient répétées dans les différentes parties du pays, et cela n'est possible qu'au moyen de stations comme celles que l'honorable ministre (M. Fisher) parle d'établir. D'après ce que je comprends, le gouvernement ne se propose pas d'avoir de grands établissements à chaque endroit ; il s'entendra plutôt avec certains cultivateurs éclairés, dans chaque district, et ces derniers se chargeront de la besogne, sous la direction du personnel d'experts qui auront déjà fait les mêmes expériences ici, et le produit de la récolte appartiendra à ces cultivateurs. Il n'y a pas le moindre doute que les résultats de ces expériences ne fournissent un grand enseignement, mais tous les cultivateurs n'en peuvent pas être témoins et il n'y a pas d'autres moyens de les leur mettre sous les yeux, que d'établir des stations de démonstration par tout le pays, pour permettre à tout le monde de les voir.

Sans doute qu'on ne peut pas forcer les gens à aller voir, mais il suffit de leur en fournir l'occasion ; des pique-niques s'organiseraient trois ou quatre fois durant la saison et un conférencier pourrait être présent pour expliquer toutes les opérations et en donner les résultats. La culture du tabac est, à mon sens, une des questions qui intéressent le plus le cultivateur canadien à l'heure qu'il est. Elle a fait des progrès considérables dans Ontario, et le marché local en est en grande partie approvisionné. Il est probable que dans une autre année, il y aura un excédent et alors il s'agira de décider si nous devons nous en tenir là, ou en faire une grande industrie, comme celle du fromage, du beurre, des céréales et des fruits.

Je suis persuadé que l'industrie du tabac suivra les autres dans toutes leurs phases. Nous aurons d'abord un excédent de production, le marché local sera encombré, le producteur ne pourra pas écouler tous ses produits et il y aura baisse dans les prix ; c'est alors que les regards se tourneront vers les marchés étrangers, et cela donnera un regain d'activité à la fabrication, comme cela a eu lieu pour le fromage, le beurre et quelques autres industries.

En d'autres termes, le seul espoir de l'industrie du tabac dans Ontario réside dans la possibilité de pouvoir exporter notre tabac à l'étranger et de lutter contre celui de la Virginie. et, pour ma part, je ne vois pas pourquoi nous ne le pourrions pas.

Le climat de la péninsule d'Ontario ressemble beaucoup à celui de la Virginie, et le sol, dans Essex, Kent et Elgin, est le même que dans cet Etat ; nous pouvons importer les graines les plus populaires et le tabac viendra chez nous aussi bien qu'en Virginie ; une fois que le tabac est coupé et préparé, il n'y a pas un chimiste pour faire la distinction entre le tabac d'Essex, Kent et Elgin, et celui de la Virginie. Mais c'est surtout dans la préparation du tabac, après qu'il est coupé, que ce produit acquiert ses plus grandes qualités.

Il en est de même pour le fromage ; si le lait est traité sans soins, sans méthodes, vous avez un produit de qualité inférieure, tandis que le même lait traité avec soin et d'après les méthodes scientifiques les plus perfectionnées donne un produit supérieur qui obtient les plus hauts prix sur le marché anglais.

Nous pouvons faire absolument la même chose pour le tabac. Nous avons le sol et le climat; nous pouvons nous procurer la graine et tout ce qu'il nous faut c'est d'apprendre à bien préparer et traiter la feuille brute. Je regrette de n'avoir pas entendu le discours de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) : j'y aurais certainement recueilli des

renseignements intéressants, car à l'heure qu'il est, j'en sais justement assez pour savoir que je ne sais pas préparer le tabac, bien que je sois assez bon juge de ses qualités après la préparation. Je suis convaincu que si le produit canadien était aussi bien traité que celui de la Virginie ou du Kentucky, il serait tout aussi bon ; mais il faut faire pour cette industrie ce qui a été fait pour celle du fromage et du beurre—dépenser de l'argent pour son encouragement.

J'ai entendu la fin du discours de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et je crois qu'il est dans l'erreur quand il dit que la fabrication du fromage avait atteint son plus haut point de perfection avant que le gouvernement eût dépensé un sou à cette fin. Ce n'est que durant ces dernières années que notre fromage a acquis sa grande réputation—longtemps après que le gouvernement d'Ontario eût fait des sacrifices pécuniaires pour enseigner aux cultivateurs la manière de faire du bon fromage.

Depuis quinze ans et plus, le gouvernement a continuellement fait des dépenses : le gouvernement provincial d'abord, puis le gouvernement fédéral, et le résultat de ces dépenses a été qu'aujourd'hui, le Canada envoie sur le marché anglais un produit qui prime ceux de tous les autres pays.

M. CLANCY : L'honorable député prétend-il que dans la province d'Ontario ou sur la ferme de Guelph, on ait enseigné l'industrie laitière avant les sept ou huit dernières années ? Ne sait-il pas qu'à cette époque, on n'enseignait même pas la fabrication du fromage ?

M. CASEY : Non, M. le président, je ne savais pas qu'on n'enseignait pas l'industrie laitière au collège de Guelph, il y a sept ou huit ans. Mais je sais qu'on l'y enseignait longtemps avant cela.

M. CLANCY : L'honorable député peut-il dire en quelle année ?

M. CASEY : Je ne puis pas dire en quelle année, au juste, cet enseignement a commencé, mais je sais qu'il y a plus de dix ans, on enseignait l'industrie laitière et je connais aussi bien que mon honorable ami ce qui se passe au collège de Guelph. Je sais aussi qu'avant même l'établissement de cette institution, le gouvernement d'Ontario dépensait de l'argent pour réunir les cultivateurs et leur envoyer des conférenciers qui leur enseignaient les meilleures méthodes pour la fabrication du fromage.

Il est possible que les fabricants de fromage aient de temps à autre dépensé leur propre argent pour cela, mais je parle en ce moment des deniers publics qui depuis quinze ans et plus—l'honorable député d'Essex (M. McGregor) dit vingt ans et il a peut-être raison—ont été consacrés à encourager l'industrie du fromage, par le gouvernement provincial, d'abord, puis, par le gouvernement fédéral, qui suivit l'exemple donné par Ontario.

Il est résulté une grande amélioration de cette industrie.

Je demande qu'on fasse la même chose pour l'industrie du tabac. Je le demande, au nom de mon propre comté, qui est grandement intéressé à cette industrie, et au nom des comtés voisins. Que le gouvernement fasse venir des experts de la Virginie ; qu'il se procure de la graine de tabac de la Virginie ; qu'il fasse venir ce tabac en feuilles, pendant qu'il est soumis à l'opération du séchage, afin de faire une expérience et de constater si notre tabac en feuilles est susceptible de s'améliorer pendant qu'il est soumis, à côté de celui de la Virginie, au procédé du séchage. Nos experts en bactériologie à Guelph affirment qu'ils ont constaté la possibilité de produire l'arôme du beurre de juin à toute autre période de l'année, et cela en continuant la culture des bactéries provenant du barratage du beurre de juin. L'expérience a démontré que le même principe s'applique à la fermentation du vin. L'arôme de l'article ne tient pas autant à la nature de la matière première qu'à celle de la fermentation produite. Le séchage du tabac provoque une certaine quantité de fermentation de la feuille, et il vaudrait la peine de constater si la fermentation du tabac de la Virginie ne pourrait pas se produire dans le tabac canadien, de façon à obtenir l'arôme du produit de la Virginie, dans l'article fini. Ces expériences sur la culture du tabac devraient se faire à quelque endroit central. Dans ce but, ce n'est pas une station de démonstration qu'il nous faut, mais une station expérimentale au centre même de la zône productrice de tabac, dans l'Ontario. Les résultats obtenus au moyen d'expériences sur la feuille brute, à cette station, devraient se répéter aux stations de démonstration dans tout le district où la culture du tabac serait rémunératrice. Il va sans dire que je ne parle ici que de mon propre district. Il y a, je le sais, d'autres parties du Canada où la culture du tabac réussit, mais je prétends que le climat de notre district se rapproche davantage de celui de la Virginie.

Il est hors de doute qu'il vient de bon tabac dans les autres parties du Canada. J'ai tout récemment vu et fumé du tabac de la province de Québec, qu'il est difficile de distinguer de celui de la Virginie. Même ce tabac est susceptible d'amélioration, et voilà pourquoi je suggère que ces expériences relatives à la culture et au séchage du tabac se fassent partout où la culture du tabac réussit.

M. LOUIS E. DUGAS (Montcalm) : M. le Président, il n'y a pas de doute, comme on l'a dit au cours de ce débat, que la culture du tabac est l'une des principales industries de ce pays, et venant d'un comté où cette culture se fait sur une haute échelle, je dois offrir des félicitations au gouvernement pour ce qu'il a fait jusqu'aujourd'hui, c'est-à-dire, en mettant un droit de dix cents sur le tabac étranger——

M. CASEY : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ?

M. DUGAS : Quand j'aurai fini, l'honorable député pourra poser sa question en français s'il le désire.

Je disais que je devais louanger le gouvernement pour avoir bien voulu mettre un droit de douane sur le tabac étranger, mais d'un autre côté, je dois le blâmer d'avoir changé la perception de ce droit en un droit d'accise, car par ce changement il a ôté trois et demi à quatre pour cent, et 10 cents que le gouvernement avait imposé d'abord, ce droit n'est plus que six et demi à sept cents. Naturellement, un industriel qui achète une livre de tabac américain argent comptant, paye le prix de ce tabac avant qu'il traverse les lignes ; or, aujourd'hui, il a le droit de garder ce tabac et de ne pas payer l'impôt pendant deux ans, tant qu'il n'a pas manufacturé et vendu ce tabac, ce qui lui donne trois ou trois et demi pour cent, à raison de l'intérêt qu'il retire de son argent restant en banque.

Les honorables députés de l'autre côté de la Chambre qui ont parlé de cette culture, ont vanté les avantages que le gouvernement actuel a donnés. J'approuve jusqu'à un certain point tout ce qu'ils ont dit à ce sujet, mais d'un autre côté je ne puis m'empêcher de blâmer ce même gouvernement d'avoir diminué le droit de trois à trois et demi pour cent.

La culture du tabac est très importante : c'est la culture par excellence dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, elle est la principale qui occupe la population, et tout ce que je voudrais, c'est de voir le gouvernement favoriser de plus en plus la culture de cette plante. Je le remercie d'avoir établi une ferme modèle dans mon comté, bien que je ne puisse en faire la louange ,car je ne sais au juste ce qui s'y passe, j'ignore si l'expert travaille comme il devrait le faire. Tout ce que je sais, c'est qu'il n'a pas réussi jusqu'à aujourd'hui dans la culture du tabac. Peut-être est-ce dû à la saison, je ne saurais le dire. Il a pu faire son possible, de même que le gouvernement a pu lui aussi faire tout ce qui dépendait de lui ; mais je sais que les ministres ont parfaitement réussi à payer un salaire à l'une de leurs créatures, ce qui était leur idée principale. Je serais heureux de remercier sans restriction le gouvernement, s'il avait laissé telle qu'elle était, la perception du droit imposé en n'en faisant pas un droit d'accise plutôt que de douane.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Il est vraiment incroyable que je ne puisse faire comprendre à l'honorable député la situation telle qu'elle est à propos de ce droit. Ce dont l'honorable député se plaint est simplement que nous permettons à ceux qui importent le tabac, de ne payer les droits dont il est frappé qu'au moment même où ils l'emploient. C'est ce que nous avons toujours fait relativement à la taxe prélevée sur le tabac importé. L'importateur de tabac fait venir ce produit de l'étranger, puis il est mis en entrepôt. On lui permet ensuite de le manufacturer, et ce n'est qu'au moment où il est prêt à le vendre que nous percevons le droit en question. Il est parfaitement juste de ne pas faire payer le droit à l'importateur qui fait venir de grandes quantités de tabac de l'étranger—10,000, 20,000 ou peut-être 30,000 livres à la fois, dont il n'a pas besoin immédiatement—avant qu'il mette ce produit sur le marché et réalise les sommes importantes qu'il a engagées. Nous lui permettons de le mettre dans les hangars ou des entrepôts, et de n'acquitter l'impôt qu'au fur et à mesure qu'il le retire——

M. DUGAS : C'est l'intérêt de l'industriel que vous protégez au détriment de celui du cultivateur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'intérêt de l'industriel, au détriment de celui du cultivateur—toujours la même erreur dans laquelle tombe mon honorable ami. Il oublie que le tabac est frappé d'une taxe de 10 cents par livre à part des vingt-cinq cents prélevés sur le tabac manufacturé, ce qui fait trente-cinq cents, en sus d'un droit additionnel de 4 cents lorsque le fabricant emploie le tabac décortiqué, c'est-à-dire, que le droit s'élève à 39 cents, tandis que le tabac canadien manufacturé, n'est frappé que d'un impôt de cinq cents par livre.

L'honorable député voudrait que nous obligerions le fabricant à payer le droit avant qu'il eût employé le tabac importé. Cela est contraire à tous les principes de justice et de raison, et depuis que le gouvernement prélève un droit sur le tabac, il l'a toujours perçu au moment où ce produit entrait dans la consommation.

M. DUGAS : A l'heure qu'il est, en permettant au fabricant de laisser le tabac en entrepôt, vous le favorisez——

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si mon honorable ami ne veut pas comprendre les services que nous avons rendus à la classe agricole, je n'y peux rien.

M. DUGAS : N'est-il pas vrai que le fabricant ne paye le droit au gouvernement qu'au moment où il offre ce tabac en vente, tandis qu'auparavant ce droit devait être acquitté en traversant la frontière ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous ne sommes pas des juifs, nous sommes des chrétiens, c'est-à-dire, que nous faisons payer le fabricant au moment où il réalise par la vente les sommes importantes qu'il a engagées lors de l'importation du tabac ; nous exigeons le paiement de l'impôt au moment où il vend son produit, et cela n'est que juste et raisonnable.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ferai remarquer à l'honorable

député de Montcalm que la règle qui est suivie au sujet du paiement de l'impôt prélevé sur le tabac ne diffère en rien de celle qui s'applique à toutes les autres importations. Mon honorable ami sait parfaitement bien que l'importateur du fer, du grain ou de n'importe quelle autre marchandise peut laisser ces produits en entrepôt et n'acquitter le droit qu'au moment où il les offre en vente, et que ce n'est qu'au moment où la marchandise est retirée de l'entrepôt pour être livrée à la consommation que le droit est perçu.

M. DUGAS : Je comprends parfaitement ce que dit l'honorable premier ministre. Il est vrai que vous donnez, de cette manière, toute la chance possible aux manufacturiers. Il peut se faire aussi que vous donniez la même chance aux importateurs de tabac ; mais n'est-il pas vrai que, lorsque le droit de dix cents a été imposé comme droit de douane, ce même manufacturier achetant le tabac étranger était obligé de payer à la douane même, tant de la livre ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Pas le moins du monde ; il pouvait le laisser dans l'entrepôt de la douane aussi longtemps qu'il le voulait. Il aurait pu le laisser là un an, deux ans, trois ans, jusqu'au moment où il en avait besoin. J'espère que mon honorable ami voudra bien expliquer cela à ses électeurs.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre de l'Agriculture doit comprendre, après tout ce qui s'est dit, que sa proposition d'établir des stations de démonstration ne rencontre guère de partisans au sein de la Chambre. Il semble y avoir divergence d'avis au sujet de la culture du tabac. C'est là une importante question et le proposition du député de Huron-sud (M. McMillan) mérite étude et je conviens qu'il serait utile d'obtenir les services d'experts dans la culture du tabac et de consacrer à ce but une partie du crédit demandé. Quant aux stations de démonstration, personne que je sache n'a réussi à démontrer leur utilité. L'établissement de ces stations entrainerait une dépense annuelle de $15,000 à $20,000, et la plus grande partie de cette somme serait absorbée par les frais des employés nommés par le gouvernement, sans qu'il en résultât d'avantage appréciable pour le pays. Le discours du député de Huron-sud, qui fait autorité sur la matière, est tout à fait concluant. Ce crédit qu'on nous demande de voter, dit-il, est injustifiable, puisque les cultivateurs d'élite, en raison de leurs procédés perfectionnés de culture, donnent une instruction bien supérieure à celle que donneraient ces stations de démonstration, et il suffit pour cela que leurs voisins aillent visiter ces terres, chose qui ne coûte rien au pays. Mais que l'on charge deux ou trois experts de faire connaître à ceux qui se livrent à la culture du tabac les meilleurs procédés à suivre, voilà une proposition qui mérite étude. J'espère que mon honorable ami n'insistera pas sur l'adoption de la deuxième partie du crédit, ou qu'il donnera lieu au comité de se prononcer, de façon à faire connaître ceux qui approuvent ou qui désapprouvent cette dépense inutile.

M. PRIOR : L'industrie du tabac est si importante, que je tiens à dire quelques mots sur la question. Le député d'Elgin-ouest (M. Casey) nous a dit qu'il se cultive d'excellent tabac dans les provinces de Québec et de l'Ontario, mais il semble avoir oublié qu'il y a une autre partie du pays qui produit de magnifique tabac, et c'est la Colombie Anglaise. Le ministre du Revenu de l'intérieur conviendra qu'il se produit d'aussi bon tabac en Colombie Anglaise que partout ailleurs au Canada.

Dans le vaste district de Kelowna, au sud du lac Okanagan, à peu de distance de la frontière, le tabac se cultive avec tout autant de succès que dans l'Ontario. Quelques gentlemen, ont pris un vif intérêt à cette culture et y ont consacré beaucoup d'argent. J'ignore si le séchage s'y fait mieux que dans l'Ontario, mais je sais que ce tabac est hautement apprécié au ministère de l'Intérieur. Etant donnée l'importance de cette industrie et le développement illimité dont elle est susceptible, puisque la demande pour le tabac est elle-même virtuellement illimitée, j'espère que le gouvernement proposera à la Chambre un crédit soit pour l'établissement de stations de démonstration, soit pour nommer des experts chargés d'enseigner aux cultivateurs les meilleurs procédés à suivre pour la culture et le séchage du tabac. A mon avis, un crédit de $2,000 affecté à tout le Canada dans ce but, est insuffisant. J'espère que le gouvernement sera en mesure de venir en aide à ceux qui déploient tant d'efforts pour faire atteindre à cette industrie le rang qu'elle mérite.

M. BRODER : Je doute fort qu'il soit sage d'inaugurer ces écoles de l'enfance, au bénéfice des cultivateurs canadiens. Il est un écueil que le gouvernement doit éviter : c'est de modifier trop soudainement ses théories et sa pratique. On ne saurait s'attendre à ce que les cultivateurs modifient chaque année leurs méthodes de culture. On ne saurait exiger d'eux qu'ils adoptent de nouveaux procédés, de nouveaux systèmes de culture, tous les ans ou tous les deux ans, afin de suivre l'avis et les recommandations du ministère de l'Agriculture, car l'industrie agricole est de nature plus permanente que les autres, et le cultivateur ne saurait sans s'exposer à de grands frais modifier ses constructions et ses dépendances. Quant à ces stations de démonstration que nous propose le ministre de l'Agriculture, et dont on nous a laissé entrevoir l'établissement l'année dernière au comité de l'agriculture, il s'agit, si je ne me trompe, non pas de nommer des experts chargés d'enseigner la culture aux cultivateurs, mais de choisir un cultivateur d'élite dans une localité, qui consacrerait

dix ou vingt acres de terre exclusivement à la culture du grain qui est produit sur une plus grande échelle dans cette localité. Ainsi, si l'avoine y est la culture prédominante, le cultivateur en question cultiverait différentes espèces de cette céréale, afin de démontrer aux cultivateurs quelle espèce de grain il convient d'y produire. Mais qui sera chargé de donner des instructions sur le choix du champ ou sur l'espèce de sol propre à la culture de ce grain ? Quand un cultivateur achète une terre, dont il ne connaît pas encore les qualité, il lui faut tout d'abord étudier la nature du sol de chaque parcelle de cette propriété. Quand il s'agira d'établir une station de démonstration, est-ce un des employés de la station agronomique qui sera chargé de l'inspection ? En pareilles circonstances, il lui faudra se renseigner auprès du propriétaire de la terre, à son arrivée dans cette localité.

Il faut bien, toutefois, se garder de tenter cette expérience dans des conditions telles qu'elle aboutisse à l'insuccès. Une seule expérience ainsi tentée sous les auspices du gouvernement et aboutissant à l'avortement ferait un mal presque irréparable. Ainsi que l'a suggéré le comité d'Agriculture dans son rapport de l'année dernière, la proposition ne tend pas à fixer la station de démonstration sur une seule terre d'une façon permanente, mais seulement pendant une année ou deux. Mais si l'on veut que ces essais aboutissent, il faudra y faire des améliorations de nature permanente, que force vous sera d'abandonner, pour les recommencer sur une autre terre. Allez visiter les terres du député de Huron-sud (M. McMillan) et vous y verrez toutes ces améliorations ; tandis que dans d'autres parties du pays, vous pourriez traverser tout un canton, sans y trouver une seule terre suffisamment drainée pour qu'elle pût produire une récolte digne des efforts tentés par le gouvernement. Advenant un échec, c'est la direction de la station agronomique d'Ottawa qui en souffrirait. C'est là une chose dont le ministre doit tenir compte, avant de rien entreprendre.

Vous allez, dites-vous, appeler l'école à votre aide. Malheureusement, le système scolaire de l'Ontario éloigne les jeunes gens de l'agriculture au lieu de les y porter, et à côté de l'école qui détourne la jeunesse de la culture, vous allez, dites-vous, établir la station de démonstration pour ramener les jeunes gens à la vie des champs. Est-ce là le but ? Il vous faut commencer votre réforme par la base même ; il faut d'abord enseigner aux garçons à ne pas avoir honte de travailler aux champs avec leurs pères et aux filles de ne pas rougir de travailler à la cuisine avec leurs mères. Il faut quelque chose de plus fondamental qu'une station de démonstration.

Le cultivateur qui réussit, voilà le meilleur éducateur qui existe au pays. Cet homme là fait plus que le gouvernement, et c'est vers lui que le peuple tourne ses regards.

M. BRODER.

Ce cultivateur ne saurait consacrer dix ou vingt ans à la culture de certains grains, donner à cette culture les soins qu'elle exige, pour que l'expérience aboutisse, puis expliquer ses procédés de culture à tous ceux qui viendront visiter la station, et tout cela, moyennant $100 de rémunération. Si les cultivateurs ne vont pas visiter la station, il n'en résultera aucun bien, ou s'ils y vont et que personne ne s'occupe d'eux, alors ils se plaindront de n'avoir pas été bien traités.

L'on sait qu'en France, le gouvernement est en quelque sorte paternel et que le peuple est habitué à se faire mener à la lisière par l'Etat. Veut-on établir pareil état de choses au Canada ? Ce qu'il faut, c'est enseigner aux cultivateurs à se passer du secours de l'Etat et à s'aider eux-mêmes, c'est une absurdité de prétendre que le ministre doive mener les cultivateurs à la lisière. Le ministre rencontrera plus d'une tête forte parmi ces cultivateurs, et je lui conseillerais de bien faire attention à ce qu'il s'aventurera à leur enseigner. Plus d'un jeune théologien, qui est allé exercer la prédication dans les districts ruraux, s'est rencontré quelquefois avec de bonnes têtes d'Ecossais et il a appris à ses dépens qu'il y est moins facile que dans la ville de faire passer la mauvaise doctrine. Il en sera de même pour le professeur qui ira dans les districts ruraux essayer d'enseigner une mauvaise doctrine en matière d'agriculture ; il s'instruira à ses propres dépens et s'en reviendra plus sage.

C'est là une question qu'il faut aborder carrément. Le milieu où se trouve la station agronomique est tel, que cette institution est surtout utile à celui qui a le temps de lire et qui est en lieu de faire des expériences, pour appliquer à son propre milieu les leçons de la station centrale. Ah ! le pauvre cultivateur écrasé de dettes, et qui n'a peut-être que deux au trois vaches et une misérable étable pour les loger, voilà celui qui a davantage besoin d'aide. Or, à qui va-t-il demander de l'aide ? Sera-ce aux stations agronomiques ou aux stations de démonstration ? Non pas ; mais il s'adressera au voisin à l'aise qu'il respecte à cause de ses succès en agriculture, et c'est de lui qu'il obtiendra de l'aide sous forme d'une avance en grain de semence ou de prêt d'instruments aratoires. Essayer de faire ces expériences dans chaque comté, entraînerait des frais énormes, sans qu'il en résultât de bien. Mieux vaut concentrer nos efforts sur les stations agronomiques dans l'Ontario et dans les autres provinces, de façon à en assurer le succès. S'il faut dépenser davantage dans ce but, eh bien ! n'hésitons pas à le faire. Mieux vaut cela que d'essayer d'établir ces petites stations sous le feu de la critique de nos fortes têtes de cultivateurs. Vous avez assez de besogne sur les bras à la station agronomique. La ménagère qui ne sait pas tenir sa propre maison en ordre n'a pas le droit de faire la leçon à sa voisine. Apparemment, les autorités de la station agronomique ne se

soucient guère qu'on vienne critiquer leur œuvre. Il ne faut pas connaître grand'chose en fait de vergers et de sylviculture pour constater que le verger de la station centrale est le plus mal tenu du pays. Celui qui veut critiquer peut trouver ample matière à critique à la station centrale. Cela ne devrait pas être. Concentrez vos efforts sur l'amélioration de nos stations expérimentales, afin qu'elles soient dignes du pays et qu'elles créent une impression favorable sur tous les visiteurs, puis si vous tenez à rendre ces stations vraiment utiles et à faire quelque chose pour les cultivateurs, payez ses frais de voyage, quand il vient visiter la station agronomique. Au lieu d'aller lui prêcher la bonne nouvelle chez lui, faites le venir ici, afin qu'il puisse voir l'œuvre de la station centrale dans son intégrité. Quant à ces dix ou vingt acres ensemencées de quatre ou cinq espèces d'avoine, il n'en a cure. Sur la route qui le conduirait à la station de démonstration, il verrait probablement des champs d'avoine de 500 acres bien mieux cultivés qu'à cette station. Il rencontrera probablement sur sa route quatre ou cinq terres mieux cultivées qu'à la station. C'est là où il peut voir dans son ensemble toute l'œuvre agricole dans les conditions voulues qu'il faut l'amener. Ces stations de démonstration n'aboutiraient qu'à discréditer l'œuvre qui s'accomplit à la station d'Ottawa. Et l'adage qui veut que la familiarité engendre le mépris, trouverait là son application. Celui à qui vous confieriez cette station serait peut-être inconnu des cultivateurs et il est possible que dans le voisinage de cette station, il se trouve une vingtaine de cultivateurs qui entendent bien mieux la culture que lui. Quel bien pourrait-il en résulter ? Tous ceux qui s'y entendent mieux que lui en culture le critiqueront et sa réputation en souffrira parmi ses concitoyens. Nos cultivateurs ne sont pas ce qu'un vain peuple pense. A entendre certaines gens, on dirait que les cultivateurs sont tous des ignorants. Qu'on se détrompe. Il n'y a pas de gens dont l'esprit soit plus en éveil que nos cultivateurs intelligents. Ils saisissent une idée tout aussi bien que personne et pour s'en convaincre, il suffit de leur parler de questions qui les intéressent. Il en est ainsi dans la Chambre ; quand certains députés parlent, personne ne les écoute ; mais du moment qu'un député sait intéresser son auditoire, on l'écoute volontiers. Allez parler aux cultivateurs de choses dont ils n'ont cure, ils ne vous écouteront pas ; mais si vous leur parlez de questions qui les intéressent, ils vous écouteront et vous feront même des observations qui vous donneront ample matière à réflexion.

Nos cultivateurs comprennent qu'il leur faut dans une large mesure compter sur eux-mêmes et utiliser toutes leurs ressources, s'ils veulent réussir. Les conseils venant de la station agronomique d'Ottawa sont de grande utilité aux cultivateurs, et ceux-ci le comprennent ; mais quant aux stations de démonstration, à moins qu'elles ne soient confiées à des hommes intelligents qui apporteront un soin scrupuleux à se conformer aux instructions, elles sont vouées d'avance à l'avortement. J'ai été surpris d'une idée émise dans le rapport en question, à la page 45, si je ne me trompe. Le député de Toronto-ouest y suggère aux comices agricoles, au lieu de se réunir dans leur salle de séances, de tenir leur assemblée sur cette parcelle de terrain. Cet avis a été émis par un membre du comité. Mais qu'arriverait-il si la récolte était mauvaise ? Et le professeur Robertson de répondre : si la récolte est mauvaise, cela prouvera qu'il y a quelque chose de défectueux soit dans la semence soit dans l'état de la terre. Cette année, toutefois, le professeur Robertson s'est écarté de cette théorie ; il n'y a plus rien de défectueux dans la semence, mais la faute en est aux conditions de la terre ; il y a un an à peine qu'il a déclaré cela. Voici ma réponse : si nous tenons à donner la direction aux cultivateurs, il nous faut adopter quelque système sûr et l'appliquer avec succès. Le professeur Robertson ne doit pas modifier son système et sa pratique à tout moment. Il faut adopter le meilleur système et tâcher de l'appliquer avec suite. Le cultivateur qui réussit dans sa culture : voilà celui qui influence l'opinion publique, vers lequel se dirigent tous les regards et qui donne la direction aux autres. Je connais de bons cultivateurs qui ont commencé à suivre ces nouvelles théories et les autres cultivateurs vont attendre trois ou quatre ans, pour constater si ces essais réussissent, et s'ils aboutissent, alors ils les imiteront. Voilà où en sont les choses aujourd'hui. La meilleure leçon de choses pour les cultivateurs, c'est le succès en agriculture, et cela vaut mieux que tout ce que le gouvernement peut faire.

Quant à ces stations de démonstration en France, leur chiffre, paraît-il, est de 4,000. Combien cela coûte-t-il en France ? On a dit le chiffre de $60 pour chaque station. Prétend-on qu'une station ne coûterait que $60 au pays ? Non, elle reviendrait à plus de $300. A moins d'établir ces stations sur un pied fixe, y compris le drainage et tout l'outillage nécessaire, elles sont d'avance vouées à l'avortement et elles feront tort à l'agriculture.

Voici un point que je veux signaler. On demande à un cultivateur de cultiver quatre ou cinq espèces d'avoine sur cette parcelle de terre. Pour en connaître les résultats, il lui faut porter ce grain dans sa grange et le battre. Allez-vous demander à ce cultivateur d'établir quatre ou cinq compartiments dans sa grange afin d'y entasser ces différentes espèces de grain, ou va-t-il les mélanger à ses autres grains ? Non, il lui faudra les mettre dans des compartiments séparés. Ainsi, on le voit, voilà des frais imprévus.

On parle d'établir des stations de démonstration par tout le pays, mais la chose est impraticable. Mieux vaut appliquer cet ar-

gent à quelque chose d'utile à la classe agricole. Je le répète, il faut concentrer vos efforts sur les stations agronomiques, en assurer le succès et faire bénéficier le peuple du résultat des expériences ; et s'il faut aider les cultivateurs à venir visiter ces stations, n'hésitons pas à le faire, au lieu de faire des frais pour leur montrer quelque chose qu'ils ne tiennent pas à voir. Les cultivateurs n'iront pas entreprnedre un voyage à travers le canton pour aller voir un petit champs d'avoine ; ils tiennent à voir plus en grand que cela. Le cultivateur dira à son voisin : Je suis allé voir la parcelle d'avoine chez Jones, mais Richard ici a un bien plus beau champ d'avoine, sans qu'il en ait coûté un sou au gouvernement, sous forme d'inspection ou autrement. Voilà ce que l'on dira et l'on se moquera de ces stations. Le cultivateur intelligent en conclura que si ces stations ne réussissent pas, la grande station agronomique ne réussit pas davantage : il conclura du particulier au général à la façon des théologiens. Cela me remet en mémoire l'histoire de l'enfant à qui une bonne dame s'était avisée d'enseigner la Bible. Le premier jour, elle lui conte l'histoire de Jonas dans le ventre de la baleine, et l'enfant la crut. Le lendemain elle voulut lui faire croire qu'on avait nourri 5,000 personnes avec cinq pains et deux poissons. Pour le coup l'enfant se révolta et dit à madame : J'ai cru votre histoire d'hier, mais maintenant je ne crois ni l'une ni l'autre. Voilà à peu près où en est le cultivateur ; il croit aujourd'hui ce que vous lui dites de la grande station agronomique d'ici, mais quand on aura établi ces stations de démonstration à sa porte, il ne voudra plus rien croire. Les cultivateurs ne sont pas dénués de sens commun. Je le répète, il n'y a pas un cultivateur pratique dans cette Chambre qui ose se prononcer en faveur de ce projet, parce qu'ils n'y ont pas foi, et c'est là ce qui milite le plus fortement contre ce projet. J'espère qu'il n'en sera plus question ; tel est le vœu que j'exprime en finissant.

J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes) : M. le Président, je ne suis pas cultivateur, mais je vis parmi les cultivateurs, et je crois que j'ai l'honneur de représenter ici le comté le plus essentiellement agricole de la province de Québec.

Je suis réellement surpris de constater qu'un certain nombre de députés, des deux côtés de la Chambre, croient devoir s'objecter à l'item 82 du budget, maintenant sous considération. Par cet item, l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), demande qu'un crédit de $20,000 soit affecté à l'établissement de stations de démonstration. C'est une tentative nouvelle qu'aucun gouvernement n'avait jamais songé à faire jusqu'à ce jour, en faveur de l'agriculture.

On dépense annuellement des sommes folles pour les travaux publics, toutes à l'avantage des industriels des grands centres ; mais, malheureusement, je dois le dire, les anciens gouvernements n'ont jamais dépensé assez pour l'agriculture, car on ne saurait jamais trop dépenser pour les cultivateurs. Nous devons tous l'avouer, l'agriculture est la principale source de richesse d'une nation.

Si je comprends bien l'intention de l'honorable minstre de l'Agriculture ces $20,000 devront être appliquées à donner de l'émulation à l'agriculture sur différents points du pays. On vote annuellement des sommes considérables pour les fermes expérimentales, et dans le budget de cette année, $80,000 sont affectées à l'entretien de cinq fermes expérimentales. Ces établissements ont certainement leur utilité, et je serai toujours en faveur de leur maintien. Mais il me semble que ces fermes devraient être représentées en petit dans les différentes parties du pays. C'est là l'intention du ministre en demandant ce crédit de $20,000 pour les stations de démonstration. Comme les cultivateurs, dispersés aux quatre coins du pays, n'ont pas l'avantage de venir tous les ans voir ce qui se fait aux fermes expérimentales, et que, pour une raison ou pour une autre, ils se dispensent de ces voyages, parce que bon nombre sont sous l'impression que ces sommes sont dépensées inutilement ; je crois que si nous avions des stations de démonstration dispersées sur différents points du pays cela serait d'un grand avantage.

Comme les honorables députés de Dundas (M. Broder) et de Huron-sud (M. McMillan) prétendent, qu'au point de vue agricole, leurs comtés respectifs n'ont pas besoin de ces stations, eh bien ! parlant au nom de la province de Québec, je leur demanderai de renoncer à leur part dans ce crédit, et nous de la province de Québec, surtout dans les comtés des Deux-Montagnes, de Terrebonne et même de Montcalm, nous en ferons notre profit.

Je prétends, par exemple, que la culture du tabac, dont l'honorable député de Montcalm vient de parler il y a un instant, aurait tout à gagner par l'établissement de ces stations de démonstration. Le comté de Montcalm, comme les comtés de Joliette et des Deux-Montagnes, ont fait de la culture du tabac une industrie nationale et payante. Néanmoins, cette année, la culture du tabac ne payera pas, j'en connais quelque chose. Et pourquoi ? parce que les cultivateurs de la province de Québec ne savent pas cultiver le tabac de la manière dont il doit être cultivé. Pour me servir d'une expression banale, la paroisse de Saint-Jacques, dans le comté de Montcalm, est le centre de la culture du tabac....

M. DUGAS : Est-ce que l'honorable député me permettra une observation ? Je n'ai pas critiqué l'établissement des fermes modèles dans les différents comtés ; j'ai même louangé le gouvernement d'en avoir établi une dans le comté de Montcalm.

M. ETHIER : Je comprends que l'honorable député n'a pas critiqué généralement l'établissement des fermes expérimentales ; mais je parle des stations de démonstration qui pourraient être établies dans le comté des Deux-Montagnes et ailleurs pour le plus grand avantage des cultivateurs, et il me semble que nous devrions tous nous unir pour tâcher de favoriser cette tentative nouvelle, qui promet des avantages à la classe agricole.

Ce qui manque aux cultivateurs ce sont les moyens d'améliorer leurs procédés de culture ; il faut les sortir de la routine, et pour cela il importe d'établir des stations de démonstration, où ils pourront aller se renseigner. En général, les cultivateurs sont trop occupés ou n'ont pas toujours les moyens de dépenser cinq ou six piastres pour venir à Ottawa, au cours de l'été, du printemps ou de l'automne, afin de se renseigner sur place et profiter des travaux de la ferme expérimentale. Nous allons voter $80,000 qui ne peuvent avoir pour nos cultivateurs l'utilité que ces stations auront. Si je comprends bien l'idée de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), ce qu'il veut réaliser est une mesure qui sera à l'avantage de la classe agricole, c'est un progrès nouveau, et c'est ce qui distingue le gouvernement actuel qui, lui, travaille en faveur des cultivateurs. Aussi, je crois que pas un seul député n'osera se lever et refuser à la classe agricole le bénéfice de la mesure que l'on demande de prendre en sa faveur.

C'est un système nouveau que l'on veut introduire. Prenez, par exemple, le district de Terrebonne qui est composé des comtés des Deux-Montagnes, de Terrebonne et d'Argenteuil ; je suis convaincu qu'on n'y trouvera pas un seul homme disposé à s'objecter à ce crédit. Supposons qu'une telle station soit établie à Sainte-Scholastique, chef-lieu du comté des Deux-Montagnes, où tous les cultivateurs vont quatre ou cinq fois par année pour leurs affaires judiciaires, municipales et autres, supposons que l'on prenne dix ou vingt acres de terre pour créer cette station, le gouvernement pourrait y dépenser un millier de piastres ou plus sur ces $20,000. Or, n'est-il pas évident que cela serait avantageux aux cultivateurs qui pourront se rendre sur les lieux et voir ce qui s'y passe. Cela créerait de l'émulation et les engagerait à améliorer leur système de culture en général.

Il se peut que ce système nouveau n'ait pas tout le succès qu'on en attend, mais n'est-il pas très convenable de l'essayer ?

Nous devons remercier le gouvernement d'offrir à la classe agricole le moyen de pouvoir améliorer sa culture et sortir de la routine qui lui a été si peu profitable. Voici $20,000 que le gouvernement offre à nos braves cultivateurs, et lorsque l'on vote des millions pour des quais et des grands travaux de toutes sortes dans les centres populeux, je ne vois pas pourquoi nous refuserions cette somme relativement minime destinée à bénéficier aux cultivateurs. Il me semble que tous ceux qui ont à cœur les intérêts de l'agriculture doivent s'unir pour voter ce montant afin de tenter l'essai que l'honorable ministre de l'Agriculture désire faire.

M. GILMOUR : M. le Président, si le gouvernement nous avait demandé $20,000 pour établir de nouvelles stations expérimentales dans le pays, je ne m'y serais pas opposé, mais lorsqu'il s'agit de stations le démonstration comme celles qu'il nous propose, je prétends que le gouvernement sort de sa sphère propre et qu'il va trop loin. Les stations expérimentales ont leur utilité reconnue ; il y a une telle variété de climats et de conditions du sol, que ces stations ont leur raison d'être en faisant l'essai des différentes qualités de sol aux différentes localités ; mais quant à ces stations de démonstration et à ces parcelles de vingt acres sur le bord du chemin, qu'on veut établir par tout le pays, je ne comprends pas leur utilité. A quel moment les cultivateurs vont-ils les voir ? Probablement à l'époque de l'ensemencement des parcelles, et combien y a-t-il de cultivateurs qui trouveraient le temps de s'y rendre ? Et quand bien même ils en auraient le temps, quel avantage en retireraient-ils ? Si nos cultivateurs ne savaient pas lire, s'il n'y avait pas au pays de journaux agricoles, il serait peut-être nécessaire d'établir ces champs de démonstration et de leur mettre sous les yeux le résultat des expériences faites aux stations agronomiques ; mais, puisque ces essais de grains de semence se font aux stations et que la presse met tous ces renseignements à la portée des cultivateurs, c'est là la meilleure démonstration des résultats obtenus. Donnez leur la semence, et ils sauront bien la confier à la terre, la faire croître et la récolter.

Ces stations entraîneront de fortes dépenses. $20,000, c'est peu de chose, dit-on, puis voter ce crédit est donner au ministre preuve de confiance. Il ne s'agit ni d'une question de $20,000, ni d'une question de confiance au ministre. Rappelons-nous que bien que le gouvernement ne nous demande que $20,000 aujourd'hui, il a l'intention d'étendre ce système à toutes les parties du pays. Cela occasionnerait beaucoup de dépenses, et passe encore s'il en devait résulter quelque bien pour les cultivateurs, mais je ne vois pas de quelle utilité ce serait d'étendre la chose à tous les comtés du pays. Nos comtés ont à peu près quarante mille carrés. et si l'on établit une station de démonstration au centre de chaque comté, combien y a-t-il de cultivateurs qui auraient le temps de s'y rendre ?

On a beaucoup parlé de l'industrie du tabac. Il faut enseigner aux cultivateurs les meilleurs procédés pour la culture et le séchage du tabac. Qu'on envoie des experts chargés d'expliquer ces procédés aux cultivateurs, à la bonne heure ; mais il n'est pas

nécessaire d'établir une station de démonstration pour cela. Nos cultivateurs ne sont pas aussi bornés que certains députés le donnent à entendre. Ils n'ont pas besoin de toutes ces leçons de choses, qui sentent trop l'école. Je condamne donc cette nouvelle dépense, et je n'hésite pas à proposer que l'item soit biffé.

M. CARGILL : J'ai prêté une oreille fort attentive aux discours prononcés au sujet de ce crédit proposé dans l'intérêt de la classe agricole. Je l'avoue, personne ne serait plus heureux que moi d'appuyer un crédit tendant au véritable progrès de l'industrie agricole ; mais, après avoir prêté l'oreille à tout ce qui s'est dit ici cette après-midi, je ne suis pas encore convaincu que l'établissement de ces stations de démonstration soit de nature à contribuer au bien-être des populations agricoles. Au comité de l'agriculture, dont je fais partie, se trouvait le professeur Robertson, et je dois dire que si j'avais une cause importante que je voulusse mener à bonne fin, il n'y a pas au pays d'avocat que j'engagerais plus volontiers que ce monsieur, après l'avoir mis au fait de tous les détails de l'affaire. Et cependant, dans la circonstance en question, le professeur Robertson n'a pas réussi à convaincre le comité qu'il serait dans l'intérêt de la classe agricole d'établir partout ces stations de démonstration. Si je ne me trompe, pas un seul membre du comité ne s'est rangé à son avis, en ce moment.

Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a certainement à cœur les intérêts de nos populations agricoles. Il est sincère en nous demandant ce crédit ; mais je ne suis nullement surpris de son attitude, car le professeur Robertson est de force à convaincre tous ceux qui l'écoutent, de la légitimité de ses propositions. Je ne veux nullement critiquer le professeur Robertson, qui est un homme de grand mérite, et je ne doute nullement qu'il n'ait étudié à fond cette question et qu'il n'en soit venu à la conclusion que ce projet tournerait au bénéfice de la classe agricole. Mais nous savons que le professeur Robertson a fait une proposition au comité de l'Agriculture et que les résultats qu'il avait fait espérer, n'ont pas abouti. Il s'agit des expéditions en Angleterre des viandes de bœuf en entrepôt frigorifique. Il avait fait croire au comité que l'adoption de sa proposition provoquerait une telle révolution sur le marché des viandes de bœuf, que nous cultivateurs seraient en mesure d'obtenir de $8 à $10 de plus par tête de bœuf, qu'ils n'obtiendraient en expédiant en Angleterre leurs bestiaux sur pied.

Le crédit demandé suffira à peine à couvrir les premiers frais, puisque l'on se propose d'établir des stations de démonstration dans chacun des 200 comtés du pays, et que ce crédit ne donnerait à chaque station que $100. C'est une bagatelle, comme on le voit, et cependant, tout minime que soit le crédit demandé pour les débuts de l'exploitation, avant longtemps l'œuvre aura abouti à un avortement et cet insuccès rejaillira sur nos stations agronomiques d'Ottawa et de Guelph.

Est-il besoin de nouvelles stations de ce genre ? Il existe une station agronomique centrale à Ottawa, une autre à Guelph, et chaque province possède la sienne, sans compter les rapports de l'industrie laitière, de l'agriculture et les bulletins publiés aux frais du pays et répandus à profusion partout. Les cultivateurs canadiens sont en lieu de recevoir et de lire attentivement ces bulletins, chez eux, et j'en suis convaincu, ils en tirent plus de profit qu'ils ne le feraient de l'établissement de ces stations de démonstration dans leur voisinage. Dans les comtés de Huron et de Bruce, il se rencontre des cultivateurs qui, en fait d'agriculture, ont des connaissances pratiques supérieures à celles des professeurs placés à la tête de nos stations agronomiques ; ces cultivateurs servent de modèles à leurs voisins, qui bénéficient de leurs travaux en allant visiter leurs terres. C'est une absurdité de prétendre qu'un cultivateur ira convertir 20 à 25 acres d'une terre améliorée en parcelles d'expérimentation pour les variétés de grain. Si ces stations réussissent et qu'il vienne beaucoup de cultivateurs visiter ce champ de démonstration, il faudra que le cultivateur néglige ses propres affaires pour se mettre à la disposition des visiteurs. Nul cultivateur n'entreprendrait pareille tâche, à moins d'une rémunération de $400 à $500 par année. Le nombre des visiteurs s'accroîtra en raison du succès de ces stations, et il faudra que le cultivateur en question construise des écuries pour leurs chevaux et qu'il invite à dîner chez lui une demi douzaine de visiteurs, tous les jours. A Ottawa, les visiteurs se rendent à la station agronomique par l'électrique en payant 5 cents, puis ils reviennent à l'hôtel, tandis que dans les districts ruraux, tous ces services font défaut et il faudra que le propriétaire de la station de démonstration se mette en frais pour recevoir tous ces visiteurs. Cette proposition, à mon avis, ne tournerait pas à l'avantage de la classe agricole. En quintuplant cette somme, il en résulterait peut-être quelque bien, mais à titre de représentant d'un comté rural, il est de mon devoir de m'opposer à ce crédit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il importe de donner quelques éclaircissements, avant de passer outre. Je vois d'après le ton du débat que nombre de députés ne saisissent pas le sens de ma proposition aussi parfaitement qu'il le faudrait, avant d'en venir à une décision à ce sujet. Bien que la proposition en question figure pour la première fois au budget, toutefois, nous en avons déjà adopté le principe en d'autres circonstances.

De fait, l'œuvre tout entière du professeur Robertson, à titre de commissaire de

l'industrie laitière, a été une œuvre de démonstration qui a permis aux cultivateurs de se rendre compte des choses et de mettre en pratique les leçons de choses qu'on leur a données. Lorsque le professeur Robertson fut créé commissaire de l'industrie laitière, il s'établit des fromageries dans certaines parties du pays où l'industrie du fromage n'avait jamais encore pénétré. Les cultivateurs du voisinage de ces fabriques se rendaient compte par eux-mêmes du succès de cette exploitation, et se mirent à l'œuvre afin de tirer profit des nouvelles méthodes adoptées. Plus tard, le professeur Robertson se mit en frais de démontrer l'avantage de la fabrication du beurre l'hiver au Canada, et après qu'il eût établi dans l'Ontario deux ou trois fabriques de ce genre, les cultivateurs prirent exemple sur ces établissements, et l'industrie de la fabrication du beurre d'hiver passa à l'état de fait accompli.

Depuis nombre d'années, on discutait et on approuvait au sein des comices agricoles l'industrie de la fabrication du beurre l'hiver, mais ce ne fut que lorsque le succès en eût été démontré d'une façon pratique, au moyen de leçons de choses, que les cultivateurs se mirent à l'œuvre et établirent cette industrie qui est devenue si rémunératrice.

De fait, le but de ce crédit est d'appliquer le même système aux produits du sol. On le sait, nulle méthode ne réussit aussi bien à instruire à fond les cultivateurs que la méthode de démonstration qui leur met sous les yeux les théories qu'on leur a prêchées. Si, dans différentes parties du pays, nous sommes en mesure de montrer une bonne récolte résultant de l'application de la nouvelle méthode, n'est-il pas légitime de supposer que les cultivateurs adopteront cette nouvelle méthode ?

Quoique, comme je l'ai dit, ce soit là une proposition nouvelle, le principe qui en fait la base est appliqué dans le pays depuis des années. J'ai raison de dire, je crois, que dans les différentes parties du pays, notamment dans les Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, les cultivateurs qui vivent à proximité des fermes expérimentales conduisent mieux leurs exploitations agricoles que ceux qui demeurent dans les districts plus éloignés.

J'ose dire que les cultivateurs des comtés de Wellington et de Huron, dont les représentants ont critiqué l'établissement de ces stations agronomiques, ont retiré de grands avantages des expériences qui se font à la ferme-école de Guelph. Si, aujourd'hui, les fermes du comté de Wellington et des environs sont les meilleures de l'Ontario, c'est dû, en grande partie, aux leçons de choses que les cultivateurs reçoivent à la ferme expérimentale de Guelph.

Permettez-moi de dire que ce n'est pas là une expérience nouvelle, car la chose se pratique avec succès dans les autres pays. Quelques honorables députés ont dit que les conditions qui prévalent ici sont différentes de celles qui existent en France ; et que, par conséquent, l'exemple de la France ne saurait nous être utile sous ce rapport. Il est bien vrai que ces conditions ne sont pas les mêmes, mais la grande différence, c'est que ces stations agronomiques sont beaucoup moins utiles en France qu'au Canada. La France est un petit pays, au point de vue de l'étendue du territoire, comparé au Canada ; les distances y sont courtes, les moyens de communication rapides et faciles, et les cultivateurs français peuvent visiter les écoles d'agriculture et les stations agronomiques, beaucoup plus aisément que les habitants des vastes régions canadiennes.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas seulement en France que ces stations agronomiques ont été établies et maintenues avec succès. Comme je l'ai dit au début de mes observations, des stations semblables à celles dont nous nous proposons de doter le pays, ont été établies en Angleterre. Depuis un grand nombre d'années, l'agriculture anglaise est dans un état de stagnation, mais cela n'empêche pas que la culture de la ferme en Angleterre est la meilleure qu'il y ait au monde. Avec tout le respect que je dois à mes honorables amis, je dirai qu'il n'y a pas une partie de la province d'Ontario où les méthodes culturales soient aussi perfectionnées que dans le Basse-Ecosse et dans certains districts de l'Angleterre. Cependant, en Angleterre et en Ecosse, il a des stations de démonstration pour l'avantage des meilleurs cultivateurs du monde entier. Quoique la région d'Ontario que l'on a mentionnée contienne probablement les meilleures terres du continent américain, je ne crois pas insulter les cultivateurs de cette province en disant qu'ils peuvent encore s'instruire dans l'art agricole, et qu'il y a encore pour eux des choses à apprendre, bien que ces stations de démonstration ne soient peut-être pas aussi nécessaires là que dans les autres parties du Canada.

J'ose dire que, dans les autres parties du pays, on peut avoir besoin de ces leçons de choses pour démontrer aux cultivateurs les avantages de certaines méthodes et certains systèmes de culture. Je ne veux pas, pour un instant, chercher à faire croire que ces établissements doivent être dirigés par des théoriciens ou par des gens qu'on appelle des agronomes savants. L'objet que nous avons en vue, c'est d'avoir des hommes pratiques pour conduire les travaux, et, en même temps, faire des expériences utiles à la culture. Si nous pouvions en arriver là et démontrer qu'une récolte est plus avantageuse qu'une autre, ou qu'un champ, traité d'une certaine manière, est plus productif qu'un champ voisin de même nature cultivé d'après une méthode différente, les cultivateurs qui pourront se renseigner par eux-mêmes en retireront les plus grands profits. Actuellement, l'agriculture canadienne est dans un état de transition. Nous avons dépensé des sommes énormes pour l'étude et

le développement de l'agriculture, ainsi que tous les autres pays du continent. Il est passé le temps où le cultivateur croyait qu'il n'avait pas besoin d'autre enseignement que celui de sa propre expérience. Il en était ainsi autrefois, mais aujourd'hui, la classe agricole tend à perfectionner ses méthodes comme toutes les autres professions, arts ou métiers. Aujourd'hui, le cultivateur, qui se sert de son intelligence et de son habileté pour améliorer sa ferme et ses procédés de culture doit profiter de l'expérience des autres aussi bien que de la sienne propre. Lui donner l'avantage d'une leçon de choses tirée de l'expérience d'autrui est l'un des objets de ces stations de démonstration.

Je vais maintenant examiner un ou deux points qui ont été soulevés au cours de ce débat. On a dit que pas un cultivateur pratique ne permettrait d'établir sur sa ferme une station de démonstration. Je me contenterai de répondre que depuis que cet item a été inscrit au budget, il y a une couple de mois, j'ai reçu de nombreuses demandes de toutes les parties du pays, me recommandant les localités où de pareils établissements pourraient être fondés, et me démontrant que cette question intéresse vivement la population agricole et qu'un grand nombre de personnes, non seulement veulent, mais désirent ardemment profiter des avantages de cette proposition. Ces demandes me sont surtout venues de la province de Québec, des provinces maritimes et du grand Nord-Ouest. J'en ai reçu quelques-unes de la partie est de la province d'Ontario. Je ne me rappelle pas, dans le moment, si j'en ai reçu de la partie ouest de la province d'Ontario ; mais ces demandes me prouvent qu'une grande partie du pays est convaincue que ces champs de démonstration permettraient aux cultivateurs d'améliorer leurs exploitations. Il peut y avoir certaines personnes qui croient en savoir assez pour ne pas avoir besoin d'aide, ou que la région qu'ils habitent est suffisamment pourvue de fermes modèles, mais je crois pouvoir légitimement conclure de ce que j'ai dit plus haut qu'il y a de vastes territoires où ces établissements seraient très utiles. La raison pour laquelle j'ai inscrit cet item au budget, c'est que j'ai reçu de nombreuses demandes me priant de donner plus d'extension au système des fermes expérimentales. L'on a écrit de l'est et de l'ouest, de l'Ile du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick, pour me demander d'établir des stations agronomiques dans ces provinces, où il n'y en a pas aujourd'hui : de l'île du Cap-Breton, où les gens disent que l'établissement de Nappan leur est peu utile, parce que les conditions sont différentes : du district du lac Saint-Jean, de la rive sud et de la vallée du Saint-Laurent, des cantons de l'est. Les cultivateurs des différentes régions que je viens de nommer me disent qu'ils ne peuvent venir à la ferme expérimentale d'Ottawa et se mettre au courant des méthodes perfectionnées de culture aussi bien qu'ils le voudraient et que, c'est pour cette raison, qu'ils me demandent d'établir des stations agronomiques.

J'ai aussi reçu des demandes de l'ouest d'Ontario, près des lacs, me disant que la ferme expérimentale est située trop au nord pour être avantageuse aux cultivateurs de cette région. J'ai en outre reçu des demandes au même effet du Nouvel-Ontario, du sud-ouest et de l'est du Manitoba, de presque toutes les parties des Territoires du Nord-Ouest, de l'île de Vancouver et du district de Kootanie, dans la Colombie Anglaise ; ce qui démontre que toutes les parties du pays désirent que le gouvernement donne plus d'extension à notre système de fermes expérimentales. J'ai compris qu'il me serait impossible de me rendre à toutes ces demandes, sans exposer le pays à des dépenses que le parlement ne serait probablement pas prêt à approuver, mais j'ai cru qu'en adoptant une proposition de ce genre, je serais capable de répondre, dans une certaine mesure, aux besoins les plus pressants, et procurer une certaine partie des avantages que l'on attendait de l'établissement d'autres succursales de notre ferme expérimentales. Si le système que nous voulons mettre en vigueur réussissait parfaitement, nous pourrions lui donner assez d'extension pour fonder une station agronomique dans chaque comté du Canada.

M. McDOUGALL : Me serait-il permis de poser une question à l'honorable ministre ? Dans quelle forme étaient ces demandes que l'on a faites pour obtenir l'établissement, à différents endroits, de stations agronomiques ?

Il dit avoir reçu des demandes du Cap-Breton et de l'Ile du Prince-Edouard ; ces demandes venaient-elles des cultivateurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dan certains cas, elles venaient des associations agricoles, et, dans d'autres, de certaines localités.

M. McDOUGALL : De gens qui voulaient avoir des places et vendre des fermes, je suppose ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, je n'ai reçu aucune demande de cette nature, si je me rappelle bien. Certains honorables membres de la gauche semblent croire que cette proposition n'est faite que dans le but de créer des places.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable chef de l'opposition dit " écoutez ! écoutez ! " Je regrette d'avoir à constater l'état d'âme des honorables députés, car ce n'est certainement pas dans ce but que nous voulons établir des stations agronomiques.

Sir CHARLES TUPPER : Sur $20,000, on dépensera environ $10,000 pour payer les fonctionnaires nouveaux que l'on nommera.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dirai aux honorables membres de la gauche que le professeur Robertson conduit des travaux de cette nature dans le pays et que, jusqu'aujourd'hui, personne ne l'avait soupçonné d'être un homme de parti. Ces stations agronomiques seront dirigées de la même manière que les établissements créés pour les fins de l'industrie laitière.

Je demanderai à mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard, qui a parlé de la matière, si le professeur Robertson a dirigé ces établissements pour servir les intérêts d'un parti ou d'une coterie politique. Je ferai observer ainsi à mon honorable ami que cette proposition est simplement une continuation du système d'expériences que l'on a établi dans l'Ile du Prince-Edouard au sujet de l'industrie laitière. L'établissement de la première fromagerie dans l'Ile du Prince-Edouard a été une station de démonstration pour les fins de l'industrie laitière, tout comme ces stations agronomiques seront un champ de démonstration pour les fins de la culture du sol.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre prétend-il dire que lorsque les gens voulaient obtenir des renseignements sur la fabrication des produits de laiterie, il n'y avait personne là pour leur en fournir, mais qu'ils trouvaient un champ entouré d'une clôture de fil de fer barbelé, sans âme qui vive pour répondre à leurs questions ? Ce n'est pas de cette manière que s'est développée l'industrie laitière dans l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable chef de l'opposition ne comprend pas évidemment toute la proposition. La fabrication des produits de laiterie se fait dans les fabriques et les gens vont sur les lieux, voient exécuter l'ouvrage et se rendent compte des moyens que l'on emploie. Dans le cas de ces stations de démonstration, ils verront les récoltes et les résultats. Si l'honorable député veut bien me prêter quelques moments d'attention, je vais lui expliquer comment le système fonctionnera.

Je nomme des inspecteurs qui iront sur les lieux et constateront comment les travaux se font aux différentes stations. On donnera aux cultivateurs du voisinage un avis que l'inspecteur sera là tel jour et on les invitera à s'y rendre pour avoir des explications et assister à une leçon de choses. Ces stations seront situées le long des grandes routes où les gens passent le plus fréquemment. On placardera des affiches expliquant la nature des récoltes, les méthodes de culture et les différents traitements à donner au sol, de sorte que le cultivateur, d'un coup d'œil, pourra comprendre l'exemple qu'on lui met sous les yeux, soit que le directeur de la ferme soit présent, ou non.

Un honorable membre de la gauche a expliqué quelle efficacité ont aujourd'hui les stations de démonstration dirigées par les cultivateurs dans les différentes parties du pays ; comment les voisins peuvent visiter les fermes en tout temps et constater par eux-mêmes comment se fait la culture. Mais, d'un autre côté, il a ajouté que les voisins ne pourraient se renseigner sans qu'il y eût quelqu'un sur la ferme pour leur donner des explications. Ainsi, de la même haleine, il dit que ce que l'on peut faire dans le cas d'une ferme privée ne peut se faire dans le cas d'une station agronomique établie par le gouvernement.

L'honorable député de King, (I.P.-E.) a expliqué les avantages des travaux d'expériences que poursuit le gouvernement au sujet de la fabrication des produits de laiterie dans sa province, et comment des établissements semblables dans d'autres branches de l'économie rurale, pourraient être fondés avec succès. J'attache beaucoup d'importance à l'opinion de l'honorable député, car il a pu se rendre compte par lui-même des bons effets de ces stations expérimentales établies pour favoriser l'industrie laitière dans l'Ile du Prince-Edouard.

On a fait quelques observations au sujet de la culture et de la préparation du tabac. Cette question se rattache assez intimement à l'établissement de stations de démonstration. S'il est désirable de donner des exemples afin de démontrer comment cultiver et préparer le tabac, il est également à propos d'enseigner les méthodes qu'il faut appliquer aux autres cultures. Naturellement, les deux enseignements ne sont pas nécessairement liés l'un à l'autre, mais, d'un autre côté, l'argument que l'on apporte pour l'un s'applique également à l'autre.

Un autre député a dit qu'il voudrait que l'on nommât des experts pour nous enseigner comment cultiver, et préparer le tabac, mais l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) nous dit que ces experts ne sont pas nécessaires, parce que nos cultivateurs sont parfaitement capables de se renseigner eux-mêmes en faisant quelques expériences. La même chose est vraie, peut-être, au sujet de tous les autres travaux de la ferme. Il peut arriver que chaque cultivateur sache ce qu'il peut cultiver avec le plus de profit. Mais nous avons fait de nombreuses expériences, aux frais du public, pour l'avantage de la classe agricole, et j'ose dire que l'établissement de fermes expérimentales par les honorables membres de la gauche a été très utile, bien que, si les idées de mon honorable ami sont justes, le gouvernement n'eût jamais dû fonder des établissements de ce genre, mais s'en rapporter entièrement à l'initiative privée.

Je ne crois pas que ce soit là un bon raisonnement. Je suis convaincu que nos cultivateurs, par l'établissement de ces fermes expérimentales, ont gagné un bon nombre de millions de dollars de plus que si on les eût laissés à leurs propres ressources. Je suis convaincu que c'est un bon et sain principe que de faire exécuter, aux frais du public, une œuvre qui est dans les intérêts généraux du pays, et qui est expérimentale de sa

nature. L'ancien gouvernement a adopté ce principe, il y a des années, et, aujourd'hui, on donne en exemple à la population des autres pays les travaux que nous faisons sur nos fermes expérimentales.

Ce n'est qu'hier que j'ai lu que la Chambre des communes en Angleterre avait été saisie d'un projet de loi concernant la création d'un conseil général d'agriculture pour l'Irlande. Ce bill est le fruit des constants efforts du très honorable Horace Plunkett, qui est venu ici, y a deux ans, et a étudié les travaux que le département de l'Agriculture fait au Canada et a basé son principal argument, pour induire le parlement impérial à adopter cette mesure, sur les observations qu'il avait recueillies ici.

Ce crédit a soulevé un long débat et a donné lieu à quelque divergence d'opinions des deux côtés de la Chambre. L'honorable chef de l'opposition a conseillé de le réduire et de ne l'appliquer qu'à une seule branche de l'exploitation agricole que j'ai mentionnée, à savoir la culture et la préparation du tabac. Je ne suis pas prêt à accepter cette recommandation, mais, d'un autre côté, je pourrais peut-être réduire le montant du crédit, mais je n'aimerais pas à m'engager définitivement maintenant, mais vu la discussion qui a eu lieu, je demanderai, si la Chambre me le permet, que l'item reste en suspens, afin de voir quels changements je pourrais apporter.

M. McMILLAN : Je désire dire que je ne partage pas l'opinion de l'honorable ministre au sujet des stations où l'on enseigne la fabrication des produits de laiterie. Jeune encore, j'ai exploité moi-même une fromagerie et beaucoup d'autres personnes ont suivi mon exemple, mais nous avons constaté que nous ne pouvions fabriquer un produit d'une qualité uniforme et que, pour cette raison, notre fromage ne pouvait se vendre sur le marché anglais. La même observation s'applique au beurre que fabriquent eux-mêmes nos cultivateurs inviduellement. Cet article ne peut se vendre sur le marché anglais aussi bien que le beurre fabriqué dans les beurreries. Presque chaque cultivateur du pays ignorait les principes de la fabrication du beurre et du fomage et ne se rendait pas compte des avantages de la coopération. Nous avons compris qu'il était absolument nécessaire de nous unir afin de produire un article uniforme.

Mais chaque cultivateur doit juger lui-même quelle culture lui convient le mieux. Soit que vous alliez dans une localité où les méthodes de culture sont très perfectionnées, ou dans une autre où les mêmes méthodes sont à l'état rudimentaire, vous devrez choisir un homme de l'une ou l'autre localité pour diriger votre station agronomique, et je demande si un cultivateur va connaître mieux son art en se chargeant d'une station agronomique. Permettez-moi de dire que les stations expérimentales qui existent à l'heure qu'il est ont autant profité de l'expérience des cultivateurs pratiques que ceux-ci ont profité de ces établissements. J'ai entendu des personnes jouissant d'une grande autorité et d'une vaste expérience en ces matières admettre que, avant que le personnel de la ferme-école de Guelph se mît en contact avec les cultivateurs d'un bout à l'autre du pays, les méthodes de culture de ces stations agronomiques n'étaient pas aussi perfectionnées que celles que suivent un grand nombre de nos cultivateurs.

Je veux que l'on me comprenne bien ; je ne m'oppose pas à ce que l'on dépense de l'argent lorsque je crois que les cultivateurs en bénéficieront, mais je veux savoir comment, en établissant sur une ferme une station agronomique que vous laisserez sous la direction du propriétaire de cette ferme, vous allez améliorer la culture.

Plusieurs députés qui ont appuyé cette résolution ont parlé comme si nous allions avoir des instituteurs agricoles comme nous n'en avons jamais eu auparavant. Je dis que dans les parties du Canada où l'art agricole est le plus avancé,—et j'ai visité tout le sud de l'Ontario,—nous avons des cultivateurs aussi versés dans l'agronomie que ceux qui dirigent nos stations expérimentales, et que les gens qui vont visiter leurs fermes en retireront plus de profit qu'en se rendant à ces stations expérimentales. L'une des raisons, c'est que le grain que l'on récolte aux stations agronomiques croît dans un petit lopin de terre. Tout ceux qui suivent les séances du comité de l'agriculture savent qu'en appréciant les résultats que l'on nous expose, nous demandons toujours si les produits ont été récoltés sur des petits lopins de terre où en plein champ. L'expérience nous enseigne,—et la chose est facile à comprendre,—qu'en cultivant des petits lopins de terres pour y faire des expériences, on obtient de meilleurs résultats qu'en plein champ, car l'on peut donner plus de soin et d'attention à la culture. Quant à moi, lorsque je visite la ferme expérimentale, je ne prends pas le peine de me rendre aux parcelles de terre, que l'on réserve pour faire des expériences, mais j'examine la ferme en général, et les travaux qui s'y poursuivent.

M. MORRISON : Puis-je demander ce que doivent faire les cultivateurs qui n'ont pas la bonne fortune de vivre dans cette province ? La science agricole est l'apanage exclusif des cultivateurs de l'Ontario ; mais que faites-vous des cultivateurs de la Colombie Anglaise ?

M. McMILLAN : Je ne connais pas la Colombie Anglaise, mais j'ai visité le Nord-Ouest, et je sais que les cultivateurs y suivent des méthodes de culture aussi perfectionnées et que l'exploitation agricole y est aussi avancée, qu'à nos stations agronomiques. J'ai vu les récoltes de celles-ci et j'ai vu des fermes où les récoltes étaient tout aussi bonnes. Quant à la Colombie Anglaise, je la connais peu ou point.

Sir CHARLES TUPPER : Je regrette d'entendre l'honorable député de New-Westminster faire une réflexion aussi peu flatteuse pour les cultivateurs des autres provinces. Je dirai à mon honorable ami que je puis le conduire sur des fermes de la Colombie Anglaise, dont le rendement, à l'acre, est aussi considérable que celui de n'importe quelle ferme de la province d'Ontario.

M. MORRISON : Je suis étonné de voir l'honorable chef de l'opposition dénaturer ainsi l'interruption que j'ai faite au cours des observation de l'honorable député de Huron-sud. La province d'Ontario contient des cultivateurs qui n'ont pas de supérieurs. Mais il y a des gens qui ne sont pas cultivateurs et qui vont à la Colombie Anglaise pour se livrer à l'exploitation agricole, et je dis qu'on devrait leur fournir les avantages que le département de l'Agriculture donne ici, à Ottawa.

Si le gouvernement a le droit de dépenser de l'argent pour le profit des cultivateurs, je crois qu'il sied bien mal aux honorables membres de la gauche de trouver à redire, surtout lorsqu'il s'agit d'aussi faibles sommes. La seule objection que j'aie à l'item que nous discutons, c'est qu'il n'est pas assez considérable. Si ce crédit était dix fois plus élevé, les intérêts agricoles n'auraient que leur juste part d'encouragement.

Je sais que l'opinion publique dans la Colombie Anglaise est que ces stations agronomiques sont nécessaires, et seraient d'un grand avantage pour la majorité des jeunes cultivateurs qui se rendent dans cette province et pour ceux qui ne sont là que depuis quelques années. Au point de vue agricole, la Colombie Anglaise est un pays relativement nouveau. Nous faisons tous nos efforts pour induire les gens à aller s'y livrer à la culture des terres. On a plus fait connaître la Colombie Anglaise comme pays minier que comme pays agricole. On se méprend étrangement sur les ressources agricoles de cette province. Les régions minières de la Colombie Anglaise sont si vastes, si riches, si variées, que l'on a apparemment négligé les ressources agricoles de cette province.

Voyez, par exemple, la vallée de la rivière Fraser. Sur une distance de 50 milles, il y a de 150,000 à 200,000 acres de terre sujettes à l'inondation. On peut laisser, sans trop d'inconvénients, inonder cette immense étendue de territoire, car cela ne réduit pas sensiblement le champ que l'agriculture a à sa disposition. Cela vous donne une idée de la surface cultivable de cette seule vallée.

Beaucoup de cultivateurs qui se rendent ou qui sont déjà établis dans cette province ont relativement peu d'expérience dans les choses agricoles, et ces stations agronomiques seraient très avantageuses pour eux, car ils admettent qu'ils ont besoin d'un enseignement semblable à celui que ces établissements pourraient leur procurer, afin d'améliorer leurs procédés de culture et dissiper quelques-unes de leurs erreurs en fait d'agriculture :—je suppose que les cultivateurs d'Ontario ne sont pas tous exempts de certains préjugés en cette matière. Je remarque que l'opposition que l'on fait à ce crédit provient apparemment des députés qui se livrent à l'exploitation agricole dans la province d'Ontario. Je n'ai pas la présomption de vouloir réfuter ce qu'ont dit l'honorable député de Huron-sud et les autres vieux cultivateurs expérimentés qui ont parlé sur la matière. Mais j'ose dire qu'ils se placent à un point de vue quelque peu étroit, au point de vue de la province d'Ontario, où leur grands-pères ont cultivé, et où ils ont tous les avantages et les moyens de se renseigner, pour ainsi dire, à domicile.

Cela ne s'applique pas au reste du pays, surtout à l'ouest, et ce n'est nullement jeter du discrédit sur les cultivateurs de cette partie du pays que de dire qu'il faut beaucoup de science agricole chez ceux qui essaient de faire de la culture dans cette localité. Je n'affirme pas qu'il ne se rencontre pas de bons cultivateurs en Colombie Anglaise, mais le plupart de ceux qui vivent sur les terres qu'ils ont achetées du gouvernement n'entendent point la culture et ont grandement besoin des avantages que ce système leur procurerait. Nous avons une station agronomique en Colombie Anglaise ; mais la province est si vaste et les zones de culture sont si éloignées les unes des autres que cette station n'est pas aussi utile aux zones éloignées qu'à celles situées dans le voisinage immédiat de cette station.

Le sentiment qui, au dire du ministre, existe dans les provinces de l'est, se retrouve donc en Colombie Anglaise. Je connais la localité où se trouve cette station agronomique en Colombie Anglaise ; c'est sur la rive sud de la rivière Fraser, et eu égard à la nature du sol à cet endroit, elle n'est d'aucune utilité pratique, et à moins d'y établir une station de démonstration, les cultivateurs n'y jouiront pas des avantages que le gouvernement a le devoir de leur procurer. S'il est une industrie au Canada qui mérite qu'on lui vienne généreusement en aide, c'est bien l'agriculture, et je suppose que le but du ministre, en inaugurant ces stations, est de venir au secours de l'agriculture. A mon avis, cette expérience mérite d'être tentée et un crédit de $20,000 est une somme bien modeste pour un pareil but. Quand bien même les cultivateurs de l'Ontario ne bénéficieraient pas de ce projet, il y a, en dehors de l'Ontario, des cultivateurs, dans les autres provinces, qui méritent que le gouvernement leur vienne en aide. Le chef de l'opposition a insinué que la moitié de ce crédit allait être absorbée par les salaires. Quand cela serait, je dirais au gouvernement d'augmenter ce crédit de façon à rendre l'expérience plus satisfaisante, et nous serions alors en lieu de juger si ce crédit est utile.

Sir CHARLES TUPPER : J'ignore ce que l'honorable député (M. Morrison) entend par

torturer le sens des paroles. Il ferait mieux de bien réfléchir avant de porter pareille accusation contre un député. Qu'ai-je dit ? Le député de Huron-sud (M. McMillan) a démontré d'une façon fort lucide et sans réplique l'inutilité de la proposition du ministre de l'Agriculture, et cela au point de porter la conviction dans l'esprit de tous les députés qui sont tant soit peu au fait de la question. I a réussi à convaincre le député de New-Westminster qu'en ce qui concerne l'Ontario au moins, la proposition du ministre est absolument inutile, car l'agriculture y est poussée à une telle perfection par certains cultivateurs, qu'ils sont en mesure de renseigner leurs voisins allant visiter ces terres bien mieux que ne le pourraient faire des stations de démonstration. Voilà ce qu'a prétendu le député de Huron-sud. Le député de New-Westminster devrait me savoir gré d'avoir appelé son attention sur la situation ainsi créée à la Colombie Anglaise. Il prétend que les cultivateurs de l'Ontario, où la culture est très avancé, peuvent fort bien se passer de ces stations, mais qu'il n'en est pas ainsi des autres provinces. J'ai conclu de ses paroles que les cultivateurs de la Colombie Anglaise étaient tellement arriérés qu'ils avaient absolument besoin de cet enseignement et que c'était le devoir du parlement de voter ce crédit dans le but de les instruire au moyen de ces stations de démonstration. C'était la seule conclusion à tirer des paroles de l'honorable député. Puis, j'ai appelé son attention sur un autre fait, et il devrait m'en savoir gré, puisque cela a détruit l'impression créée sur l'esprit de la Chambre au sujet de la déplorable situation de l'agriculture en Colombie Anglaise ; c'est que dans cette province, il y a des terres qui produisent toutes sortes de céréales et du foin en quantités supérieures au rendement des terres dans la province de l'Ontario. Au lieu de m'accuser de torturer le sens de ses paroles, il devrait me savoir gré d'avoir signalé la chose à son attention.

M. CASEY : Il est singulier de voir comment, de temps à autre, s'accomplit le vieil adage qui dit que c'est vers l'ouest que se dirige l'étoile de l'Empire. Jadis l'étoile de l'Empire brillait sur la Nouvelle-Ecosse, car on se rappelle que l'honorable député (sir Charles Tupper) nous disait alors que la Nouvelle-Ecosse était à la tête de toutes les autres provinces. L'étoile de l'Empire brille aujourd'hui sur la Colombie Anglaise, et l'honorable député juge à propos de vanter cette province et de prendre la défense de ses cultivateurs contre les attaques de l'un des représentants de cette province, et cela sans qu'il y ait lieu de le faire ; l'honorable député ne comprend pas qu'il ait torturé le sens des paroles du député de New-Westminster (M. Morrison). Il serait peut-être plus exact de dire qu'il a cité les paroles de mon honorable collègue à la Tupper, si cette expression lui va mieux que l'autre. Quant à prétendre que les cultivateurs de l'Ontario n'ont pas besoin de stations de démonstration, parce qu'ils sont en lieu de voir ces leçons de choses chez leurs voisins, je diffère d'avis avec le député de Huron (M. McMillan). On trouve des cultivateurs modèles par tout l'Ontario et dans presque chaque comté de cette province ; mais il y a toute la différence du monde entre aller visiter chacune de ces terres modèles et aller visiter une station de démonstration où le travail agricole est spécialisé. Tout cultivateur est un spécialiste qui fait la culture qui lui convient sur sa propre terre. On prétend aussi que le cultivateur à qui le gouvernement confierait cette station de démonstration ne s'acquitterait pas mieux de cette tâche que s'il travaillait pour son propre compte. Le cultivateur chargé de cette station travaillera sous la direction du ministère et dans le but de démontrer des faits déjà établis. Il y a donc toute la différence du monde entre les deux propositions. Ici, le cultivateur fait la culture qui lui convient, et là, il suit les instructions du ministère de l'Agriculture, démontrant des faits déjà établis, par les expériences faites aux stations agronomiques.

M. WALLACE : Est-ce qu'à ces stations, il y aura une machine à battre, dans le genre de celle dont on a fait usage à Elgin-ouest ?

M. CASEY : Il n'y a pas de doute qu'on enseignera à se servir des machines à battre à ces stations de démonstration, et il est également hors de doute que nos amis de la gauche, aux prochaines élections, auront une nouvelle démonstration de l'usage de la machine à battre, et cette démonstration sera même supérieure à celle de 1896.

M. BAIN : J'ai un mot ou deux à dire sur cette importante question. Dans la province de l'Ontario, des conditions sont différentes de celles des autre provinces. Là, l'Union agronomique centrale est sous la direction de M. Zavitts, du collège d'agriculture de Guelph. Il a par toute la province de l'Ontario un grand nombre de correspondants qui font des expériences avec différentes variétés de grains, de plantes-racines et, autres produits ; puis, ils comparent soigneusement, et réunissent les résultats de leurs travaux collectifs, afin que les cultivateurs de l'Ontario en puissent bénéficier. L'Ontario, je crois, est la seule province où soit en vogue ce système consistant à vulgariser ces données au sujet des différentes variétés de semences et de grains dont on fait l'essai. Dans le département de l'arboriculture fruitière, on a senti le nécessité d'un série d'expériences dans les différents districts de la province, dans le but de faire l'essai des diverses variétés d'arbres fruitiers et de constater quels sont ceux qui se prêtent le mieux aux besoins de chaque localité. Si je ne me trompe, il y a treize stations expérimentales où les spécialistes font, d'année en année, l'essai des diverses variétés d'arbres fruitiers. Outre les services que les stations

agronomiques rendent à ceux qui demeurent dans leur voisinage, elles sont surtout utiles en ce qu'elles distribuent des échantillons de variétés améliorées de grains de semence ; mais il me semble qu'il y a lieu d'étendre et de généraliser encore davantage cette œuvre en établissant des stations de démonstration dans des localités éloignées des stations principales, et où l'on pourrait faire l'essai de quatre ou cinq des meilleures variétés de grains, que l'on cultiverait et qui se développeraient côte à côte. Le comité peut donc légitimement se demander s'il n'y a pas lieu de faire de nouvelles expériences dans ce sens, au bénéfice des autres parties du pays qui n'ont pas été en mesure, jusqu'à présent, de bénéficier, au même degré que l'Ontario, de l'organisation établie dans ce but.

M. WALLACE : L'honorable député (M. Bain) semble perdre de vue le fait qu'il existe en Colombie Anglaise, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Nouvelle-Ecosse et ailleurs, des stations agronomiques, dans le but de faire l'essai des grains au bénéfice des cultivateurs de ces différentes provinces.

M. BAIN : Je tiens parfaitement compte de ce fait. J'ai moi-même visité la station de Nappan ; mais elle est bien éloignée de la station d'Ottawa et encore plus, de la province de l'Ile du Prince-Edouard. Et cependant, cette station est tout ce qui existe pour toute l'étendue des territoires, au point de vue de ces expériences. La province de Québec est fort vaste, et les efforts tentés tant par l'administration provinciale que par le gouvernement fédéral, la Chambre en conviendra, dans le but d'améliorer la qualité du fromage, ont rapporté aux cultivateurs de cette province des bénéfices bien supérieurs aux frais occasionnés par toutes les expériences tentées depuis nombre d'années. Dans l'Ontario, il est reconnu que cet enseignement a contribué à la production d'un article de qualité uniforme ; mais, on le sait aussi, c'est le système d'enseignement adopté par le professeur Arnold et subséquemment par les collèges qui a permis d'amener à maturité le procédé qui nous sert à fabriquer nos beurres pour le marché anglais.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Bain) serait fort en peine de prouver qu'il ait jamais été fait d'expérience à la station agronomique de Guelph, relativement à la fabrication du fromage.

M. BAIN : Malheureusement, l'honorable député (M. Clancy) n'a peut-être jamais visité la station agronomique de Guelph, et ignore que, pendant nombre d'années l'on y a exploité cette industrie, et qu'actuellement, l'on y fabrique le fromage même l'hiver. Toutefois, cela est hors de cause. Je n'ai rien à dire à l'attitude des honorables députés ; je tiens uniquement à signaler au comité cet ensemble de faits se rattachant au progrès et au développement du pays et je demande à mes collègues de réfléchir un instant avant de refuser d'étudier la question. S'il s'agissait d'une affaire politique, je serais le premier à repousser la proposition ; mais jusqu'ici nous avons passablement réussi à éliminer de nos délibérations de comité les questions de nature à envenimer le débat, en faisant abstraction de nos opinions politiques et en envisageant les questions au point de vue de l'intérêt public. Les députés de la gauche, je leur rends ce témoignage, sont, tout autant que nous-mêmes, animés du désir de travailler à l'avancement de la classe agricole. Toutefois, si nous tenons à tirer tout l'avantage possible des dépenses que nous faisons pour les stations agronomiques, il faut au moyen de quelque nouveau procédé étendre, généraliser et vulgariser l'œuvre de ces stations, parmi la classe agricole.

M. McLENNAN (Glengarry) : Si le gouvernement nous demandait de lui voter un crédit plus important pour l'œuvre des stations agronomiques par tout le pays, je ne doute nullement que ce ne soit chose utile ; mais je ne vois pas l'utilité de porter au budget une aussi maigre somme, destinée à être distribuée par tout le pays. On a dit que cela servirait à augmenter le nombre des fonctionnaires. Je me rangerais volontiers à cet avis, et je suis en lieu de prouver que tel sera peut-être le résultat de cette mesure. Le gouvernement de l'Ontario accorde $25 aux cercles agricoles de la province, et il en coûte $11,000 pour dépenser $2,350 parmi ces cercles. Dans les comptes publics de l'Ontario, je trouve les noms de ces fonctionnaires et leur traitement. Il y a au delà de 75 fonctionnaires qui s'occupent de ce service et touchent un traitement, outre leurs frais de route et leurs débours. Par conséquent, je ne vois nullement l'utilité de dépenser $80 ou $100 par comté ; ce serait tout simplement du gaspillage. Il n'en résulterait aucun avantage pour la classe agricole. Le gouvernement de l'Ontario, je le répète, dépense $11,000 pour distribuer un crédit de $2,350. Voilà un échantillon de l'administration du gouvernement provincial, et j'espère que le gouvernement fédéral n'ira pas l'imiter.

M. McMULLEN : J'espérais, d'après les observations du premier ministre et du chef de l'opposition, ce matin, que les députés seraient d'humeur à expédier la besogne.

M. TAYLOR : Ç'en a tout l'air.

M. McMULLEN : Je n'ai que quelques mots à dire. L'honorable député (M. McLennan) dit que le gouvernement provincial de l'Ontario dépense $11,000 pour distribuer $2,350. Il n'y a pas de mesure du gouvernement provincial qui soit plus appréciée des cultivateurs que l'aide accordée à ces cercles agricoles. Le gouvernement accorde $2 par jour aux conférenciers agricoles, et il charge de cette mission des agronomes distingués et

d'expérience, comme le député de Huron-sud (M. McMillan). Dans mon comté, il est résulté beaucoup de bien de ces conférences, et la même chose s'applique aux autres comtés de la province. Quant à ce crédit affecté aux stations de démonstration, je suis prêt à en assumer la responsabilité, à titre d'expérience. Je défère beaucoup au jugement du député de Huron-sud (M. McMillan), mais en même temps, je suis disposé à voter tout crédit tendant à améliorer la situation de la classe agricole, et, à mon avis, tel sera le résultat de l'expérience projetée.

Quant au député de Bruce-est (M. Cargill) il a établi une station agronomique à ses frais, chose qui lui fait grand honneur et les cultivateurs de cette contrée tirent grand profit de l'œuvre de démonstration expérimentale de cette station, tant pour la culture en général que pour l'élevage des bestiaux. Il est probable que dans son voisinage, une station de démonstration n'aurait pas autant de raison d'être que dans d'autres districts. Ce que je dis s'applique au député de Huron (M. McMillan) ; mais, comme l'a fait observer le député de Wentworth (M. Bain), on ne trouve pas partout d'aussi excellents agronomes que ces deux députés. J'augure beaucoup de bien de l'établissement de ces stations de démonstration.

M. McLENNAN (Glengarry) : Jai sous les yeux des documents de la législature de l'Ontario, qui prouvent l'exactitude de mon assertion. Le gouvernement provincial, je le répète, a accordé $2,350 aux cercles agricoles de l'Ontario. C'est là une excellente chose, mais ce que je n'approuve pas, c'est d'avoir dépensé $11,000 pour l'application de ces $2,250.

M. McMULLEN : Ces $11,000 ont servi à rémunérer les conférenciers agricoles et à payer leurs frais de route, tandis que les $2,350 ont été accordés aux cercles agricoles, à titre d'aide. Le crédit de $11,000 est affecté à un tout autre but.

M. CHAUVIN : M. le Président, je tiens à donner mon opinion sur le vote du crédit qui est maintenant soumis à la Chambre.

L'honorable ministre de l'Agriculture semble avoir moins d'enthousiasme pour demander ce montant de $20,000 que n'en a montré l'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier), parce qu'il est disposé, pour le moment, à laisser ce vote de côté pour examiner s'il n'est pas trop élevé.

Je tiens à dire que je ne suis pas opposé à ce que l'on vote une somme d'argent pour tenter l'essai de ces champs de démonstration dans le pays ; mais à condition que ces établissements soient faits dans les conditions les plus économiques possible. L'honorable ministre de l'Agriculture a bien fait de s'appuyer sur l'exemple de la France, qui a ce qu'on appelle des fermes-écoles. C'est, je crois, ce que l'honorable ministre veut établir ici, et même plus en petit que ces fermes-écoles, puisque ce sont simplement des champs d'essai et de démonstration.

Il est possible que ces champs d'essai soient faits dans des conditions très économiques. Il suffit pour cela que des graines soient envoyées aux cultivateurs dans une localité, ou que des instructions leur soient envoyées par écrit ou par les employés du gouvernement à condition que leurs dépenses de voyage ne coûtent pas trop cher. Il me semble que, dans ces conditions, ce serait avantageux pour la classe agricole, surtout dans la province de Québec.

Nous avons, il est vrai, la ferme expérimentale d'Ottawa, qui est censée servir à la province de Québec ; mais cette ferme, comme l'honorable ministre l'a fait remarquer, est bien éloignée des cultivateurs de la province de Québec, et s'ils ne peuvent pas aller à la ferme expérimentale, il faut que la ferme expérimentale aille vers eux.

C'est ce que l'honorable ministre de l'Agriculture a semblé dire en parlant de l'établissement de ces fermes dans la province de Québec surtout. En effet, il serait à souhaiter que la ferme expérimentale d'Ottawa fût plus en contact direct avec la population de la province de Québec. Ici, je profiterai de cette occasion pour dire à l'honorable ministre de l'Agriculture que nous désirerions dans la province de Québec pouvoir davantage parler et correspondre en français avec le personnel de la ferme d'Ottawa. Aussi, serait-il, à plus forte raison, désirable de répandre en quelque sorte les bienfaits de cette ferme dans la province de Québec, sous forme d'essais comme ceux que l'honorable ministre de l'Agriculture désire faire. Si l'honorable ministre a l'intention de décentraliser les avantages offerts par la ferme expérimentale d'Ottawa au profit de la province de Québec, il me semble que la conséquence naturelle de ceci devrait être de diminuer les dépenses de cette ferme. On pourrait utiliser les fonds ainsi économisés et les dépenser pour la création de fermes destinées à encourager et à faire progresser la classe agricole de la province de Québec. Mais je ne vois rien dans le présent budget indiquant que l'honorable ministre ait diminué les dépenses de la ferme expérimentale d'Ottawa. Je lui dirai que ce crédit, qu'il estime lui-même, peut-être trop élevé, ne serait bien vu dans la province de Québec qu'à la condition que les dépenses faites à la station expérimentale soient diminuées, et que le montant ainsi économisé soit appliqué au bénéfice des cultivateurs de cette province, en créant ce système d'essais sous forme de dépendances ou succursales de la ferme d'Ottawa.

Je pense que l'honorable député des Deux-Montagnes a semblé tout content d'avoir déjà dans sa main, presque les vingt mille dollars que l'honorable ministre veut donner pour ces essais. Il a dit dans son discours que les cultivateurs de son district seraient certainement trop contents de pouvoir s'emparer de cette bonne fortune.

Je pense que l'honorable député des Deux-Montagnes a eu une parole malheureuse ;

ses collègues de la Chambre vont être jaloux de voir que les faveurs ministérielles pleuvent sur son district et pleuvent surtout sur son comté. Cela sent même l'approche des élections générales. Je sais que l'honorable député des Deux-Montagnes a un gros appétit et que, jusqu'à présent, on lui reproche même d'avoir pris la part du lion. Mais il a dit avec naïveté, depuis qu'il est élu, que c'était dû au fait qu'il était le Benjamin du parti ministériel.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Ce n'est pas notre manière d'agir.

M. CHAUVIN : Je compte bien que ces fonds seront répartis sur toute la province de Québec.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aussitôt que possible, si l'honorable député appuie ma motion.

M. CHAUVIN : Eh bien ! L'honorable ministre ne s'attend pas que je fasse une pareille promesse, surtout lorsqu'il vient de nous promettre un certain montant d'argent ; ce serait de la corruption électorale : mais je ne puis pas faire autrement que de lui dire que, sur les mesures qui tendent à encourager la classe agricole, surtout dans la province de Québec, je lui donne mon plus loyal appui sans espoir de rémunération aucune. Seulement, je lui ferai remarquer que les cultivateurs se sont plaints souvent, que des sommes d'argent étaient données aux conférenciers agricoles ; que ces conférenciers étaient des favoris du gouvernement, qu'ils n'étaient pas des cultivateurs pratiques, et que de cette façon, cet argent était perdu. Je ne relève pas ces accusations pour les jeter à la face de l'honorable ministre, car j'ai moi-même accompagné les conférenciers qu'il a envoyés à travers les campagnes de la province de Québec pour prêcher la croisade agricole.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'étaient des hommes capables.

M. CHAUVIN : Oui, ils étaient très capables, je leur rends ce témoignage.

Je veux tout simplement ajouter que j'aimerais voir l'honorable ministre réaliser son projet, car ce serait enseigner l'agriculture non seulement en parole mais aussi en action. Je crois que l'honorable ministre aurait l'approbation des cultivateurs, lesquels seraient à même de bénéficier de cet enseignement pratique. Je crois, de plus, que l'on pourrait faire beaucoup pour la classe agricole en répartissant dans la province de Québec, d'une manière juste et équitable, les bienfaits de la ferme expérimentale d'Ottawa. C'est dans ce sens que j'appuierai la proposition soumise par l'honorable ministre, sans, cependant, m'engager à fond, et tout en me réservant le droit d'exprimer mon opinion lorsqu'il apportera de nouveau ce crédit.

Pour encouragement à l'industrie laitière, au moyen d'avances pour le lait et la crème, ainsi que pour la fabrication du beurre et du fromage, à rembourser à même le produit de la vente d'iceux, et à porter au crédit du fonds du revenu consolidé..... ...$ 60,000

M. FOSTER : Quel a été le résultat de l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas utilisé tout ce crédit voté, parce que nous avons vendu en Colombie Anglaise et au Yukon le beurre et le fromage fabriqués dans les beurreries et les fromageries du Nord-Ouest. La conséquence a été que la rentrée de nos fonds s'est opérée si tôt, que nous n'avons pas eu besoin de tout le crédit, et voilà pourquoi nous sommes en lieu de le réduire de $20,000, cette année.

Quarantaine—
Traitements et dépenses imprévues dans les districts organisés et hygiène publique dans d'autres districts..... ... .$ 55,000

M. PRIOR : Le ministre était hors de la Chambre l'autre jour quand j'ai exprimé l'espoir qu'il se ferait accompagner du docteur Montizambert, en visitant la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'y aviserai.

Lazaret de Tracadie..... .. $5,000

M. FOSTER : Combien y a-t-il de patients dans ce lazaret actuellement ? Le nombre des patients diminue-t-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le nombre n'en a guère varié depuis que je suis entré au ministère. A une certaine époque il y avait 16 ou 17 patients, et il en est entré une couple d'autres depuis. De temps à autre, le docteur Smith persuade à un malade d'entrer au lazaret, et tout récemment, je recevais une lettre me signalant un nouveau cas et me demandant d'admettre ce malade au lazaret, mais il va sans dire que je suis impuissant à le faire, à moins que les patients n'y consentent. Depuis longtemps, le docteur Smith s'emploie fort utilement à y faire entrer les personnes atteintes de la lèpre.

M. FOSTER : Une fois qu'ils sont entrés au lazaret, ils en peuvent sortir, s'il le désirent, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas le droit de les forcer à y rester ; mais, de fait, du moment qu'ils y sont entrés, leurs parents refusent de les en retirer, et cette influence a aidé le docteur Smith à engager les malades à y aller.

M. PRIOR : Le ministre a-t-il changé d'avis au sujet de la nécessité de forcer les lépreux de la Colombie Anglaise à aller à Tracadie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Comme ce serait s'écarter de la pratique suivie jusqu'ici et cela en matière importante, je ne voudrais pas assumer le responsabilité de le faire.

Aux hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface..... $4,000

M. FOSTER : D'après quel principe accordez-vous aujourd'hui cette aide ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voilà nombre d'années que ce crédit est voté parce que ces hôpitaux sont censés être utilisés par les immigrants arrivant au pays.

M. FOSTER : Cela se fait-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai lieu d'en douter. Voilà longtemps que cette aide est accordée. L'honorable député sait que c'est sous son propre régime que la chose a été établie. C'est le chiffre du crédit voté lorsque je suis entré au ministère.

M. FOSTER : Les autorités des hôpitaux transmettent-elles un rapport sur le nombre d'immigrants qui y sont traités ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, on nous transmet régulièrement un rapport sur le nombre de patients et sur leur pays d'origine.

M. FOSTER : Il serait bon que le ministre nous communiquât ces rapports.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Volontiers.

Quarantaine des bestiaux..... $30,000

M. CLANCY : Le ministre nous doit des éclaircissements sur cet item. Je vois par le rapport de l'auditeur général, page B-56, que trois individus ont touché de fortes sommes d'argent,—l'un, $1,204.80, un autre $1,255.30 et un autre $1,037.65,—relativement à cette quarantaine. L'un de ces individus demeure à Chatham, l'autre à Kingsville, et le dernier à Wallaceburg.

M. CAMPBELL : Leurs noms ?

M. CLANCY : L'honorable député doit les connaître. L'un d'eux est M. Kime, qui demeure dans la même localité que l'honorable député, qui doit savoir que cet individu a touché de fortes sommes d'argent. Il a été employé à la journée et il a trouvé moyen d'avoir toujours de la besogne du gouvernement. Il est inutile d'entrer dans les détails, pour convaincre le ministre qu'il n'aurait pas dû employer M. Kime à pareilles conditions. Je ne voulais pas mentionner son nom, mais j'ai dû céder au désir exprimé par l'honorable député. Si l'honorable député désire que je discute les comptes par le menu, tout affairé que soit le comité, je serai en mesure de révéler des choses édifiantes.

M. CAMPBELL : Faites-le, si vous croyez que l'intérêt public l'exige.

M. PRIOR.

M. CLANCY : L'intérêt public le demande.

M. CAMPBELL : Ne vaudrait-il pas mieux discuter ces comptes devant le comité des comptes publics ?

M. CLANCY : Mon honorable ami sait que je puis discuter la chose ici même, ou bien devant le comité des comptes publics. J'ai préféré le faire ici même, sans consulter l'honorable député. J'appelle l'attention du ministre sur le fait que ces trois individus ont touché de forts émoluments tout à fait hors de proportion avec les services rendus. Je vois, d'après les document déposés sur le bureau, que M. Kime touche actuellement $600 par année ; M. Thorne, de Wallaceburg, $600, et M. Perdue, de Kingsville, $1,000, outre leurs frais de route et d'entretien. Or, employer trois individus dans une localité où se trouvent des vétérinaires qui pourraient faire cette besogne à des prix fort modérés, est du gaspillage. Il ne faut, sans doute, rien épargner pour combattre la maladie ; mais elle est presque disparue actuellement, et c'est du gaspillage que de nommer des individus à cette besogne. Cela ne se fait nulle part ailleurs dans l'Ontario. Citons un fait relativement à M. Kime. Il est censé se rendre à l'appel des intéressés, ou lorsqu'il sait que le choléra des pores existe dans un troupeau quelconque. Il va faire son inspection, et s'il constate la présence de la maladie, il ordonne l'abatage des animaux malades et remplit tous les devoirs que sont censés remplir les vétérinaires, en pareilles circonstances. Voici un échantillon des prix exorbitants qu'il fait payer. Il est allé faire une inspection à un mille de Chatham, et ses frais se sont élevés à $5 par jour, $3 pour son attelage et 75 cents ou $1.25 pour ses repas. C'est exorbitant.

On le voit, il avait tout intérêt à faire de fréquentes visites, pour gonfler le chiffre de ses frais. Ainsi, dans le district de Dresden, où il y a tout autant de choléra qu'à Wallaceburg, W. H. Clapp, de ce district, a reçu $160, tandis qu'à Chatham, M. Kime touche $1,204, et à Wallaceburg, à l'ouest de cette localité, M. Thorne touche $1,037. Je ne sais pourquoi le ministre de l'Agriculture a choisi ces localités en particulier, car c'est un fort petit district. M. Thorne n'a qu'une partie de Bothwell, qui constitue les cantons de Chatham et de Sombra. Quant à l'individu qui demeure à Dresden, il inspecte une partie de deux autres comtés, de sorte que le territoire que ces messieurs ont à parcourir est fort peu étendu. Si j'ai soulevé cette question, c'est uniquement pour y appeler l'attention du ministre, et non pas dans le but de faire de la popularité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce qui m'a porté à nommer trois inspecteurs salariés, est le grand nombre de cas de choléra constatés dans ces localités en particulier. Quant à M. Kime, du 1er de juin au 30 de septembre 1897, il a reçu $5 par

jour, pour une période de quatre mois, soit $400, et j'ai cru préférable de lui accorder $50 d'émoluments par mois, à condition de traiter tous les cas de choléra qui pourraient se présenter. Le comté d'Essex a été sévèrement éprouvé par le choléra des porcs, et c'est grâce aux efforts énergiques déployés par M. Perdue, chargé tout spécialement de cette besogne, que la maladie est presque entièrement disparue de cette localité. Toutefois, il se présente encore de temps à autre quelques cas nouveaux, et j'ai cru justifiable de continuer à employer ces messieurs qui se sont si bien acquittés de leur tâche. Je constate que tout récemment, il s'est présenté plusieurs cas de choléra dans le district de M. Kime, et il est bien permis de se demander si la maladie est suffisamment disparue de ce district pour que je le mette sur le même pied que les autres où il n'y a pas d'inspecteurs.

M. CLANCY : Je ne voudrais pas porter d'accusation injuste.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sache pas que l'honorable député ait porté d'accusation quelconque.

M. CLANCY : Je me garderais bien de porter d'accusation quelconque contre une personne qui n'est pas en mesure de se défendre ; toutefois, le ministre n'a qu'à consulter les comptes, pour voir que ces inspecteurs ont tout intérêt à multiplier leurs visites quand on les rétribue à tant par jour, outre leurs frais de route.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est en prévision de cette éventualité que j'ai décidé d'accorder à ces employés un traitement fixe, au lieu de les payer à la journée.

M. CLANCY : Il ne s'agit pas de politique ici ; il faut que les cultivateurs puissent trouver quelqu'un à qui s'adresser lorsqu'il y a de la maladie dans leurs troupeaux, et le gouvernement ne saurait faire preuve de trop de vigueur en extirpant la maladie. On le sait, les cultivateurs sont enclins à dissimuler l'existence de la maladie dans leurs troupeaux, parce qu'il leur répugne de sacrifier leurs bestiaux, sachant qu'ils n'obtiennent pas toujours une juste compensation. Il faut prêter main-forte au gouvernement pour extirper la maladie avec toute la vigueur possible, mais, tout de même, ces employés salariés n'ont pas de raison d'être dans les districts en question plus qu'ailleurs. Si pareille pratique est justifiable dans ces localités, elle l'est également dans la partie-ouest de l'Ontario.

Quant aux plaintes qui sont venues à mon oreille, je tiens de bonne source qu'un cultivateur, dont M. Clapp a inspecté le troupeau, et qui avait mené ses porcs jusqu'à Chatham, a reçu de M. Kime l'ordre de les ramener chez lui. Il faudrait éviter tout froissement de ce genre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le fait n'est susceptible que d'une seule explication. Il nous faut mettre en quarantaine certains cantons où il s'est développé des cas de choléra, et en pareilles circonstances, on interdit aux porcs l'entrée ou la sortie de ces cantons. M. Clapp, dans un canton voisin, n'est pas autorisé à empêcher le transport de ces animaux, mais M. Kime qui a la surveillance du canton où est établie une sévère quarantaine, aurait le droit de refuser l'entrée du canton à ces animaux.

J'ignore ce qui en est, mais les choses ont dû sans doute se passer ainsi. Si l'honorable député veut bien me transmettre une note à ce sujet, j'y aviserai.

M. CLANCY : Il en est peut-être ainsi ; je ne saurais dire.

M. McGREGOR : J'ai prêté une oreille fort attentive aux observations du député de Bothwell (M. Clancy). Nous devons savoir gré au ministre d'avoir nommé ces vétérinaires dans le district en question. Il ne faut pas oublier que la culture du maïs est de haute importance dans les districts de l'ouest. Nous sommes obligés de nourrir nos porcs au maïs, et à moins de tenir nos troupeaux en bonne santé, notre industrie péricliterait. Nous avons engagé un employé, mais nous avons constaté qu'il était de peu d'utilité, comme il bornait ses courses à un seul canton. Nous avons nommé M. Orchard, qui s'est chargé de l'inspection du district moyennant $500, outre de menus frais. M. Orchard est un très digne homme, bien au fait de sa besogne, et il nous a rendu de grands services. Le choléra sévissait parmi nos troupeaux de porcs, et nous ne savions à quel saint nous vouer, sans compter qu'il en coûtant bien quelque chose pour s'adresser aux autorités ; de sorte que les cultivateurs se tiraient d'affaire en sacrifiant quelques animaux, et la contagion se communiquait au reste du troupeau et même à ceux du voisinage. Depuis une année ou deux, la maladie a été presque entièrement extirpée du district.

Dans l'Iowa on porte à $15,000,000 la perte occasionnée par le choléra parmi les troupeaux de porcs, en une seule année. D'Essex, nord et sud, nos expéditions de porcs se montent à un million de dollars par année ; c'est donc une industrie fort importante et il n'y a pas à badiner avec cette maladie. Aussitôt que j'apprends qu'il y a quelque part un porc malade, je fais appeler le vétérinaire qui va traiter le cas. Lorsque la maladie se déclare dans une localité, le vétérinaire est quelquefois obligé de se rendre tous les jours sur les lieux, jusqu'à extirpation complète du mal. Même au coût de $500 par année, la vigilance en pareille matière a sa récompense. Les inspecteurs que nous avons choisis pour Essex nord et sud, se sont bien acquittés de leur besogne et gagnent bien le traitement que le gouvernement leur alloue. L'inspecteur à Windsor ne s'occupe pas uniquement de l'inspec-

tion des porcs. Il inspecte aussi les animaux importés des Etats-Unis. Windsor est un centre important. Il y a trois lignes de chemins de fer des Etats-Unis qui traversent la ville, et l'on y fait subir une inspection rigoureuse aux bestiaux destinés à être expédiés aux différents points de la contrée avoisinante. Il y a un bateau de passage qui fait la traversée de cinq en cinq minutes, et l'on fait subir la même inspection aux animaux transportés par ce bac, et qui sont sequestrés dans une grange jusqu'à ce qu'ils aient subi l'épreuve de la tuberculine. On inspecte également les chevaux importés. Ces inspecteurs ont donc une assez forte besogne. Nous devons savoir gré au ministre des efforts qu'il déploie pour extirper la maladie de notre comté, et les fonctionnaires chargés de cette œuvre s'acquittent bien de leurs devoirs.

M. CLANCY : Je tenais à constater où l'honorable député voulait en venir. Ai-je donc censuré le ministère ou trouvé à redire à la valeur du service en question ? L'honorable député tenait tant à trouver matière à critiquer qu'il a donné à entendre que d'autres et moi avions censuré le ministère. J'ai pourtant assez clairement déclaré que j'approuvais ce qui a été fait. Alors, où veut en venir l'honorable député ? Je le répète, la politique est hors de cause ici. J'ai signalé le fait qu'un employé avait fait trop de frais, et je maintiens mon dire. M. Orchard fait toute sa besogne moyennant $500, et rend, en outre, d'importants services à Windsor. M. Orchard est sans doute un excellent employé et gagne bien son traitement. Si l'honorable député veut donner à entendre que je demande des mesures moins répressives ou que je trouve à redire à l'œuvre du ministère, il fait fausse route. J'ai tout simplement signalé le fait et s'il y a eu gaspillage, je suis convaincu que le ministre y mettra bon ordre.

M. CAMPBELL : Les frais dont parle le député de Bothwell (M. Clancy) sont antérieurs à la nomination de ces employés à traitement fixe. Il est possible que ces frais soient quelque peu excessifs, et j'y ai appelé l'attention du ministre. Quant à M. Kime, il a un très vaste champ à parcourir, et le député de Bothwell ne lui a pas rendu justice. L'année dernière, le choléra a sévi parmi les troupeaux de porcs en nombre d'endroits. M. Kime y a consacré tout son temps et les résultats justifient la nomination de ces employés. M. Kime fait un excellent inspecteur. A mon avis, il est préférable de confier cette besogne à un seul inspecteur, plutôt que d'en charger divers individus dans les différents cantons.

M. CLANCY : Pourquoi cela ?

M. CAMPBELL : Parce qu'un seul individu est plus au fait de la besogne et y consacre tout son temps, et il connaît tous les cas à traiter dans les différentes parties du comté.

M. McGREGOR.

M. CLANCY : Les vétérinaires salariés ont pleine liberté de se livrer à la pratique de leur profession ; si l'honorable député l'ignore, le ministre peut le lui apprendre.

M. CAMPBELL : Je n'en doute point.

M. CLANCY : Cela prouve qu'ils ne sont pas tenus de consacrer tout leur temps à cette besogne.

M. CAMPBELL : J'ai voulu dire : tout le temps nécessaire à l'accomplissement de leur tâche ; on ne saurait s'attendre à ce qu'un vétérinaire abandonne sa pratique pour un traitement de $50 par mois.

M. CLANCY : Non.

M. CAMPBELL : Les mesures prises par le ministère ne laissent rien à désirer. Le député de Bothwell est tout aussi convaincu que nous qu'il faut prendre tous les moyens de faire disparaître cette maladie, même s'il nous faut faire des frais. Il importe aux comtés de Kent, de Bothwell et d'Essex que cette industrie soit à l'abri de tout soupçon. A mon avis, la maladie a disparu, et les résultats justifient pleinement les mesures prises par le gouvernement.

Pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi les bestiaux au Canada	$ 15,000

M. BETHUNE : L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer comment la tuberculose se propage parmi les bestiaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député me pose là une question qui exigerait toute une dissertation médicale ; je vais, toutefois, m'efforcer d'y répondre avec toute la brièveté possible. La maladie est transmissible par les microbes ou bactéries, qui se produisent chez les animaux malades. Ils sortent à différents points, et s'ils entrent dans le système d'un animal, surtout si cet animal offre ce qu'on appelle un terrain propice, c'est-à-dire si l'animal est particulièrement sujet à la maladie, alors elle se communique. Les mêmes causes, toutefois, n'agissent pas également sur tous les animaux. On a constaté que la cause la plus fréquente de la transmission de la tuberculose d'un animal chez l'autre est la salive, tout comme chez l'être humain. Les microbes sont dans la salive, et quand elle sèche, ils sont transportés, par l'air, dans les voies respiratoires ou absorbés avec la nourriture, par d'autres animaux . Il en résulte que, lorsqu'on garde les animaux dans une petite étable l'hiver, la maladie se propage bien plus facilement d'un animal à l'autre. En plein air, les microbes se communiquent rarement d'un animal à l'autre, mais les étables sombres et humides se prêtent tout particulièrement au développement des microbes, et en pareilles circonstances, la maladie se propage facilement. Dès que l'on constate la maladie chez un animal, il est fortement recommandé de l'isoler. Si les fonctionnaires du gouverne-

ment font subir l'épreuve à l'animal et constatent qu'il est contaminé, nous obligeons le propriétaire à l'isoler et le séquestrer des autres animaux. Nous publions aussi tous les renseignements possibles sur cette maladie et conseillons aux gens de donner un blanc de chaux à leurs étables et à les bien aérer, à tenir les animaux proprement à l'abri de l'humidité et en bon état, de façon à ce qu'ils puissent se débarrasser de la maladie. Voilà les avis donnés par les autorités médicales relativement à l'être humain. Il est hors de doute que les animaux guérissent quelquefois, mais quant aux causes de la guérison, c'est là un point sur lequel ils ne sont pas d'accord.

M. CLANCY : Le ministre a-t-il décidé à s'opposer à l'étude de la question de la compensation à accorder aux cultivateurs dont les animaux sont malades, mais qui ne sont pas disposés à abattre eux-mêmes ces animaux ?

Lors d'un débat très instructif qui a eu lieu ici l'autre jour, quelques députés qui sont en même temps médecins ont déclaré que les animaux malades produisent de nombreux cas de consomption chez l'homme, et qu'en conséquence, il devient encore plus nécessaire d'abattre les animaux contaminés. Or, s'il en est ainsi, et s'il est nécessaire dans l'intérêt de la vie et de la santé du peuple de faire disparaître cette maladie autant que possible chez les animaux, il me semble qu'il nous faut affecter quelque crédit à cette fin. La raison donnée dans une occasion précédente par l'honorable ministre pour ne pas abattre les animaux est que le ministère serait responsable de la perte et que cela entraînerait une dépense très lourde. Si pour empêcher la propagation de la maladie, il est à propos de dépenser une somme d'argent, il me semble que l'affaire est assez grave pour que l'on prenne des mesures pour la faire disparaître tout à fait. Mais vous ne la ferez jamais disparaître, si vous l'entretenez dans certaines localités.

Si vous permettez qu'un animal dont la maladie est connue soit mis en quarantaine, est-ce que cela ne veut pas dire que l'animal devrait être abattu ? Les cas de guérison sont très rares, puis il a été prouvé que l'épreuve à la tuberculine, lorsqu'elle est répétée plusieurs fois, devient illusoire et trompe l'acheteur sur l'état de santé de l'animal. L'honorable ministre devrait commencer cette année sur une petite échelle. Je ne proposerais pas qu'il entreprît cette mesure en grand de façon à faire naître chez les gens l'espoir d'une forte compensation. Déclarer que vous ne paierez pas un seul animal, c'est à mon avis aller à l'extrême ; dire que vous paierez pour tous les animaux quelque légèrement atteints qu'ils soient, et abattre tous les animaux atteints, c'est tomber dans l'extrême contraire.

Je crois qu'il y a un moyen terme, et je crois que l'honorable ministre ferait un acte digne d'éloges s'il commençait par indemniser les propriétaires des animaux qui sont déjà en quarantaine et ceux qui abattent leurs propres animaux. Si l'indemnité doit être complète ou partielle, c'est là un point qu'il faudrait examiner ; mais je crois qu'il n'y a pas aujourd'hui de question qui soit plus importante que celle-ci, puisqu'elle affecte la vie et la santé du peuple du Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'apprécie pleinement l'importance de la question, et je l'ai étudiée avec beaucoup de soin. J'apprécie les idées qui ont été suggérées par l'honorable député, et je serais heureux d'entrevoir la possibilité de les mettre à exécution. Mais, jusqu'à présent, il m'a été impossible d'imaginer une méthode en vertu de laquelle nous pourrions payer pour les uns et pour les autres. Notre expérience en ce qui concerne l'abattage des porcs, au sujet desquels il nous a fallu payer une compensation, n'a pas été très heureuse. Il nous a fallu dépenser de l'argent de plus en plus et cela commence à devenir un fardeau sérieux. Notre expérience dans cette voie n'est pas de nature à nous encourager. Mais j'apprécie pleinement l'importance d'essayer de réduire au minimum les ravages de la tuberculose. Nous faisons ce que nous pouvons de toute autre manière, et je crois que nos efforts sont couronnés d'un certain succès. J'aimerais à essayer encore pendant un certain temps les méthodes actuelles avant que de nous lancer dans ce qui entraînerait à mon avis une très forte dépense.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance de la Chambre soit levée.

M. PRIOR : Je voudrais demander au ministre des Finances ce que le gouvernement a l'intention de soumettre à la Chambre demain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le très honorable premier ministre a donné à entendre hier ou avant-hier que la séance de demain serait consacrée au câble transpacifique, mais il n'en a pas parlé aujourd'hui, et si nous ne discutons pas cela, nous continuerons à discuter les estimations.

La motion est adoptée et la séance de la Chambre est levée à minuit et dix (mardi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 25 juillet 1899.

M. l'Orateur-suppléant ouvre la séance à onze heures.

PRIÈRE.

LA REINE VS. SKELTON ET AL.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je voudrais demander au très honorable ministre s'il produira le rapport du ministre de la Justice au conseil en cette affaire. Il y a queques jours, j'ai demandé la production de ce rapport recommandant l'élargissement de Skelton et Dewan, qui ont été jugés et reconnus coupables de parjure en octobre 1897, et subséquemment condamnés à l'emprisonnement. Le collègue du très honorable ministre, le ministre de la Marine et des Pêcheries, a dit qu'il n'y voyait aucune objection mais a suggéré que je fisse une motion. J'ai répondu qu'il était trop tard et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a dit alors : Je suis certain que le premier ministre n'y aura pas d'objection. Je ne puis dire, cependant, si le très honorable ministre a entendu ou non, et il est probable qu'il n'a pas entendu. Si le très honorable ministre veut me le permettre je vais lire la motion :

Qu'un ordre de la Chambre soit émis pour copie du rapport de l'honorable ministre de la Justice, sur lequel a été basé l'arrêté du conseil passé pour la libération de J. K. Skelton et T. Dewan, qui ont subi leur procès et ont été convaincus de parjure devant le juge Wetmore, à Battleford, en octobre 1897, et qui ont été subséquemment condamnés à l'emprisonnement ; aussi copie des déclarations sous serment à l'appui de la requête faite pour la libération des dits Skelton et Dewan.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si mon honorable ami dit que le ministre de la Marine et des Pêcheries a consenti à la motion, je ne m'y opposerai pas.

M. DAVIN : Alors, j'ai l'honneur de présenter la motion.

La motion est adoptée.

MARAUDE SUR LA COTE DU PACIFIQUE.

M. PRIOR : Je désire attirer l'attention du gouvernement sur quelques renseignements qui m'ont été fournis au sujet de la maraude qui se fait en dedans de la limite de trois milles du territoire canadien dans l'océan Pacifique. Les pêcheurs américains prennent du flétan, et non seulement ils prennent le poisson contrairement à la loi, mais ils jettent à la mer de grandes quatités de déchets, ce qui aura pour effet de chasser le flétan. Ces pêcheries sont magnifiques dans leurs proportions. Des navires partent de Vancouver et en une journée ou deux, ils reviennent avec 80 ou 90 tonnes de flétan de la meilleure qualité.

Il y a trois ou quatre ans, une requête a été faite pour avoir un croiseur rapide, ce qui est le seul moyen possible de mettre fin à cette maraude. A présent, il n'y a que le steamer du gouvernement, le "Quadra," un très bon navire, mais qui a tant à faire à prendre soin des bouées et des phares, qu'il n'a pas le temps de s'occuper de ces maraudeurs. Je demanderai au gouvernement s'il ne lui serait pas possible de demander, avant la fin de la session, un crédit pour un steamer qui serait chargé de protéger ces pêcheries. Ces pêcheries sont d'une étendue et d'une valeur énormes, et la maraude qui se fait est beaucoup plus considérable que ne sauraient se l'imaginer ceux qui ne sont pas sur les lieux. Je crois que $40,000 ou $50,000 suffiraient à l'achat d'un steamer pour empêcher cette contrebande.

Le PREMIER MINISTRE : J'appellerai l'attention de mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, sur cette idée, mais je crains que si nous faisions voter un crédit cette année pour construire un navire, nous ne puissions l'avoir à temps pour cette saison.

COMMERCE PRIVILEGIE.

M. McNEILL : Puis-je demander à mon très honorable ami à quelle conclusion il en est arrivé au sujet de ma résolution relative au commerce privilégié ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai demandé à mon honorable ami de vouloir bien me donner une entrevue aujourd'hui.

ACTE CONCERNANT LES ELECTIONS CONTESTEES—HONORAIRES DES GREFFIERS.

M. CALVERT : Je désire attirer l'attention sur une question que j'ai soumise l'an dernier et que j'avais l'intention de soumettre cette année après le retour du Solliciteur général, mais je crains qu'il n'arrive pas à temps. Je voudrais savoir si l'on a fait quelque chose en vue d'amender l'acte concernant les Elections Contestées de la Confédération dans le sens que j'ai suggéré l'an dernier. La loi donne aux juges le pouvoir d'employer un sténographe lors des procès d'élections et les dépenses retombent sur la partie qui perd le procès. L'article 43 décrète que le juge siégeant enverra une copie de la preuve à l'Orateur de la Chambre des communes.

Comme exemple du coût de ces procès, dans la cause de l'élection de London, l'an dernier, le sténographe a reçu pour sténographier la preuve, $796.20, et il a aussi reçu $180.60 pour 21 jours, soit un total de $976.80. Il a été ordonné de payer ce montant qui a été payé à même les $1,000 déposés par le requérant. Puis il en a fait un certain nombre de copies dont il a donné l'une au gref-

fier, lequel l'a envoyée à l'Orateur de la Chambre des communes et a retiré $751.10, rien que pour avoir envoyé une copie de la preuve. Comme il est probable que nous aurons des élections d'ici à deux ans, il y aura peut-être encores des procès et de semblables exactions.

Je suggérerais au très honorable chef du gouvernement ou au gouvernement de faire en sorte que ceci soit amendé ou biffé complètement. Je demanderai à mon très honorable ami si quelque chose a été fait à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : J'attirerai l'attention du ministre de la Justice sur les remarques de mon honorable ami (M. Calvert). C'est la seule réponse que je puisse lui donner aujourd'hui.

CABLE TRANSPACIFIQUE.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour considérer le projet suivant de résolution :

Qu'afin d'établir une communication télégraphique sous-marine directe entre le Canada et l'Australie, il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à conclure un arrangement aux conditions qui suivent avec ceux des gouvernements du Royaume-Uni et des possessions australiennes de Sa Majesté qui désirent prendre part à l'entreprise dans le but d'assurer la construction, l'acquisition, la pose, l'entretien et l'exploitation d'un câble entre le Canada et l'Australie :—

(*a*) Qu'un bureau de commissaires composé de huit membres soit nommé par ou en vertu de l'autorité législative du parlement du Royaume-Uni, avec tous les pouvoirs requis pour l'objet susdit.

(*b*) Que le câble projeté et toutes ses branches, additions ou prolongements, et toute propriété réelle et personnelle acquise ou à acquérir pour les fins de l'entreprise, seront et resteront placés en fidéicommis sous le contrôle du dit bureau, pour exécuter la dite entreprise pour le bénéfice des gouvernements respectifs ayant part à l'entreprise, et en proportion de leurs intérêts respectifs dans ce projet.

(*c*) Que pour obtenir les deniers nécessaires à l'exécution de l'entreprise, le bureau pourra émettre des débentures pour ces deniers, payables à des époques qui ne seront pas moins de 25 ans et n'excéderont pas 50 ans à compter des dates respectives de l'émission, et portant tel taux d'intérêt, n'excédant pas 3 par 100 par année, et payables à tel endroit que le bureau pourra fixer ; mais le montant total de ces débentures à échoir en aucun temps ne devra pas dépasser £1,700,000 sterling.

(*d*) Que sous réserve des frais d'exploitation, d'entretien, d'administration et de la mise en réserve d'un fonds convenable d'amortissement, suivant que le bureau le jugera nécessaire pour pourvoir aux renouvellements, les dits deniers et intérêt constitueront une première charge sur toute la dite propriété réelle et personnelle et les recettes de l'entreprise

(*e*) Que le câble sera posé entre le Canada et l'Australie *via* l'océan Pacifique, et pourra être divisé en sections, mais tous les points d'atterrage seront sur territoire britannique.

(*f*) Que les commissaires auront plein pouvoir d'administrer les affaires du bureau et de gérer l'entreprise en fidéicommis pour le bénéfice des dits gouvernements.

(*g*) Que le gouverneur en conseil pourra passer des règlements concernant les devoirs et la durée de charge d'aucuns des membres du Bureau de Commissaires nommés par le gouverneur en conseil, et qu'il aura droit de nommer deux membres du Bureau de Commissaires et de remplir toutes vacances causées par le décès, la démission ou le renvoi du bureau d'aucun des commissaires ainsi nommés.

Les deux commissaires ainsi nommés par le gouverneur en conseil, et leurs successeurs constitueront avec les six autres membres à être nommés, trois par le Royaume-Uni et trois par les autres gouvernements contribuant à l'entreprise, le personnel des membres du dit bureau.

(*h*) Que les gouvernements respectifs qui seront parties à cet arrangement partageront les profits et pertes de l'entreprise proportionnellement au montant de leurs obligations comme susdit

(*i*) Que le gouverneur en conseil est autorisé par les présentes, au nom de la Confédération du Canada, de garantir le paiement des cinq dix-huitièmes du dit montant total des dites débentures comme susdit et de l'intérêt comme susdit sur les dits cinq dix-huitièmes.

M. l'Orateur, en proposant cette résolution, je suis convaincu que, sur ce sujet du moins, il n'y aura pas de divergence d'opinions en ce parlement. Le sujet n'est pas neuf. Depuis un grand nombre d'années, il occupe l'attention des colonies australasiennes, de la métropole, du Canada—de fait, de tout l'empire britannique. Il a été discuté dans les journaux, dans les réunions publiques, et dans les comices semi-officiels dans tout l'empire, de sorte que le public britannique est si bien renseigné sur le but, et j'ose croire sur les détails, de ce projet, qu'il n'est pas nécessaire d'argumenter et qu'il suffira de quelques explications pour recommander cette résolution à l'approbation de cette Chambre.

Avant de proposer que la Chambre se forme en comité, je puis cependant parler brièvement des particularités de cette résolution, afin de prévoir le cas où quelques honorables députés ne l'auraient pas lue avec soin. La question d'établir des communications télégraphiques sous-marines entre le Canada et l'Australasie a attiré l'attention publique dans les colonies, il y a plusieurs années. Dès 1887, la Conférence coloniale tenue à Londres a traité cette question. A cette conférence, on a adopté une résolution approuvant virtuellement le projet tel qu'énoncé dans la résolution qui nous est actuellement soumise.

Ce projet a pour but la pose d'un câble sous-marin appartenant à l'Etat entre l'Australasie et le Canada, possédé et exploité par les divers gouvernements britanniques, d'un câble dont chaque point d'atterrissement sera sur le sol britannique : et il a naturellement pour but l'exploitation de ce câble, non dans le but de rapporter des dividendes aux gouvernements intéressés, mais de faciliter le commerce et d'unir plus étroitement les diverses parties de ce vaste empire, au double point de vue des intérêts et des sentiments. Cette résolution de la conférence coloniale a porté quelques fruits, puisqu'elle a donné l'impulsion au mouvement. Elle a été suivie plus tard par une résolution adoptée à la conférence coloniale tenue à Ottawa en 1894. La résolu-

tion adoptée en cette occasion a été virtuellement l'écho de la résolution adoptée à la conférence de 1887 ; et la résolution maintenant entre vos mains contient en réalité l'exposition des principes et même des détails de ces deux résolutions préliminaires.

Mais, autant que je sache, c'est la première fois que ce projet prend la forme d'un appel à un parlement britannique pour lui demander la sanction législative. Jusqu'à présent, l'opinion publique s'est exprimée généralement d'une façon favorable, de sorte que nous pouvons presque affirmer que l'opportunité d'établir un câble partant du Canada et aboutissant en Australie est acceptée presque comme un axiome parmi tous les sujets britanniques. En conséquence, je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance de la question en elle-même ; nous pouvons probablement commencer par poser en principe que cela est admis.

En traitant une question de ce genre, il importe de ne pas oublier la relation géographique du Canada avec le reste de l'univers. En étendue, nous avons un empire, mais si le Canada doit être développé, il me semble que nous devons nous efforcer de faciliter son commerce sur le littoral du Pacifique comme sur le littoral de l'Atlantique —double littoral du Canada sur les deux grands océans, Atlantique et Pacifique, mettant le Canada en rapport avec le commerce du monde entier. On objectera peut-être que la pose d'un câble entre le Canada et l'Australie ne nous donne pas de communication télégraphique sous-marine avec l'Orient.

Il y a quelques semaines, la population a paru étonnée d'apprendre que la Grande-Bretagne avait accordé un monopole à l'Eastern Extension Cable Company, de telle sorte qu'aucune autre compagnie de télégraphe sous-marin ne pourra atterrir à Hong Kong pendant une période de vingt-cinq ans après 1893. En lisant cette convention, je n'y vois rien qui soit de nature à nous faire douter que nous établissons des communications télégraphiques avec l'Orient, lorsque nous établissons des communications télégraphiques aves l'Australasie. Cette convention porte que le gouvernement impérial peut acheter la ligne du câble, le second câble construit entre Singapore et Hong Kong, moyennant la somme de £300,000, qui, je le présume, représente raisonnablement le coût de cette ligne.

Une fois que le gouvernement anglais aura acquis ce câble, il ne manquera plus que le chaînon de raccordement entre la terre ferme et l'Australasie, et nous aurons des communications directes par télégraphe sous-marin en passant par l'Australie entre le Canada et Hong Kong, la Chine et le Japon. Et il est inconcevable que si les deux grandes colonies, le Canada et l'Australie, se relient au moyen d'un câble sous-marin—surtout si l'on considère que les colonies de l'Australasie sont propriétaires des lignes télégraphiques qui traversent le continent australien—qu'aucun pouvoir puisse nous empêcher de pousser nos communication télégraphiques jusqu'à la Chine et au Japon.

Et je ne crois pas non plus que la Grande-Bretagne exerce son droit de préemption en ce qui concerne le câble entre Singapore et Honk Kong, parce que l'Eastern Extension Cable Company, qui est maintenant propriétaire de la ligne, reconnaîtrait la force irrésistible de l'Empire et consentirait à accepter des prix raisonnables, obviant par là à la nécessité de doubler la ligne, à moins que l'augmentation des affaires ne rendît cette mesure nécessaire. Je considère donc que le projet, bien qu'il ait pour but déclaré de ne pourvoir aux communications qu'entre le Canada et l'Australasie, complétera virtuellement les communications sous-marines entre le Canada, la Chine et le Japon. S'il en est ainsi, c'est à nous de considérer l'utilité pour le Canada d'un pareil développement de communications télégraphiques.

Nous voyons diverses nations européennes faire tous leurs efforts pour obtenir l'accès aux marchés de la Chine et du Japon, où se trouve une population qui s'élève peut-être à 400,000,000, une population égale à celle de toute l'Europe ; nous voyons toutes les nations commerciales de l'Europe s'efforcer d'obtenir pour leurs marchandises l'accès de ces marchés ; et il nous suffit d'examiner la mappemonde pour constater tout l'avantage dont jouit le Canada, grâce à sa position géographique, pour rechercher l'accès de ces marchés. Il me semble donc que, quels que puissent être des intérêts qu'ont les autres pays qui contribuent à ce projet, le Canada y a des intérêts directs et très importants pour son propre progrès commercial. Ne fût-ce que pour cette raison, je considère ce projet comme devant être pour nous d'un grand avantage au point de vue commercial.

Je laisse à d'autres, plus capables de célébrer les avantages de l'impérialisme, le soin d'exprimer cette opinion, dont j'apprécie toute la valeur, et d'insister sur l'aspect impérial de la question. Il a été publié beaucoup d'écrits de la part d'hommes haut placés dans les affaires du pays, de la part d'hommes qui ont étudié les questions de la défense et de la protection de notre marine marchande et des grandes colonies disséminées dans l'Empire britannique—on a beaucoup parlé et écrit au sujet de l'avantage devant résulter pour l'Empire d'un pareil système de communications, afin que la métropole puisse être en tout temps en contact avec chaque partie de l'Empire et être toujours prête, non par le bon plaisir des pays étrangers, mais grâce à des arrangements faits sous son propre contrôle, à connaître les influences propres à mettre en danger ou à menacer une partie quelconque de son grand empire.

Je laisse donc à d'autres le soin d'insister sur ce côté de la question. Je ne m'occupe maintenant que de cette partie de la résolution qui doit être soumise à un comité qui

s'occupera de son aspect financier. A ce point de vue, je crois qu'il est convenable que le parlement puisse savoir un peu jusqu'à quel point ce projet affectera les finances du Canada. Il peut y avoir divergence d'opinions à ce sujet, et nous ne pouvons avoir que des estimations, mais des estimations qui sont l'œuvre d'hommes compétents sont un guide sûr et, dans une affaire de ce genre, sont le seul guide possible.

La première question qui se pose alors est celle de savoir si un pareil projet est praticable. Je crois que nous pouvons considérer cela comme admis. La question a été étudiée avec soin par les hommes les plus compétents, et l'on a fait des levers partiels de l'Océan Pacifique ; et les fabricants de câble sous-marin, en Angleterre, sont tellement convaincus qu'ils offrent de poser un câble, comptant que les chances de possibilité offertes par le lit de l'océan sont satisfaisantes, et de garantir la sécurité du câble pour au moins trois ans. A mon avis, ceci est une preuve très convaincante que le projet est praticable, puisque ces gens sont prêts à risquer leur argent dans cette entreprise.

Quant au genre de câble, je puis dire que cela a été étudié avec soin par une commission qui a siégé à Londres, Angleterre, ayant commencé vers la fin de l'année 1896, et qui a fait un rapport portant la date du 5 janvier 1897, signé par Lord Selborne et les autres membres. Afin que le public puisse comprendre que ce rapport diffère de quelques autres, je puis dire que ce rapport est généralement désigné sous le nom de rapport de la Commission Impériale du Câble du Pacifique. Ce rapport a été fait par Lord Selborne, président, comme résultat de la conférence des gentlemen suivants : Lord Strathcona, l'honorable A. G. Jones, M. Saul Samuel, M. D. Gillies et M. Geo. H. Murray. La commission a recueilli des témoignages d'experts, et elle a eu probablement devant elle la meilleure autorité en fait de télégraphie. Je veux parler de Lord Kelvin.

Divers plans de câbles ont été proposés, câbles de divers poids, de diverses proportions, de cuivre, de gutta-percha et d'autres matériaux. Le premier point à déterminer était un devis convenable pour un câble propre au service requis. Lord Kelvin a donné son opinion sur divers genres, et c'est cette opinion qui a été adoptée par la commission du câble Impérial. Il n'est pas nécessaire de retenir la Chambre pour lui donner les chiffres ; il suffira de dire qu'il est d'avis, et la commission a fait rapport à cet effet, qu'un câble conforme au devis de lord Kelvin suffira pour transmettre les messages et pour résister à la tension de la pose.

Il fait aussi ressortir un fait très encourageant : c'est que, bien qu'il y ait une profondeur de 3,000 brasses en certains endroits, de plus que la profondeur de tous les câbles sous-marins qui existent maintenant, cette circonstance est un avantage pour le câble une fois qu'il sera bien assujetti. Le câble de lord Kelvin exigera une première mise de fonds de £1,500,000 sterling. Les honorables députés trouveront un résumé de la preuve à la page 9 du rapport. Bref, ils sont d'avis que le coût d'un pareil câble garanti pour durer six mois sans réparations, sera de £1,422,000, en laissant une marge de £78,000, disons un million et demi, et nous avons le coût du câble recommandé par cette commission.

Depuis lors, il y a eu augmentation dans le coût de la fabrication des câbles, et cette hausse, d'après l'opinion de lord Strathcona, équivaudrait à £170,000. Ceci ajouté à £1,422,000 porterait l'estimation du coût du câble à £1,592,000. Dans la résolution qui est entre vos mains, je me propose, lorsque nous serons en comité, de remplir le blanc par les chiffres £1,700,000, ce qui nous laissera, sur le coût de l'estimation, une marge de £108,000.

Puis, en ce qui concerne le résultat financier, les honorables députés trouveront, comme je l'ai dit, à la page 9, un résumé des calculs de la commission, que l'on me permettra de lire :

En considération du trafic estimé pour le câble, et de l'opinion exprimée ci-après, qu'un double du câble soit posé le plus tôt possible, la commission est arrivée à la conclusion qu'un noyau sur la longue section de Vancouver à l'île Fanning, de 542 livres de cuivre et de 363 livres de gutta-percha sera suffisant.

Tel est le devis de lord Kelvin.

En supposant que cette recommandation serait adoptée, et en fixant la dépense annuelle totale à £144,887, et l'augmentation des affaires à 10 pour cent par année sur 750,000 mots en 1896, un câble transpacifique, s'il était mis en exploitation le 1er janvier 1900, aurait £178,437 de recettes dès la première année, si le prix exigé était de 3ch. 6d., laissant ainsi une balance à l'avoir de £33,550 pour la première année d'opérations. Si le prix par mot était réduit à 2 ch., durant l'année 1900, il aurait une recette de £109,807 ; en 1901, £120,788 ; en 1902, £132,867, et en 1903, £146,153. Il deviendrait ainsi une affaire profitable durant la quatrième année de son exploitation.

Ceci est d'après la supposition que le prix serait de 2 schellings, au lieu de 3 schellings 3 deniers par mot. Je crois que le prix actuel du câble entre la Grande-Bretagne et l'Australasie est de 4 schellings 9 deniers. Naturellement la communication par le câble entre l'Australasie et la Grande-Bretagne, à travers le Pacifique, serait assujettie au coût de la télégraphie à travers le continent américain et à celui du câble à travers l'Atlantique, de sorte qu'il nous faudrait allouer 1 schelling 6 deniers pour cela. Lord Strathcona et M. Jones, les représentants canadiens, voient le résultat financier sous un jour plus favorable. Leurs calculs sur les recettes de ce câble, à partir des débuts de son exploitation, sont comme suit :

Ils délibéraient en janvier 1897 et ils estimaient que le câble pourrait être mis en exploitation en 1900, ou trois ans après. Naturellement, il nous faudra maintenant reculer ces trois ans, de telle sorte qu'au lieu de supposer que le câble sera mis en exploi-

tation en 1900 nous devrons fixer la date à 1902, ou à trois ans à partir d'aujourd'hui. Les honorables députés trouveront l'estimation de lord Strathcona et de M. Jones à la page 14 du rapport de la commission impériale. Ils estiment qu'il y aura un excédent dès le début, et prenant les dépenses annuelles, qui sont pour entretien, réparations, amortissement et intérêt, à £144,886, ils arrivent à la conclusion que le câble encaissera durant la première année de son exploitation, en sus de ces charges, un excédent de £1,114 ; durant la deuxième année, £19,389 ; troisième année, £39,923 ; quatrième année, £68,014 ; cinquième année, £94,626, et sixième année, £124,565 ; de sorte que ces messieurs ne voient que des profits pour ce projet dès ses débuts.

Quoi qu'il en soit, profit ou perte, la résolution pourvoit à ce que le Canada soit intéressé dans ce projet pour cinq dix-huitièmes. Le projet a été retardé pendant quelque temps, parce que les divers gouvernements intéressés n'avaient pu arriver à la proportion qu'ils auraient voulu prendre à leur charge ; mais il a maintenant été décidé que la Grande-Bretagne prendra cinq dix-huitièmes ; le Canada cinq dix-huitièmes, et les colonies de la Nouvelle-Zélande, du Queensland, de la Nouvelle-Galles du Sud et de Victoria deux dix-huitièmes chacune, en tout dix-huit dix-huitièmes.

Le paragraphe G. de la résolution pourvoit à ce que les divers gouvernements contribuant à l'entreprise soient représentés dans le bureau en proportion de leurs intérêts. Mais pour accomplir cela à la lettre et avec une précision mathématique, il faudrait avoir un bureau de dix-huit membres. Si les intérêts sont divisés en dix-huit parts, le Canada en aurait alors cinq, mais si le nombre des représentants est limité à huit, il ne sera plus possible de donner ni au Canada ni à la Grande-Bretagne leur nombre proportionnel. S'il n'y a que huit membres du bureau, il sera impossible d'arranger la représentation en proportion mathématique avec les parts de chaque gouvernement.

Les Australasiens, prenant huit dix-huitièmes, s'ils étaient représentés avec une précision mathématique, auraient droit à une représentation de trois et cinq neuvièmes, le Canada, à deux et deux-neuvièmes, et l'Angleterre, à deux et deux-neuvièmes. Comme ce projet sera en grande partie centralisé en Grande-Bretagne, et comme le gouvernement anglais sera grandement intéressé à sa gestion, il est devenu nécessaire en premier lieu de décider comment les divers gouvernements devront être représentés. On a jugé à propos, lors de la récente conférence tenue entre le bureau colonial, M. Chamberlain, les agents généraux des divers gouvernements et M. Tarte, le ministre des Travaux publics, qui était présent, de limiter à huit le nombre des membres du bureau.

Cela étant, l'on s'est demandé comment l'on disposerait des intérêts fractionnaires que chaque pays aurait en sus du nombre de représentants que chaque gouvernement pourrait nommer. Les intérêts des colonies australasiennes dans l'entreprise étant de trois et cinq neuvièmes, elles auraient droit à trois membres et cinq-neuvièmes. L'Australasie a cédé ses cinq-neuvièmes et nous avons cédé notre petit excédent de deux neuvièmes, afin de donner à la Grande-Bretagne, qui avait aussi droit à deux et deux-neuvièmes dans la représentation, le bénéfice de cet excédent, de sorte que l'Australasie aura trois représentants, la Grande-Bretagne en aura trois et le Canada en aura deux, ce qui fera huit en tout.

Lorsque nous serons en comité, je demanderai au comité d'amender un de ces articles de façon à pourvoir à ce que le bureau se compose de huit membres, trois devant être choisis par le gouvernement impérial, deux par le gouvernement canadien et trois par les gouvernements australasiens. Peut-être, M. l'Orateur, me permettra-t-on de revenir un instant sur les perspectives financières d'un pareil projet en lisant un mémoire qui m'a été passé il y a quelques jours par sir Sandford Fleming, lequel, comme chacun sait, s'est beaucoup intéressé à ce projet, dès ses débuts, et peut-être n'y a-t-il pas une meilleure autorité au sujet de ses perspectives de succès. Lorsque j'ai remarqué dans les journaux une déclaration à l'effet que la communication par câble sous-marin ne peut être établie entre l'Australie et Hong-Kong, à cause de la concession accordée à l' " Eastern Extension Cable Company ", j'étais désireux de savoir si les estimations de la commission impériale quant aux perspectives de recettes du câble, comprenaient les recettes attendues de Hong-Kong ou non. En réponse à ma demande à ce sujet, sir Sandford Fleming a bien voulu m'adresser le mémoire suivant :

Mémoire pour l'honorable William Mulock,

re

Recettes probables du câble transpacifique.

10 mai 1899.

Le soussigné peut déclarer avec une certitude absolue, qu'aucune estimation de recettes faite jusqu'à présent, et qu'il a vue, ne comprend une allocation pour la télégraphie asiatique passant sur le câble du Pacifique.

Les estimations du comité du câble du Pacifique, lord Selborne, président ; celles du commissaire canadien, lord Strathcona et de l'honorable A. G. Jones, et la sienne à lui, sir Sandford Fleming, sont toutes basées sur la besogne existante entre l'Australasie et l'Europe. Elles ne comprennent même pas, ce qu'elles pourraient très convenablement comprendre, une allocation considérable pour la télégraphie sous-marine qui sera très certainement développée entre l'Australasie et l'Amérique du Nord.

Les droits exclusifs d'atterrissement à Hong-Kong, qui ont été accordés à l'Eastern Extension Company, empêcheront, il est vrai, le Canada et l'Australasie d'établir d'ici à vingt ans un embranchement du câble à Hong-Kong. Le gouvernement anglais peut cependant, tel que prévu dans la convention de 1893, en donnant douze mois d'avis, et en payant £300,000 à l'Eastern Extension Company, prendre possession du câble de Singapore à Labuan et Hong-Kong, et une dépense supplémentaire de £300,000 peut-être, raccor-

derait ce câble au câble transpacifique, et donnerait au Canada l'accès, à travers l'Australasie, aux grands centres commerciaux de l'Asie. Cet accès télégraphique ne peut être assuré que par l'entremise du gouvernement anglais de la manière décrite.

En ce qui concerne les recettes probables du câble transpacifique, les deux grandes sources de la besogne télégraphique sont le Royaume-Uni et les colonies australasiennes. Dans le cours de quelques années, après la pose du câble, le Canada et les Etats-Unis fourniront une troisième espèce de trafic, mais pour le moment nous ne devons considérer que les deux premières. Il est évident que toutes les compagnies de câbles transatlantiques seraient intéressées à envoyer des dépêches par la route du Pacifique, et non par la route de l'Eastern Extension, vu que chaque dépêche de la Grande-Bretagne passant par le Pacifique devrait d'abord traverser l'Atlantique. En conséquence, les bureaux des compagnies de câbles transatlantiques dans le Royaume-Uni deviendraient virtuellement des agences de perception pour la besogne du câble transpacifique.

De plus, en Australie et dans la Nouvelle-Zélande, comme toutes les lignes télégraphiques sur terre appartiennent au gouvernement et que les bureaux de poste dans toutes les colonies sont des bureaux de télégraphe, chacun d'eux deviendrait virtuellement une agence du câble transpacifique, et il serait possible aux gouvernements, dans une grande mesure, de déterminer la route des dépêches transmises à la Grande-Bretagne. Vu ces faits, il ne peut y avoir aucun doute que le câble transpacifique, comme entreprise d'Etat et appartenant au gouvernement, tel que proposé, obtiendrait sa bonne part de toute la besogne télégraphique entre l'Australie et l'Europe. Le soussigné a obtenu l'opinion écrite d'un grand nombre de maisons australiennes sur ce point.

Il vous référera au document parlementaire de la dernière session n° 94; à partir de la page 28 jusqu'à la page 32, figurent les noms de 24 des maisons commerciales les mieux connues de Londres et la réponse aux questions qui leur ont été posées. L'opinion générale de ces marchands, occupant les plus hautes positions et à même de juger mieux que tout autre, est que le câble transpacifique serait d'une très grande utilité pour le public, et qu'il serait très raisonnable de compter que la nouvelle ligne obtiendra la moitié de la besogne totale; et que l'on peut calculer en toute sûreté que la besogne continuera à augmenter dans la proportion de 15 pour cent par année.

Les estimations basées sur cette opinion sont que les recettes du câble transpacifique, après avoir couvert toutes les charges d'exploitation, fonds de renouvellement, intérêt, fonds d'amortissement pour remplacer le capital, etc., laisseraient comme profit les excédents suivants:—

En 1902, première année, £114,157.
1903, deuxième année, £153,031.
1904, troisième année, £197,735.
1905, quatrième année, £249,144.

M. FOSTER : Sont-ce là des excédents ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ainsi que je l'entends.

M. FOSTER : Etes-vous certain que ce sont des excédents ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! M. l'Orateur, il semblerait, d'après l'opinion de ceux qui ont étudié la question avec soin, qu'il n'y a là rien de bien effrayant pour les gouvernements contribuant à l'entreprise.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien, très bien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Et quant au Canada, il a un intérêt spécial à cette affaire. Par exemple, ce n'est pas un mince avantage que la conviction qu'une grande entreprise publique d'une importance aussi générale pour l'Empire que le câble transpacifique aura un terminus sur le sol canadien. Il est satisfaisant de savoir qu'il sera utile au Canada en ce qui concerne notre propre réseau télégraphique à l'intérieur. Cela établira une communication par câble sous-marin avec l'Australasie à travers l'Atlantique et le Canada. Cela fournira du trafic à nos lignes télégraphiques et attirera sans aucun doute le commerce vers notre Confédération, nous mettant ainsi en mesure d'étendre notre commerce à l'étranger. Notre pays deviendra une grande route de transport, et nous-mêmes, nous en bénéficierons directement.

Le rôle que joue aujourd'hui l'électricité dans le développement du commerce est tel, que nous ne pouvons juger de nos intérêts dans ce projet en consultant les rapports actuels de la Navigation et du Commerce canadiens. Il est vrai que nos exportations en Australasie sont plus considérables qu'elles ne l'étaient. Il est vrai que, durant l'année 1898, nos exportations en Australasie ont dépassé de 25 pour 100, je crois, celles de n'importe laquelle des années précédentes. J'ai vu les rapports du Commerce et de la Navigation pour les neuf mois de l'exercice financier qui vient d'être clos, et je constate qu'il y a une augmentation notable de notre commerce avec l'Australasie durant ces neuf mois, comparés aux neuf mois correspondants de l'année précédente, lesquels dépassaient eux-mêmes tout ce qui s'était produit auparavant durant le même laps de temps. Mais, M. l'Orateur, je ne mesure pas l'avantage que le Canada retirera de cette communication sous-marine sur notre commerce actuel avec l'Austalasie, parce que, avec nos méthodes modernes de commerce, les communications télégraphiques sous-marines doivent précéder le commerce, et non le suivre.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien, très bien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je dis donc que nous ne pouvons nous faire une idée des intérêts que nous avons au point de vue commercial dans ce câble projeté, en examinant tout simplement notre commerce actuel avec l'Australasie. Les communications sous-marines entre le Canada et l'Australasie sont maintenant rendues impossibles vu le prix élevé. La route faisant le grand tour, il en coûterait probablement $50 pour la dépêche la plus simple et la réponse, prix prohibitif pour les Canadiens qui veulent établir des relations commerciales avec l'Australasie. Le fait que nous sommes séparés des colonies sœurs par ce grand océan et l'absence de communications sous-marines directes ont empêché le développement de notre commerce

avec l'Australasie, qui aurait pu se produire si nous eussions eu un câble direct et qui se produira, je crois, lorsque s'établiront les facilités de communication proposées par la résolution maintenant soumise à la Chambre. Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de retenir la Chambre plus longtemps, mais je serai heureux de donner tous les renseignements qu'il me sera possible de donner.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : M. l'Orateur, il y a quelque temps, lorsque l'honorables directeur général des Postes a inscrit ces résolutions à l'ordre du jour, j'ai eu le vif plaisir de féliciter le gouvernement sur la conclusion à laquelle il en est arrivé au sujet de cette question, et j'ai maintenant l'honneur d'y ajouter mes cordiales félicitations à l'adresse de mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Mulock) sur la manière très lucide, très habile et très claire avec laquelle il a soumis cette importante question à la Chambre.

Plusieurs VOIX : Très bien, très bien.

Sir CHARLES TUPPER : Le câble transpacifique est un projet auquel j'ai dès le début, attaché la plus grande importance ; l'on me permettra peut-être, en une occasion aussi importante, de prendre quelques minutes pour résumer brièvement l'histoire de la question qui nous est soumise aujourd'hui. En 1887, le gouvernement de Sa Majesté convoqua une conférence coloniale devant être tenue à Londres dans le but d'étudier des questions dans lesquelles l'Empire était intéressé. Cette conférence fut présidée par le secrétaire d'Etat pour les colonies, et les représentants du Canada en cette occasion furent l'honorable sir Alexander Campbell et M. Fleming, maintenant sir Sandford Fleming.

Je dirai d'abord que j'approuve de tout cœur tout ce que mon honorable ami, le directeur général des Postes, a dit au sujet de sir Sandford Fleming. Dès l'origine de cette question, ce gentleman a consacré ses grands talents—et ils sont très grands—à une étude complète, soignée et approfondie de toute la question sous tous ses aspects. Il s'est rendu tellement maître de la question, qu'il a été considéré en Angleterre et en Australasie, et en Canada également, comme un expert tout à fait accompli en ce que concerne la question de la télégraphie sous-marine ; et si nous avons aujourd'hui à remplir le devoir très agréable de donner une solution satisfaisante à cette grande et importante question, et si nous voyons le projet établi sur des bases solides, je crois que l'Empire doit ce résultat à sir Sandford Fleming plus qu'à tout autre homme vivant.

Dans la circonstance dont je parle, la question a été présentée avec beaucoup de talent par nos représentants, sir Alexander Campbell et monsieur, maintenant sir Sandford Fleming. Subséquemment, le gouvernement du Canada envoya celui qui est maintenant sir Mackenzie Bowell et qui était alors, si je ne me trompe, ministre du Commerce, et M. Fleming, en Australie dans le but de discuter la question des communications télégraphiques et à vapeur avec les gouvernements de l'Australasie. Je puis dire en passant que ces messieurs ont d'abord été reçus par des influences que je considère comme très hostiles de la part du gouvernement anglais. Il serait impossible de se faire une idée exagérée de l'énorme influence que l' " Eastern Extension Telegraph Company ", alors représentée par son président, feu sir John Pender, pouvait exercer en Angleterre. Ses ramifications, ses longues tentacules semblaient atteindre tout le monde. Le ministère des Postes, celui de l'Amirauté, le Bureau Colonial, de fait, tous les ministères, semblaient être plus ou moins sous la puissante influence que cette compagnie pouvait mettre en œuvre ; et à peine sir Mackenzie Bowell et sir Sandford Fleming furent-ils arrivés en Australie et eurent-ils commencé à remplir leur mission dans l'intérêt de cette importante entreprise, qu'une communication fut envoyée du Bureau Colonial aux gouvernements de l'Australasie, donnant l'opinion—une opinion très hostile et très obstructive—du ministère des Postes, et de l'Amirauté, je crois, au sujet de la question.

Mais de très grands effets furent produits par cette visite de sir Mackenzie Bowell et de sir Sandford Fleming. La Chambre sait très bien que cette visite a beaucoup contribué à amener la grande et inoubliable conférence tenue à Ottawa en 1894, à laquelle furent représentés le gouvernement du Canada, le gouvernement impérial, les gouvernements des colonies de l'Australasie, y compris celui de la Nouvelle-Zélande et les gouvernements de l'Afrique-sud, et devant laquelle cette question fut débattue. En 1887, à la conférence coloniale dont j'ai parlé, la résolution suivante a été adoptée :

Premièrement.—Que les communications établies récemment à travers le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, par chemin de fer et par télégraphe, ouvrent une nouvelle ligne alternative de communication sur les hautes mers et à travers les possessions britanniques, qui promet d'être d'une grande valeur aux divers points de vue naval, militaire, commercial et politique.

Deuxièmement.—Que le raccordement du Canada avec l'Australie au moyen d'un télégraphe sous-marin direct à travers le Pacifique est un projet d'une haute importance pour l'Empire, et que tout doute sur la possibilité de l'établir devrait être éclairci sans délai par une inspection complète et une étude approfondie.

Bien que cette résolution eût été adoptée en cette occasion, des opinions hostiles au projet furent présentées avec beaucoup de vigueur par l'Eastern Extension Telegraph Company. A la conférence tenue dans la ville d'Ottawa en 1894, les résolutions suivantes furent adoptées à l'unanimité :—

1. Que, de l'avis de cette conférence, des mesures immédiates devraient être prises pour établir des communications télégraphiques sous-marines,

exemptes de tout contrôle étranger, entre le Canada et l'Australie.

2. Que le gouvernement impérial soit respectueusement prié d'entreprendre le plus tôt possible, et de faire exécuter avec toute la célérité possible une inspection de la ligne projetée du câble sous-marin entre le Canada et l'Australie, les dépenses devant être payées en proportions égales par la Grande-Bretagne, le Canada et les colonies australasiennes.

3. Qu'il est de l'intérêt de l'Empire, au cas où un câble serait posé entre le Canada et l'Australie, que ce câble soit prolongé jusqu'au Cap de Bonne-Espérance ; et que, dans ce but, des arrangements devraient être faits entre les gouvernements de la Grande-Bretagne et de l'Afrique Sud pour faire inspecter ce dernier tracé.

4. Qu'en vue des avantages qu'offrirait un choix de tracé pour relier le Canada à l'Australie, au moyen d'un câble sous-marin, le gouvernemet impérial soit prié de prendre des mesures immédiates pour s'assurer un point d'atterrissement neutre sur quelqu'une des îles Hawaï, afin que le contrôle permanent du câble puisse être assuré à l'Angleterre.

5. Que le gouvernement canadien soit requis, après que la conférence aura terminé ses séances, de faire toutes les recherches nécessaires, et en général, de prendre toutes les mesures qui pourront être nécessaires afin de calculer le coût du câble sous-marin projeté, et pour assurer le succès de l'entreprise conformément aux vues exprimées à cette conférence.

Je puis dire qu'avant la réunion de cette conférence, et après le retour d'Australie de sir Mackenzie Bowell, j'ai reçu ordre du gouvernement canadien, en ma qualité de Haut-commissaire du Canada, de faire tout en mon pouvoir pour atteindre ces deux buts : la pose du câble transpacifique et l'établissement d'un service rapide sur l'Atlantique, entre la Grande-Bretagne et le Canada, lequel devait faire partie de ce grand projet de communications entre la Grande-Bretagne et le Canada, à travers le Canada et de notre littoral de l'ouest en Australasie, tant par navires que par télégraphe sous-marin.

Lors de la visite de sir Mackenzie Bowell en Australie, une conférence postale et télégraphique s'est réunie à Wellington dans la Nouvelle-Zélande ; et cette conférence a cordialement approuvé le projet d'un câble entre Vancouver et l'Australie avec la même unanimité qui avait caractérisé la conférence intercoloniale tenue à Londres en 1887. Alors cette question commença à prendre une position importante, et alors l'Eastern Extension Telegraph Company commença à s'alarmer. Elle s'adressa au Bureau Colonial et protesta formellent. Elle représenta que le projet était basé sur des calculs faux, et elle prétendit que cela était de nature à nuire aux intérêts d'une compagnie particullère, laquelle, sans l'aide des fonds publics, avait déjà établi des communications télégraphiques entre Londres et l'Australasie.

Dans ces circonstances, j'ai cru qu'il était de mon devoir de prononcer devant le Royal Colonial Institute un discours dans lequel j'ai fait ressortir de mon mieux la grande importance de cette communication directe sous-marine que est maintenant proposée, et aussi celle de l'établissement d'un service rapide à travers l'Atlantique. J'ai combattu en cette occasion les déclarations faites par sir John Pender, critiquant l'attitude prise par sir Sandford Fleming et par la conférence postale et télégraphique de Wellington, en Australie. Ceci a provoqué les correspondances échangées entre sir John Pender et moi dans le journal, le " Times ", et j'ose croire que les honorables membres de la droite se le rappelleront. Et j'attirerai l'attention sur un seul passage de cette correspondance afin d'indiquer comment elle s'est terminée. Dans ma lettre adressée à sir John Pender, et publiée dans le journal, le " Times ", le 9 juin 1894, je disais :

Je suis parfaitement satisfait de laisser au public le soin de juger toutes les questions concernées. Votre aveu allant à dire que le "service actuel" a déjà reçu plus de £2,000,000 de subventions publiques, que la durée d'un câble peut justement être estimée à vingt ans—au lieu de quatorze,—et que vous êtes responsable de l'assertion que le service actuel se rattachant à l'Australie est un "monopole," est fort de nature à me satisfaire. Je suis également heureux d'avoir pu vous induire de nouveau à modifier votre estimation.

Ainsi, la position que j'ai prise a été appuyée par le témoignage même de sir John Pender, lequel a admis qu'au lieu d'avoir accompli sa grande œuvre sans l'aide de fonds publics, la compagnie de l'Eastern Telegraph avait reçu £2,000,000 sterling de deniers publics, qu'au lieu d'être une entreprise de nature privée et non pas un monopole, elle constituait un monopole, et que la durée d'un câble était beaucoup plus longue qu'il ne l'avait estimé dans sa communication au gouvernement anglais, et alléguant que c'étaient là les motifs pour lesquels on avait attaqué cette entreprise.

Sans retenir plus longtemps la Chambre sur ce point, je puis dire que conformément à la résolution que je viens de lire, adoptée par la conférence d'Ottawa en 1894, le gouvernement du Canada, agissant suivant l'approbation de cette conférence, a demandé des soumissions à seule fin de constater le coût de l'entreprise et d'en régler définitivement la question, car l'Eastern Extension Company, laquelle parlait naturellement avec l'autorité d'une grande expérience, représentait que les travaux coûteraient beaucoup plus que ne l'estimait sir Sandford Fleming. La conférence fut d'avis que le meilleur moyen de savoir à quoi s'en tenir là-dessus était de demander des soumissions à des personnes de haute responsabilité. Il en résulta que le gouvernement canadien demanda des soumissions, et qu'il fut constaté que sir Sandford Fleming avait fait une estimation non pas inférieure, mais tout à fait supérieure au coût de l'entreprise. Comme mon honorable ami, le directeur général des Postes en a déjà informé la Chambre, l'une des compagnies de câble les plus habiles, les plus entreprenantes et les plus distinguées de l'univers, l' " India Rubber, Gutta Percha and Telegraph Works Company," produisit une soumission concernant la construction de l'ouvrage, s'engageant à l'exécuter à ses propres frais et à garantir sa parfaite opération, acceptant tous les risques et toute la

responsabilité, en réalité, s'obligeant à en conduire les opérations durant trois ans, moyennant une somme immensément moindre que celle que M. Fleming avait prévue, et toute la question relativement à la nature de ses estimations se trouva parfaitement réglée.

Suivant mes instructions reçues du gouvernement canadien, j'ai insisté sur l'exécution de ces entreprises de toutes les manières possibles. Je me suis mis en communication avec le marquis de Ripon à ce sujet, et il n'est que juste de dire que j'ai trouvé le très honorable ministre, qui dirigeait à cette époque le Bureau Colonial, très favorablement disposé en faveur de l'entreprise. Mais je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que le gouvernement, dont il faisait partie possédait une très petite majorité à la Chambre des communes, et qu'il n'était pas en état de se saisir de grandes entreprises avec l'efficacité dont peuvent le faire les gouvernements appuyés par de fortes majorités. Par conséquent, il ne se produisit pas beaucoup d'avancement relativement à l'une et l'autre de ces questions, savoir ; le service rapide de l'Atlantique et les câbles transatlantique et transpacifique, avant qu'un changement de gouvernement se fût opéré et que lord Salisbury eût remporté les élections par une très forte majorité.

Lorsque le très honorable M. Chamberlain devint ministre des colonies, je suis allé immédiatement le trouver pour discuter le sujet avec lui. Il me demanda de mettre par écrit ce que je lui avais exposé concernant le service rapide de l'Atlantique et le câble, et je le fis. Il était sur le point de partir pour le continent. Il me fit parvenir une note de Grenade, Espagne, m'informant qu'il avait mis en branle l'une et l'autre de ces questions avant de quitter Londres, et qu'aussitôt après son retour, il serait prêt à les considérer avec moi. A son retour, je me rendis de nouveau auprès de lui, et l'on en arriva à la conclusion que dans l'état actuel des affaires publiques, il vaudrait mieux différer un peu la considération du sujet d'avoir une entrevue avec les représentants du Canada, de l'Australie et du Sud-Africain. Cela produisit un petit délai, mais comme on le verra par la correspondance produite. M. Chamberlain changea d'avis peu après, et le 11 novembre 1895. M. Bramsom, l'un des sous-secrétaires d'Etat des colonies, m'écrivit que M. Chamberlain croyait qu'il était grandement désirable qu'on ne différât pas davantage la considération du sujet et qu'on devrait adopter des mesures pour ôter aux promoteurs étrangers l'idée qu'on n'avait à craindre aucune concurrence de la ligne recommandée par la conférence d'Ottawa, l'année précédente. C'était une allusion à la nouvelle publiée par la presse d'une tentative faite par d'autres gouvernements de s'occuper de cette question de communication par câble. Nous avons immédiatement agi là-dessus, et j'ai eu l'honneur, conjointement avec les représentants des colonies australasiennes—à l'exception de l'Australie-ouest et de l'Australie-sud, qui avaient fait tant de dépenses relativement aux lignes de terre et qui, par suite, se trouvaient si complètement identifiées avec l' "Eastern Extension Company," que nous ne pouvions guère demander ni espérer leur appui,—et conjointement avec les représentants du Natal et de la colonie du Cap, de me présenter auprès de M. Chamberlain, porteur d'une requête de tous les gouvernements que nous représentions, demandant la nomination d'une commission chargée d'examiner cette question de communication par câble, afin de régler, d'abord, la question de sa practicabilité, et ensuite, le mode dont serait tentée l'entreprise. Rien ne pouvait être plus satisfaisant que la conduite de l'honorable ministre, M. Chamberlain, qui passe pour être grandement doué au point de vue des affaires, et qui déclara à la délégation qu'il avait toujours été convaincu qu'aucune responsabilité financière grave ne retomberait sur ceux qui s'engageraient dans cette entreprise. Je mentionne ces paroles parce qu'elles confirment entièrement l'avis exposé à la Chambre par mon honorable ami, le directeur général des Postes, savoir : que d'après toute la preuve et l'examen des personnes les plus compétentes pour juger le côté financier de l'affaire, celle-ci ne peut entraîner aucune responsabilité grave. Au contraire, il y a tout lieu de croire, si l'on songe à l'histoire de l'établissement des lignes télégraphiques dans le monde entier, que ce grand projet peut être réalisé, et qu'au lieu d'être un fardeau, il deviendra à bref délai une source directe de revenu pour tous les pays intéressés.

La commission fut immédiatement nommée. M. Chamberlain proposa que le Canada, l'Australie et l'Angleterre eussent chacun deux représentants dans cete commission, afin que le bureau colonial et le ministère des Finances puissent tous deux participer à ses délibérations.

Comme la Chambre le sait, aussitôt après mon retour au Canada et la formation de mon ministère, sir Mackenzie Bowell et lord Strathcona, qui s'appelait alors sir Donald Smith, furent chargés, conjointement avec sir Sandford Fleming, agissant en qualité d'expert, de se rendre en Angleterre pour s'occuper de cette question. C'est ce qu'ils firent. Or, leur déception fut grande de constater que, par suite de certaine influence —j'ai déjà fait sentir l'énorme influence que l' "Eastern Extension Company" pouvait exercer,—quelques-uns des représentants de l'Australie n'avaient pas cette ardeur qu'ils avaient prévue et à laquelle ils avaient droit de s'attendre de la part de ces derniers. Et comme les représentants de l'Australie étaient allés participer à une conférence tenue relativement à un autre sujet sur le continent, aucun résultat sensible ne fut obtenu.

Cependant, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), lors de son avènement au pouvoir, nomma de nouveau lord Strathcona délégué, ainsi qu'un homme connu pour posséder une très grande habileté financière, savoir : l'honorable Alfred Jones, de Halifax, les chargeant de se rendre avec sir Sandford Fleming à Londres. Mon honorable ami, le directeur général des Postes, a déjà mentionné à la Chambre le résultat de cette conférence. Ce résultat fut très satisfaisant. La conférence fut présidée par lord Selborne, sous-secrétaire d'Etat des colonies ; et après un examen et une audition pleine et entière de l'exposé fait par sir Sandford Fleming au sujet de tout le projet, on en est arrivé à la conclusion à laquelle je m'attendais bien qu'on en arriverait, et à la seule conclusion satisfaisante à laquelle, à mon sens, on pouvait en venir, savoir : Premièrement, que le projet était absolument praticable : deuxièmement, que son côté financier, au lieu d'être de nature à inspirer des craintes à ceux qui s'y engageraient, était des plus favorables, comme l'a dit le directeur général des Postes, et que, sous ce rapport, la chose pouvait être entreprise sans aucune hésitation ; troisièmement, que le meilleur mode de s'occuper de ce projet consistait à charger de la construction des travaux et de l'exploitation du câble le gouvernement impérial, le gouvernement australien et le gouvernement canadien.

Je dois dire que tout important qu'était tout le projet pour le Canada, trouvais-je, au point de vue impérial et à certains autres points de vue, surtout au point de vue consistant à faire servir le Canada de grande voie de communication entre le cœur de l'Empire et les colonies australasiennes, cependant les intérêts de l'Empire étaient indubitablement plus grands que ceux du Canada. Par conséquent, sir Donald Smith et sir Mackenzie Bowell avaient reçu instruction d'insister pour que l'Australie contribuât plus que le Canada aux frais du projet ; mais, ne réussissant pas à gagner ce point, le Canada ne devait pas hésiter—plutôt que de faire manquer l'entreprise—à se rendre responsable d'un tiers de ces frais. J'ai toujours été parfaitement convaincu que si l'Australie et le Canada offraient au gouvernement de l'Empire de se charger de la responsabilité des deux tiers du coût de cette grande entreprise impériale, le gouvernement de Sa Majesté ne pourrait pas se refuser à compléter l'affaire en fournissant l'autre tiers ; et j'ai tout lieu d'en arriver à cette conclusion, d'après nos relations à ce sujet avec le ministre des colonies.

Je dois dire, en passant, qu'à mon avis, il est très regrettable—je crains que la chose ne nous ait fait perdre du temps—que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), par suite de sa prudence exagérée, car je ne puis guère qualifier autrement sa conduite, ait jeté un peu d'eau froide sur cette grande entreprise impériale à l'occasion importante des fêtes du jubilé. En effet, voici ce que le "Standard", journal rapportant l'entrevue qui a eu lieu entre le premier ministre et le ministre des Colonies, a dit :

La conférence a laissé le projet du câble du Pacifique à l'état nébuleux, et il est très improbable qu'on en entende encore parler avant longtemps. La position en a entièrement changé par la proposition faite par l'*Eastern Extension Telegraph Co.*, d'établir une ligne absolument anglaise qui s'étendrait de l'Australie-ouest à l'île Maurice, à travers l'océan Indien, et qui de là correspondrait avec le Cap et l'Ascension et Sainte-Hélène. L'Australie-ouest et l'Australie-sud étaient opposées, en n'importe quelles circonstances, à la construction du câble du Pacifique qui détournerait le trafic de leurs lignes de terre, et Victoria était indifférente———

Pour les raisons que j'ai déjà mentionnées.

——La nouvelle Galles du Sud, le Queensland et la Nouvelle-Zélande étaient prêts, par suite de leur position géographique, à subventionner la ligne du Pacifique, et si le gouvernement impérial et le gouvernement canadien eussent voulu payer leur part nul doute que le projet aurait été réalisé. Mais la conférence a vite découvert que le ministère des Finances de l'Empire était réellement très peu disposé à subventionner la ligne——

J'ai déjà mentionné la puissante influence que l'"Eastern Extension Company" avait pu exercer en cette affaire ; mais cette compagnie, heureusement pour le Canada, l'Australie et l'Empire, semble maintenant avoir perdu sa puissance. Elle croyait qu'en présentant ce projet alternatif, qui n'aurait pas accompli ce qu'on cherche à réaliser par ce câble du Pacifique, elle ébranlerait, comme la chose est arrivée en effet, le gouvernement anglais, et qu'elle le rendrait, jusqu'à un certain point, moins désireux de voir s'accomplir le projet.

——tandis que sir Wilfrid Laurier manifestait qu'il n'avait pas confiance dans les estimations de coût, de revenu et d'entretien soumis par l'auteur du projet, et qu'il n'était pas prêt à engager le Canada à se charger d'une part du fardeau.

Si le gouvernement a un organe en Angleterre, c'est, je suppose, le "Standard." Je n'attribue pas à mon très honorable ami une attitude trop conforme aux termes de ce rapport, car ce rapport n'a pas l'autorité de l'exposé produit à la Chambre des communes par le ministre des Colonies. Mais comme l'auteur du projet—nom qu'on peut justement donner à sir Sandford Fleming—était l'expert nommé tant par mon très honorable ami que par le gouvernement précédent, il est réellement regrettable que le Canada ait fait preuve de la plus légère hésitation ou du plus léger mauvais vouloir. N'eût été cela, je suis porté à croire que nous verrions fonctionner aujourd'hui le câble du Pacifique. Je suis enchanté, toutefois, de savoir que mon très honorable ami, qui a dit ne pas avoir suffisamment examiné le sujet pour s'arrêter à un parti décisif à son égard, soit devenu tout à fait convaincu, d'après les calculs et les témoignages, que cette entreprise ne fera probablement retomber aucun fardeau grave, même aucun fardeau d'aucune sorte, sur le Canada, mais

que, comme l'a déclaré aujourd'hui le directeur général des Postes, qui est le porte-parole du gouvernement, et son porte-parole très habile au sujet de cette question, le Canada a tout lieu d'envisager avec une suprême satisfaction le fait qu'enfin ce projet a été conduit à bon terme.

Après qu'avis de cette motion eut été donné, j'ai appris avec beaucoup d'étonnement et, dirai-je, avec presque un sentiment d'humiliation, dans les circonstances, que le gouvernement de Sa Majesté semblait porté à abandonner la position en faveur de laquelle lord Selborne avait fait rapport en qualité de président de cette importante commission, position que j'avais présumée mettre un terme d'une façon complète et satisfaisante à toute question relative à ce qu'était l'attitude du gouvernement impérial. J'ai été enchanté, toutefois, de lire dans la presse de Londres le rapport d'une entrevue qui a eu lieu lorsque l' "Eastern Extension Telegraph Co.," par l'intermédiare de son président, lord Tweedsdale, a fait son dernier effort, avant de mourir, pour mettre obstacle à ce projet, rapport où il était question de la manière dont sir Michael Hicks-Beach, le chancelier de l'Echiquier, et M. Chamberlain, le secrétaire des colonies, ont accueilli ces messieurs, et leur ont fait remarquer qu'il n'était plus opportun de leur part de soulever la question, leur signalant le fait que, bien qu'ils eussent virtuellement joui d'un monopole à cet égard et reçu £2,000,000 des deniers publics, l'Angleterre, cependant, dans une occasion des plus importantes, n'avait nullement pu communiquer avec l'Australie parce que les câbles existants étaient coupés ou en ruines. Je répète que j'ai lu ce rapport avec une extrême satisfaction, car j'ai senti que c'était là le coup de mort donné à un monopole obstructif faisant son dernier effort désespéré pour empêcher de réussir une grande entreprise tant impériale que canadienne et australienne.

Je me félicite de constater que mon très honorable ami, dans son exposé à la Chambre, n'a pas hésité à parler de la manière la plus formelle de l'importance de cette entreprise pour le Canada, car nul ne peut douter que si nous sommes pour créer un grand commerce avec ce grand continent de l'Australie, et faire ce commerce comme nous le faisons maintenant, rien ne tendra plus à nous faire atteindre et accomplir cette fin que les communications télégraphiques rapides qui semblent maintenant devenues absolument indispensables au succès des entreprises commerciales. Au point de vue impérial, je trouve que l'Angleterre se serait déshonorée si elle n'avait pas saisi l'occasion qui lui était offerte d'accepter la part d'obligations dont elle devait se charger pour assurer le succès du projet, lorsque l'Australie et le Canada avaient déjà donné l'exemple. Comment, M. l'Orateur, il n'est pas exagéré de prévoir qu'avant longtemps, en vue d'un conflit possible des nations européennes avec l'Angleterre, le continent de l'Australie, par suite de l'absence d'un pareil câble, pourrait être environné par une flotte hostile et capturé avant que l'Angleterre en puisse rien apprendre ; car, dans l'état de choses actuel, les forces navales du continent pourraient détruire toute communication par câble et empêcher tout rapport avec cette vaste partie de notre grand empire.

Je dis donc que l'importance de cette entreprise pour les intérêts de l'Empire ne peut être exagérée, car, en supposant que cette entreprise ne constituerait pas un succès au point de vue commercial, en supposant que tout le capital serait englouti sans aucun espoir de bénéfice en échange, l'Angleterre pourrait, cependant, avant longtemps, être appelée à dépenser le triple du montant pour réparer un désastre qui ne serait pas arrivé si ce câble transpacifique eût été en exploitation. L'affaire est de l'importance la plus vitale pour l'Australie. Non seulement son commerce, mais la sécurité de ce pays pourrait, avant longtemps, absolument en dépendre. Je ne suis que trop heureux de savoir que par ce moyen on pourra du cœur du grand Empire, à Londres, se faire comprendre à travers les territoires anglais de ce continent sans qu'une nation étrangère puisse savoir ce qu'on a communiqué, fait de vaste importance pour un grand empire comme celui d'Angleterre. Il lui importe immensément de pouvoir tenir secrètes et confidentielles les communications de la nature la plus grave qui s'échangent entre le siège du gouvernement à Londres et le Canada et l'Australie, sans qu'il y ait possibilité à l'intervention étrangère à ce qu'on mette obstacle aux relations par câble.

Eh bien ! M. l'Orateur, cette matière a été soumise à la Chambre d'une manière si habile et si succincte par mon honorable ami, le directeur général des Postes, que je me bornerai maintenant à dire que je suis enchanté de savoir que le gouvernement se trouve en état d'adopter l'attitude qu'il a prise, et d'exercer une très puissante influence pour persuader à l'Angleterre, au dernier moment, de s'occuper énergiquement de cette mesure et d'en assurer la parfaite réalisation. Je félicite mon honorable ami et le gouvernement de la décision à laquelle ils en sont arrivés, et je n'ai aucun doute que cette décision sera une source éternelle de satisfaction, non seulement pour eux, mais pour le peuple canadien.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Je désire, M. l'Orateur, avant que la séance soit levée dire quelques mots au sujet de la proposition maintenant soumise à la Chambre, proposition qui, j'imagine, vu qu'elle a été présentée par le gouvernement et appuyée par le chef de la gauche, ne court aucun risque d'échouer. Je ne me lève pas pour combattre le projet. Ce projet a du mérite, et peut-être la construction d'un câble du Pacifique, aux conditions et suivant la route proposée, est-elle à désirer. Mais je désire, M. l'Orateur, soumettre certains points à la considération du gouvernement, en tant qu'il

vaille qu'on les considère, ce qui se réduira probablement à peu de choses.

Le temps que nous traversons constitue la période de développement du Canada. Nos perspectives s'améliorent, notre population augmente plus rapidement qu'elle ne l'a fait jusqu'à présent, notre richesse s'accroît, nous commençons à avoir conscience de nos grandes ressources naturelles, nous savons que nous possédons un pays capable de sustenter une immense population, et l'on insiste auprès du gouvernement au sujet d'une grande variété de projets ayant pour but le développement du grand pays que nous possédons. Or, nos ressources ne permettent pas que tous ces projets reçoivent notre aide. Il y a beaucoup de projets, ne manquant pas de valeur en eux-mêmes et méritant d'être favorisés qui doivent nécessairement rester en suspens pour le moment, parce que le gouvernement ne possède pas les ressources nécessaires pour faire face à toutes les exigences sollicitées. A mon avis, la question est de savoir si l'on n'a pas soumis ou si l'on ne peut pas soumettre au gouvernement des projets, exigeant de la considération et des frais, qui ne promettent pas de contribuer plus efficacement à accroître le grandeur et la prospérité de la Confédération que ne le pourrait le projet sous considération. Ce n'est pas pour combattre ce projet, mais c'est afin de soumettre certaines considérations au gouvernement et d'insister sur ces considérations auprès de lui, que je me lève aujourd'hui.

Eh bien ! nous nous devons tout d'abord, chose qui s'impose comme une nécessité à cette phase de notre existence et de notre progrès, au développement de ce continent. Le développement continental est la première et l'importante chose dont ce gouvernement doit s'occuper aujourd'hui. Par exemple, il nous faut nous assurer une voie ferrée entièrement canadienne pour pénétrer au Yukon. Mes honorables amis de la droite étaient parfaitement convaincus de la nécessité d'accomplir cette fin il y a un an, et mon honorable ami, l'honorable préopinant (sir Charles Tupper) a récemment signalé la nécessité de l'établissement de cette voie. C'est là un projet de première importance, d'importance urgente, et qui exige la dépense d'une forte somme d'argent.

Ensuite, se présente la nécessité d'établir des communications avec cette grande mer intérieure qui s'appelle la baie d'Hudson, laquelle a une étendue deux ou trois fois plus considérable que la mer du Nord. Le produit des pêcheries de celle-ci s'élève à la valeur de $125,000,000 par année. Or, la baie d'Hudson est plus riche que la mer du Nord en pêcheries, c'est-à-dire, en morues, saumons et baleines, et ses côtes recèlent d'immenses ressources minières. Ces ressources, cependant, ne sont pas développées, le défaut de communication les rendant actuellement inaccessibles à l'industrie, et si nous devons favoriser notre développement national il y a là un projet de première importance, et d'importance urgente à exécuter, en reliant nos ports de mer et nos centres commerciaux à la baie d'Hudson Ces deux projets tendant à établir des communications avec la baie d'Hudson et le Yukon requièrent une attention immédiate.

Il y a encore le projet du canal à navires remontant la vallée de l'Outaouais. Si ce qu'on prétend au sujet de ce canal est vrai, la création de cette ligne de communication devra avoir une grande portée sur l'avenir du Canada, sur son développement et sur son acquisition et sa conservation d'avantages commerciaux et nationaux.

Voilà trois projets que j'ai décrits brièvement, et il y en a beaucoup d'autres possédant un égal mérite, au sujet desquels on insiste auprès du gouvernement, et que le gouvernement ne se sent pas capable d'aider pour le moment, parce qu'il lui faut faire face a une avalanche de projets qui exigeraient des dépenses probablement de $100,000,000. Le rôle du gouvernement consiste à choisir parmi ces projets ceux qui sont les plus urgents, ceux qui promettent les rapports plus considérables dans l'ordre de leur importance, pour leur accorder de l'aide dans la mesure de ses moyens. Or, une question au sujet de laquelle j'ai quelque doute, bien qu'on puisse me démontrer que j'ai tort, est la question de savoir si le câble du Pacifique constitue un projet si important et promettant un tel rapport et de si grands avantages nationaux, qu'il doive avoir préséance sur beaucoup d'autres projets qui sollicitent l'attention.

La proportion de notre contribution au coût du câble du Pacifique sera des cinq dix-huitièmes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La proportion de notre contribution aux obligations.

M. CHARLTON : Elle s'élèvera à $2,500,000, en chiffres ronds.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette proportion des obligations peut ne pas nous coûter un sou.

M. CHARLTON : L'entreprise, comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition, peut être un très bon placement et nous pouvons en retirer de grands profits. J'observe que les gouvernements considèrent généralement ces entreprises, construction de chemin de fer et de canaux, etc., comme très avantageuses, et le présent projet pourra être utile. Quel est le volume du commerce entre le Canada et l'Australie, avec laquelle nous désirons établir des communications télégraphiques ? Nos exportations totales à ce pays, l'an dernier, se sont élevées à $1,630,000 ; $127,000 produits de la ferme, et $1,119,000, objets manufacturés. Nous avons importé de l'Australie pour $149,000, $35,000, de marchandises imposables, et $113,000 de marchandises exemptes de droits. Les droits perçus ont été d'un peu plus de $9,000.

Ce n'est pas un grand commerce, et à mon avis, c'est un commerce qui n'est pas susceptible d'un développement bien considérable. Nous avons aujourd'hui des communications télégraphiques avec l'Australie. Nous avons deux lignes qui nous relient aux colonies australasiennes, et il serait intéressant de savoir quelles affaires elles ont faites l'an dernier. L'une des lignes a transmis, en moyenne, environ dix messages par mois, et l'autre à peu près le même nombre, représentant une somme totale d'environ $5,000, ou 1 pour 100 du montant auquel on estimait les recettes.

Il me semble que si nous étudiions bien la question, nous en arriverions à la conclusion que des recettes annuelles de $5,000 ne sont pas une considération suffisante pour induire le gouvernement à se lancer dans cette entreprise, lorsque des travaux plus importants et plus utiles s'imposent à son attention. C'est là ce qui me préoccupe. Je ne verrais pas d'un mauvais œil la construction du câble transpacifique, je ne suppose pas que l'entreprise soit sans importance au point de vue impérial, mais je crois que nous pouvons mieux employer notre argent en favorisant nos propres intérêts.

Je puis me tromper, mais il me semble que l'établissement de voies de communications avec le Yukon et la baie d'Hudson, la construction du canal à navires de l'Outaouais et la réalisation d'autres projets de même nature méritent plus d'attention de notre part que cette entreprise et donneraient de meilleurs résultats.

Il y a aussi une autre considération. C'est une affaire décidée, je suppose, que le gouvernement américain va construire une ligne télégraphique de San Francisco aux Iles Sandwich, et de là à Manille qui est en communication avec Hong-Kong. Notre câble serait obligé de subir la concurrence de cette ligne qui sera construite en même temps que la nôtre.

Voilà les considérations que je crois à propos de soumettre à la Chambre. Je sais que mes électeurs ne sont pas en faveur de ce projet et qu'ils croient que l'argent que l'on va dépenser à cette fin pourrait être placé plus avantageusement chez nous, afin de développer les grandes ressources du pays. En exposant ces vues, je ne veux pas laisser croire que je suis un adversaire à outrance du câble transpacifique, mais je dis simplement que nous pourrions trouver un meilleur placement pour notre argent en le dépensant ici qu'en le consacrant à cette entreprise.

M. CRAIG : Je ne veux prendre que quelques instants pour répondre à l'honorable préopinant (M. Charlton). Il n'y a pas de doute que quelques-uns des projets qu'il a mentionnés sont louables, et qu'un grand nombre d'autres entreprises qu'il n'a pas mentionnées sont dignes de notre attention, mais nous avons maintenant à examiner si la pose du câble transpacifique serait une bonne œuvre.

En écoutant le directeur général des Postes qui a saisi la Chambre de ce bill, j'ai été frappé de l'importance de cette entreprise ; et c'était là ma conviction depuis quelque temps déjà. L'honorable député de Norfolk-nord a dit que les Etats-Unis poseraient un câble qui pourrait remplacer celui-là.

M. CHARLTON : Non, mais qui lui ferait concurrence.

M. CRAIG : L'objet de ce gouvernement est d'avoir un câble entièrement anglais, un câble qui ne touchera à aucun rivage étranger, mais qui sera situé complètement dans les limites du territoire anglais. C'est là le but que poursuivent les hommes d'Etat canadiens depuis quelques années. C'est aussi une matière qui a occupé l'attention des hommes d'Etat anglais, qui en comprennent toute l'importance. Ce n'est pas un projet nouveau, mais il y a plusieurs années que les chefs des différentes administrations l'étudient, étant décidés de ne pas reculer devant le coût de l'entreprise.

Quant à ce qu'a dit l'honorable député de Norfolk-nord, nous ne devons pas trop nous effrayer du coût du câble, car les déclarations du directeur général des Postes et du chef de l'opposition me convainquent que l'entreprise, tout en ayant un début difficile, au point de vue financier, sera avantageuse, en fin de compte. Je crois que le chef de l'opposition dit que, quand même le projet devrait nous imposer certaines obligations, nous devrions approuver cette proposition. Nous ne sommes pas ici simplement pour développer les ressources du continent, mais je suis fier de penser,—et je sais que les membres de cette Chambre partagent mon sentiment—que non seulement nous sommes Canadiens, mais encore que nous sommes des citoyens de l'Empire britannique.

L'Empire fournit une flotte qui peut servir et sert à nous protéger contre nos ennemis et ne nous demande pas de contribuer à son maintien. Son armée est à notre service, en cas de besoin, et l'on nous demande bien peu en retour. Lorsque, comme aujourd'hui, nous avons l'occasion de travailler non seulement dans les intérêts du Canada—et j'estime que ce câble nous sera très utile,—mais de faire quelque chose pour l'Empire, nous ne devrions pas hésiter un seul instant. Je suis convaincu que nous saisirons l'occasion aux cheveux.

Il est vrai, comme l'a dit l'honorable préopinant, que notre premier devoir, en notre qualité de Canadiens, est de développer les ressources de notre pays, mais je crois fermement que ce câble sera très avantageux pour nous. Notre commerce avec l'Australie n'est peut-être pas très considérable aujourd'hui, mais je suis convaincu qu'il augmentera beaucoup, lorsque nous aurons posé ce câble sous-marin. Nous savons que de nos jours, les communications télégraphiques sont nécessaires à toutes les branches de l'industrie humaine. Nous vivons dans un temps où les minutes sont précieuses, et pour étendre le

champ de nos opérations, nous devons appeler le télégraphe à notre secours. Je soutiens que le faible commerce que nous faisons aujourd'hui avec les colonies australasiennes ne peut nous donner une idée de ce que nous pourrons faire lorsque ce câble sera établi.

Après tout, ce câble, tout en nous aidant à développer les richesses naturelles du Canada, sera d'une grande utilité au point de vue de la politique impériale, car tout ce que nous faisons en ce sens doit tendre à resserrer plus étroitement les liens qui unissent les différentes parties de l'Empire. Quelquefois, nous nous réclamons de notre titre de Canadiens et nous parlons de nos frères de la mère patrie comme s'ils étaient des étrangers pour nous ; mais je suis fier de penser que nous formons partie de l'Empire britannique.

Nous devenons, chaque jour, une partie de plus en plus importante de ce grand empire, et il est agréable de penser qu'un câble, entièrement anglais, qui fera le tour du monde britannique et unira plus intimement tous les sujets de la même souveraine, nous rappellera que nous sommes partie intégrante de plus grand empire qui ait jamais existé. Je n'ai aucune hésitation, M. l'Orateur, à appuyer cette résolution .

M. OSLER : Je félicite, sans réserve, le directeur général des Postes et le gouvernement d'avoir réussi à mener à bonne fin les négociations ralatives à la pose de ce câble. Le directeur général des Postes a eu deux occasions, l'an dernier, de procurer de grands avantages au Canada et à l'Empire, et je suis heureux de constater qu'il en a profité. La résolution dont la Chambre est saisie lui fait honneur et démontre l'habileté avec laquelle il a conduit les négociations en cette matière.

Je n'ai aucune hésitation à dire que le projet qui fait la base de cette résolution n'entraînera aucune perte et aucune charge pour le Canada. La plus grande responsabilité que nous assumons c'est de garantir l'intérêt d'environ £500.000 sterling ; et tous ceux qui se rendent compte du développement des affaires des télégraphes et des câbles, doivent être convaincus qu'une compagnie semblable n'a pas d'efforts à faire pour trouver la voie du succès.

Les compagnies rivales qui exploitent aujourd'hui les câbles de l'Atlantique jouissent aujourd'hui d'une prospérité que l'on n'aurait pas osé espérer avoir avant plusieurs générations. De la même manière, je suis convaincu que ce câble transpacifique réalisera les espérances de ceux qui ont mené cette entreprise à bonne fin, et n'entraînera pas, en fin de compte, la perte d'un seul dollar pour le pays. Je crois que les recettes permettront bientôt aux différents gouvernements qui vont contribuer à son établissement de réduire le capital engagé, même en percevant un prix raisonnable pour chaque message. En terminant, permettez-moi de féliciter de nouveau le directeur général des Postes et le gouvernement.

M. BOSTOCK : C'est là une matière qui, naturellement, intéresse beaucoup la Colombie Anglaise, car nos marchands comptent augmenter considérablement leurs opérations commerciales avec l'Australie, lorsque ce câble sera posé. L'honorable directeur général des Postes a démontré que notre commerce avec les colonies australasiennes s'était beaucoup accru dans les dernières années, mais je crois que ce que nous avons déjà constaté n'est rien comparé au vaste développement commercial que nous avons droit d'espérer, lorsque cette ligne télégraphique sera en exploitation.

A l'heure qu'il est, les difficultés que rencontre le commerce canadien-australien sont très grandes. Il suffit de songer que nous n'entendons parler d'un steamer qui fait voile de Vancouver pour l'Australie, que lorsqu'il est arrivé à quelque port de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande, pour constater que le commerce entre les deux colonies-sœurs se trouve considérablement entravé. Il est excessivement important pour la Colombie Anglaise d'avoir une voie télégraphique directe à travers le Pacifique, avant que nos voisins du sud posent leur câble sous-marin, ainsi que l'a fait entendre l'honorable député de Norfolk.

Il est aussi très important, dans les intérêts de ce vaste continent et de l'Empire, que cet anneau qui doit relier les différentes parties du royaume de Sa Majesté, soit entre nos propres mains. Le grand avantage que nous allons retirer de l'établissement de ce câble à Vancouver, est, à l'heure qu'il est, difficile à estimer. Les populations de l'autre rive du Pacifique seront mis beaucoup plus facilement en contact avec Vancouver et les autres cités du littoral canadien, et elles comprendront qu'il est de leur intérêt d'établir des relations commerciales avec le Canada.

Nous devons féliciter le gouvernement d'avoir mené cette entreprise à bonne fin, et je suis convaincu qu'avant longtemps, nous constaterons que les recettes de ce câble couvriront les frais d'exploitation, ainsi que l'intérêt du capital engagé. Il est virtuellement impossible, à notre époque, de nouer des relations de commerce entre deux pays, à moins que vous n'ayez des communications télégraphiques rapides et à bon marché.

Les chiffres donnés par l'honorable député de Norfolk démontrent qu'une dépêche ordinaire, du Canada à l'Australie, coûte aujourd'hui $20, de sorte qu'un marchand canadien, s'il veut obtenir une réponse, devra payer $40. A la fin de l'année, cela constitue une taxe écrasante sur les affaires, et la réduction de ces taux devra certainement favoriser notre commerce avec l'Australie. Je suis très heureux, en vérité, mais mon

bonheur n'est pas sans mélange, car j'aimerais voir ici d'autres représentants de la Colombie Anglaise exprimer le plaisir et la reconnaissance qu'ils ressentent à la vue de la résolution dont le directeur général des Postes a saisi la Chambre.

M. PRIOR : L'honorable préopinant a dit qu'il regrettait de voir qu'il n'y avait pas ici d'autres représentants de la Colombie Anglaise pour féliciter le gouvernement d'avoir présenté cette mesure. L'honorable député, en faisant cette observation, a commis une légère erreur, car il y a ici un représentant de la Colombie Anglaise qui est trop heureux d'offrir ses cordiales félicitations au directeur général des Postes et de remercier celui-ci de l'habileté qu'il a déployée pour assurer le succès de cette entreprise. Je dis que ce projet est un des plus grands dont la Chambre ait été saisie depuis la Confédération, et est avantageux, non seulement pour le Canada, mais aussi pour tout l'Empire.

Si ce projet est réalisé, tel que conçu, je crois que la prospérité du Canada sera sensiblement augmentée. Le coût des travaux peut être considérable. Je ne sais si nous pouvons nous fier aux chiffres que l'on a donnés ici, mais dans tous les cas, je crois que le peuple canadien peut facilement fournir sa part afin d'aider à la réalisation de ce grand projet. Je crois que nous pouvons nous féliciter de voir que le Canada a été le principal promoteur de cette entreprise. Pendant un certain temps, le gouvernement anglais paraissait tiède à ce sujet, mais le Canada a réchauffé son zèle, et maintenant le projet semble être en excellente voie de réussite.

On me permettra peut-être d'appeler ici l'attention sur l'offre magnifique que la Colombie Anglaise a faite afin d'aider cette entreprise—une offre très considérable—tout le monde l'admettra—vu les ressources de cette province. Je suis convaincu cependant que cette offre a été approuvée de tous les habitants de la Colombie Anglaise. Je ne désire pas occuper plus longtemps le temps de la Chambre, et je me contenterai de dire que la population de la Colombie Anglaise appuie cordialement le projet que vient d'exposer le directeur général des Postes.

A une heure, la séance est suspendue.

SEANCE DE L'APRES-MIDI.

M. CASEY : M. l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue, j'allais dire quelques mots sur cette mesure,—une des plus importantes dont la Chambre ait été saisie depuis plusieurs années. Je ne puis aborder le sujet sans répéter la phrase dont s'est servi l'honorable député de Victoria, C. A. (M. Prior), et dire que je félicite le gouvernement d'avoir présenté ce projet de loi. Cette phrase me semble parfaitement appropriée. Je crois que le gouvernement mérite des félicitations au sujet de cette mesure, qui est, en même temps, digne d'hommes d'Etat et d'hommes d'affaires, et vraiment impériale. Lorsque je dis "impériale", j'entends que c'est une mesure parfaitement propre à unir les différents membres de la grande famille anglaise que, dans un langage vague et général, nous appelons l'Empire—famille de nations qui formeront, je l'espère, un jour ou l'autre, un tout plus homogène que maintenant.

Lorsque les nations anglaises deviendront parfaitement unis pour leur développement et leur défense, je crois que le jour de la paix universelle rayonnera sur le monde, et qu'une ère de prospérité plus vaste s'ouvrira pour tous ces peuples, et que la réalité sera plus grande encore que le rêve. Je crois que des projets comme celui-ci tendent directement à amener ce grand et merveilleux résultat.

C'est là une entreprise dont pas un des deux partis politiques du pays ne peut revendiquer exclusivement l'honneur. La question a été semée et a germé sous le régime conservateur, et elle s'épanouit en pleine floraison sous le régime libéral. Les honorables députés qui occupent les bancs du trésor méritent des félicitations, car, c'est sous leurs auspices que ce projet et d'autres entreprises d'une nature impériale, ont été menés à bonne fin ; mais ils ne s'attendent pas, je crois, à être considérés comme les seuls créateurs de cette idée. Je crois qu'il est préférable pour eux de ne pas revendiquer exclusivement cet honneur. Je crois qu'il est bon que le monde entier sache que le peuple canadien, sans distinction de parti, est en faveur de ce grand projet et consent à lui prêter aide et secours.

En justice pour l'honorable chef de l'opposition et pour ses amis que j'ai entendus parler sur le sujet, je dois dire que leurs observations corroborent ce que j'avance. Il est beau de pouvoir dire à la mère patrie et aux autres nations anglaises que le peuple canadien est unanime en faveur de ce grand projet destiné à favoriser le développement de l'Empire, de ce projet qui semble praticable et paraît avoir reçu l'approbation des autres parties contractantes.

Les raisons pour lesquelles ce projet est désirable à un point de vue impérial, ne sont pas simplement des raisons sentimentales. Le sentiment est une chose excellente et un lien très fort ; mais après tout, l'intérêt commercial et matériel est un facteur puissant dans des matières de cette nature. Il me semble qu'il est à peine besoin de discuter si une mesure qui établira des communications télégraphiques directes en territoire entièrement anglais entre des nations aussi éloignées que l'Australie et le Canada, sera un avantage pour le commerce. Il me semble clair comme le jour que ce câble sous-marin sera le moyen d'augmenter le commerce entre ces pays.

L'honorable député nous a dit que le commerce canadien-australien était peu considérable et que les messages échangés entre le Canada et l'Australie sont peu nombreux et

ne représente qu'une faible somme. Il y a plusieurs raisons pour expliquer ce fait. Les affaires sont peu actives simplement parce que nous manquons de communications télégraphiques. Nous avons une ligne de steamers qui se rend en Australie, mais son trafic a été entravé et presque ruiné, parce que nous n'avons pas de communications télégraphiques.

Nous avons des marchands qui noueraient des relations commerciales avec l'Australie si les tarifs des compagnies de télégraphes étaient raisonnables, mais lorsqu'il faut payer 4s. 9d., beaucoup plus qu'un dollar, par mot, il n'est pas étonnant que les affaires en souffrent. Ces taux exorbitants sont dus à deux conditions. La première, c'est que le message doit faire un long circuit et être répété à Gibraltar, Malte, Alexandrie, Suez, Aden, Bombay, Madras, Penang, Singapore, et Java, avant d'atteindre l'Australasie. Lorsqu'il faut répéter aussi souvent un message et le transmettre sur des lignes télégraphiques différentes, le coût doit en être élevé, surtout lorsque ces lignes et leurs embranchements sont virtuellement sous la haute main d'un grand monopole, "The Eastern Extension Company."

Voilà les deux conditions qui sont la cause des tarifs exorbitants et virtuellement prohibitifs qui existent, en fait de communications télégraphiques, entre le Canada et l'Australasie, et c'est ce qui explique pourquoi les messages sont rares et les affaires peu considérables entre ces deux colonies-sœurs. Il me semble absolument évident que la pose de ce câble augmenterait beaucoup le volume de notre commerce avec l'Australie.

Il y a plus ; je suis certain que la construction de cette ligne télégraphique détourne rait à notre profit une grande partie du trafic qui se fait par d'autres voies entre le Canada et l'Australasie. Avec une ligne télégraphique directe, une ligne de steamers pour les marchandises et les passagers, nous pourrons accaparer beaucoup de trafic qui passe aujourd'hui par des routes plus longues et moins faciles.

Il va de soi, je crois, que l'Empire retirerait de grands avantages de la réalisation de ce projet. Outre le regain de vigueur que prendra le sentiment impérial, la mère patrie aura une ligne sûre pour communiquer avec toutes les parties de l'Empire, quel que soit l'état de guerre dans lequel le monde puisse se trouver, tant que la Grande Bretagne sera maîtresse de la mer et, par conséquent, des points où touchera ce câble sous-marin. Lorsque nous assistons à un événement aussi inattendu que la prise des Philippines par les Etats-Unis, et à la possession que gagnent ainsi nos voisins des lignes télégraphiques de ces îles, nous devons comprendre que cette mesure est de la plus grande importance à un point de vue impérial.

Au même point de vue, et au point de vue des affaires, le principal avantage que cette entreprise procurerait aux autres parties de l'Empire serait la concurrence qui obligerait les compagnies de câble à abaisser leurs tarifs. Le taux est actuellement de 4s. 9d., et les experts croient qu'en établissant un nouveau câble, exploité à bien meilleur marché que l'ancien, le taux serait abaissé à 2 schellings par mot, ou beaucoup plus de la moitié du taux actuel, et que les opérations de l'année donneraient encore un excédent.

Donc, à tous les points de vue, la chose me semble désirable. Passons maintenant à l'examen du projet que nous soumet le gouvernement. Le premier point que je trouve admirable, c'est que la résolution ne comporte aucune subvention à une compagnie, que la construction du câble n'enrichira personne aux dépens de la masse et que tous les profits seront versés dans la caisse des gouvernements qui fournissent leur crédit, et non leur argent.

Le câble sera construit par des fidéi-commissaires, représentant la mère patrie et les autres colonies parties à l'entreprise. Ces fidéi-commissaires prélèveront l'argent nécessaire au moyen de bons garantis, dans la proportion déterminée, par les différents gouvernements ; de sorte que pas un particulier ne fera un sou de profit dans cette affaire. Le projet n'est pas et ne peut devenir ce qu'on appelle une "affaire" ; et c'est là, je crois, un bon point en faveur de cette mesure. Je ne dis pas que cette Chambre devrait refuser de subventionner des entreprises louables, quand bien même certains particuliers y trouveraient leur profit. Je crois qu'il est souvent de l'intérêt public d'en agir ainsi, mais une entreprise internationale de cette nature ne peut être exécutée convenablement que d'après la méthode que prescrit la présente résolution.

L'Empire en général et les autres colonies anglaises retireront de grands avantages de la coopération de leurs gouvernements respectifs dans l'administration de cette ligne télégraphique sous-marine. Nous aurons un bureau, composé des représentants de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Sud-Africain, du Canada et de la Grande-Bretagne, pour diriger cette vaste exploitation, et nous aurons une espèce de Confédération impériale en petit, qui pourra donner des résultats beaucoup plus grands et plus importants que la simple direction de cette entreprise de câble sous-marin. Cette association produira l'unité de sentiments et facilitera un échange de vues sur les matières commerciales entre les différentes colonies, et établira un échange de produits et d'avantages que pas un autre arrangement ne pourrait probablement créer.

Je n'aurais pas songé à prendre la parole n'eussent été les remarques faites par mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton), qui a prétendu, en premier lieu, que ce projet est pour coûter au pays une somme d'argent considérable, argent qui, d'après lui, pourrait être bien mieux employé dans les limites de ce continent, qu'en cherchant à

agrandir notre industrie et notre commerce en dehors de ce continent. Il a cité comme exemples plusieurs projets canadiens dont la réalisation mérite bien plus d'attirer l'attention de nos gouvernements, et il parle de la chose comme s'il était impossible d'aider les promoteurs de ces entreprises tout en favorisant la construction de ce câble transpacifique. C'est ainsi qu'il parle d'un chemin de fer à la baie d'Hudson comme l'un de ces projets pour la réalisation duquel il serait plus avantageux de dépenser de l'argent que pour la construction de ce câble. Je suis convaincu qu'un chemin de fer à la baie d'Hudson est une chose désirable, et pour ma part, j'appuierais le gouvernement s'il accordait une subvention libérale à la compagnie qui construirait tel chemin, mais je ne vois pas que les deux choses soient incompatibles. Je ne vois pas comment le fait d'accorder une subvention à un chemin de fer à la baie d'Hudson serait de nature à nous empêcher de nous joindre au bureau conjoint de toutes les colonies pour construire le câble transpacifique.

Mais l'honorable député nous dit qu'on n'a pas besoin de ce câble, parce que les Etats-Unis vont probablement construire un câble aux îles Philippines, faisant raccordement à Hong-Kong avec une autre ligne qui se rendra en Australie ; nous pourrions, prétend-il, envoyer nos dépêches par ce câble tout aussi bien que par une ligne qui nous appartiendrait. Cependant, si nous avons besoin d'envoyer un message en Australie viâ Hong-Kong et autres endroits nous pouvons le faire maintenant et pourquoi, pour atteindre l'Australie, serions-nous obligés de parcourir quatre-cinquièmes du tour du monde au lieu d'un cinquième ? Pourquoi employer quatre lignes télégraphiques quand une seule suffit ?

Ainsi, au point de vue des affaires, l'idée que le câble des Etats-Unis aux îles Phillippines et ses raccordements avec d'autres endroits pourraient remplacer avantageusement le câble projeté, est complètement absurde. Ce projet ne pourrait nous donner des communications plus rapides et moins coûteuses et en même temps plus indépendantes de l'influence étrangère que celles que nous avons maintenant.

Ce qui m'a le plus frappé dans les propositions de mon honorable ami de Norfolk-nord c'est le fait qu'il ne paraît pas avoir saisi l'idée canadienne sur cette question de communications télégraphiques. Je ne puis dire autrement qu'il n'est pas Canadien par les sentiments quand il vient nous conseiller de nous servir d'une ligne ayant son terminus aux Etats-Unis, construite avec le capital américain et dirigée par le gouvernement des Etats-Unis, au lieu d'avoir un câble entièrement britannique, ayant son terminus au Canada, qui aura son mot à dire dans l'exploitation de cette ligne. Je suis peiné d'avoir à dire ces choses, mais il ne me semble pas que l'honorable député ait acquis la faculté de considérer cette question non pas au point de vue où se placerait un partisan de l'impérialisme, mais où devrait se placer tout véritable Canadien.

L'honorable député s'oppose au projet au point de vue financier, pour la raison qu'il est prouvé que pas plus de dix messages par mois—je crois que c'est le chiffre qu'il a cité—sont expédiés par une seule ligne télégraphique du Canada en Australie actuellement. Il ne nous a pas donné les rapports de l'autre câble qu'il dit exister, mais il prétend que la somme totale que rapporte la transmission des messages entre l'Australie et le Canada ne s'élève qu'à $5,000 par année, et d'après lui, cela ne serait pas de nature à démontrer les avantages du câble projeté. Et il a raison. Mais personne ne sera assez stupide pour prétendre qu'il nous faut ce câble pour les besoins actuels de notre commerce avec l'Australie. L'honorable monsieur relève simplement son homme de paille pour le jeter par terre ensuite. Il a oublié de nous dire que les deux câbles qui existent maintenant sont sous la juridiction exclusive de l' " Eastern Extension Company " qui a fait tout son possible pour combattre ce projet devant le ministre des Colonies et qui a réussi à obtenir des délais considérables. Mais je suis heureux d'apprendre que le ministre des Colonies a compris le but que poursuivait l'" Eastern Extension " en demandant ces délais et l'a envoyée se promener, en décidant de poursuivre l'exécution du projet adopté.

L'honorable député de Norfolk-nord nous dit que ses électeurs sont opposés à ce projet pour les raisons qu'il a expliquées à la Chambre. Si ces électeurs se sont formé un jugement sur les idées que leur a inculquées l'honorable monsieur, il n'est pas étonnant qu'ils soient opposés à la chose. Cependant, la manière dont l'honorable député représente ce projet, n'est pas d'accord avec les faits et la véritable théorie. C'est pourquoi son opinion et celle de ses électeurs ne valent absolument rien.

Arrivons-en maintenant au véritable aspect financier de la question. L'honorable député et ses amis de l' " Eastern Extension " nous disent que ce câble ne rapportera aucun bénéfice. Mais il y a d'autres personnes qui connaissent quelque chose de cette question. En 1896, une commission impériale composée de représentants de l'Angleterre et du Canada et de l'Australasie, a été nommée pour étudier cette question. Elle a fait une estimation des revenus jusqu'à la date de sa première séance, et elle est arrivée aux conclusions suivantes—je lis le rapport :

Supposant que cette recommandation soit adoptée et prenant en considération la dépense totale annuelle qui est de £144,887 et l'augmentation des affaires à 10 pour 100 par année, sur 750,000 mots transmis en 1896——

Ce qui, je dois le dire, représente le tiers du trafic des câbles actuels durant cette année.

——un câble transpacifique devrait, s'il commençait à être employé le 1er janvier 1900, rapporter £178,437 la

première année de son exploitation, si le taux de transmission était de 3 schellings et 3 deniers——

Ce qui était une diminution du tarif existant alors.

——laissant ainsi une balance de crédit sur la première année d'exploitation de £33,550. Si le tarif n'était que de 2 schellings, le câble rapporterait en 1900, £109,867 ; en 1901, £120,788 ; en 1902, £132,867, et en 1903, £146,153. Ce câble viendrait donc à rapporter de jolis bénéfices durant la quatrième année de son exploitation.

C'est là l'estimation faite durant l'été de 1896, mais depuis ce temps, deux années se sont écoulées et les affaires des lignes télégraphiques existant entre l'Australasie et d'autres pays ont augmenté considérablement, dans une proposition plus forte que ne l'avait imaginé la commission, puisqu'en 1892 on avait transmis 1,272,000 mots et qu'en 1897, on en a transmis 2,340,000, soit une augmentation de plus d'un million de mots, ou de de 80 pour cent durant ces cinq années, ou de plus de 10 pour cent par année. Quant aux chiffres cités par cette commission, on peut dire qu'ils sont plus qu'exacts, on peut voir que l'estimation des profits repose sur le tiers de l'échange des messages entre l'Australasie et l'Europe et ne tient aucun compte des messages qui seraient transmis d'Australasie à l'Amérique, par le câble projeté. La commission ne tenait donc compte que du tiers des messages entre l'Australasie et l'Europe par le câble transpacifique ; elle supposait que le tarif serait réduit de 4 schellings et 9 deniers à 2 schellings, et que le câble ne servirait en rien à la transmission des dépêches entre l'Australasie et l'Amérique, et, cependant, elle déclarait que l'on pourrait obtenir des bénéfices la quatrième année de l'exploitation de cette ligne. A sa face même, cette supposition ne semble pas trop mauvaise. Cependant, d'après les estimations de la commission, on peut dire que l'on pourrait retirer des bénéfices une année plus tôt et au taux de 2 schellings par mot.

Le rapport spécial de lord Strathcona et Mount-Royal et de M. A. G. Jones est bien plus favorable au projet qui nous occupe. Il faut aussi tenir compte de l'augmentation dans le nombre des mots transmis depuis 1892. En voici le tableau :

Le nombre des mots transmis a été—

1892	1,275,191
1893	1,303,336
1894	1,381,400
1895	1,450,446
1896	2,110,917
1897	2,349,901

Il n'est pas probable que ce câble puisse être terminé avant trois ans, et supposant que la moyenne d'augmentation reste la même, que le câble n'ait que le tiers des messages expédiés et qui seront certainement plus nombreux en 1902, même avec cette réduction de 4 schellings 9 deniers à 2 schellings, on serait porté à croire que le câble rapporterait des bénéfices dès la première année de son exploitation.

D'abord, il n'est pas d'absolue nécessité de réduire le taux à ce bas chiffre ; un tarif un peu plus élevé sera encore moindre que ceux qui existent maintenant ; en second lieu, la supposition que ce câble n'aurait que le tiers des messages expédiés d'Australasie dans les autres parties du monde, ne donne pas la moyenne exacte du nombre de ces messages. La point le plus important dans toutes ces négociations est que les lignes qui se trouvent sur terre dans les colonies australasiennes sont exploitées par les départements des postes des colonies auxquelles elles appartiennent, et ces lignes déterminent la route que doivent parcourir les messages envoyés en Europe. Ces colonies se trouvant co-propriétaires de ce câble avec le Canada et l'Empire, on peut compter sur cette impulsion de la nature humaine qui consiste à aller rapidement en affaires, et l'on doit juger par là que les intéressés se serviront du nouveau câble qui leur offrira plus d'avantages et qui, par le fait même, rapportera des bénéfices dès les premiers jours de son exploitation.

D'après l'estimation faite par sir Sandford Fleming, nous aurions la moitié de ces dépêches. Je ne crois pas nécessaire d'entrer dans des détails quant à la proportion que nous aurons de ce chef, mais je crois que dans leur propre intérêt et afin de pouvoir payer les obligations qu'ils auront garanties, les gouvernements des colonies australasiennes qui possèdent et exploitent les lignes de terre, donneront assez de messages à ce câble pour pouvoir lui faire rapporter des bénéfices.

Maintenant on nous demande, je n'ai, ce pendant, pas entendu poser cette question aujourd'hui, on nous demande pourquoi, puisque cette entreprise est si avantageuse, des particuliers ne la mettent pas à exécution. D'abord, un câble appartenant à des particuliers n'aurait pas le dernier des avantages dont je viens de parler ; il ne pourra compter d'une manière certaine d'avoir une part définie des messages de ces colonies australasiennes, dont les gouvernements n'auraient aucun intérêt à envoyer leurs dépêches par ce câble plutôt que par un autre câble. Ensuite des particuliers ne pourraient obtenir de l'argent à un taux assez peu élevé pour leur permettre de retirer des bénéfices de cette entreprise. L'opposition de la compagnie "Eastern Extension" est si forte qu'elle se fait sentir même dans Norfolk-nord, et qu'elle empêcherait ces particuliers de pouvoir emprunter le montant nécessaire à la construction de ce câble, car cette compagnie est très puissante en Angleterre. Pour obtenir de l'argent, ces capitalistes ne devront pas payer moins de 5 pour cent et les actionnaires de la compagnie qui serait formée exigeraient de 5 à 10 pour cent de bénéfice sur leurs placements. De sorte que considérant toutes ces choses, l'entreprise de la chose par des particuliers est impossible. Dans tout les cas, le câble qui serait ainsi construit ne rapporterait aucun bénéfice. Mais il est certain que le gouvernement, empruntant

l'argent à 2½ ou 2¾ pour cent et ayant la grantie d'une exploitation favorable au Australie, peut construire ce câble et en retirer dans peu d'années des bénéfices appréciables, ou diminuer à date voulue, le tarif d'expédition des messages.

Je m'aperçois, en consultant l'heure, que j'ai parlé plus longtemps que je me l'étais proposé. Je n'ai pu condenser davantage ces statistiques, en dépit de ma volonté, chiffres que j'ai extraits des livres bleus. Je vais donc terminer en insistant encore sur trois points : en premier lieu, je crois qu'il est évident, s'il faut en juger par la discussion qui s'est faite aujourd'hui dans cette Chambre, que le peuple du Canada, considérant cette question au point de vue canadien et non au point de vue de tel ou tel parti, est en faveur de ce projet. En deuxième lieu, ce projet est réalisable et basé sur des principes d'affaires qui ne demandent aucun sacrifice d'argent de la part du gouvernement. Enfin, ce projet, considéré au point de vue de l'Empire, servira à unir les différentes parties de l'Empire, à favoriser le commerce intercolonial, et c'est pour cela qu'il mérite l'appui large et général qu'il semble avoir.

M. A. McNEILL (Bruce-nord) : Cette question a déjà été discutée d'une manière très habile, et, à cette période avancée de la session, je ne veux dire que quelques mots sur le sujet. Je ne ferai pas allusion à ce qu'a dit l'honorable député de Norfolk-nord, parce que mon honorable ami (M. Casey) qui vient de reprendre son siège, a discuté à fond ses remarques. Je me contenterai toutefois de dire que je n'ai pas été étonné de lui voir prendre cette attitude et se servir d'arguments comme ceux qu'il a employés, parce que durant les 17 ans que j'ai eu l'honneur de siéger dans cette Chambre, l'honorable député de Norfolk-nord a toujours suivi le même principe. Chaque fois qu'une grande question d'intérêt primordial pour le Canada a été soulevée dans ce parlement, si cette question était de nature à nuire tant soit peu à une entreprise américaine, il était toujours prêt à défendre cette entreprise et à combattre les intérêts canadiens et encore bien plus ceux de l'Empire, quand ce dernier se trouvait concerné. Il semble que l'esprit de l'honorable monsieur est nécessairement opposé à tous les mouvements en vue de l'unité de l'Empire ; c'est pourquoi je m'attendais à entendre dire ce qu'il a répété dans cette Chambre ; si j'ai été surpris, ça été de constater la modération avec laquelle il a fait ses remarques.

Je n'aime pas, monsieur l'Orateur, laisser finir cette discussion sans dire que je ne suis pas prêt, après les informations qui viennent d'être fournies, à condamner l'attitude des autorités impériales sur cette question. J'ai toute raison de croire que si cette question avait été soumise avec instance aux autorités impériales durant les fêtes du jubilé, nous serions plus avancés que nous ne le sommes maintenant. Quelle est la raison qui a poussé les autorités impériales à adopter une certaine ligne de conduite sur cette question dernièrement ? Je l'ignore ; mais ainsi que je viens de le dire je ne suis pas prêt à condamner cette ligne de conduite sans en connaître les motifs. Je crois qu'il n'est que juste quand il faut donner à chacun le blâme qu'il mérite, de dire à tout événement tout ce que nous connaissons des faits ; de même que je ne puis dire que mon honorable ami ne mérite aucun blâme au sujet de sa politique de commerce de préférence, de même je ne puis lui pardonner complètement l'attitude qu'il a prise au sujet du câble transpacifique lors de son voyage à Londres, pendant la célébration du jubilé en 1897.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, a fait allusion à une déclaration faite par le journal le "Standard," de Londres. Je ne crois pas qu'il soit bien nécesaire pour moi de faire allusion à cette question autrement que pour dire que j'approuve pleinement les remarques de l'honorable député (sir Charles Tupper), mais quand je trouve une déclaration de ce genre dans un document qui a été déposé sur le le bureau de la Chambre, je crois qu'il est juste, avant de jeter du blâme sur le gouvernement de la mère patrie, de savoir parfaitement où en était rendue la question en 1897. Le premier ministre du Queensland écrivait à sir Sandford Fleming une lettre qui a été produite devant cette Chambre l'an dernier, et dans laquelle il disait :

> La question, comme vous le savez, a été discutée entre le très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies et les premiers ministres des colonies ayant un gouvernement responsable, lors de la conférence tenue à Londres, l'an dernier, et j'ai été quelque peu surpris d'entendre sir Wilfrid Laurier annoncer, pendant la discussion, que son gouvernement n'était pas encore prêt à donner un effet pratique, en tant que le Canada se trouvait concerné, à la proposition que les colonies intéressées devaient garantir leur part du coût de construction de ce câble.

Je ne veux en aucune façon discuter longuement cette question. Je me contente d'attirer l'attention de la Chambre sur les faits. Je dis sincèrement que je me réjouis que d'autres conseils prévalent aujourd'hui, et je veux être un de ceux qui ont félicité le directeur général des Postes de l'attitude qu'il a prise sur cette question. Sans doute, le gouvernement mérite des félicitations, mais ces félicitations s'adressent surtout au directeur général des Postes qui par l'établissement du port des lettres à deux cents et par la position qu'il a prise au sujet du câble transpacifique a fait un travail solide pour l'Empire, et je suis heureux de lui rendre ce témoignage. J'ai été content de lui entendre dire ce qu'il a déclaré aujourd'hui, ce qui indique que cette grande œuvre canadienne et impériale est en bonne voie d'exécution.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sur la résolution.

(En comité)

Sur le préambule.

M. FOSTER : Je suppose que l'honorable ministre connaît les gouvernements qui vont être parties à cet arrangement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; le gouvernement du royaume-uni va se trouver partie jusqu'à concurrence de cinq dix-huitièmes ; ceux de la Nouvelle-Zélande, de la Nouvelle-Galles du Sud, du Queensland et de Victoria, pour deux dix-huitièmes chacun. Le Canada se trouve engagé pour cinq dix-huitièmes.

M. FOSTER : La Tasmanie n'est pas partie à cet arrangement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. L'honorable ministre trouvera les correspondances et les renseignements se rapportant au sujet dans le livre-bleu.

M. FOSTER : Alors tout cela est virtuellement convenu ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont les renseignements que nous avons ; nous avons reçu un câblegramme à cet effet.

Sir CHARLES TUPPER : Alors vos résolutions sont basées sur une entente et une intention.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; cela se trouve dans le rapport déposé sur le bureau de la Chambre. Il y a un ou deux changements que je veux faire dans le préambule. Je ne crois pas que les mots "en leur faveur" dans la cinquième ligne soient nécessaires. C'est pourquoi je désire proposer :

Que les mots "en leur faveur" dans la 5e ligne soient retranchés.

La motion est adoptée.

Paragraphe (a).

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Depuis que cette résolution a été déposée sur le bureau, il y a eu la conférence dont j'ai parlé tout à l'heure entre le secrétaire d'Etat pour les colonies et les représentants de ces colonies, et on en est venu à une entente au sujet du nombre de personnes qui devront composer le bureau de direction. Il est donc à propos d'indiquer ce nombre et c'est pour cette raison que je propose de mettre le chiffre 8 dans le paragraphe (a) et de retrancher le paragraphe (g). Nous arriverions bientôt à ce dernier. Je demande à proposer :

Que le sous-article (*a*) soit amendé de manière à ce que les mots "à être composé de 8 membres" soient ajoutés après le mot "commissaires".

La motion est adoptée ainsi que le paragraphe.

Paragraphe (c).

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je désire proposer :

Que les espaces en blanc soient remplis comme suit : Dans la 3e ligne, après les mots "ne devant pas être de moins de" en inscrivant les mots "vingt-cinq", et dans la 4e ligne, en inscrivant le mot "cinquante" ; dans la 4e ligne en inscrivant après le mot "intérêt" les mots suivants : "n'excédant pas 3 pour 100 par année" ; dans la dernière ligne en inscrivant le chiffre "£1,700,000".

Le paragraphe, tel qu'amendé, est adopté.

Paragraphe (d).

M. FOSTER : Il n'y a pas de fonds d'amortissement pour éteindre le capital.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans les estimations qui j'ai lues ce matin, on parle d'un fonds d'amortissement. Dans la dépense annuelle de £144,000 est compris un fonds d'amortissement. Et le capital se trouvera éteint dans 50 ans.

M. FOSTER : Je sais bien la chose, mais c'est un renouvellement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais on comprend aussi le capital dans ces estimations.

M. FOSTER (lisant) :

Sujet au coût d'exploitation, maintien, administration et la création de tel fonds d'amortissement convenable, etc.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le projet impérial qui a déjà été soumis à la Chambre, parle de l'établissement de ce fond d'amortissement.

M. FOSTER : Oui, mais on n'en fait pas mention dans cette résolution. Pourquoi ne pas inscrire dans cette résolution qu'il devra y avoir un fonds d'amortissement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le mot "renouvellement" couvre la chose.

M. FOSTER : Mais les débentures ne se trouveront pas éteintes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tant que vous renouvelez vous n'avez pas à payer la dette.

M. FOSTER : Mais il vous faut payer l'intérêt. Si nos profits sont suffisants, et on serait porté à le croire, d'après les derniers calculs de ces messieurs, calculs assez surchargés, je crois, cela ne prendra que quelques années pour éteindre les débentures et alors vous n'aurez plus à payer les intérêts. C'est là votre fonds d'amortissement pour les renouvellements et les profits devraient former un fonds qui servira à payer la dette primitive. Je suppose en vérité que les commissaires auront le droit de faire cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils le pourront ; ce sera comme dans le cas d'une compagnie d'assurance, je suppose.

M. BRITTON : Je suppose que les commissaires auront le droit d'acheter les débentures.

M. FOSTER : Ce pouvoir ne leur est pas donné ici.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que nous ne devrons pas nous occuper de cela. L'honorable député (sir Charles Tupper) a prétendu qu'un câble ne durait que 20 ans, mais je crois qu'on porte à 50 ans, maintenant, la durée de ce câble transpacifique et c'est pourquoi si vous renouvelez 2 pour cent par année, dans 50 ans vous aurez tout renouvelé.

Si le trafic sur cette ligne augmente, il n'y a pas de doute que tout excédent de revenu, pendant plusieurs années, sera employé à réduire les taux ou à quelque grande amélioration, comme par exemple, la pose d'une ligne double.

M. FOSTER : Cela pourrait être modifié par une loi, en tout temps.

Paragraphe (e),

M. FOSTER : Le tracé est-il à peu près fixé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout ce que nous en connaissons, c'est le rapport qui dit que le tracé probable sera de Vancouver aux îles Fanning, à cinq degrés au nord du méridien, ensuite jusqu'aux îles de Fiji et de là à Norfolk ; de cet endroit, partiron deux lignes, l'une allant à la Nouvelle-Zélande, l'autre à quelque point dans le Queensland.

Article (j),

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A la place de l'article (g) de la résolution, je désire mettre celui-ci :

Le gouverneur en conseil peut adopter des règlements concernant le maintien en fonction de tous membres du bureau de commissaires nommés par le gouverneur en conseil, et il aura droit de nommer deux membres du bureau des commissaires et de remplir toute vacance survenant par suite de décès, de démission ou de destitution d'aucun des commissaires ainsi nommés.

Les deux commissaires ainsi nommés par le gouverneur en conseil et leurs successeurs, formeront, avec les six autres membres qui seront nommés, trois par le Royaume-Uni, et trois par les autres gouvernements contributaires et leurs successeurs, de temps à autre le personnel du dit bureau.

M. FOSTER : Chaque gouvernement a-t-il un representant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous ignorons comment les gouvernements australiens s'arrangeront, car ils sont quatre et n'ont que trois représentants.

Sir CHARLES TUPPER : Ils seront réunis auparavant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas de doute.

M. MULOCK.

Article (i),

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que le meilleur moyen serait que le gouvernement impérial garantît les obligations, et que les autres parties l'indemnise.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : Cet article vous permet-il de donner une garantie au gouvernement impérial ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. Je ne prétends dire en aucune façon que les autorités impériales ont l'intention de faire cela. Elles n'ont encore aucun bill de passé.

Sir CHARLES TUPPER : Il n'y a pas de doute qu'elles y consentiront ; on peut se procurer l'argent de cette manière, à meilleur marché qu'autrement.

M. FOSTER : Ce serait la politique du gouvernement de faire la ligne de cette manière ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oh, oui.

M. BELL (I. P.-E.) : L'Australie-sud est-elle comprise parmi les gouvernements contributaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous n'avons aucun avis que l'Australie-sud ou l'Australie-ouest contribuent. Nous n'avons reçu d'avis que des quatre colonies que j'ai nommées.

M. BELL (I.P.-E.) : Dans quelle position se trouvera la réclamation de l'Australie-sud, pour les dommages résultant de la perte de trafic sur la ligne qu'elle a construite à travers toute l'Australie ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais cette réclamation que par ce qui en a été dit ici. Il paraîtrait que cette colonie a établi des communications télégraphiques avec la terre ferme et a construit certaines lignes locales, mais l'idée d'une réclamation est une idée en l'air. D'ailleurs cela ne concerne pas la question, puisque cette colonie n'est pas partie au projet.

Sir CHARLES TUPPER : Pour l'information de mon honorable ami (M. Bell), je puis dire qu'à la réunion des représentants de toutes les colonies et de M. Chamberlain, on a demandé s'il y aurait quelque compensation pour l' " Eastern Telegraph Extension," ou pour l'Australie, ouest et sud, à raison des dépenses qu'elles ont encourues, et M. Chamberlain a répondu de la manière la plus formelle qu'il ne serait aucunement question de compensation si le gouvernement anglais était concerné dans l'affaire.

La résolution est rapportée et adoptée en deuxième lecture.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose le bill (n° 176) concernant l'établissement de communications télégraphiques sous-marines directes entre le Canada et l'Australasie.

La motion est adoptée, et le bill est voté en première lecture.

SUBSIDES—DEMANDES DE RAPPORTS.

M. FIELDING : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. FOSTER : Je ferai remarquer au gouvernement qu'un rapport dont la Chambre a ordonné la production, concernant la destitution de MM. Michaud et Bélanger, des Trois-Pistoles, n'a pas encore été produit. Je ferai remarquer aussi qu'on n'a produit aucun des documents concernant la réclamation Ryan, à l'exception de la décision arbitrale de M. Shanley.

M. PRIOR : Je voudrais savoir si le ministre des Douanes a produit le rapport de M. Ogilvie sur l'estimation de certains navires, comme la chose a été promise hier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas encore.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir si le rapport final de M. Ogilvie et les témoignages qui ont été donnés, sont produits. Sinon, il n'y a pas de temps à perdre pour les produire et les faire imprimer.

Le PREMIER MINISTRE : Ce rapport a été produit et une motion a été adoptée pour le faire imprimer.

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

(En comité.)

Douanes—
Nouvelle-Ecosse $107,250

M. WALLACE : Je désire appeler l'attention de la Chambre et du ministre sur certains cas de fraude. Le ministre n'ignore pas que le commerce de nouveautés a eu beaucoup à se plaindre de nombreuses fraudes commises dans le département des Douanes depuis un an. On me dit qu'une maison de nouveautés de New-York avait l'habitude de vendre des marchandises à des marchands de Toronto, Montréal et autres villes du Canada, et les accompagnaient de factures plus basses que ne le permet la loi ; que non contente de cela, cette maison faisait admettre ses marchandises à la douane canadienne sous le tarif différentiel, bien qu'elles ne fussent pas de provenance anglaise, mais de provenance allemande.

Ces faits ont été portés à la connaissance du département et une saisie a été opérée. Les chambres de commerce se sont occupées de l'affaire et ont appelé l'attention du ministre des Douanes et du gouvernement sur la malhonnêteté de ces transactions, et sur l'injustice commise au détriment des commerçants honnêtes. Ces derniers ont une réputation à soutenir ; leurs capitaux sont engagés dans le pays, et ils courent de grands risques s'ils violent la loi ; tandis que ces marchands de New-York, qui n'ont pas de capitaux ici, et qui ne tiennent guère à leur réputation parmi nous, ont fraudé le gouvernement pour importer leurs marchandises à meilleur marché.

Je signalerai particulièrement le cas de la maison John Macdonald et Cie, de Toronto, un établissement ancien et très recommandable, qui fait beaucoup d'affaires dans cette ville. Les marchandises leur furent envoyées accompagnées d'une facture pour $4,170 avec prière de les entrer en douane. Quand la maison vit les entrées, elle refusa, parce que ces entrées n'étaient que pour $2,100, tandis que le prix des marchandises était de $4,170. MM. Macdonald signalèrent le fait aux exportateurs qui chargèrent un courtier de la besogne. Ces courtiers n'ont d'autres renseignements que ceux qui leur sont fournis par les expéditeurs et les douaniers ne sont pas obligés d'accepter les déclarations, à moins qu'elles ne soient conformes à la loi.

Cette maison avait expédié ses marchandises à New-York, mais après avoir constaté qu'elle ne pouvait pas les faire passer comme étant de provenance anglaise, elle les avait réexpédiées à Liverpool ou à Londres, et de là elles avait été envoyées aux maisons canadiennes, auxquelles elles étaient consignées. Je suppose que ces maisons ont fait les déclarations nécessaires pour obtenir les avantages du tarif différentiel et tout cela fait voir avec quelle facilité la douane canadienne peut être fraudée sur une grande échelle.

Le ministre ferait bien de voir à cela. Dans le cas qui nous occupe, les marchandises étaient estimées à $4,170 et la facture qui a été presentée à la douane n'était que pour $2,100, soit une sous-estimation de plus de $2,000. Et ici, il y avait double fraude. Il y avait d'abord une sous-estimation de $2,000, puis une déclaration que les marchandises étaient de provenance anglaise. La fraude fut découverte par les douaniers et une saisie fut opérée. Les renseignements que j'ai ici, basés sur le rapport de la chambre de commerce de Toronto, sont que l'affaire a été réglée au moyen d'un compromis, pour la somme de $418. Les commerçants honnêtes en sont naturellement indignés. La chambre de commerce dit :

La maison en question ne possède aucun intérêt dans le pays autre qu'un bureau, et vu que leur intention bien arrêtée était de frauder le revenu et de réaliser des bénéfices à l'aide de ces fraudes, au grand détriment du commerce régulier, nous regrettons vivement qu'un tel compromis ait été accepté.

Je suis convaincu que tout le pays partagera ces regrets. Je ne crois pas que le ministre des Douanes ait nié cette affirmation de la chambre de commerce, dans la correspondance qui a été échangée entre eux.

Le premier devoir du ministère des Douanes est d'établir le commerce du pays sur des bases solides et de le mettre entre les mains de commerçants honnêtes. Dans le cas actuel deux fraudes palpables avaient été commises et on n'aurait pas dû laisser échapper les coupables pour la bagatelle de $418; il aurait fallu les punir sévèrement. Ils ne pouvaient pas prétendre que c'était une erreur de leur part. Le fait de la maison Macdonald qui leur a signalé l'écart entre les deux factures, le fait d'avoir ensuite pris un courtier pour faires les entrées, le fait de réexpédier ces marchandises en Angleterre, quand ils n'ont pu obtenir à New-York de les faire entrer comme marchandises anglaises, sont autant de preuves de leur malhonnêteté et de leur but bien arrêté de frauder le gouvernement.

Un autre devoir du gouvernement, c'est de protéger le revenu, de voir à ce que chacun paie sa juste part des impôts, et de protéger le commerce régulier. En accordant des primes à la malhonnêteté, on nuit aux affaires légitimes et on livre le commerce aux mains des vauriens et de la canaille. C'est le strict devoir du gouvernement de protéger l'importateur honnête. Peu importe à l'importateur de payer 10, 20 ou 30 pour 100, du moment que tous les autres paient les mêmes droits sur les mêmes marchandises.

Dans le cas actuel, le gouvernement a manqué à son devoir et l'amende imposée —$418—n'était pas du tout proportionnée à la gravité de l'offense. La chambre de commerce de Toronto dit encore :

Si des étrangers n'ayant aucun intérêt dans le pays peuvent faire des entrées, par l'entremise d'un courtier, en déclarant que les deux tiers de la valeur imposable et échapper à la pleine pénalité imposée par la loi, les bénéfices à réaliser ne peuvent qu'avoir pour effet d'encourager les autres à faire la même chose, et en peu de temps, tout le commerce d'importation sera entre les mains des gens malhonnêtes, car une autre fois, la fraude ne pourra pas être aussi facilement découverte, car on aura soin de faire les entrées de douane avant d'envoyer la véritable facture à l'acheteur de ces marchandises. En justice pour nous, pour le revenu et pour les commerçants honnêtes, nous demandons au gouvernement de laisser la loi suivre son cours et de n'accepter aucun compromis.

Mais d'après les apparences et si les affirmations de la chambre de commerce de Toronto sont bien fondées, le gouvernement a manqué à son devoir et a accepté un compromis, et le ministre n'a pas contredit la chambre de commerce.

Voici maintenant un autre cas dans lequel les mêmes individus sont impliqués, je suppose. Il est pris du " Herald ", de Montréal, du mois d'octobre dernier :

Une plainte a été faite devant la cour de l'Echiquier contre Michael Fitzgibbon and Frederick Schafheitlin, faisant affaires à Montréal, pour des impôts douaniers dus au gouvernement. On allègue que de mai 1895 à février 1896 les défendeurs ont importé au Canada des marchandises pour une valeur de $59,286. Les droits sur ces marchandises s'élevaient à $17,785, et la maison n'a payé que $15,200, ce qui laisse pour solde, $2,584. Avant 1895, dit-on, cette même maison avait importé pour $59,284 sous de fausses factures, ce qui donnait

au gouvernement le droit de confisquer le double de cette somme, soit $118,568, et faisait encourir aux délinquants une pénalité de $200 pour chaque facture fausse, et le total des amendes ainsi encourues s'élève à $23,200, et de plus les délinquants sont passibles d'un emprisonnement d'un an pour chaque facture fausse. Ces confiscations et amendes sont décrétées par l'article 192 de l'acte des douanes. Le solliciteur général du Canada réclame les sommes suivantes :—

Balance de droits	$ 2,584
Valeur des marchandises confisquées....	59,284
" de nouvelles "	59,284
Amendes	23,200
Total	$144,352

Autre poursuite.

Une autre poursuite dans la même affaire a été intentée contre Thorrel, Fitzgibbon et Cie, qui, à l'exception des amendes, peut se résumer comme suit :—

Balance de droits payables sur marchandises importées du 1er janvier 1892 au 30 avril 1895, inclusivement, $9,694; droits payables sur marchandises importées antérieurement à 1892, $34,272; soit un total de $43,921, plus les intérêts depuis la date respective des importations.

Ainsi ces maisons volaient le gouvernement depuis longtemps, mais il vaut peut-être mieux que je n'en dise pas davantage avant que nous sachions du ministre des Douanes ce qu'il a fait dans ces causes pour faire rendre justice à l'Etat et aux importateurs honnêtes. Je suis informé que les intéressés, avec l'aide d'amis influents du gouvernement, font des efforts pour effectuer un règlement. Je voudrais savoir du ministre si ces causes ont été réglées, ou non.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : La dernière affaire mentionnée par l'honorable député est pendante devant les tribunaux, et il comprendra que je ne puis guère en dire plus, pour le moment. Le tribunal se prononcera sur le mérite de l'affaire.

M. WALLACE : Devant quel tribunal est-elle pendante ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministère des Douanes a remis l'affaire au ministère de la Justice qui l'a portée, je suppose, devant la cour de l'Echiquier. Dans tous les cas, le ministère de la Justice en a l'entière direction.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce que disent les renseignements que j'ai reçus.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je répète que l'affaire est entre les mains du ministère de la Justice.

M. WALLACE : Cela est bien vague.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous voulez savoir si l'affaire a été portée devant les tribunaux ?

M. WALLACE : Oui ; devant quel tribunal est-elle actuellement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne suis pas en état de le dire. L'affaire a été remise au ministère de la Justice qui s'en

occupe. A propos de l'autre affaire, l'honorable député a lu la communication que nous avons reçue de la Chambre des communes de Toronto, mais il a dû voir aussi la réponse que nous avons faite aux questions qui nous étaient posées, et notre désir de protéger le revenu, comme c'est notre devoir de le faire.

Je crois aussi avoir lu dans les journaux que la personne accusée d'avoir fraudé le revenu a intenté une poursuite pour libelle contre celui qui a signé cette lettre. S'il est donné suite à ce procès, tous les faits de la cause viendront aussi devant les tribunaux. Je ne crois pas avoir besoin d'en dire plus que de déclarer que dans cette affaire comme dans l'autre, le département s'est conformé à la loi aussi strictement que notre jugement nous a permis de le faire.

L'honorable député (M. Wallace) a déjà été à la tête de ce département, et il sait que lorsqu'il y a des plaintes de sous-estimation et qu'une saisie est pratiquée, un fonctionnaire est chargé de recueillir tous les faits et de réunir les preuves. Ce rapport est envoyé au commissaire des Douanes qui étudie tous les faits et tous les témoignages et soumet ses conclusions au ministre. C'est alors le devoir du ministre de rendre une décision et de décider si la pénalité entière sera imposée, ou si elle doit être mitigée.

Je ne crains pas de dire que tout cela a été fait et que tous les fonctionnaires concernés ont agi dans le but de rendre justice à tous et de protéger le revenu. Si l'affaire, comme je viens de le dire, doit être portée devant les tribunaux, l'honorable député verra qu'il vaut peut-être mieux ne pas la discuter avant qu'une décision soit rendue. Je puis cependant dire à l'honorable député, comme je l'ai dit, en réponse au document de la Chambre des commerce de Toronto, que nous avons la preuve qu'une des principales allégations, dans une des deux causes mentionnées, n'est pas fondée. Quant à l'autre affaire, je suis certain que si l'honorable député possédait tous les renseignements que j'ai, il admettrait que nous n'avons fait que ce qui était juste. Il est certainement permis de différer d'opinion, mais s'il était en état de connaître et de peser tous les faits, il admettrait que notre décision n'est pas loin d'être la bonne.

Le département connaît toute l'étendue de son devoir. Tous les cas de fraude qui sont découverts sont sévèrement punis, mais dans un cas de sous-estimation, quand le ministre est convaincu que l'erreur n'est pas intentionnelle et est plutôt due à l'ignorance de la loi, la coutume a toujours existé de n'imposer qu'une punition mitigée.

M. FOSTER : Je comprends que l'honorable ministre parle de l'affaire Levison. Peut-il nous donner quelques explications sur cette affaire, et nous faire connaître la décision du département ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A titre de ministre, je n'aurais aucune objection à relater les faits de la cause, mais je me demande s'il serait convenable d'ouvrir une enquête ici, dans une affaire qui est devant les tribunaux et qui n'est pas encore jugée.

Sir CHARLES TUPPER : L'argument de l'honorable ministre aurait plus de force, s'il n'avait pas modifié considérablement sa première attitude. Il a commencé par déclarer que l'affaire avait été portée devant les tribunaux, puis il a dit qu'elle avait été remise au ministère de la Justice, et finalement il est incapable de nous dire si le ministère de la Justice a intenté des poursuites ou non.

Nous n'avons pas à nous occuper des poursuites en diffamation que les accusés ont pu intenter contre les journaux. C'est une affaire différente qui n'a rien à voir avec celle-ci. Le ministre dit que l'affaire a été remise au département de la Justice ; mais sur le rapport de qui ? Et le ministre de la Justice a-t-il lui aussi fait un rapport dans lequel il déclare qu'il considère que la loi a été violée et qu'il avait pris les moyens nécessaires pour la faire respecter ? Si ce rapport existe, à moins que le ministre de la Justice n'ait négligé d'agir, l'affaire doit être portée devant les tribunaux, autrement, je ne crois pas qu'elle y soit. Je considère que le ministre des Douanes est parfaitement libre de faire connaître tous le faits, ainsi que l'opinion qu'il s'est formée et qu'il a soumise au ministère de la Justice.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député n'a probablement pas été présent tout le temps que j'ai parlé. L'ex-contrôleur des Douanes a créé un peu de confusion en amenant dans le débat deux affaires distinctes. La première affaire dont il a parlé est justement dans la situation décrite par l'honorable chef de l'opposition.

M. WALLACE : A propos de quelle affaire a-t-on intenté des poursuites en diffamation ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La cause de Fitzgibbon, Shaftlein et Cie, celle dont a parlé le chef de l'opposition. Elle avait duré des années et semblait être fort compliquée.

La loi me permet de soumettre le cas aux tribunaux au lieu de déterminer la peine moi-même comme ministre, d'après le rapport du commissaire. La chose étant compliquée, ayant duré des années et le dossier en étant fort volumineux, j'ai cru préférable de la soumettre aux tribunaux. Je l'ai donc passée au département de la Justice qui y a fait procéder, et elle se trouve ainsi devant les tribunaux.

L'autre cause a pris naissance à Toronto. Dans celle-ci, instruits, je suppose, par quelqu'un de leurs collègues, les marchands de nouveautés de la chambre de commerce alléguaient que le département n'avait pas tout à fait rempli les fins de la justice ou n'avait pas suffisamment puni les délinquants de ce que les membres de la chambre de commerce appelaient une fraude. D'après

la connaissance qu'ils en ont, ils semblent y voir une fraude grave dont les autres n'avaient pas été assez punis.

Les renseignements contenus dans la déclaration, d'un côté et de l'autre, dans la défense, les marchands de nouveautés n'ayant probablement pu s'en procurer d'autres, ne nous permettaient pas de voir le bien-fondé des accusations de fraude.,

Dans les circonstances, tout ce que le département a pu juger, c'est qu'il s'était commis une irrégularité et que l'auteur en devait être puni ; la preuve que nous avions devant nous, au moins quant à une des accusations, était trop faible pour nous permettre de conclure qu'il s'était commis une fraude de la manière que le prétendaient les marchands de nouveautés de la chambre de commerce.

Le département ayant parlé de tout cela dans sa réponse à la chambre de commerce, et les journaux l'ayant publiée, je n'ai pas cru déplacé d'en parler moi-même.

Evidemment, comme on est loin de s'y attendre d'ailleurs, le département ne va pas engager la discussion avec la presse ; tout ce que nous avons à faire, c'est de remplir, au meilleur de notre connaissance et de notre jugement, le devoir que nous impose la loi. Du reste, les honorables députés de la gauche, qui ont été ministres eux-mêmes, savent jusqu'où il nous était permis d'aller.

Les journaux m'ont appris que les personnes qu'on avait accusées de fraude ont poursuivi pour libelle. S'il est donné suite à ces procédures, on fera connaître tous les faits à la cour.

Ne sachant pas au juste si je dois rapporter moi-même tous les faits, et faire maintenant des déclarations par rapport à cette question, je serais heureux que les honorables députés voulussent bien, jusqu'à un certain point, me le dire.

Toutefois, ni les fonctionnaires du département, ni moi-même, n'aurions la moindre objection à ce que tout le dossier fût déposé sur le bureau de la Chambre ; comme l'a dit le député d'York-ouest (M. Wallace) l'intérêt du département exigerait, même dans les circonstances, qu'il en fût ainsi ; mais je me demande si, pour moi, ce serait bien la manière de procéder et j'ose le demander aussi au chef de l'opposition.

Ces causes ne sont pas les seules qu'on ait soumises au département ; il s'en présente continuellement de semblables. Je ne saurais dire combien il s'en est présenté pendant une semaine ou un mois, des plus compliquées, qui comportaient des questions d'évaluation où il était difficile de dire à quel point naissaient et la fraude et le droit du département d'exercer sa discrétion de punir.

Tout ce que je puis dire à l'honorable député, à ce sujet, c'est que le département a imposé la peine qu'il croyait suffisante en égard à l'irrégularité commise dans cette transaction-là.

M. PATERSON.

Je prie les honorables députés de la gauche de croire absolument que si je n'en dis pas plus, ce n'est pas parce que le département a quelque chose à cacher, car ce qu'ont dit les marchands de nouveautés de la Chambre de commerce ne peut que servir à le justifier.

M. WALLACE : Je crains bien que le ministre n'ait parlé longtemps pour ne dire rien; il a donné libre cours à sa faconde tout en se gardant de nous fournir des renseignements, et c'est là, je présume, ce qu'il avait en vue en nous répétant à satiété, son désir d'être juste et honnête à l'égard de tout le monde, etc. Mais il n'a pas répondu à certaines déclarations précises qu'on avait faites. Il a été dit, par exemple, que la maison Levison Frères avait vendu des marchandises à une maison de Toronto, la maison John MacDonald et Cie, je crois, pour la somme de $4,170, qu'on avait présenté la facture à la douane et qu'on l'avait fait passer pour $2,100. Ajoutés à cette somme, les droits, le fret, et les profits, ne la porteraient pas à $3,000, d'où il suit qu'il y a là une fraude manifeste. MacDonald et Cie, ayant refusé d'entrer les marchandises, ces gens ont pris le manifeste et ont fait passer les marchandises en douane. MacDonald et Cie, s'étant aperçus que c'était une fraude, ont refusé de passer les marchandises en douane et le leur ont dit. Alors, ils ont pris ces marchandises—ce n'est qu'un cas entre plusieurs—et les ont ramenées à New-York où ils ont une agence, ainsi qu'à Portland, et d'où ils les ont renvoyées à Londres, en Angleterre, pour les faire revenir de là au Canada, afin de les faire passer pour des marchandises anglaises.

Tels sont les faits qu'a allégués et prouvés la chambre de commerce, et le ministre ne nous en dit rien. Je voudrais savoir du ministre des Douanes si on a entré ces marchandises comme marchandises anglaises.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois qu'on les a entrées comme telles.

M. WALLACE : On a payé les droits. C'est là un signe de préméditation qui fait voir que le gouvernement permet à ces Allemands de New-York d'entrer comme marchandises de provenance anglaise les marchandises qui ne le sont pas, qui n'ont pas été fabriquées en Angleterre, et n'ont appartenu à personne dans ce pays-là. A cela le ministre n'a rien à répondre.

Le MINISTRE DES DOUANES : A quoi ?

M. WALLACE : A ce que j'ai dit, savoir : que ces marchandises ont été envoyées à New-York, renvoyées de là en Angleterre, puis au Canada pour être marquées comme marchandises anglaises et obtenir le privilège du quart, ou comme le dit l'honorable ministre, l'escompte de 25 pour 100.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député prétend-il que ces marchandises n'étaient pas de provenance anglaise ?

M. WALLACE : Certainement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Eh bien ! l'honorable député ne connaît pas les faits.

M. WALLACE : Le ministre lui-même vient de dire qu'elles n'étaient pas de provenance anglaise. Il l'a dit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : L'honorable ministre dit-il, à présent, qu'elles étaient de provenance anglaise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit qu'on prétendait qu'elles l'étaient, et les preuves faites au département le justifiaient de croire qu'elles l'étaient.

M. WALLACE : L'honorable ministre n'est pas prêt à dire qu'elles étaient de provenance anglaise. Tout ce qu'il dit, c'est que l'on prétendait qu'elles étaients de provenance anglaise, et qu'autant que l'on pouvait en croire la preuve, c'était le cas.

Le MINISTRE DES DOUANES : Que pouvais-je dire de plus ?

M. WALLACE : Que ressort-il du témoignage de John Macdonald ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans la cause dont a parlé l'honorable député, et c'est là un des points qu'il nous faut considérer, il a été pris une action contre les marchands de nouveautés de la chambre de commerce. Nous sommes en présence de l'accusation de fraude portée par ces gens-là. L'honorable député peut parler impunément de fraude, en cette Chambre, mais eux, ils subissent la responsabilité de leur dires et on pourrait se servir dans le procès des renseignements qui se donneraient ici. Je me demande donc si je dois en donner. J'ai déjà dit que ce dont on se plaignait, c'était que les marchandises n'étaient pas de provenance anglaise, et que d'après la preuve faite devant lui, le département s'était cru justifiable de croire qu'elles l'étaient.

M. FOSTER : Mon honorable ami dit-il qu'il ne renseignera pas le parlement parce qu'aujourd'hui ou plus tard, il est ou sera pris une action pour libelle par la partie qui a comparu devant le département des Douanes, et parce que ce renseignement pourra servir de façon ou d'autre dans le procès ? Je ne le crois pas. L'honorable ministre a peut-être la conscience un peu trop délicate ; s'il en était toujours ainsi, il se présenterait peut-être devant cette Chambre moins de transactions d'un caractère louche. Il s'est présenté à l'honorable ministre une cause de douane ; il l'a étudiée. Il l'a jugée, et en ce qui concerne le département des Douanes, elle est réglée. C'est au parlement de connaître le bien ou mal fondé de la cause au point de vue du droit ; tout ce que l'honorable ministre a à faire, c'est d'exposer les faits ; or, les faits ne peuvent être préjudiciables à une partie innocente ni avoir d'effet appréciable sur la cour. Dans cette cause, il y a deux plaintes : l'une, c'est qu'on a accordé un privilège à des marchandises soi-disant de provenance anglaise, et l'autre, qui est plus facile à établir, c'est qu'on les a estimées au-dessous de leur valeur. Je voudrais savoir s'il était évident qu'elles valaient moins et pourquoi le ministre n'a condamné les parties en faute qu'à une amende de $418.00.

M. WALLACE : A aucune amende du tout.

M. FOSTER : Pourquoi semble-t-il impossible de connaître les faits ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà le point : il s'agit de savoir si l'on pourrait bien être justifiable de révéler des faits et des transactions qui sont soumis à la considération des tribunaux.

M. WALLACE : L'honorable ministre sait pourtant que ce n'est pas le premier cas qui se présente au sujet des mêmes item ; il y a une autre cause de libelle.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député de York, N.-B. (M. Foster) est parti du point qu'il y avait eu estimation au-dessous de la valeur ; c'est sur quoi repose l'accusation qu'on a portée devant nous. On a dit qu'il y avait eu fraude à cet égard, et prétendu, en outre, que ces marchandises n'étaient pas de provenance anglaise. Le département a considéré que la preuve le justifiait de croire qu'elles l'étaient, et que la fraude, si fraude il y avait, ne s'était pas commise de propos délibéré.

M. FOSTER : Est-ce là tout ce que l'honorable ministre a à nous dire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Que voulez-vous de plus ?

M. FOSTER : L'honorable ministre ne peut-il pas nous dire quels sont les faits de la cause ? L'institution d'une cause de libelle pourrait-elle le justifier de garder le silence et de nous refuser des renseignements ? Ne peut-il pas nous faire un simple exposé des faits de la cause ? Il y a peut-être, dans ce comité, quelques honorables députés qui aimeraient à les apprécier à la lumière du sens commun. On pense, en ce pays, qu'en fait d'estimation au-dessous de la valeur réelle, et que par rapport à la clause de faveur, on peut être taxé de fraude grave et de concurrence injuste pour avoir fait passer pour être de provenance anglaise des marchandises qui ne le seraient pas. Le ministre a beau faire, il n'éteindra pas ce sentiment, qui se calmerait pourtant, s'il n'était pas fondé. Un simple récit des faits de la cause suffirait à en donner une idée aux honorables députés et à leur permettre d'en tirer des conclusions. Certes ! l'honorable ministre ne devrait pas avoir la conscience assez délicate pour refuser de renseigner le comité, sous prétexte qu'on a institué une action pour libelle contre la chambre de commerce. Cette dernière a assez d'importance pour se protéger elle-même. A tout événe-

ment, les faits de la cause ne sauraient faire tort à qui que ce soit.

M. WALLACE : Je puis ajouter que Fitzgibbon, Shaftlein et Cie ont institué une action pour libelle contre l'éditeur du " Shareholder " ; elle a provoqué une enquête ; le gouvernement a envoyé quelqu'un, à ce sujet, à Berlin ; c'est apparemment M. Russell. Mais on n'a pas poursuivi les procédures, tant on craignait d'amener à la cour l'editeur du " Shareholder." Après avoir abandonné cette action, on ne traduira pas M. Macdonald à la cour, non plus. Des gens qui sont occupés de voler n'auront pas l'impudence de traduire un honnête homme à la cour parce qu'il a dénoncé leurs rapines. Et pourtant, l'honorable ministre des Douanes refuse de parler de la cause parce que, dit-il, on pourrait l'assigner comme témoin. Cette excuse en a à peine le nom.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne me suis pas placé à ce point de vue-là.

M. WALLACE : Si l'honorable ministre a un témoignage à rendre, la déclaration qu'il a faite au parlement ne saurait empêcher qu'on l'assigne comme témoin, car les parties en cause savent ce qu'il a fait, à ce sujet. Voici une allégation de la cause, que j'ai reçue, et voici comment elle se lit :

Que le montant de la facture à eux présentée par Levi son et frères était de $4,179 ; cela comprenait, naturellement, les droits et le fret, et ils ajoutent que la facture présentée à la douane par W. C. Irwin, courtier, était de $2,100. Etant donné que le droit sur les marchandises était de 35 par 100, moins ¼ ou 26¼ pour 100, attendu qu'on les a entrées comme marchandises de provenance anglaise, et en allouant 6¼ pour 100 pour le fret et autres redevances, c'est-à-dire à peu près ce que cela nous a coûté, 26¼, plus 6¼ ou 32½ pour 100, on voit que $3,100, plus 32½ pour 100 équivalent à environ $4,179, de sorte que $3,100 représenteraient à peu près le vrai montant des droits, c'est-à-dire le prix auquel se vendent les marchandises dans le pays qui les exporte, et ainsi, ces faits sont à peu près exacts.

Si tel est le cas, il y a pour $1,000 de marchandises qui n'ont pas payé de droits du tout. Que le ministre (M. Paterson) hoche la tête tant qu'il voudra, ce sont des chiffres que je lis. D'après le tarif de faveur, il y aurait pour $262 de droits qu'on n'aurait pas payés, sur ce seul envoi-là, mais le cas est général dans tout le pays, et l'a été pendant des années ; et si ces gens ont mal fait, ils ont mal fait tout le temps. Or, quand on fait mal, on le sait, et cela est encore plus vrai par rapport à la loi des douanes que par rapport à toute autre d'ordinaire ; on pourrait dire qu'on ignorait telle ou telle loi, mais il incombe plus particulièrement aux importateurs de voir quelles modifications on a faites à la loi des douanes. La grande présomption de fraude, c'est que ces gens s'expédiaient des marchandises à eux-mêmes. La maison dont il s'agit est une maison allemande de New-York ; or, l'envoi lui a été fait en ce pays, et il y a toujours lieu de soupçonner un cas de ce genre. Et je sais qu'il en est survenu plusieurs. Cette maison fait des centaines d'envois au Canada ; elle se les fait à elle-même, et le ministre est tenu de s'enquérir de ce qui en est. C'est ce qu'il a fait dans le présent cas ; il a condamné cette maison à une amende ou à une espèce d'amende de $418, lorsqu'il a découvert qu'elle s'était permis d'agir ainsi. Est-ce exact ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne saurais parler que de mémoire pour le moment, mais j'ose dire que ces chiffres sont exacts.

M. WALLACE : Etait-ce là une amende ou qu'est-ce que c'était ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Autant que je me le rappelle, l'amende, pour l'irrégularité qu'elle a commise, mais que nous n'avons pas considérée comme une fraude volontaire, c'est qu'elle a perdu le bénéfice du tarif de faveur, et peut-être le double de ce que représentait ce bénéfice. Le département croit que ces marchandises étaient de provenance anglaise, et qu'on ne les avait pas estimées frauduleusement au-dessous de leur valeur réelle.

M. WALLACE : Mais les a-t-on estimées de quelque façon au-dessous de leur valeur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : On l'a cru. Les marchandises ont d'abord été achetées à un port intérieur et expédiées ici de Liverpool, mais on les avait estimées au prix du port intérieur, et à cette estimation, nous avons ajouté le coût du transport depuis ce port intérieur jusqu'à Liverpool. Nous avons pensé qu'il fallait estimer les marchandises d'après le prix courant au port d'expédition, et attendu que l'irrégularité provenait de là, nous avons imposé comme amende la perte du bénéfice du tarif de faveur ; à quoi nous avons ajouté l'amende mitigée d'un montant égal à la réduction sur le tarif de faveur. Voilà ce dont je me souviens.

M. WALLACE : Est-ce toute la peine qu'on a fait subir à Levison Frères ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que oui, si ma mémoire ne fait défaut. Le département en est venu à la conclusion que les marchandises n'avaient pas été évaluées frauduleusement au-dessous de leur valeur, et qu'elles étaient de provenance anglaise, nous avons jugé que la fraude alléguée par les marchands de nouveautés de la chambre de commerce n'existait pas, et c'est en tenant bien compte de la preuve et de la défense. Nous avons imposé cette amende mitigée parce qu'il y avait, comme nous le pensions, une irrégularité qui n'était pas une estimation frauduleuse des marchandises au-dessous de leur valeur.

M. WALLACE : Le ministre parle d'estimation frauduleuse au-dessous de la valeur ; y a-t-il eu telle estimation ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y en L'honorable ministre voudrait-il faire à la

différence entre le fret depuis le port intérieur jusqu'au port maritime.

M. FOSTER : Je ne puis comprendre. L'honorable ministre voudrait-il faire à la Chambre un court récit des circonstances de la cause de Levison ?

Le MINISTRE DES DOUANES : N'ayant pas le dossier devant moi, il va me falloir parler de mémoire, mais je pense pouvoir être à peu près exact. La maison Levison Frères est une maison de New-York qui a, je crois, des représentants en Angleterre ; ces derniers ont expédié à la maison de New-York plusieurs caisses de marchandises, peut-être 8 ou 10, qui ont été mises en entrepôt aux Etats-Unis. On en avait pris une couple de caisses, on les avait entrées et on avait payé les droits aux Etats-Unis. La maison ayant renvoyé ces marchandises de New-York à Liverpool, le gouvernement américain lui remboursa les droits qu'elle avaient payés sur les deux caisses. Le fait qu'on les avait passées en douane à New-York selon l'estimation d'après laquelle elles étaient arrivées ici, contribuait je crois, à établir l'estimation exacte, ce sur quoi on est très particulier aux Etats-Unis. Ces marchandises furent renvoyées à Liverpool, marquées de nouveau, puis renvoyées de Liverpool à John Macdonald et Cie, ou à Levison Frères eux-mêmes, ce dont je ne suis pas certain.

M. FOSTER : Y a-t-il, à Toronto, une maison de Levison Frères ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y en a une aujourd'hui, je pense, mais j'ignore s'il y en avait une dans ce temps-là. A tout événement, on envoyait des marchandises là. Je crois que ce que dit le député d'York-ouest (M. Wallace) est exact ; autant que je me le rappelle, on a demandé à John Macdonald et Cie de payer les droits et de passer les marchandises là à J. Macdonald et Cie, mais elles devaient être délivrées, droits payés, et si John Macdonald payait les droits, on devait, je suppose, lui en tenir compte lors du règlement final. On avait vendu les marchandises à J. Macdonald et Cie beaucoup plus cher que ne le comportait la facture qui fut présentée à la douane ; l'envoi à John Macdonald et Cie comprenait les droits et le fret sur les marchandises vendues. Comme le dit l'honorable député (M. Wallace) la maison J. Macdonald et Cie a pensé, je suppose, qu'il y avait une trop grande différence.

M. WALLACE : Mille dollars.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mille dollars de différence entre la facture présentée à la douane et celle qu'on avait donnée à John Macdonald, ce qui a fait penser à la maison Macdonald je suppose, qu'on avait fraudé la douane de $1,000. Vu la preuve qu'il a devant lui, le département ne croit pas que cela soit exact. Si l'on me demande de l'expliquer, je ne puis dire qu'il s'est fait un profit de $1,000 au détriment de John Macdonald et Cie dans cette transaction, je suis certain que Levison Frères n'ont pas vendu les marchandises à John Macdonald et Cie pour le même prix qu'ils les avaient payées en Angleterre ; que le profit fût grand ou petit, c'est ce que je ne saurais dire, mais, à tout événement, il leur fallait un profit. Quant au département, ce qu'il lui fallait savoir, c'était si les marchandises étaient de provenance anglaise ou si on les avait entrées d'après leur valeur réelle, et sur ces deux points, il est parvenu à s'éclairer d'une manière satisfaisante. Il fallait y ajouter un certain montant pour le fret depuis le port intérieur où le prix avait été fixé, jusqu'à Liverpool d'où on les a expédiées.

M. FOSTER : Et elles sont arrivées, sujettes au tarif de faveur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne me le rappelle pas, mais je crois que oui. En tout cas, d'après l'amende imposée, elles n'avaient pas droit au tarif de faveur, à cause de cette irrégularité.

M. FOSTER : Quelle irrégularité ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A notre avis, il était irrégulier que le prix entier de la cargaison ne fût pas mentionné. Le prix donné était le prix fixé à une ville de l'intérieur, tandis que les marchandises n'ont pas été expédiées de là, mais de Liverpool, et l'on aurait dû ajouter un montant pour le fret entre ces deux endroits. Nous n'avons pas considéré l'estimation comme frauduleuse, mais comme irrégulière. Il s'agissai aussi de savoir si l'on pourrait expédier ces marchandises des Etats-Unis, ou si, après les avoir prises de l'entrepôt à New-York et renvoyées en Angleterre, puis expédiées d'Angleterre au Canada, elles seraient sujettes à une disposition de l'acte des douanes qui exige que des marchandises mises en entrepôt dans un pays étranger ne peuvent pas être expédiées des Etats-Unis, mais d'Angleterre, et, sur ce point, le ministère de la Justice a été consulté avant qu'une décision eût été prise.

M. WALLACE : Si le ministre des Douanes a été aussi mystifié, lorsqu'il a donné cette décision, qu'il l'est aujourd'hui, je ne m'étonne pas qu'il fait donnée et qu'il ait virtuellement disculpé ces hommes d'avoir trompé d'honnêtes négociants du pays ; car c'est ce qui ressort des aveux qu'il a faits. Le ministre dit que nous ne sommes pas pour supposer que ces hommes n'ont pas fait un petit profit dans la transaction, et il déclare : "Je ne dirai pas quel profit ils ont fait". Or, nous pouvons facilement compter. Ils ont inscrit ces marchandises à $2,100. Si vous ajoutez 6½ pour 100 aux 26½ pour 100 qui, d'après mon correspondant, comprendraient le fret et les dépenses, vous avez 32½ pour 100 sur $2,100, soit $682.50, formant une totalité de $2,782.50. Ces $2,100 comprennent les profits de M. Levison. Il est tenu d'inscrire les marchandises

au prix auquel il les a vendues, le prix de vente, je suppose, dans le pays d'où elles ont été exportées.

A Toronto, les marchandises ont été estimées à $4,179, et nous supposons qu'elles valaient cela à Toronto, car Macdonald et Cie, et tous les autres marchands de nouveautés qui achètent des marchandises en Angleterre et en Allemagne et qui savent quels sont les prix, ont estimé les marchandises à $4,179 livrées à Toronto. Celui qui leur vend ne leur vend pas sans faire de bénéfice ; de sorte que, si l'inscription eût été faite honnêtement, le droit aurait été de $3,100. Ce correspondant ajoute :

En supposant que le droit sur les marchandises fût de 35 pour 100, moins ¼, ou 26½ pour 100, car elles ont été entrées comme marchandises anglaises, et en mettant 6¼ pour 100 pour le fret et les dépenses, ce qui est à peu près ce que nous payons, 26¼ plus 6¼, ou 32½ pour 100, vous voyez que $3,100 plus 32½ pour 100 forment à peu près $4,179, de sorte que $3,100 seraient à peu près le montant du droit, i.e., le prix auquel les marchandises sont vendues dans le pays d'exportation; ainsi, ces faits sont à peu près exacts.

Or, $3,100 constituaient le montant exact du droit en Angleterre, si $4,179 étaient le prix exact des marchandises livrées à Toronto, et $3,100 sont à peu près le prix auquel elles auraient dû être inscrites à Toronto ; mais elles ont été inscrites à $2,100, de sorte que l'on a fait une tentative frauduleuse de frustrer la douane des droits qu'elle aurait dû retirer sur $1,000 de marchandises, qui ont été virtuellement importées en franchise au Canada.

Le ministre dit que ces marchandises ont été dans la ville de New-York et qu'on les a renvoyées en Angleterre. De sorte que la vérité des accusations formulées en cette affaire a été virtuellement admise par le ministre : d'abord, que ces marchandises ont été à New-York, puis qu'elles ont été renvoyées en Angleterre afin d'être expédiées de ce dernier pays dans le but d'avoir l'avantage de la préférence. Le ministre connaissait apparemment la chose, car il l'a déclaré à la Chambre. C'étaient des marchandises des Etats-Unis ; elles étaient dans l'entrepôt à New-York, et l'on n'aurait pas dû y appliquer le tarif de préférence. Mais on l'a appliqué, et on les a estimées à $1,000 au-dessous de leur valeur.

De sorte que le pays a été fraudé, d'abord, en permettant l'entrée de ces marchandises à 26¼ pour 100, et, ensuite, en permettant que l'on entrât pour $1,000 de marchandises sans payer de droits.

M. FOSTER : Supposons que l'on ait débarqué une quantité de marchandises à New-York, qu'elles aient acquitté des droits à New-York, et qu'on les y ait distribuées dans des entrepôts de particuliers. Supposons que ces marchandises aient été importées du continent à New-York et que l'importateur, qui n'a pas réussi à les vendre, les renvoie en Grande-Bretagne, les mette en entrpôt à Liverpool, puis les expédie de Liverpool à Toronto, comme marchandises anglaises, et demande le tarif privilégié. Ces marchandises perdent-elles le privilège dont jouit le pays d'où elles viennent, lorsqu'elles sont débarquées à New-York et distribuées dans des entrepôts de particuliers et que le droit américain est payé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'on paie le droit aux Etats-Unis et que les marchandises y soient distribuées, il n'est pas probable qu'on les renverrait en Angleterre et que l'on paierait double fret.

M. FOSTER : Si ces marchandises ont été importées à New-York pour la consommation domestique, et si le droit dont elles sont frappées a été payé, le département admet-il que l'on peut les renvoyer en Angleterre et les importer de nouveau d'Angleterre en ce pays en vertu du tarif de préférence ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons pris l'avis du ministère de la Justice sur ce point, et la décision a été que lorque les marchandises étaient expédiées directement de la Grande-Bretagne au Canada, elles devaient être admises comme ayant droit au tarif de faveur, dans le cas même où elles auraient déjà été expédiées à New-York.

M. FOSTER : Comment l'honorable ministre se propose-t-il de s'assurer que ces marchandises sont ou ne sont pas fabriquées en Angleterre ? Supposons que l'on importe à New-York une certaine quantité de marchandises du continent. Le département des douanes de cette ville saurait d'où elles viennent et ferait payer le droit en conséquence. Les droits sont acquittés, mais ces hommes renvoient ensuite les marchandises en Angleterre et se font rembourser le droit par les Etats-Unis. Peu importe comment ils se font rembourser, mais le remboursement a lieu. Les marchandises sont ensuite expédiées de Liverpool au Canada, et il n'y a rien qui prouve qu'elles viennent d'Allemagne ou de tout autre pays. Comment l'honorable ministre peut-il être sûr qu'il peut décider si elles sont de provenance anglaise ou non ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Naturellement, il nous faut prendre la déclaration de l'expéditeur d'Angleterre relativement à la question de savoir s'il y a 25 pour 100 de main-d'œuvre anglaise. Règle générale, rien ne nous porte à croire que les expéditeurs feront une fausse déclaration. S'ils font une fausse déclaration, et si la chose est prouvée, la loi des douanes s'y applique.

M. FOSTER : Tout ce que l'honorable ministre exige, c'est une déclaration que ces marchandises sont fabriquées en Angleterre, et dans 99 cas sur 100, son douanier se conformera à cette déclaration. Est-ce un affidavit ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est une déclaration.

M. FOSTER : Les douaniers acceptent la déclaration ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : C'est la règle ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'estimateur peut exercer sa discrétion.

M. FOSTER : Nous ne parlons pas de l'estimateur. Nous supposerons que la valeur est exactement donnée. Ce à quoi ces hommes visent, c'est la réduction du droit sur la base du tarif de préférence, et dans 99 cas sur 100, le douanier s'en tient à la déclaration de l'expéditeur anglais.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous pouvons, dans chaque cas, ne pas l'accepter.

M. FOSTER : Mais dans 99 cas sur 100, vous acceptez cette déclaration. Ce n'est que lorsqu'il existe des circonstances suspectes et que vos fonctionnaires croient qu'il y a quelque chose d'irrégulier qu'une enquête a lieu, mais à moins que cela n'arrive, il n'y a pas d'enquête. En conséquence, la chose se réduit à ceci : Vous pouvez commercer dans la mesure la plus considérable possible sur les marchandises du continent simplement en les expédiant d'abord à New-York, et en les renvoyant ensuite à Liverpool, d'où vous les exportez en ce pays, en déclarant qu'elles ont été fabriquées en Angleterre, et vous avez l'avantage de la réduction de 25 pour 100 du tarif privilégié. Dans 99 cas sur 100, où l'on ne soupçonne pas d'irrégularités, les importateurs honnêtes souffriront.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'a-t-il fait d'irrégulier ? Est-ce que ce n'étaient pas des marchandises anglaises ?

M. FOSTER : Qu'a-t-il fait d'irréguiier ? Dans le cause dont je parle——

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, dans ce cas.

M. FOSTER : Dans le cas dont je parle, nous avons agi d'après l'hypothèse que ce sont des marchandises allemandes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais, non ; ce sont des marchandises anglaises.

M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Paterson) est évidemment déterminé à ne pas accepter la conclusion sur le principe général à laquelle mène son propre argument ; ainsi, j'examinerai de nouveau toute la chose avec lui. Or, supposons qu'il y ait une maison assez malhonnête pour profiter des 25 pour 100 de réduction et que, pour cela, elle soit prête à faire un commerce qu'elle pourrait faire, d'après mon honorable ami. Cette maison commence par envoyer des marchandises allemandes à New-York, les consignant à sa propre maison ou à une maison alliée de New-York. Puis, elle renvoie les marchandises à Liverpool et se fait rembourser les droits. A Liverpool, la même maison met à ces marchandises la déclaration qu'elles ont été fabriquées en Angleterre, puis elles sont expédiées de Liverpool et arrivent à Toronto. Or, l'honorable ministre dit qu'à moins que quelque chose ne paraisse irrégulier, les fonctionnaires de la douane acceptent la simple déclaration relative à l'origine des marchandises. Elles sont inscrites sur la base des 25 pour 100 de préférence et on les vend ainsi au Canada, et tout marchand et tout importateur honnête au Canada est exposé à la concurrence injuste de ceux qui font des opérations de ce genre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce que cela ne pourrait pas se faire sans envoyer les marchandises à New-York ?

M. FOSTER : Je le suppose.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pourquoi, alors, les enverrait-on à New-York ?

M. FOSTER : Il serait possible qu'il y eût moins de soupçons que si elles étaient envoyées directement ; il est possible que la provenance des marchandises soit moins facile à prouver si elles sont expédiées dans un pays, ré-importées en Grande-Bretagne, puis envoyées au Canada ; de cette façon, vous perdez nécessairement la trace des marchandises.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Et alors ?

M. FOSTER : Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) pourait le voir. Ce qui a lieu, c'est que les importateurs honnêtes sont exposés à une concurrence de ce genre. C'est ce qui met les négociants honnêtes en colère.

Le MINISTRE DES DOUANES : Permettez-moi de poser une question à mon honorable ami (M. Foster)——

M. FOSTER : Un instant.

Le MINISTRE DES DOUANES : Où——

M. FOSTER : Je vous demanderai, M. le Président, de faire en sorte que mon honorable ami garde le silence un instant, et ensuite nous répondrons à sa question. J'attire l'attention sur cette question pour démontrer qu'il est possible de faire servir cette préférence à l'importation de marchandises étrangères presque autant qu'on le voudrait, et ainsi travailler contre les intérêts des importateurs honnêtes ; je la signale aussi à l'attention pour prouver, dans la mesure où cela se fait, que c'est une fraude et qu'elle ne justifie pas la prétention que la réduction de 25 pour 100 profite exclusivement aux marchandises fabriquées en Angleterre. Cela démontre la fausseté de la prétention que cette réduction de 25 pour 100 aide au commerce anglais ; puisque l'honorable ministre lui-même dit que dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, il est impossible de découvrir les marchandises étrangères marquées comme marchandises anglaises et importées au pays en vertu de cette réduction de 25 pour 100.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député s'éloigne tout à fait de la question.

M. FOSTER : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il soutient qu'il est possible que cette préférence de 25 pour 100 soit appliquée à des marchandises qui n'y ont pas droit. Lorsque l'on a proposé cette préférence, l'honorable député et ses amis s'y sont fortement opposés et ont dit que l'on ne pourrait pas appliquer ce système. Ils ont demandé comment nous allions savoir quelles étaient les marchandises anglaises ; ils ont semblé penser que l'on ne pouvait par trouver de moyen par lequel on donnerait cette prférence seulement aux marchandises auxquelles elle était destinée. Je dirai seulement que le département a fait preuve d'une telle intelligence qu'il a préparé des règlements qu'il croit de nature à assurer aux marchandises anglaises, et aux marchandises anglaises seules, la préférence à laquelle elles ont droit sur ce marché en vertu de la loi, chose que, de l'avis de l'honorable député et de ses amis, il n'était pas en notre pouvoir d'assurer. Prenez le cas que l'honorable député a mentionné. Pourquoi supposer qu'un homme, s'il se dispose à frauder la douane, expédiera ses marchandises à New-York, pour les renvoyer à Liverpool, puis les exporter au Canada ? Pourquoi ne pas les expédier immédiatement de la Grande-Bretagne ? Et s'il a envoyé des marchandises allemandes de New-York en Angleterre et qu'il les ait exportées de là, comment va-t-il obtenir son certificat déclarant qu'elles ont été fabriquées en Angleterre ? Qui va faire la déclaration ? Nous ne prendrions pas la déclaration d'un homme de New-York ou d'Allemange.

M. FOSTER : Où la prenez-vous ?

Le MINISTRE DES DOUANES : De l'exportateur d'Angleterre, du fabricant qui doit certifier que ces marchandises sont des marchandises anglaises.

M. WALLACE : Permettez-moi d'attirer l'attention de l'honorable ministre....

Le MINISTRE DES DOUANES : Permettez-moi de terminer.

M. WALLACE : Le courtier de Toronto inscrit ces marchandises à la douane, et le gouvernement les accepte.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, mais sur la déclaration de l'exportateur anglais que ce sont des marchandises anglaises.

M. WALLACE : Je croyais que c'était le fabricant anglais.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'exportateur de ces marchandises.

M. FOSTER : Est-ce l'exportateur anglais, ou le fabricant anglais ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce doit être l'exportateur anglais.

M. FOSTER : L'honorable ministre a dit que ce doit être le fabricant.

Le MINISTRE DES DOUANES : Elles sont expédiées directement par le fabricant anglais, s'il est l'exportateur.

M. FOSTER : Mais ce Levison est l'exportateur de Liverpool après que les marchandises sont revenues de New-York, Levison est à New-York et expédie ses marchandises à Levison de Liverpool—disons Levison, mais cela ne fait pas de différence. Levison de Liverpool les envoie à Toronto. Quelle déclaration accepte-t-on dans ce cas ? Celle de Levison ?

M. WALLACE : Le premier venu peut être exportateur et fournir un affidavit de cette nature. Le fabricant seul peut savoir si ce sont des marchandises anglaises.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je viens de consulter le commissaire des douanes, qui est venu me voir au sujet d'une autre question, et il me dit que dans le cas le Levison, le certificat déclarant que ces marchandises ont été fabriquées en Angleterre a été fait par M. Labatt, le fabricant anglais, de qui il a acheté les marchandises. La déclaration n'a pas été faite par Levison.

M. FOSTER : Mais cela ne répond pas à ma question. Je demande des renseignements. Supposons qu'un homme de New-York renvoie des marchandises à Liverpool, à son propre entrepôt ou à celui d'une autre personne quelconque, et qu'elles soient expédiées de là à Toronto ; qui fait l'affidavit ou la déclaration que les marchandises ont été fabriquées en Angleterre ? Est-ce l'exportateur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Cette réponse explique tout. Et mon honorable ami (M. Paterson) compte absolument sur l'honnêteté de celui qui fait la déclaration. Ainsi que le dit mon honorable ami, dans quatre-vingt-dix cas sur cent, le fonctionnaire de la douane accepte la déclaration. Il est possible alors pour tout homme d'envoyer ses marchandises.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami peut suggérer quelque moyen d'empêcher la chose....

M. FOSTER : C'est justement la difficulté que nous avons signalée lorsque ce tarif de préférence a été soumis. Nous dirons que l'exportateur de Liverpool est l'homme qui fait la déclaration ; s'il est malhonnête, il fera une déclaration malhonnête et fausse, et dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, lorsque les marchandises arrivent à la douane de ce côté-ci, le ministre lui-même dit que les fonctionnaires aceptent la déclaration.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je dis qu'ils peuvent ne pas l'accepter dans chaque cas.

M. FOSTER : Je ne dis pas qu'ils ne le pourraient pas, et ce que j'ai dit, c'est que de fait, ils acceptent cette déclaration, et ce que je veux démontrer, c'est que dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, ils acceptent la simple déclaration telle qu'elle est faite, et dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, la fraude est possible. En conséquence, il y a

cette grande difficulté que vous êtes à la merci de gens qui peuvent vous imposer les 99-100 de ces importations.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a parfaitement raison en ce qui concerne la possibilité de la chose ; cependant, cela va sans dire, il se rappellera que dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, les exportateurs représentent des maisons anglaises bien connues et honorables. Les neuf-dixièmes des affaires, de cette nature, je m'imagine, viennent de maisons bien connues, et l'on présume qu'elles sont honnêtes ; ainsi, leur déclaration devrait être reçue. J'admets la possibilité des choses dont parle mon honorable ami, mais il doit se reppeler —il prétend être autant que nous en faveur d'un commerce privilégié, bien que sous une forme un peu différente—mais il doit se rappeler que la même difficulté existera sous l'empire du système commercial qu'il recommande. Son argumentation tend plutôt à conclure que le commerce privilégié est une impossibilité, parce que ces difficultés pourraient se présenter et qu'il serait possible que nous fussions les victimes de la fraude.

M. FOSTER : Mais dans notre cas, nous avons un équivalent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais l'équivalent ne ferait aucune différence en ce qui concerne la fraude ; tout ce dont se plaint mon honorable ami existerait encore. Ce qui peut arriver sous l'empire du système actuel serait possible si les idées de mon honorable ami étaient réalisées.

M. CLANCY : Je demanderai à l'honorable ministre si la déclaration faite par le fabricant ou l'exportateur anglais, selon le cas, doit comporter que les marchandises ont été entièrement ou en partie fabriquées en Angleterre, car il est possible qu'une grande partie de la matière première soit entre les mains d'un homme, tandis que l'article fini peut être entre les mains d'un autre homme.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, la déclaration exige qu'il doit y avoir 25 pour 100 de main d'œuvre anglaise.

M. CLARKE : J'ai entendu l'honorable ministre dire que si 25 pour 100 de la valeur des marchandises exportées étaient de provenance anglaise et 75 pour 100 de provenance étrangère, ces marchandises entreraient au Canada en passant par l'Angleterre, bénéficiant ainsi des avantages du tarif différentiel ; est-ce bien là ce qu'a dit l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elles doivent être modifiées pour au moins 25 pour 100 de leur valeur en Angleterre.

M. CLARKE : Dans ce cas, les trois quarts de la valeur de ces marchandises peuvent être de provenance étrangère, c'est-à-dire, que 75 pour 100 de la valeur de ces marchandises sont allemand, belges ou français, et les 75 pour 100 qui restent sont anglais, et ces marchandises sont importées au Canada d'Angleterre, bénéficiant ainsi des avantages du tarif différentiel ; est-ce ainsi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais, l'honorable député ne doit pas oublier que les Anglais importent ordinairement toute la matière première, les trois quarts de cette valeur consistent probablement en matière première importée de toutes les parties de l'univers, puis fabriquée ensuite en Angleterre qui en fait ses produits. Si mon honorable ami voulait resserrer davantage ces conditions, cela équivaudrait à dire qu'il va anéantir complètement ce privilège accordé aux marchandises de provenance anglaise.

M. CLANCY : Je crois qu'il se fait des affaires considérables en Angleterre sous la forme suivante : des marchandises à moitié terminées sur le continent sont expédiées en Angleterre, où elles sont terminées ; je voudrais savoir si quand bien même une valeur additionnelle de 25 pour 100 est donnée à ces marchandises étrangères, elles peuvent être ensuite importées dans ce pays et bénéficier des avantages du tarif différentiel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, elles le peuvent, parce que c'est la valeur de la marchandise qui règle la question, une valeur additionnelle de 25 pour 100 qui lui est donnée en Angleterre en fait un produit anglais ; et bien qu'il soit possible que l'on importe ces marchandises à moitié fabriquées, puisqu'on les termine ensuite en Angleterre, si les modifications additionnelles qu'on leur fait subir n'équivalent pas à 25 pour 100 de leur valeur, elles ne peuvent être admises sous l'empire du tarif différentiel.

M. CLARKE : Jusqu'ici a-t-on toujours considéré dans le ministère que le certificat de l'exportateur de ces marchandises était suffisant? N'y aurait-il pas moyen lorsque ces marchandises sont de provenance anglaise, d'obtenir le certificat du fabricant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela serait très difficile. Maintenant, je dois ajouter que nous avons eu beaucoup de difficulté pour adopter ce taux de 25 pour 100 que nous avons cru être le véritable chiffre destiné à représenter la valeur additionnelle donnée à ces articles une fois en Angleterre. Si un tel article est apporté d'un pays étranger pour être terminé en Angleterre, le travail que l'on devra faire pour rendre cet article prêt à être placé sur le marché équivaudra certainement à 25 pour 100 de sa valeur, et je suis persuadé que les marchandises qui ont été admises jusqu'ici au Canada sous l'empire du tarif différentiel avaient droit de l'être. Il est impossible d'obtenir autre chose que la déclaration de l'exportateur, mais comme dans la grande majorité des cas ceux qui importent les marchandises de maisons honorables et bien connues, sont des hommes qui ne voudraient pas se per-

mettre des actes de cette nature, ainsi donc il n'y a rien à redouter de ce côté.

J'admets avec l'ex-ministre des Finances (M. Foster) que des fraudes peuvent être commises, mais elles peuvent l'être tout aussi bien sans un tarif différentiel qu'avec ce dernier. Si des marchandises sont en connaissance de cause et avec l'intention de frauder, expédiées au Canada sous un prix moindre que leur valeur réelle, c'est à nous de faire bonne garde et de punir les coupables. Mais il serait ridicule de vouloir prétendre que des fraudes de cette nature n'auraient pas eu lieu sans ce tarif privilégié, parce que des cas comme ceux-là se sont déjà présentés et les coupables ont été punis. Il en est de même quant à ce qui concerne ce privilège, si les exportateurs font de fausses déclarations ils s'exposent aux peines imposées en vertu de l'acte des Douanes. Je considère que les garanties que nous possédons en vertu de cet article relativement à l'estimation de ces marchandises sont aussi bonnes que celles que nous avons pour garantir le paiement honnête des droits. Il est possible que des fraudes soient commises, mais elles sont moins nombreuses quant à ce qui concerne la déclaration de l'exportateur anglais que celle de l'exportateur de tout autre pays.

M. CLANCY : Les honorables ministres ont considérablement modifié l'attitude qu'ils avaient prise sur cette résolution lorsqu'elle fut soumise par le ministre des Finances. Ils prétendaient dans ce temps là que la partie la plus considérable de cet article devait être de fabrication anglaise, mais aujourd'hui ils ont réduit la chose à un quart afin d'établir une règle uniforme destinée à protéger le revenu du Canada. C'est un fait bien connu, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) qu'il y a une foule de marchandises étrangères qui sont complétées en Angleterre.

Prenez, par exemple, le cas du cuir. Le cuir pourrait être exporté des Etats-Unis en Angleterre sans aucun droit, rendu dans ce dernier pays il pourrait être transformé en chaussures de toutes espèces et ramené au Canada. Il en coûtera bien moins cher au fabricant américain de profiter de ce moyen pour pénétrer au Canada, que de payer des droits de 30 ou 35 pour 100. Il lui sera alors plus facile de faire entrer ses marchandises au Canada de cette manière qu'en payant les droits sur des importations directes. Il est donc facile de comprendre que cette réduction de 25 pour 100 va permettre aux marchandises étrangères de pénétrer bien plus facilement au Canada. Ce tarif privilégié est en vigueur depuis assez longtemps pour permettre à un homme intelligent d'en saisir tous les côtés faibles. Mais ces difficultés vont toujours aller en augmentant, et il sera de plus en plus difficile de faire respecter cette règle de 25 pour 100, qui n'est après tout qu'une faible proportion de la marchandise. Cela veut dire que toutes les marchandises produites dans aucun pays de l'univers et exportées en Angleterre pour une raison ou pour une autre, se trouvent en réalité frappées d'un droit de 25 pour 100, et que toutes les marchandises de l'univers pourront entrer au Canada en obtenant une réduction de 25 pour 100, ce qui équivaut après tout à un droit privilégié d'un quart, ou 6¼ pour 100. Voilà à quel résultat on en arrive en ayant recours à la règle posée par l'honorable ministre.

M. CLARKE : Je désire faire remarquer à l'honorable ministre que lorsque je lui ai demandé s'il n'y aurait pas moyen d'obtenir le certificat ou l'affidavit du fabricant, je n'ai pas voulu laisser entendre que l'affidavit ou le certificat de l'exportateur, dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, n'étaient pas tout aussi exacts que ceux du fabricant. J'ai demandé la chose à titre de renseignement, parce que j'ai compris que si un fabricant envoyait un certificat, il ne serait mis en doute par personne.

On dirait qu'il a été plus souvent question de cette estimation fausse des marchandises durant les derniers mois, et depuis que ce tarif différentiel est en vigueur, qu'auparavant. Il n'y a pas que les importateurs que l'on accuse de donner de fausses estimations de leurs marchandises, parce que l'association des fabricants canadiens a récemment envoyé un mémoire à ce sujet au ministère des Douanes, et dans ce mémoire, il était question non seulement des marchandises ayant droit de bénéficier du tarif privilégié, mais aussi des marchandises de fabrication étrangère n'ayant pas droit à ce privilège, et elle fit certaines remarques à l'honorable ministre des Douanes dans une résolution qu'elle adopta.

Une copie de ce mémoire m'a été expédiée il y a quelques jours, et si le comité veut me le permettre, je lirai deux ou trois passages de ce mémoire concernant cette fausse estimation. Cette résolution a été adoptée par le comité exécutif de cette association le 12 juin 1899. Les fabricants canadiens sont d'avis que cette fausse estimation des marchandises si elle continuait d'être permise, pourrait être de nature à leur causer un tort considérable. Voici ce que dit la résolution :

Récemment on a appelé leur attention sur la question de l'estimation trop basse des marchandises mentionnées dans les factures, et provenant en grande partie de fabricants étrangers n'ayant rien à perdre dans ce pays, et expédiant leurs marchandises aux prix les plus bas possible, espérant par ce moyen frauder la douane et la loi qui dit que la valeur du droit doit être le prix auquel les marchandises sont vendues sur les marchés ordinaires pour être consommées dans le pays de production. Cette question a toujours été jusqu'ici considérée comme concernant uniquement les importateurs, mais elle affecte aussi de la manière la plus sérieuse le fabricant de ce pays. Si des marchandises peuvent être admises dans le pays pour les deux tiers du droit ordinaire, il est évident qu'il n'y a que les deux tiers du droit qui seront payés, de sorte que les articles frappés d'un droit de 30 pour 100 ne

paieront plus que 20 pour 100. Une telle mesure met le fabricant dans une fausse position vis-à-vis du public, car il ne reçoit en réalité qu'une protection de 20 pour 100, lorsque le public croit que cette protection est de 30 pour 100.

Les fabricants recommandent ensuite au ministère des Douanes certains changements à apporter dans l'estimation des droits.

Ils demandent donc au gouvernement de surveiller attentivement toutes les entrées provenant de pays étrangers dans lesquels les marchandises sont consignées à des agents ou courtiers qui ne possèdent aucunes propriétés saisissables et pouvant garantir toute juste réclamation que le gouvernement puisse avoir contre eux. Ils recommandent de plus que toutes les entrees faites par ces personnes et dépassant $200, ne soient pas reçues à moins qu'elles ne fournissent des garanties pour les montants de toutes leurs entrées, et que sur chacune de ces entrées, les signatures des propriétaires des marchandises figurent avec celles des courtiers.

Ils recommandent de plus qu'une amende comme celle qui existe actuellement aux Etats-Unis soit établie et mise en vigueur ici—c'e-t-à-dire, que l'on doive percevoir à part les droits complets dans tous les cas d'estimation trop basse (ce qui n'est pas du tout une peine), le montant complet de l'estimation trop basse devrait être aussi exigé, de sorte que si cette estimation trop basse est de 20 pour 100, l'amende imposée devra être, elle aussi, de 20 pour 100, et ainsi de suite. Le seul moyen de faire cesser la fraude, c'est de la rendre tellement coûteuse, que l'on ne pourra risquer de l'entreprendre sans s'exposer à des frais considérables.

Je voudrais savoir de l'honorable ministre quelles sont les mesures qu'il a prises pour se conformer aux remarques contenues dans ces résolutions.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai reçu ce mémoire, une réponse des plus courtoises lui a été faite, et le ministère des Douanes a pris note de la chose. J'ai aussi pris en considération ce qui est dit dans le dernier paragraphe. Lorsqu'il existe une estimation trop basse et que cette dernière est frauduleuse, l'amende imposée est presque la même que celle mentionnée dans le mémoire. Il est toujours difficile de constater que les marchandises sont estimées au-dessous de leur valeur et quelle est la valeur réelle de ces item, il nous faut faire des recherches nombreuses à ce sujet. Il n'est pas du devoir du ministère des Douanes d'augmenter la protection contenue dans le tarif en faveur des fabricants de ce pays.

Le parlement stipule que les droits devront être de 20, 25, 30, ou 35 pour 100, et le fabricant se trouve par le fait même protégé dans cette mesure. C'est au parlement qu'il appartient de dire ce que doit être cette taxe ; le ministère n'a pas le droit, à mon avis, d'augmenter la protection accordée au fabricant ou d'augmenter les valeurs dans une proportion extraordinaire ; il doit se conformer à la loi des douanes. Mais dans l'intérêt du revenu, le ministère est tenu de voir à ce que les estimations des marchandises provenant des pays étrangers et entrées en douane, soient les estimations de ces marchandises et les prix auxquels elles sont vendues sur les marchés du pays lorsqu'elles ont été exportées. Le ministère s'est occupé activement de cette question et a établi et mis en vigueur des règlements qui permettent d'obtenir une estimation raisonnable des marchandises qui entrent dans ce pays, et cela dans des proportions beaucoup plus considérables qu'auparavant.

Je vais vous citer un exemple de cela. L'acte des douanes exige que l'estimation d'une marchandise pour en percevoir les droits soit, non pas le prix auquel un homme pourrait être appelé à la payer à New-York. L'honorable ministre pourrait se rendre à New-York, et un marchand de cette dernière ville, en constatant qu'il est du Canada, pourrait lui faire ce que l'on appelle une vente d'exportation, et lui accorder une réduction de 10 pour 100 dans le prix de ces marchandises. Cela serait une transaction parfaitement légitime entre l'honorable député et le marchand, et le ministère des Douanes n'aurait rien à voir dans le prix, quand bien même il serait réduit de 50 pour 100. Mais lorsqu'il vient pour entrer ces marchandises à la douane, il ne peut s'attendre à ce qu'on lui retranche 50 pour 100 de leur valeur, il doit payer les droits sur la valeur à laquelle le marchand de New-York vend ces marchandises dans ce pays.

Lorsque j'ai pris la direction du ministère, tout ce qui était requis sur une facture de marchandise étrangère était les mots suivants : "Certifié exact." Or, l'honorable député comprend facilement d'après l'exemple que je viens de citer, que s'il allait à New-York et achetait une certaine quantité de marchandises et qu'il recevrait un escompte de 20 pour 100 sur le prix de vente ordinaire aux Etats-Unis, parce que les marchandises sont destinées au Canada, nous nous serions contentés du certificat de ce marchand de New-York. Il ne peut y avoir de doute que ce serait là une facture préparée honnêtement et que les marchandises ont été vendues pour ce prix, mais cela ne pourrait faire pour les fins de la douane, parce que les règlements exigent que les marchandises soient estimées aux prix auxquels elles sont vendues dans ce pays.

Nous avons constaté que des personnes apportaient des factures sur lesquelles les marchandises étaient estimées à un prix trop bas, mais il est aussi arrivé souvent que ces factures n'étaient pas conformes aux exigences de la loi des douanes quant à ce qui concerne les droits. Il était facile de frauder la loi sous l'empire des anciens règlements. Quelqu'un pouvait dire : j'ai acheté ces marchandises pour le prix indiqué ; j'ignore si elles ont été vendues pour un prix plus élevé à cet endroit ou non. Je considère que c'est là le prix auquel elles ont été vendues aux Etats-Unis. Je soumets cette facture et je crois qu'elle représente exactement la valeur des marchandises. Ce n'était pas là un mauvais raisonnement.

Le ministère prit la question en considération, parce que nous croyions pouvoir faire quelques changements avantageux

dans ces règlements. Il est possible que celui qui achète des marchandises à New-York ne sache pas à quel prix ces marchandises sont vendues dans cette dernière ville, mais le marchand qui vend ces marchandises à un Canadien à un prix réduit, n'ignore pas à quel prix ces marchandises sont vendues dans le pays qu'il habite. En conséquence, nous avons complètement modifié les certificats, et nous avons exigé que sur la facture venant de l'étranger le marchand qui a vendu les marchandises, et qui en connaît les prix, déclare que non seulement la facture est exacte, mais que les prix sont ceux auxquels ces marchandises sont vendues en quantités égales et dans de semblables conditions sur le marché de ce pays étranger. S'il existe une différence quelconque dans ces prix, cette différence est indiquée à la marge de la facture.

Grâce à cette précaution, nous avons constaté que le revenu avait augmenté considérablement, et que c'était là un des meilleurs moyens qui aient jamais été employés pour empêcher une estimation trop basse. A part cela, nous avons adopté d'autres règlements pour nous assurer par l'entremise de nos fonctionnaires, des prix qui existent dans certains pays, et bien que cela ait imposé un surcroît d'ouvrage au ministère, nous n'avons pas demandé d'aide supplémentaire. Lorsque nous possédons ce renseignement, des bulletins sont distribués dans tous les postes du Canada, indiquant quelle est la valeur pour les droits de douane de tel et tel article, établissant ainsi une uniformité bien plus complète qu'auparavant dans les estimations faites par les fonctionnaires du ministère des douanes. Je reçois toujours avec plaisir les observations que veulent bien me faire les importateurs et les fabricants, mais je cite ces faits au comité, afin de bien faire comprendre que le ministère sait à quoi s'en tenir sur ce qu'il a à faire à ce sujet ; qu'il fait son possible pour protéger le revenu et incidemment pour protéger les intérêts de tous les commerçants de ce pays.

M. WALLACE : J'ai toujours remarqué avec plaisir que l'honorable ministre (M. Paterson) faisait preuve d'une éloquence intarissable lorsqu'il est en frais de discuter un sujet qui n'a rien à faire avec la question soumise à la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député voudrait-il prétendre que son honorable ami n'a pas soulevé cette question ?

M. WALLLACE : Je dis que dans sa réponse, l'honorable ministre des Douanes s'est complètement écarté de la question, et je dis de plus que la question posée par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) était tout à fait à propos et est restée sans réponse. L'honorable ministre a expliqué très au long les modifications qu'il avait apportées à la loi, mais si vous lisez l'article 59 de l'acte des Douanes du Canada, 46 Vict. chap. 12, adopté en 1883, vous constaterez que cette loi pourvoit à tout ce que l'honorable ministre prétend avoir fait et cette loi figurait dans nos statuts treize ans avant qu'il devînt ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : La loi n'est pas un règlement.

M. WALLACE : C'est un règlement et il s'applique à tout le monde. L'article 59 dit ce qui suit :

Cette valeur marchande sera la juste valeur marchande de ces effets dans l'acception commerciale usuelle et ordinaire du terme, au crédit usuel et ordinaire et non la valeur au comptant de ces effets.

L'honorable ministre s'attribue l'honneur d'avoir fait adopter cette loi qui est en vigueur depuis au delà de seize ans. L'article 58 de l'acte des Douanes, dit :

Lorsqu'il est imposé un droit *ad valorem* sur des effets importés au Canada, leur valeur imposable sera la juste valeur marchande de ces effets lorsqu'ils sont vendus pour la consommation intérieure sur les principaux marchés du pays d'où ils ont été exportés directement et à l'époque de leur exportation au Canada.

Il y a seize ans que cette loi existe, mais à entendre parler l'honorable ministre (M. Paterson) ce soir vous seriez porté à croire qu'il a découvert une nouvelle loi et de nouveaux règlements. Il nous dit qu'il a envoyé certains fonctionnaires de son ministère pour s'assurer de la valeur des marchandises dans d'autres pays, mais il ne peut vouloir faire croire à la Chambre que ce système a été inauguré depuis qu'il est devenu ministre. Longtemps avant qu'il prît la direction de ce ministère, il y avait des fonctionnaires qui faisaient ce travail, d'une manière peu complète avant que j'occupe la position de ministre des Douanes, mais d'une manière beaucoup plus complète lorsque j'en suis parti. Il s'est froidement ce soir attribué le mérite de cette affaire.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit que nous envoyions ces renseignements au moyen de bulletins aux différents ports du Canada, ce qui ne se faisait pas auparavant.

M. WALLACE : L'honorable ministre a dit à l'honorable député de Toronto (M. Clarke) que nous n'avions pas le droit d'augmenter les prifit que peut réaliser le fabricant en imposant un droit supplémentaire sur les marchandises importées. Dans le mémoire qui a été lu à la Chambre, les fabricants du Canada n'ont jamais rien demandé de tel. Tout ce qu'ils ont demandé, c'est que la loi soit exécutée et qu'ils obtienent la protection à laquelle ils ont droit. Dans le cas qui nous occupe, ils ne reçoivent évidemment aucune protection. Le ministre des Douanes nous dit que les neuf-dixièmes des exportateurs sont des hommes respectables. Je ne suis pas aussi positif sur ce point que l'honorable ministre après les découvertes qui ont été faites. Le système adopté par l'honorable ministre (M. Paterson) encourage la malhonnêteté, et si cela continue, nous verrons chaque année le mal s'agrandir rapidement.

J'ai ici une lettre très intéressante dont je vais lire une partie à la Chambre, elle traite de la question et est comme suit :

MONSIEUR,—L'article du tarif accordant certains privilèges exclusifs à l'Angleterre est loin de mettre en vigueur la politique différentielle prévue. Si nous étions dans le millénium, et que chaque commerçant de Londres, de Manchester et de Glasgow fût une seconde édition de Georges Washington, le tarif différentiel pourrait accomplir tout ce qu'on attend de lui ; mais comme nous ne sommes pas dans le millénium mais bien dans l'an de grâce 99, et qu'un certain nombre de commerçants anglais ne sont pas du tout des Washington, mais une bande de canailles, prêts à vendre leur âme à satan à bien meilleur marché que le prix obtenu par le docteur Faust pour sa propre âme, il pourrait bien se faire que ce tarif fût loin d'être le bienfaiteur universel que l'on espérait.

Même la charité qui refuse de croire au mal, ne peut refuser de se rendre à l'évidence qu'en Angleterre comme ailleurs, il y a un groupe d'hommes qui sont disposés à tout faire pour frauder les douanes, et qui ne craignent pas de risquer leur salut éternel pour 8 pour 100. Le tarif différentiel a été établi dans les intérêts des producteurs anglais et est la violation la plus délicate possible des lois du club Cobden. Cette partie du tarif n'implique aucune obligation spéciale de sauvegarder les intérêts des exportateurs anglais de marchandises étrangères. Elle ne comprend aucun bénéfice spécial même en faveur des marchands de produits anglais, à part bien entendu les profits légitimes qu'ils peuvent faire de la vente de ces marchandises. En vertu de ce tarif, le marchand de Londres, de Manchester ou de Glasgow continue de bénéficier du droit d'acheter des marchandises étrangères si cela lui plaît, et d'exporter ces marchandises au Canada. Toutefois, les factures de ces marchandises doivent être accompagnées d'une description sous serment de leur nature et de leur origine, condition à laquelle se conforment le plus exactement possible tous les marchands anglais honorables. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le tarif pour se convaincre que l'on vient d'ouvrir là une nouvelle porte à la fraude.

Il devient de jour en jour plus difficile de dire sur quel marché a été fabriqué un article en particulier. Dans leur désir ardent de répondre à la demande qui a lieu pour certaines espèces de marchandises en particulier, qui sont d'un usage universellement répandu, les fabricants de plusieurs pays s'appliquent à la fabrication d'un article en particulier, ou d'une série d'articles, qui constituent un modèle spécial dont la marque de commerce est tellement bien imitée, qu'elle peut tromper les acheteurs les plus expérimentés et les estimateurs des douanes les plus compétents. Ce que je viens de dire s'applique spécialement aux nouveautés. Si un marchand malhonnête de Londres ou de Bradford s'aperçoit que les fabriques de Roubaix peuvent produire à meilleur marché un article qui est aussi fabriqué dans le Yorkshire, rien ne peut l'empêcher de changer ses marques de commerce, de faire disparaître ou d'effacer les marques de commerce françaises, de jurer ce qu'il sait être faux, de faire une concurrence malhonnête au marchand de son pays qui vend une bonne marchandise, de faire perdre 8 ou 12 pour 100 du revenu du Canada et de ruiner le commerce des honnêtes marchands de Montréal et de Toronto.

On peut demander : n'existe-t-il pas quelques moyens de se protéger contre cette concurrence immorale et ruineuse, cette violation flagrante des lois morales et civiles ? Non, il n'en existe pas d'efficaces. Vouloir adopter une loi qui obligerait les fabricants à apposer à chaque extrémité de la pièce de marchandise le nom du pays où elle a été fabriquée, ne servirait à rien autre chose qu'à forcer les voleurs à trouver un autre moyen de déjouer ce piège. Celui qui a l'audace de changer les marques de commerce et de faire un faux serment, n'hésitera pas à faire disparaître ces marques et à les remplacer par les siennes, pourvu qu'en agissant ainsi, il puisse faire un profit suffisant pour l'indemniser du travail qu'il s'impose. Les commerçants de cette nature ne s'arrêtent pas à des bagatelles. Leur théorie est la suivante : il vaut tout autant être pendu pour avoir volé un mouton qu'un agneau.

Les marchands de nouveautés de Toronto ont eu récemment à souffrir de fraudes du genre de celles que je viens d'indiquer. Une maison de New-York est indiquée comme ayant fait certaines choses qui sont loin d'être en conformité des exigences des huit commandements. Il est bon que les marchands de Toronto se soient faits ainsi jouer. Il s'agit là d'une question qui les concerne intimement. Elle concerne tous les marchands honnêtes de l'Angleterre et du Canada ; mais elle concerne principalement le gouvernement canadien de deux manières. Il est d'abord responsable des revenus du pays, et à part cela de la réputation de la clause du commerce privilégié. Cette clause du commerce privilégié est un enfant gâté. Il ne faut pas lui permettre de fréquenter la compagnie d'hommes pervers et sans scrupules. Il faut l'éloigner autant que possible et l'empêcher d'être complice même involontairement des parjures et des voleurs.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. CLANCY : Je voudrais savoir de l'honorable ministre des Douanes comment il se fait que le riz non nettoyé et le riz nettoyé soient tous deux importés en vertu de la clause privilégiée de l'Angleterre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le riz non nettoyé vient probablement de l'Inde anglaise, qui figure parmi les pays privilégiés.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il me dire quelle déclaration l'on fait en pareil cas ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La même que de coutume.

M. CLANCY : Voudrait-il donner au comité copie de cette déclaration ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement.

M. CHARLTON : Je voudrais savoir de l'honorable ministre quelle est la méthode de compatabilité de son département. Quelle qu'elle soit, elle n'a pas changé depuis des années.

L'année dernière, les rapports incomplets représentaient $4,154,342 pour Ontario, $473,388 pour Québec, ou $4,627,730 en tout. Cela représente une partie considérable de nos exportations aux Etats-Unis, et se rapporte, je suppose, à notre commerce avec eux.

Je crois qu'en agissant de cette manière, nous grossissons d'une manière indue le chiffre de nos exportations aux Etats-Unis, et que la somme représentant ces rapports est excessive. Je présume qu'on ne tient pas compte de la contrebande, mais j'ai toute

raison de croire que les marchandises qu'on a fait passer des Etats-Unis au Canada en contrebande égalent si elles ne dépassent pas le chiffre de nos exportations aux Etats-Unis qui ne se trouvent pas comprises dans les rapports. Comment on est arrivé à ce résultat ? c'est ce que je ne saurais dire et c'est ce que je demande à l'honorable ministre des Douanes, et je persiste à croire qu'en ne tenant pas compte de la contrebande faite à l'égard des marchandises qui nous viennent des Etats-Unis, cette mention des rapports incomplets, fait voir que nos exportations aux Etats-Unis sont plus considérables qu'elles ne le sont.

Le MINISTRE DES DOUANES : On m'a signalé ces rapports incomplets, et il y a une couple d'années, j'ai demandé au sous-ministre si l'on devait bien continuer à faire ces entrées ou non, et après avoir étudié la question à tous les points de vue, nous en sommes arrivés à la conclusion que ce système ayant duré des années, il valait mieux y persister, pour comparer le commerce d'une année avec celui de l'autre. On arrive à ce résultat en prenant un percentage de nos exportations totales aux Etats-Unis ; et l'on suppose que les commissions qu'il faut payer pour faire l'entrée des exportations aux différents ports, s'élèvent à ce montant. On m'a dit, au bureau des statistiques, qu'il ne devait pas y avoir d'objection au maintien de ce système, pour la raison que le rapport des importations du Canada aux Etats-Unis serait plus digne de foi que celui des exportations aux Etats-Unis même, attendu que ces derniers tiennent compte des droits. Si je me rappelle bien, ce qu'on m'a dit, c'est que les importations du Canada aux Etats-Unis, correspondraient à peu près aux exportations totales d'ici, en y comprenant les rapports incomplets, et c'est pour cette raison et dans ce but de comparaison que nous avons résolu de continuer à faire les entrées de la même manière.

J'avoue qu'il se pratique de la contrebande au sujet des marchandises importées au Canada, mais nous n'avons pas de moyen de nous assurer quel montant cette contrebande représente, et nous veillons aussi bien que possible à découvrir et à prévenir la contrebande.

M. CHARLTON : Je me suis aperçu de cela pour la première fois l'année dernière, où j'ai vu que le montant des importations du Canada, tel que représenté dans les rapports des Etats-Unis, l'an dernier, était moindre que celui des exportations aux Etats-Unis, tel que représenté dans nos rapports, en n'y comprenant pas les rapports incomplets. Il appert de là que les exportations qui s'élèvent à $36,454.000 sans les rapports incomplets excèdent les rapports d'importations de ce pays aux Etats-Unis. Je prierais l'honorable ministre des Finances de bien faire attention à ce point, car dans la discussion de nos affaires commerciales avec les Etats-Unis, nous ne gagnons rien à faire paraître nos exportations plus considérables qu'elles ne le sont réellement. Si nous voulons obtenir des Etats-Unis certaines concessions au point de vue du commerce, il importe qu'en discutant ces questions, nous puissions prouver que notre tarif est plus libéral que le leur, et que, par conséquent, nous importons plus de chez eux, que nous n'y exportons ; c'est ce qui nous autorisera davantage à leur demander de réduire leurs droits et de rendre leur tarif plus libéral. Bien qu'il ait été de règle, pendant des années, d'entrer les rapports incomplets, il faudrait y renoncer à l'avenir, car cela est propre à induire en erreur, et il faudrait adopter un système plus conforme à la condition actuelle des affaires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis heureux que l'honorable député m'ait signalé ce point. Si les chiffres qu'il a donnés sont exacts, et si les rapports d'importations de ce pays aux Etats-Unis sont moins considérables que ceux des exportations aux Etats-Unis, en y comprenant les rapports incomplets, il est urgent de remanier le système. Si ce qu'il vient de dire est exact, il nous faut veiller plus sévèrement qu'auparavant à l'entrée de nos exportations.

M. TAYLOR : Si j'ai bien compris ce qu'a dit l'honorable ministre avant que la séance fût levée, le tarif de faveur s'applique à toutes les marchandises, qu'elles soient fabriquées ou non en Angleterre, pourvu qu'on ajoute à leur valeur 25 pour 100 après qu'elles ont été importées en Angleterre. L'honorable ministre sait-il que les fabricants des autres pays sont à s'établir des succursales en Angleterre, tout en fabriquant leurs marchandises chez eux, d'où ils les transportent ensuite en Angleterre pour les finir, et qu'ils les expédient de là au Canada, afin d'obtenir le bénéfice du tarif de faveur, et que parmi ces pays se trouvent l'Allemagne et la Suisse ? S'il en est ainsi, le tarif de faveur représente trois quarts pour le fabricant étranger, et un quart seulement pour le fabricant anglais. On me dit qu'il y a, en Allemagne, des gens qui fabriquent des marchandises valant 75 pour 100, qu'ils les expédient de là en Angleterre où ils les finissent, de sorte qu'en Angleterre, il y est ajouté 25 pour 100, après quoi, ils les transportent au Canda, où elles bénéficient du tarif de faveur. C'est ce que font l'Allemagne et quelques autres pays étrangers, particulièrement au sujet des corsets et des horloges et des montres.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a raison. Si en Angleterre on ajoute à la valeur de ces marchandises 25 pour 100 pour les finir, elles ont droit d'entrer ici d'après le tarif de faveur.

M. WALLACE : Quant à la transaction Levison Frères, les explications données par l'honorable ministre ne sont pas du tout satisfaisantes. Si les documents que j'ai

ne mentent pas, on a imposé une amende de $418. J'ai ici un état qui fait voir qu'on a saisi à deux reprises des marchandises importées par Levison Frères, et que le gouvernement a réglé ces deux saisies pour $418, ce qui est encore pire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a eu qu'une seule saisie.

M. WALLACE : D'après l'état dont je viens de parler, il y en a deux, et cet état, je l'enverrai au ministre. Bien plus, on m'a appris que——

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, il n'y a eu qu'une saisie.

M. WALLACE : Je voudrais qu'on produisit les documents. On m'apprend que cette maison était prête à payer $4,000 pour régler ; qu'elle a retenu les services des avocats Blake et Cie, de Toronto, et que les arguments de ces messieurs ont paru si concluants, qu'on n'a demandé que $418 à cette maison malhonnête, qui était prête à en payer $4,000.

Il y a une autre cause dont j'ai parlé, c'est celle de la maison Fitzgibbon, Schafeltein et Cie, de Montréal. Sous certains rapports, elle ressemble à l'autre. Le ministre dit que dans la cause de Levison Frères, il a été pris une action pour libelle ; il en a été pris une également dans ce cas-ci, mais on l'a retirée. Cette maison poursuivait l'éditeur du "Shareholder" pour avoir commis un libelle en rapportant la cause dans son journal. L'éditeur du "Shareholder" ne s'est pas laissé intimider, mais a voulu procéder et faire juger le cas par la cour ; mais ces canailles ont bien pris soin de ne pas se rendre en cour, car c'était de tous les endroits celui où elles tenaient le moins à se trouver. On me dit que le ministre a donné ordre à son représentant, M. Russell de Londres, Angleterre, de faire décider le cas. L'honorable ministre voudrait-il nous dire si l'on a offert $7,500 pour régler cette affaire-là ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le sous-ministre me dit que l'on a fait, à l'époque de la saisie, un dépôt de $7,000.

M. WALLACE : Qu'a décidé le département ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a soumis la question aux tribunaux.

M. WALLACE : Non, ce n'est pas là la décision du département, et cette décision n'aurait pu avoir lieu qu'après qu'on eût refusé de reconnaître la décision du département.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député en sait plus que moi, il n'a pas besoin de mes renseignements. Je dis que le département a décidé de soumettre la question aux tribunaux, et qu'elle est actuellement devant les tribunaux.

M. WALLACE : Le département n'a-t-il pas pris d'autre décision ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : J'ai ici un état qui fait voir qu'on a porté les plaintes au mois de décembre 1897, et qu'on a fait un dépôt de $7,500 après l'enquête. M. Newcombe, sous-ministre de la Justice, a été envoyé en Angleterre où il s'est entendu avec M. Charles Russell, avocat du gouvernement, pour aller prendre des témoignages à Berlin ; et dans une entrevue avec M. Schafeltein, il a demandé à ce dernier de vérifier les états de sa maison, de produire ses livrets de chèques et ainsi de suite. M. Schafeltein a répondu que les livres avaient été détruits et a demandé à M. Russell s'il était chargé de régler la question. Non, a répondu M. Russell.

Je présume que la cause est encore pendante ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. WALLACE : Est-ce l'honorable ministre ou si c'est moi-même qui vais continuer à donner, sur ce sujet, des renseignements à la Chambre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ignore quels renseignements l'honorable député peut bien vouloir donner ; mais je sais bien que le chef de l'opposition a dit qu'on ne discuterait pas la question, si elle était encore pendante devant les tribunaux.

M. WALLACE : Mais le chef de l'opposition n'a pas compris la chose comme le ministre l'explique maintenant. Il ne pouvait savoir que ce dernier avait lui-même porté la cause devant les tribunaux et n'avait rien décidé quant à la saisie. Pourquoi n'avait-il rien décidé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Parce que c'était une cause absolument compliquée et que je croyais préférable de la faire juger par les tribunaux.

M. WALLACE : Qu'y avait-il donc de si compliqué, la loi ou les faits ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les faits surtout.

M. WALLACE : Certes, le ministre a beaucoup plus de moyens que la cour de contrôler les faits dans cette cause. Il est clair qu'il s'y est commis la même fraude que dans le cas de Levison frères ; or ces messieurs en sont sortis parfaitement indemnes ; je présume, en effet, que $418.00 représentaient un peu plus que ce qu'il fallait pour payer les droits sur une seule facture et beaucoup moins que ce qu'il fallait pour les payer sur des centaines d'autres qui, à ce que l'on prétend, ont été entrées en douane d'une manière frauduleuse.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les causes sont très différentes.

M. WALLACE: Ne se ressemblent-elles pas en ce sens que les parties se faisaient des envois à elles-mêmes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y en a une qui dure depuis nombre d'années.

M. WALLACE : La cause de Levison frères n'était qu'une de celles qu'on a exposées. A-t-il été fait d'autres saisies dans la cause de Levison frères ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas de notre temps.

M. WALLACE : La cause de John Macdonald et Cie est la seule où l'on ait arrêté Levison frères. Celle de Fitzgibbon et Schafelteln qui dure depuis des années comprenait des factures se montant à des dizaines de mille dollars, factures toutes frauduleuses, à ce que l'on prétend. Dans cette cause d'importations on a saisi pour des centaines de mille dollars, et ces messieurs viennent dire que tous leurs documents s'y rapportant ont été détruits. L'avocat du ministre qui s'en va faire une enquête en Allemange, apprend qu'il est impossible de se procurer les documents, et dans l'intervalle, ces messieurs. je le suppose, continuent, en toute liberté, à frauder la douane. On ne nous dit rien de tout cela aujourd'hui, mais nous avons droit d'être renseignés. Cette Chambre est la plus haute de toutes les cours, il n'y a pas de renseignements qu'on doive lui refuser, à moins que le département ne puisse prouver que ce serait mettre en danger les intérêts du pays et du gouvernement. Mais je crois, au contraire, que c'est sauvegarder l'intérêt public, que de mettre ces fraudes au jour et de faire voir la conduite honteuse de ces gens-là. Toutefois, le ministre se garde de faire de la lumière à ce sujt ; le pays peut être la proie d'une foule de voleurs et de canailles, et quand on demande, à ce sujet, des renseignmnts au ministre, ce dernier se ferme comme un livre. Je ne crois pas que cette conduite ait lieu de nous satisfaire.

M. McDOUGALL : D'après ce qu'a dit l'honorable ministre, je crois qu'en vertu des règles du département, il arrive ici, sous l'empire du tarif de faveur, quantité de marchandises fabriquées en dehors de l'Angleterre. Est-il en état de dire à la Chambre quelle est la proportion de marchandises importées sous l'empire du tarif de faveur, qui ont été fabriquées et en Angleterre et en dehors de l'Angleterre ? En d'autres termes, a-t-il rangé sous ces deux rubriques les marchandises que l'on importe au Canada ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, ce serait impossible.

M. McDOUGALL : Je ne vois pas comment ce serait impossible. L'honorable ministre dit que l'exportateur anglais doit déclarer sous serment quelle quantité de chaque article a été fabriquée en Angleterre, pour pouvoir la faire entrer ici d'après le tarif de faveur. Si je le comprends bien, l'exportateur anglais est sujet au même tarif que l'exportateur étranger, à moins qu'il ne déclare sous serment que ces marchandises ont été fabriquées en Angleterre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, et la déclaration énonce qu'il n'y a pas moins de 25 pour 100 de cette marchandise qui a été fabriquée là. Si je comprends bien l'honorable député, il voudrait que l'exportateur fût obligé de dire si c'est 25, 40 ou 60 pour 100 de la valeur de l'article qu'on a fabriqué en Angleterre. On veut que la déclaration dise que c'est au moins 25 pour 100, et il est impossible au département de dire de combien cette valeur a excédé 25 pour 100. Il peut s'être trouvé des cas où un article ait été fait entièrement par des ouvriers anglais, d'autres cas où seulement 50 pour 100 de l'article aient été ainsi fabriqués, tandis qu'il peut s'en trouver d'autres où l'ouvrier aglais n'a fais que pour 10 pour 100 de l'article tout fini. Dans ce cas-ci, l'article n'aurait pas droit au privilège.

M. McDOUGALL : Le fabricant doit savoir quelle proportion de sa valeur l'article a acquise en Angleterre, sinon, il lui est impossible de faire une déclaration honnête. Ainsi, l'exportateur anglais qui fait cette déclaration peut facilement dire quelle proportion de sa valeur un article a acquise en Angleterre ou à l'étranger. Si le fabricant anglais est en état de déclarer sour serment qu'il a donné à l'article une valeur de 25 pour 100, ou si, comme exportateur, il doit être capable de le faire en connaissance de cause, il faut, d'un autre côté, qu'il ait les moyens de se mettre en état de faire cette déclaration-là.

Prenons par exemple l'article des manteaux pour dames : le fabricant ou l'exportateur doit savoir combien il est entré de verges de soie dans la confection de ces manteaux, qu'on a importés de France, combien de verges de dentelle ou de velours ; enfin, la quantité exacte de tout ce qui a servi à confectionner cet article. A tout cela, il ajoute le prix de son travail. Le fabricant n'a donc pas de difficulté à donner dans une déclaration la proportion exacte de matériaux importés qui ont servi à la confection de cet article, et la valeur de l'ouvrage qu'il y a fait.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quel avantage aurait-il à cela ?

M. McDOUGALL : Un avantage considérable pour le Canada, car si l'on prouve qu'une grande partie des marchandises que nous importons d'Angleterre sous l'empire du tarif de faveur, viennent de France, de Belgique, d'Allemagne et d'autres pays étrangers, on verra que ce tarif est très peu avantageux. Si mes chalands préfèrent les marchandises françaises, allemandes ou belges, pourquoi irais-je en acheter en France, en Allemagne et en Belgique en payant 35 pour 100 de

droits, quand je puis me les procurer de commerçants anglais, à une réduction de 25 pour 100 sur 75 pour 100 de tout ce que j'ai acheté ?

Le MINISTRE DES DOUANES : : Je n'y suis pas tout-à-fait.

M. McDOUGALL : Supposez que j'achète pour $400 d'articles français, pourquoi irais-je les acheter en France en payant 35 pour 100 de droits, quand je n'ai qu'à me présenter à un maison anglaise pour obtenir pour trois quarts de $400 les mêmes articles, y compris pour $100 d'ouvrage fait en Angleterre, et gagner la réduction de 25 pour 100 sur les droits ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà où est le privilège pour la Grande-Bretagne.

M. McDOUGALL : Mais elle n'en a pas le bénéfice ; elle n'obtient que 25 pour 100 de ce privilège.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député semble vouloir que ces marchandises soient taxées à 50 pour 100 ; mais alors, ce serait l'exclusion complète de l'Anglais.

M. McDOUGALL : Nous prétendons accorder ce privilège aux marchandises anglaises en en accordant les trois quarts à la France.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député s'oppose-t-il à ce qu'on fasse entrer ces marchandises en y ajoutant 25 pour 100 de l'ouvrage qui s'y fait en Angleterre ?

M. McDOUGALL : Je m'oppose à ce qu'on tienne une conduite malhonnête à cet égard et je veux qu'on me dise quels sont les faits. Les dix-neuf vingtièmes du peuple de ce pays les ignorent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les marchands les connaissent.

M. McDOUGALL : Je me permettrai de dire à l'honorable ministre qu'ils ne les connaissent pas. Je les ignorais moi-même avant d'entendre l'explication qu'il en a donnée. J'ai été étonné d'entendre ce qu'il a dit, et je crois que le peuple ne le sera pas moins, et ne manquera pas de trouver que ce qui existe, à l'heure qu'il est, est injuste. Cette question se rapporte presque entièrement à une classe de marchandises dispendieuses, dont les gens riches font usage. La plus grande partie des marchandises qui nous viennent d'Angleterre, comme la soie, le velours, la peluche et la dentelle, sont das marchandises dispendieuses dont les gens riches, surtont, font usage, et sur lesquelles ils obtiennent le bénéfice du privilège. Il se fabrique aussi, en Angleterre, des marchandises plus communes, mais celles-là sont à notre portée, parce que nous en fabriquons nous-mêmes de semblables. Quant aux autres, les gens riches, en se les procurant, bénéficient d'une réduction de 25 sur 75 pour 100. La classe pauvre incapable de se procurer ces marchandises dispendieuses et d'en payer les droits si elles sont importées, est encore obligée de payer les droits si elles ne le sont pas, car il a un droit sur ces marchandises. Il faut payer le montant qui s'ajoute à leur valeur par suite de la protection dont elles jouissent à l'encontre des fabricants du dehors. Qu'est-ce que va avoir à dire mon honorable ami à le classe pauvre de ce pays, et comment va-t-il pouvoir lui expliquer la question comme il l'a fait ici, cette après-midi ? Comment va-t-il pouvoir dire de quelle manière il prélève l'impôt sur le tabac ? Les ouvrirers, les pêcheurs, les cultivateurs et les mineurs, les pauvres enfin, qui se voient obligés de renoncer au luxe, doivent au moins avoir du tabac. Il leur faut se priver de soie et se passer de la réduction considérable qui est faite sur le prix des soies importées et dont les gens riches font usage, et cependant, mon honorable ami impose encore un droit sur le tabac. L'honorable ministre a fait, avant six heures, une autre déclaration qui m'a surpris ; il a dit que le prix de facture de ces marchandises venant des Etats-Unis devait correspondre à celui auquel ces marchandises se vendent au consommateur des Etats-Unis. Est-ce bien là ce qu'a dit mon honorable ami ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il faudrait mentionner le prix sur la facture. La facture arriverait ainsi à l'acheteur, conforme aux prix qu'il a payés, mais s'il a acheté ces marchandises à un prix moindre que celui auquel elles se vendent dans le pays où elles ont été achetées, l'exportateur devrait alors mentionner sur la facture le prix auquel elles se vendent chez lui ou aux Etats-Unis, et il faudrait prélever le droit d'après le prix auquel ces marchndises ont été vendues aux Etats-Unis.

M. McDOUGALL : Supposons qu'un négociant de New-York achète pour $5,000 de soie, qu'il offrira pour 75 cents la verge. Il en vendra une partie pour ce prix là, mais comme le sait l'honorable ministre, les marchands réduisent leurs prix après un certain temps et quand la marchandise ne s'écoule pas aussi vite qu'ils le désireraient.

Or, supposons que le marchand réduise sa soie à 60 cents ou 50 cents la verge et que j'aille en acheter pour cela, et parce que la mode ou d'autres raisons l'obligent à s'en défaire ; si ma facture prouve que j'ai payé 50 cents cette marchandise qui se vendait 75 cents il y a deux semaines, l'honorable ministre s'en tiendra-t-il au prix qu'elle se vendait tout d'abord, ou bien que je l'ai payée ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami, (M. McDougall) suppose un cas extrême. Supposons maintenant qu'un négociant des Etats-Unis ait marqué ses marchandises à 75 cents le premier du mois, et que le stock ayant baissé, ou pour quelque

autre raison, mon honorable ami, aille les acheter à 60 cents ; elles seraient inscrites à 60 cents dans la facture, et si le marchand les vendait 60 cents à ses chalands à l'époque où il aurait vendu à mon honorable ami, c'est sur ce prix-là que se calculeraient les droits ici. Mais si le marchand vendait ses marchandises à 75 cents généralement, bien qu'il les eût vendues 60 cents à mon honorable ami, la facture, dans ce cas, devrait constater que leur prix régulier aux Etats-Unis est de 75 cents, et ce serait alors d'après ce chiffre-là que se calculeraient les droits, bien que mon honorable ami, eût acheté ses marchandises de bonne foi, pour le prix de 60 cents.

M. McDOUGALL : Si l'honorable ministre (M. Paterson) veut bien jeter un regard avant six heures, sur l'exposé qu'il vient de faire, il verra que tout ce qu'il signifie, c'est qu'on pourrait calculer les droits d'après le prix de 75 cents, que le marchand de New-York eût fait ou non une réduction en faveur de ses chalands américains. Mais comment peut-il contrôler, quant à la valeur des marchandises, les renseignements contraires à ce que la facture comporte ? Si, par exemple, on vient lui dire que John Smith a des marchandises marquées 60 cents la verge dans sa facture, lorsqu'une autre personne a payé les mêmes marchandises 75 cents aux Etats-Unis, le ministre doit se faire payer les droits d'après le prix de 75 cents, mais selon l'interprétation du statut par l'honorable député de York (M. Wallace), John Smith ne serait pas tenu de payer les droits autrement que d'après le prix que se vendaient généralement les marchandises le jour qu'il les a achetées lui-même.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est cela.

M. McDOUGALL : Je ne vois pas bien comment en peut baser une objection sur le temps où la facture a été reçue, car le marchand peut bien comme il en a le droit, modifier ses prix tous les jours. Il peut bien m'avoir vendu un peu moins cher parce que j'ai beaucoup acheté ou qu'il désire s'assurer mes commandes, sans que, pour cela, le ministre ait raison de mettre en doute l'exactitude de la facture et de me forcer, moi, l'importateur, à payer les droits d'après un prix plus élevé. Je ne vois pas qu'on puisse, sans injustice, donner à la loi pareille interprétation.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le parlement, et non pas le département des Douanes, qui fait la loi.

M. McDOUGALL : Je le sais bien, mais c'est le département des Douanes qui fait les règlements qui ont la loi pour base.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, mais en faisant ces règlements, c'est de la loi que nous nous inspirons.

M. PATERSON.

M. McDOUGALL : Est-ce que c'est le parlement qui a dressé la formule de la déclaration qu'il faut faire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. McDOUGALL : Eh bien ! nous savons tous que le ministre dresse la formule de la déclaration, tout comme il fait chaque règlement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons trouvé que cette déclaration constituait un progrès considérable sur l'ancien système. Bien que la loi déclarât expressément qu'il fallait payer les droits d'après la juste valeur du marché, dans le pays d'où provenait l'article, le marchand de ce pays-là pouvait juger à propos de faire une réduction à l'acheteur canadien ; or, nous exigeons, aujourd'hui, que l'importateur au fait des prix courants, disons aux Etats-Unis, déclare que les prix pour lesquels il a vendu ces marchandises pour exportation, sont les justes prix moyens pour lesquels il les vend dans son propre pays. Libre à lui de les vendre moins cher à l'importateur canadien, mais ce à quoi il est tenu aujourd'hui, c'est de mentionner dans la facture quel est le prix du marché dans le pays d'exportation. La loi nous dit de prélever les droits d'après ce prix-là, et le département des Douanes se conforme tout simplement à la loi. D'après l'ancienne coutume, tout ce que le fabricant ou le négociant des Etats-Unis avait à faire, c'était de déclarer que ces articles avaient été vendus 60 cents. La transaction pouvait avoir eu lieu de bonne foi, et cette déclaration pouvait être parfaitement vraie, mais aujourd'hui, ce n'est plus là la valeur que la loi prend pour base du prélèvement des droits. Cette valeur, dans l'exemple cité, doit être de 75 cents, le prix de vente dans le pays de production, et d'après le prix de 75 cents, qui est celui du pays d'exportation, comme la loi l'exige, et la formule de la déclaration actuelle ne souffre plus d'entrées amendées.

M. QUINN : Le ministre veut-il dire que c'est là une nouvelle loi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, mais c'est un nouveau règlement.

M. QUINN : Il y a déjà 16 ans que la loi existe.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne l'ignore pas, mais nous sommes à parler du nouveau règlement que le département a adopté pour rendre l'application de la loi plus efficace.

M. QUINN : Ce règlement est-il d'accord avec la loi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement, et il a pour objet l'exécution de la loi même.

M. WALLACE : Nous posons tout simplement une question et voulons une réponse. La question, la voici: étant donné que la fac-

ture des marchandises vendues à l'acheteur canadien représente le juste prix des marchandises dans le pays d'où elles proviennent, que faut-il ensuite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je l'ai dit à l'honorable député, mais il semble ne pas s'en tenir à cela. Chaque facture est accompagnée de cette déclaration, que les prix soient, ou non, les mêmes au Canada qu'aux Etats-Unis. S'ils sont les mêmes la facture ne contient pas de remarques, mais s'ils ne le sont pas, elle doit le dire.

M. QUINN : Si je comprends bien, il est un règlement qui veut que le vendeur établisse la vérité de la facture et la conformité des prix avec la juste valeur des marchandises dans le pays de production. Ce règlement, je crois, a toujours été en vigueur.

M. McDOUGALL : Si un négociant de New-York entreprend de se défaire de mille piastres de marchandises à 70 cents la verge et qu'il vende le tout à différents acheteurs dont l'un achète pour $200 à 70 cents, c'est-à-dire, d'après le prix primitif du marché ; l'autre, pour $400 avec un escompte de 5 pour 100, livrables, disons à Boston ; l'autre, pour $400, avec le même escompte et livrables au Canada, quelle déclaration l'honorable ministre exigerait-il par rapport aux marchandises destinées au Canada ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La déclaration de la quantité et de l'état des marchandises au moment de l'exportation.

M. McDOUGALL : A mon sens, il est impossible d'appliquer le règlement du ministre ; il ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit.

M. ROSAMOND : Je trouve l'explication du ministre fort raisonnable et le règlement fort convenable, mais je voudrais bien savoir comment le ministre arrive à établir 25 pour 100 comme base, par rapport aux marchandises d'Angleterre qui ont été fabriquées en partie à l'étranger.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est là un chiffre que le Gouverneur en conseil a cru devoir fixer, sous l'empire de la loi.

M. ROSAMOND : Je suis porté à croire que cela n'est pas tout à fait raisonnable, car grâce à cette disposition, il entre une proportion considérable de marchandises allemandes, françaises et belges, aux mêmes conditions que les marchandises anglaises. De plus, il en résulte un privilège pour l'ouvrier anglais, au détriment de l'ouvrier canadien. Si un négociant du Canada importe des marchandises d'Allemagne, il lui faut payer pleins droits et ajouter à cela le prix de la main d'œuvre pour le travail qu'il faut y faire ensuite au Canada, tandis que l'importateur anglais reçoit ses marchandises d'Allemagne sans payer de droits, y ajoute 25 pour 100 pour la main d'œuvre, et les expédie au Canada, sujettes à 25 pour 100 de droits de moins que l'importateur canadien n'a payé sur les mêmes marchandises, ce qui donne à l'ouvrier anglais un avantage de 25 pour 100 sur l'ouvrier canadien.

M. BORDEN (Halifax) : Il est évident que l'honorable député a raison sur ce point. Le fabricant anglais importe d'Allemagne pour ajouter aux marchandises une valeur de 25 pour 100. Or, le fabricant canadien importe aussi d'Allemagne les mêmes marchandises ; mais le fabricant anglais peut les importer au Canada en payant moins de droits que le fabricant canadien, et ainsi, en ce qui concerne la protection accordée au fabricant canadien, il faut déduire la différence de 26½ pour 100 de droits.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'avais pas tout d'abord saisi l'idée de l'honorable député ; je comprends maintenant.

M. HENDERSON : Pour le cas dont vient de parler l'honorable député de Lanark-nord (M. Rosamond), puis-je demander à l'honorable ministre s'il considère qu'il est accordé un privilège de 25 pour 100 à la Grande-Bretagne seule, ou partie à l'Allemange et partie à la Grande-Bretagne ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce privilège est accordé à l'Angleterre.

M. HENDERSON : Il me semble qu'il est également accordé un privilège à l'Allemagne, puisqu'il lui est permis de trouver au Canada un marché, grâce à une réduction de droits. Si c'est en Allemagne que s'obtient la marchandise à 75 pour 100, l'Allemagne a donc un privilège jusqu'à concurrence de 75 pour 100, de 25 pour 100, et l'Angleterre n'a de privilège que sur les 25 pour 100 de différence.

Il me semble que ce privilège est beaucoup plus à l'avantage des pays étrangers que de la Grande Bretagne même ; c'est là, pour le commerce du pays, toute une révélation, et je crois qu'en général, on ne l'a pas parfaitement compris. Ce que dit la loi, c'est que la marchandise doit représenter réellement certaine partie de travail faite en Angleterre. Il me semble qu'en bien des cas, ce chiffre de 25 pour 100 ne réalise pas l'objet de la loi, et si c'est l'Angleterre qui a la plus petite part du profit, voilà qui est toute une révélation. Ce n'est pas ainsi que le fabricant canadien a compris la loi ; ce n'est pas ainsi que l'artisan canadien l'a comprise non plus, mais j'espère qu'il parviendra à la comprendre assez bien avant d'avoir occasion d'exprimer son opinion à ce sujet, car c'est évidemment contre l'intérêt de l'ouvrier canadien qu'on accorde un privilège aux marchandises allemandes et américaines jusqu'à concurrence de 25 pour 100 seulement, et que toutes ces marchandises viennent faire de la concurrence aux fruits du travail canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si cela n'a pas été compris, ce n'est pas faute d'explications. On a tout à fait tort de croire qu'il y a en cela quelque chose de nouveau. Il a été parfaitement compris que le gouver-

nement devait établir ce qu'on entendait par une partie importante de travail ; on a toujours su que cette partie représentait 25 pour 100, et les honorables députés ont bien tort de prétendre qu'il y a à ce sujet quelque chose de nouveau.

M. HENDERSON : Il se peut qu'on ait parlé à la Chambre de 25 pour 100, mais si attentivement que j'aie suivi la discussion du tarif, il y a deux ans, je ne me rappelle pas avoir entendu dire qu'on avait fixé cette proportion à 25 pour 100. Lorsqu'on nous a demandé de déclarer que tout article fabriqué devrait représenter une partie assez considérable de travail anglais, il n'y eut pas beaucoup de députés qui pensèrent que le gouvernement devait établir que cette partie serait de 25 pour 100. C'est par arrêté ministériel et non par législation statutaire, que le gouvernement a fixé 25 pour 100. C'était là un acte de pure administration, et l'on n'a pas fait connaître à la Chambre ce que le gouvernement se proposait de faire à ce sujet ; mais il y a plus d'un député qui conviendra avec moi qu'on n'a pas discuté en cette Chambre quelle proportion de travail il faudrait pour faire juger un article comme fabriqué en Angleterre, et que la proportion est assurément beaucoup moindre que ce que la Chambre avait l'intention d'établir comme proportion, quand elle a donné son assentiment à cette loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis parfaitement certain que tout le commerce sait qu'on a établi comme proportion 25 pour 100, et qu'il en est de même de tous ceux qui ont un intérêt réel dans cette affaire. L'honorable député de Halton prétend que ce privilège accordé à la Grande-Bretagne n'est pas suffisant.

M. HENDERSON : Ce que je prétends, c'est que vous admettez une trop grande proportion de marchandises étrangères.

Le MINISTRE DES FINANCES : La meilleure réponse à cela, c'est une question. D'après l'honorable député les fabricants anglais se croiraient-ils bien plus favorisés si nous les obligions à ajouter à leurs articles fabriqués 50 pour 100 de travail anglais ? L'Angleterre ne produit pas la matière première des articles qu'elle fabrique ; dans un bon nombre de cas, il lui faut l'importer. Par conséquent, plus il entrera de travail anglais dans la confection d'un article, plus le privilège du fabricant anglais courra de risque de diminuer. Si mon honorable ami est d'avis qu'il faudrait fixer la proportion à 50 pour 100 au lieu de 25 pour 100, il expose une très grande partie des produits manufacturés en Angleterre à se voir fermer nos portes.

M. HENDERSON : C'est précisément ce que je voudrais. Je suis plutôt ami de l'ouvrier canadien que de l'ouvrier anglais, et pour la protection de celui-là, je veux entourer d'autant de difficultés que possible l'entrée des marchandises étrangères en ce pays.

Libre au ministre des Finances de juger la question comme il l'entendra, et de fait, il la juge à deux points de vue particuliers. Il veut se faire un revenu, et il sait que le meilleur moyen d'y arriver, c'est de frapper d'un droit aussi léger que possible l'importation des marchandises étrangères. Mais est-ce là favoriser l'artisan canadien ou les consommateurs, qui appartiennent en grande partie à la classe ouvrière ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Certainement.

M. HENDERSON : Je ne le pense pas. Nos ouvriers devraient bénéficier de la politique de protection aussi longtemps qu'elle sera en vigueur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami demande si c'est là favoriser l'artisan canadien ; je regrette de différer d'opinion avec lui, mais je le crois. Il demande, de plus, si c'est favoriser les consommateurs de ce pays. Sans doute, car ils bénéficient de la réduction des droits sur les marchandises dont ils ont besoin. Mon honorable ami a eu plus de franchise et de candeur que la plupart de ses compagnons, puisqu'il n'a pas craint de dire qu'il est contre tout privilège en faveur de l'Angleterre.

M. HENDERSON : Ecoutez ! écoutez !

M. CLARKE : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est ce qu'il a dit, et il y persiste en disant " écoutez ! écoutez ! " C'est ce que pensent également les honorables députés de la gauche, mais ils n'ont pas comme lui la franchise de s'en exprimer ; il veut réellement fermer nos portes aux produits manufacturès que l'Angleterre nous envoie. Nombre de députés de la gauche ont essayé de démontrer qu'elle ne nous en envoie pas beaucoup sous l'empire du tarif de faveur, et par malheur, je dois l'avouer, elle ne nous en a pas envoyé autant que nous l'espérions, mais en principe, les honorables députés de la gauche, parlant par la bouche de l'honorable député de Halton, ne veulent pas de marchandises anglaises du tout. L'honorable député est protectionniste, et il veut réserver entièrement le marché du Canada aux produits canadiens. Je ne récrimine pas contre sa manière de voir, mais je blâme les autres députés de la gauche de penser comme lui tout en se montrant favorables à l'établissement d'un commerce privilégié entre l'Angleterre et le Canada.

M. HENDERSON : L'honorable ministre ne m'a peut-être pas bien compris. Je suis protectionniste, et je ne veux pas de privilège en faveur de l'Angleterre, avant qu'elle-même nous ait accordé un privilège.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est bien, qu'il en soit ainsi. L'honorable député s'oppose au privilège que nous donnons actuellement à l'Angleterre, et je présume qu'à

ce sujet, il ne parle pas seulement pour lui-même, mais qu'il exprime, en même temps, les vues de son parti, de sorte que nous devons conclure que les honorables députés de la gauche ne veulent pas du tarif de faveur d'après lequel nous admettons les marchandises anglaises à des conditions plus favorables que celles des pays étrangers.

M. HENDERSON : Nous n'en voulons pas, jusqu'à ce que l'Angleterre nous ait accordé à nous-mêmes un privilège.

M. ROSAMOND : Nous pouvons tous être plus ou moins favorables au tarif privilégié en ce qui regarde l'Angleterre, mais ce dont nous ne voulons pas, c'est ce privilège de 75 pour 100 sur les marchandises importées d'Allemagne et de France. Le ministre des Finances a dit, il y a un instant, que la moitié de la matière première qui servait à la confection des articles manufacturés en Angleterre, était importée ; je ne crois pas qu'il y en ait autant que cela, car la confection de ces articles reçoit un commencement d'exécution en Allemagne. Ainsi, il y a des habits que l'on commence à fabriquer en Allemagne, que l'on fait ensuite finir en Angleterre où ils acquièrent une valeur de 25 pour 100, et qu'on exporte de là au Canada. Ce contre quoi je proteste, c'est le privilège de 75 pour 100 que, sous prétexte de tarif de faveur, on accorde à ces marchandises fabriquées en Allemagne, en France et en Belgique, au détriment de l'ouvrier canadien.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a dit que notre commerce avec la Grande-Bretagne n'avait pas augmenté dans des proportions aussi considérables qu'on s'y attendait. L'objet que les honorables députés de la droite avaient en vue en élaborant leur tarif, s'est en grande partie réalisé. Puisqu'ils ont réduit les droits sur les marchandises que nous importons en grande partie des Etats-Unis, ils ont lieu de s'attendre à ce que les importations augmentent ; mais ayant augmenté les droits sur les marchandises que nous importons principalement d'Angleterre, ils n'ont aucune raison d'espérer que notre commerce de ce côté augmente parce qu'ils auront réduit d'un quart les droits ainsi augmentés. Il veut savoir quelle est l'opinion de la gauche et dit qu'elle ne veut pas d'un tarif pour la Grande-Bretagne. Cependant, l'honorable ministre trouvera toute la gauche favorable à la concession d'un privilège à la Grande-Bretagne, mais désireuse également que la Grande-Bretagne, à son tour, nous accorde un privilège. Le gouvernement savait qu'il ne nous obtiendrait pas cet avantage qui ne saurait nous être assuré qu'au moyen de conférences et de négociations. Voyant qu'il n'avait pas assez de temps pour cela, et qu'il fallait présenter au parlement un tarif quelconque, il s'est dit : Nous allons imposer au parlement ce projet de commerce privilégié avec la Grande-Bretagne.

Mais si l'on préfère les arrangements avec le peuple des Etats-Unis, à plus forte raison peut-on en faire qui soient réciproquement avantageux, avec le peuple anglais. Mais si favorables qu'ils disent être à ce projet, les députés de la droite n'ont absolument rien fait dans ce sens. Avant l'élection de 1896, dans les discours qu'il a prononcés à Toronto, à London et ailleurs, le premier ministre s'est engagé à travailler à l'établissement d'un commerce privilégié entre l'Angleterre et le Canada ; mais toutes ces paroles ne constituaient de leur part qu'un faux prétexte mal déguisé pour arriver à ruiner les manufactures canadiennes. Sans qu'il y ait lieu d'en remercier les honorables députés de la droite, les artisans et les manufactures du Canada contribuent dans une assez large mesure à la prospérité universelle. L'honorable député de Halton (M. Henderson), a dit que lorsqu'on a proposé le tarif de 1897, il ne savait pas que la proportion du privilège qu'on accordait aux produits manufacturés d'Angleterre, serait de 25 pour 100. Mais, répond le ministre des Finances, vous le saviez fort bien, puisqu'on a discuté la question à la Chambre.

Pourtant, comment pouvait-on la discuter, puisqu'on n'avait pas du tout songé à fixer le chiffre de la proportion, et qu'on avait laissé ce soin au Gouverneur en conseil ou, virtuellement, au ministre des Douanes ? A quelle date a-t-on fixé cette proportion de 25 pour 100 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'était le 14 juillet 1898.

M. WALLACE : Le tarif est du 13 juin 1897, et ainsi, c'était un an et un mois après cette date-là. Comment le député de Halton pouvait-il savoir ce qui en était ? Voici maintenant quant au fond de cette question de 25 pour 100. Prenons, par exemple, la laine : dans certains pays étrangers on en a filé, dans d'autres on en a fait de l'étoffe ; puis on l'a transportée en Angleterre où on l'a fait fouler, presser ou teindre à peu de frais. Elle est ainsi devenue marchandise anglaise, et lorsqu'on l'a envoyée au Canada, nos gens se sont écriés : quel bonheur de recevoir ici ces marchandises faites en Angleterre ! Enlevons 25 pour 100 des droits dont elle devrait être frappée.

Il y a tout lieu de se méprendre au sujet de la signification de cette réduction de 25 pour 100. S'il y a 30 pour 100 de droits et que l'on enlève 25 pour 100, on pense généralement que la marchandise ne paye que 5 pour 100 d'entrée. Mais ces 25 pour 100 signifient seulement qu'il faut enlever ¼ des droits, ou, dans l'exemple cité, 7½ pour 100. C'est être injuste à l'égard de l'artisan canadien et de l'artisan anglais pour le bénéfice de qui cette loi est censée faite. L'artisan canadien ne s'en aperçoit pas autant à l'époque de la prospérité, mais il s'en apercevra plus tard ; que dis-je, il commence déjà à ressentir les effets de cette injustice, ainsi que le démontrent les rapports du Commerce et de la Navigation, et ainsi que je le ferai voir à la Chambre. Pour le moment, je me

contenterai de dire qu'en soumettant les marchandises, chez elle, à un travail qui équivaut à 25 pour 100 de leur valeur, l'Angleterre a commis une injustice à l'égard du peuple, du gouvernement et du trésor canadiens, de même qu'à l'égard de l'artisan anglais.

Le MINISTRE DES DOUANES : Après avoir fait passer toutes ces questions au creuset de la discussion, je voudrais demander à mon ami du Cap-Breton (M. McDougall), s'il m'accorderait de bon gré ce montant de $107,250 pour payer les salaires et les dépenses accessoires aux différents postes de sa province.

M. McDOUGALL : Je serai heureux de me rendre au désir de mon honorable ami quand il aura bien voulu me dire comment se dirigent les affaires dans ces postes-là. Je veux savoir qui était chargé de procéder contre certaines personnes accusées d'avoir fait de la contrebande au postes de Sydney-nord et aux postes environnants, dans le comté du Cap-Breton, au mois de janvier, 1898. Pour aider mon honorable ami à me fournir les renseignements voulus, je lui signalerai la page T-77 du rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami a eu la bonté de m'envoyer un billet me prévenant qu'il demanderait des renseignements à cet égard. Je n'ai pas encore eu le temps de me mettre en état de lui dire tout ce qu'il voudrait savoir, mais je lui donnerai communication du reste du budget supplémentaire. Je lui dirai, en outre, que c'est M. Mackenzie, du département de la Justice, qui s'est occupé de presque tous ces cas-là.

M. McDOUGALL : Voilà que me paraît déraisonnable. J'ai envoyé porter de l'autre côté de la Chambre, dans l'après-midi, à l'honorable ministre un billet le prévenant que j'attaquerais cette question-là.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, je l'admets, et aussi ai-je passé le billet à mon sous-ministre; mais comme il était tard et que les bureaux étaient même fermés, il n'a pas eu le temps de me procurer tous les renseignements voulus. Cependant, il y a, au budget supplémentaire, un item de $3,000 qui peut fournir ample matière à discussion. Je ne veux pas retarder mon honorable ami ; aussi, en attendant que je puisse me procurer les autres renseignements, je me ferai un devoir de l'écouter et de lui répondre de mon mieux.

M. McDOUGALL : Il peut bien arriver que je ne sois pas ici quand l'honorable ministre présentera le budget supplémentaire.

Sir CHARLES TUPPER : Demain, l'honorable ministre aura, sans doute, fourni les renseignements.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai fait de mon mieux jusqu'à présent, pour les obtenir.

M. McDOUGALL : Mon honorable ami me permettra-t-il de réserver pour demain la discussion relative à ce sujet, si nous en sommes arrivés à l'examen du budget ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Désirez-vous laisser en suspens un de ces item ?

M. McDOUGALL : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami serait-il assez bon de me dire sur quoi il désire avoir des renseignements ?

M. McDOUGALL : Je trouve dans le rapport de l'auditeur général les noms de quelques-uns des avocats ; je veux savoir les noms de tous, et quels montants on leur a payés. Le rapport de l'auditeur général en indique bien quelques-uns, mais quant aux principaux, je ne les y vois pas. Je veux également savoir combien on a fait payer aux différentes personnes qu'on a poursuivies, quel a été le résultat final de ces actions-là, combien de personnes on a poursuivies, combien d'actions on a poussées jusqu'au bout, et combien on a abondonnées.

M. BORDEN (Halifax) : Il est un autre point qut je veux soumettre à la considération du ministre. On a imposé un droit sur les catalogues d'affaires qui nous arrivent par express, et on n'en a pas imposé du tout sur ceux qui nous arrivent par la poste. Je crois savoir que certains marchands d'Halifax ont déjà attiré sur ce point l'attention de l'honorable ministre et lui ont dit qu'ils s'étonnaient de cette distinction, qui a créé quelques ennuis.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les catalogues d'affaires sont sujets à certains droits ; il est d'usage, cependant, de les considérer comme exempts de droits, quand il n'en vient pas plus de trois à la fois par la poste ; mais s'il y en a plus de trois, ils restent soumis à la clause de l'acte des Douanes qui pourvoit à ce qu'on paye des droits sur les catalogues d'affaires.

M. QUINN : Avant que cet item soit adopté, je désirerais savoir du ministre des Douanes si le gouvernement a travaillé à satisfaire le désir des différentes chambres du commerce de la Confédération par l'établissement d'une cour de douane et par le choix de quelque moyen de faire décider d'une manière sommaire les difficultés qui se présentent entre les marchands et les autorités douanières, et d'éviter les frais qu'entraînent toujours les procès auxquels ces difficultés donnent lieu. Depuis quelques années, les chambres de commerce de Montréal, de Toronto, de Hamilton et d'autres cités ne cessent de demander au gouvernement l'institution d'une commission ou d'une cour pour la décision sommaire de ces causes-là, et en vue de la réduction des frais, de procès qui proviennent de ce que les droits n'ont pas été payés, et d'autres sources de ce genre. Quand, à la dernière session, j'ai parlé de ce point, l'honorable ministre m'a dit qu'il était à l'é-

tude. Je voudrais savoir si on en est arrivé à une décision, et si le gouvernement a l'intention d'instituer une cour de cette nature.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois qu'il faudrait plutôt un conseil d'experts pour faire faire les évaluations d'une manière uniforme. Nous avons déjà un conseil d'experts ; il est composé des différents estimateurs du Canada ; le contrôleur en chef du département en est membre, et le commissaire des douanes en est président. Je ne crois pas qu'on ait demandé l'institution d'une cour qui s'occupât de régler spécialement les cas d'évaluations faites au-dessous de la valeur réelle des marchandises, ou de surcharges quant aux droits auxquels ces marchandises sont sujettes. Ce devoir incombe, d'après la loi, au département et au ministre. Ce que mon honorable ami veut dire, c'est que les chambres de commerce demandaient un conseil d'experts ayant les connaissances spéciales qu'il faut pour décider des cas de ce genre plus vite qu'on ne les décide à présent. Si nous n'avons pu réaliser entièrement ce qu'on nous suggérait, nous avons virtuellement fait ce qu'il fallait pour donner satisfaction. Si nous avions un conseil d'experts qui fût chargé de prendre connaissance de tous les cas qui se présenteraient dans les différents postes, nous nous trouverions en fin de compte, nous en rapporter au jugement de chaque expert pour chaque question qu'il serait habile à juger. En d'autres termes, le marchand de quincaillerie serait appelé à décider toute question relative à cette branche de commerce ; il en serait de même pour le marchand de nouveautés. Je ne pense pas que, de cette manière, nous obtenions de meilleurs jugements qu'à présent. Le conseil actuel, bien qu'il ne se réunisse pas aussi souvent qu'il le faudrait, fait ses estimations à la satisfaction des importateurs. Ce dont les marchands se plaignent le plus, c'est la difficulté qu'ils éprouvent à obtenir, aux différents postes, une évaluation uniforme. Aux postes les plus importants, nous avons des estimateurs capables, et au fait des différentes branches de commerce auxquelles ils appartiennent, comme la quincaillerie, les nouveautés, etc., mais aux postes de moindre importance, où il n'y a que le percepteur et un préposé au débarquement, le percepteur n'a que son jugement pour décider de la valeur d'un article sur lequel il s'agit de payer des droits. Nous avons essayé de remédier à cet inconvénient en insistant davantage sur l'application du système auquel on avait recours du temps que l'honorable député avait charge du département auquel je préside, et pour cela, on fait parvenir aux percepteurs des différents postes des bulletins qui leur apprennent quelle décision a rendue l'estimateur de Montréal d'après ses connaissances techniques, dès que cette décision existe. C'est là un progrès, car nous rendons, par ce moyen, l'évaluation plus uniforme qu'elle ne pouvait être auparavant.

M. QUINN : Oui, mais on se plaignait quand même autrefois, lorsque régnait le même système. Le manque d'uniformité dans l'évaluation, voilà ce dont se plaignent surtout les négociants de Montréal. Ils disent, et avec raison, que les marchandises arrivées à Montréal, sont estimées plus cher qu'elles ne le seraient à d'autres postes. D'où il resulte, pour eux, un préjudice.

Le ministre prétend avoir amélioré le système qui régnait du temps que l'honorable député de York-ouest (M. Wallace) était contrôleur des douanes. Ce dernier ne me contredira pas si j'affirme qu'on a fait alors tous les efforts possibles pour faire connaître dans tout le Canada l'évaluation de certains item particuliers, et qu'on n'a pu réussir à faire faire par les fonctionnaires du département une évaluation uniforme, aux différents postes. L'honorable ministre ne manquera pas de se heurter à cette difficulté-là. Ce qu'a demandé la chambre de commerce de Montréal, c'est qu'il soit institué dans la Confédération un conseil d'estimateurs composé d'un représentant des provinces maritimes, d'un représentant des provinces d'Ontario et de Québec, et d'un représentant des provinces de l'ouest ; que ce conseil ainsi composé fasse une évaluation uniforme de toutes les marchandises qui s'importent dans le pays, qu'il en donne communication aux percepteurs des douanes, de manière que chacun se fasse payer les mêmes droits pour les mêmes marchandises ; et s'il s'élève une difficulté au sujet d'un article importé, et que le percepteur ne soit pas en état d'en faire l'évaluation, il en prévienne le conseil, qui évaluera l'article et établira sous quelle rubrique il faut le chercher pour savoir à quel droit il est sujet. En faisant transmettre à tous les percepteurs de douane le chiffre des évaluations faites à Montréal, le ministre des Douanes n'a rien fait de bien nouveau, car l'honorable député de York-ouest avait en vain tenté de faire de même. J'attire l'attention du gouvernement sur cet état de choses et je prie mon honorable ami le ministre des Douanes de vouloir bien considérer les requêtes que lui a adressées la chambre de commerce de Montréal ; il y trouvera des renseignements très importants, car j'apprends de la part de membres éminents de la chambre de commerce qu'on y a indiqué tout particulièrement qu'il s'est fait des évaluations au-dessous de la valeur réelle des marchandises, à certains ports, au préjudice de Montréal. Il y a là une injustice grave, qui sollicite l'attention.

M. WALLACE : Je regrette d'avoir à différer d'opinion non seulement avec mon honorable ami de Montréal (M. Quinn), mais encore avec l'honorable ministre des Douanes. Le département des Douanes doit se féliciter de ce que presque toutes les plaintes à ce sujet aient cessé. L'état de choses qui a existé si longtemps existe encore. La rivalité intense qu'il y a entre Montréal et Toronto, est cause que l'une de ces deux

cités se plaint de ce que l'autre fait des évaluations trop hautes. Je sais qu'un fonctionnaire très expérimenté du département, M. Brednev, a été chargé de comparer les entrées de douane de Montréal et de Toronto, pour les rendre uniformes, et que depuis lors, les plaintes ont virtuellement cessé. Lorsqu'il est arrivé à Montréal ou à Ottawa de se plaindre, j'ai mis les négociants de ces cités-là au défi de signaler un seul article sur lequel il se prélevait des droits plus élevés à un endroit qu'à un autre. On a cessé de se plaindre du manque d'uniformité.

Dans le département, la branche du contrôle est des plus importantes ; le gouvernement devrait avoir, au département des Douanes à Ottawa, non seulement l'entrée de douane, mais une copie de la facture, ainsi qu'on l'exige aux Etats-Unis. En dressant une copie de la facture pour la douane, et une autre pour le consignataire, l'importateur devrait en faire une troisième et l'envoyer à Ottawa ; le préposé au contrôle pourrait ainsi la confronter avec l'entrée et la facture Les exportateurs d'Angleterre et des pays d'Europe étant déjà obligés d'agir de la sorte à l'égard des Etats-Unis, il nous serait facile d'exiger, nous aussi, de leur part, trois factures, dont une serait envoyée au préposé au contrôle, à Ottawa.

M. QUINN : Si heureux que puisse être le ministre des félicitations de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), il ne doit pas, pour cela, manquer de s'apercevoir que Montréal n'a pas cessé de se plaindre. Ses plaintes peuvent être comme le feu sous la cendre, les hommes d'affaires peuvent trouver inutile de récriminer ou espérer que dans le cours du temps, le gouvernement s'occupera du redressement de leurs griefs ; il n'en est pas moins certain qu'il s'élève, tous les jours, de Montréal, des plaintes nombreuses au sujet de l'administration du département des Douanes. J'attire l'attention du ministre sur ce point.

M. WALLACE : Ces plaintes se font depuis que le nouveau gouvernement est au pouvoir.

M. QUINN : Cela se peut, mais à tout événement, elles se font, et pour peu que le ministre veuille lire les requêtes que lui a adressées la chambre de commerce, il ne manquera pas de s'en apercevoir.

M. TAYLOR : Je désire signaler au ministre des Douanes une injustice, grave d'après moi, que l'on a commise à l'égard d'un ancien et fidèle employé de la Couronne, à l'égard du Dr F. B. McCormick, autrefois officier de douane à l'île Pelée. Après l'élection générale de 1896, craignant qu'il se fît des plaintes contre lui, son fils a écrit au premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qui lui a répondu que s'il se portait des accusations contre son père, ce dernier aurait toute liberté de les repousser. Peu après, le département des Douanes a annoncé, par lettre, à ce vieil et utile officier, la nouvelle de son renvoi d'office. Je veux lire cette correspondance et demander au premier ministre (sir Wilfrid Laurier), et au ministre des Douanes (M. Paterson), d'expliquer la divergence de leurs déclarations, car dans sa lettre, le premier ministre déclare hautement qu'il ne sera rien fait contre M. McCormick, sans une complète enquête.

Le 3 mars 1897, M. H. M. McCormick écrivait au premier ministre du Canada ce qui suit :

DÉTROIT, MICH., 3 mars 1897.

A l'honorable WILFRID LAURIER,
Premier ministre du Canada, Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je me présente à vous en ma qualité de fils d'un vieux sujet britannique et d'un loyal Canadien.

Mon père, le Dr F. B. McCormick, de l'île Pelée, sur le lac Erie, un des plus vieux membres de la famille McCormick qui fut toujours loyale à l'Angleterre et dévouée à la gloire de sa Couronne, a subi, de la part d'ennemis personnels et politiques, bien des accusations fausses, et pourrait peut-être, grâce à ces machinations, perdre sa position de sous-percepteur des douanes pour cette île.

Vos très nombreuses occupations ne vous empêchent pas de prêter l'oreille à la voix de la justice, si humble que soit la condition de ceux qui la font entendre. Aussi, viens-je vous prier, avec tout le respect et toute la franchise possibles, de vouloir enquérir du fond de la cause. Je serai heureux de vous procurer, à cette fin, les plus entiers renseignements qu'il me soit permis de puiser aux sources les plus recommandables.

C'est à vous, le chef d'un peuple loyal et fort, qu'à l'insu de mon père, je viens demander justice, et c'est vous que j'implore pour que cet homme qui se fait vieux, conserve la position qu'il a si justement gagnée et si fidèlement remplie.

En faisant droit à cette requête, vous aurez ajouté le lien de la reconnaissance, à tous ceux qui me tiennent déjà attaché à la mère patrie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
(Signé) H. M. McCORMICK

A cette lettre, le premier ministre a répondu comme suit :

OTTAWA, 8 mars 1897.

H. M. McCORMICK, écr.
72, édifice de la " Home Bank,"
Détroit, Mich., E.-U.A.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 3 du courant. Comme vous le savez, le département des Douanes est sous la direction de l'honorable William Paterson, un homme aussi soigneux que digne. Soyez sûr que toute accusation qu'on pourrait porter contre votre père, serait l'objet de la plus entière considération, et que votre père aura toute liberté de se défendre et de la repousser. Je vais passer votre lettre à M. Paterson, en lui recommandant d'y accorder toute l'attention possible.

Très sincèrement à vous,
(Signé) WILFRID LAURIER.

A quelques semaines de là, le 3 avril 1897, M. McCormick recevait de M. McDougall, commissaire des douanes, la lettre suivante :

OTTAWA, 3 avril 1897.

F. B. McCORMICK, écr.,
Southport, île Pelée.

MONSIEUR,—J'ai été chargé de vous dire que Son Excellence le Gouverneur général en conseil a cru devoir vous remercier de vos services comme sous-per-

cepteur des douanes de Sa Majesté à Southport, dépendance du poste de Amherstburg, Ont. L'arrêté ministériel à cet égard, est daté du 8 janvier 1897.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
(Signé) JOHN McDOUGALD,
Commissaire.

Par l'entremise du percepteur des Douanes,
Amherstburg, Ont.

Le 12 avril 1897, M. F. B. McCormick adressait au premier ministre la lettre suivante :

B. P. de PELEE-SUD, ONT., CAN.
12 avril 1897.

L'honorable WILFRID LAURIER, M.P.,
Premier, etc., Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Votre lettre datée d'Ottawa, le 6 mars 1897, et adressée à mon fils, Hugh M. McCormick de Détroit, Michigan, est devant moi, à côté d'une petite note du commissaire des douanes, M. John McDougald, dont je vous envoie copie. Vous ne deviez pas connaître le contenu de cette note quand vous avez écrit votre lettre, car s'il faut en croire cette note, on avait déjà décidé depuis deux mois, par un arrêté ministériel, mon renvoi d'office comme sous-percepteur des douanes à ce poste, lorsque vous avez écrit, et cela, sans qu'on m'eût fourni la moindre occasion de me défendre, ni même prévenu que j'étais en faute. A trois mois de là, environ, je suis péremptoirement renvoyé.

Vous m'aviez promis, dans votre lettre, que si j'étais accusé, j'aurais un procès équitable, et ample occasion de me défendre. Je reposais en ces paroles, la plus entière confiance, car pour être conservateur, je ne me fais pas moins complètement à votre parole de gentilhomme et d'homme d'honneur, et à votre influence comme premier ministre de la Confédération.

En supposant, même pour le besoin de l'argument, que je fusse coupable de toutes les offenses contenues dans le catalogue du service civil, n'avais-je pas droit de me défendre ?

Nous sommes, à bon droit, fiers que sous l'empire de la loi anglaise, un homme ne puisse être condamné sans avoir été trouvé coupable de l'offense dont on l'accusait.

Est-ce possible que la classe des employés civils du Canada soit la seule de tout l'Empire, à qui l'on refuse de se défendre ? Je ne puis, je le répète, me résigner à croire que vous avez agi de la sorte, et je vous prie, monsieur, non seulement au point de vue de votre devoir d'homme public, mais encore, au point de vue de la commune justice qui m'est due, de reconsidérer cette question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Bien sincèrement à vous,
(Signé) F. B. McCORMICK.

Cette lettre a provoqué la réponse suivante :

OTTAWA, 15 avril 1897.

F. B. McCORMICK, écr., M.D.,
Pelée-Sud, Ont.

CHER MONSIEUR,—Le premier ministre me prie d'accuser réception de votre lettre du 12 du courant et de vous dire qu'il va immédiatement attirer l'attention de M. Paterson sur ce dont il y est question.

Sincèrement à vous,
(Signé) RODOLPHE BOUDREAU.

A cette lettre, M. McCormick a répondu comme suit :

SOUTHPORT, ILE PELEE, 3 mai 1897.

L'honorable WILFRID LAURIER, M.P.,
Premier, etc., Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous demande pardon d'avoir si longtemps attendu pour accuser réception de votre réponse du 15 avril dernier à ma lettre du 12 du même mois. J'attendais que l'honorable contrôleur des Douanes, M. Paterson, eût répondu à ce que vous lui aviez demandé.

Permettez-moi d'attirer de nouveau votre attention sur cette question, et de vous prier, avec tout le respect possible, d'accorder à mon cas votre considération empressée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Très sincèrement à vous,
(Signé) F. B. McCORMICK.

On a envoyé la réponse suivante à M. McCormick :

OTTAWA, le 28 mai 1897.

M. F. B. McCORMICK, M.D.,
Pelée Sud, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 du mois dernier.

La raison de votre destitution semble être que l'on n'a pas considéré comme satisfaisante la manière dont vous avez administré les affaires de la douane sur l'île.

L'inspecteur en chef a envoyé un rapport comportant qu'il serait plus avantageux pour le public de transporter le poste secondaire de Southport à West-Dock, ainsi qu'on l'a fait.

L'arrêté du conseil ordonne de vous congédier, et l'avis vous a été envoyé conformément à cet ordre.

Vos appointements vous seront payés jusqu'à l'époque où vous avez reçu avis de votre renvoi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN McDOUGALD,
Commissaire.

Voilà la correspondance échangée entre le premier ministre et le fils de M. McCormick, et M. McCormick lui-même ; et cependant, sans avis, ce gentleman a été destitué, la raison alléguée étant, dans un cas, qu'il n'avait pas rempli fidèlement ses devoirs, et, dans l'autre cas, qu'il était de l'avantage du public d'abolir ce poste et d'en établir un dans un autre endroit. Je prétends que l'on a commis une grave injustice envers M. McCormick, surtout après qu'il eût reçu du premier ministre l'assurance que si l'on faisait une plainte, une enquête complète aurait lieu, et qu'il lui serait donné de répondre aux accusations formulées contre lui. A mon avis, le premier ministre devrait remplir la promesse qu'il a faite, et faire faire une enquête complète et rendre justice à M. McCormick.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai qu'un mot à dire à l'honorable député. Il admettra volontiers qu'il ne m'est pas possible de lui donner une réponse quelconque ou de lui fournir des renseignements sur cette matière, car la chose s'est passée il y a deux ans, et l'honorable député ne m'a pas rafraîchi la mémoire. S'il m'avait informé qu'il allait soulever la question, je me serais abouché avec le ministre des Douanes ; mais étant pris à l'improviste, il m'est impossible de lui donner une réponse maintenant.

M. CLANCY : Il appert que le ministre des Douanes ne s'est pas rendu à la demande du premier ministre. Si l'affaire a eu lieu il y a deux ans, je crains que le ministre des Douanes ne soit le coupable. On il ne s'est pas occupé de ce que demandait le premier

ministre, ou, dans ce cas, comme dans la plupart d'autres cas, il a fait la sourde oreille. Il vaut toujours mieux ne pas s'occuper d'une question de cette nature que de faire subir une enquête aux prétendus coupables. La seule manière d'être sûr du renvoi d'un homme, c'est de ne pas lui accorder d'enquête.

Je ne vois pas ici le directeur général des Postes, mais je me rappelle qu'il a destitué deux ou trois fonctionnaires, et qu'ensuite, il leur a accordé une enquête, alors que l'on a constaté qu'ils n'étaient pas coupables; mais je n'ai pas entendu dire qu'on les ait réinstallés. En présence de la lettre du premier ministre, déclarant que M. McCormick devait avoir un procès équitable, et de l'autre lettre, disant qu'il signalerait la question à l'attention du ministre des Douanes, ce dernier, à mon avis, doit nous donner des explications.

Le MINISTRE DES DOUANES: Je serais bien aise de donner les renseignements que je possède au sujet de cette question, mais ainsi que l'a dit le premier ministre, la chose s'est passée il y a deux ans, et je craindrais d'en parler. D'après la lettre du commissaire, je crois plutôt que l'inspecteur en chef a visité l'île et envoyé un rapport au sujet de la conduite du fonctionnaire et au sujet du bureau même.

Je ne parle que d'après la teneur de la lettre, car je ne me rappelle pas clairement les faits. Naturellement, je ne désire pas dire quoi que ce soit qui puisse nuire au gentleman en question; mais, à mon avis—c'est aussi l'avis du commissaire—il n'a pas rempli ses devoirs d'une manière tout à fait satisfaisante avant mon arrivée au ministère; mais je suppose que si les honorables députés connaissaient bien les faits, ils admettraient que l'on n'a pas agi injustement. Je ne veux pas commettre d'injustice, et, autant que je sache, je n'en ai pas commis dans ce cas.

Sir CHARLES TUPPER: Je dirai au ministre des Douanes qu'il n'a pas du tout répondu à la question. Je supposerai que cette correspondance contient tous les faits.

Le MINISTRE DES DOUANES: Je n'aimerais pas à admettre cela.

Sir CHARLES TUPPER: Oui, nous avons devant nous toute la correspondance, et les faits sont là. Les voici: Le fils d'un fonctionnaire a écrit au très honorable premier ministre lui disant que son père croyait que des accusations seraient portées contre lui, et lui demandant de lui accorder une enquête dans le cas où des accusations seraient portées. Cela est incontestable. Mais l'on se plaint de ce que le très honorable premier ministre, en accusant réception de la lettre, sous sa propre signature, a dit au fils:

Soyez sûr que toute accusation qu'on pourrait porter contre votre père, serait l'objet de la plus entière considération, et que votre père aura toute liberté de se défendre et de la repousser. Je vais passer votre lettre à M. Paterson, en lui recommandant d'y accorder toute l'attention possible.

Dans cette lettre, le très honorable premier ministre a aussi décerné un caractère très élevé—je ne dirai pas trop élevé—au ministre des Douanes, en disant que c'était un homme très soigneux et très honnête, et, ainsi, il a donné à ce gentleman l'assurance que la cause de son père était confidée à cet homme. Avec ce certificat, le ministre des Douanes aurait du être doublement soucieux de ne pas perdre ce caractère élevé. Puis, le très honorable premier ministre a donné à ce gentleman l'assurance que s'il était porté des accusations contre son père, il serait donné à ce dernier d'y répondre.

Le PREMIER MINISTRE: Comment sait-on que cette occasion ne lui a pas été donnée?

Sir CHARLES TUPPER: Par la correspondance.

Le PREMIER MINISTRE: Il n'y a là qu'une partie de la correspondance.

Sir CHARLES TUPPER: Elle est complète.

Le PREMIER MINISTRE: Il n'y en a qu'une partie.

Sir CHARLES TUPPER: Si mon très honorable ami veut examiner la correspondance, il verra qu'elle est complète, car lorsque cet homme s'est plaint de l'acte du ministre des Douanes, ce dernier n'a pas dit qu'il y avait eu une enquête, mais il s'est absolument basé, pour faire la destitution, sur un rapport de l'inspecteur des douanes disant que cet homme n'avait pas rempli ses devoirs d'une manière satisfaisante.

Le *PREMIER MINISTRE: C'est cela.*

Sir CHARLES TUPPER: Ce fonctionnaire avait la promesse du premier ministre que si l'on portait des accusations contre lui, il lui serait donné de les repousser, et je ne doute pas que le très honorable premier ministre n'ait envoyé au ministre des Douanes et la lettre de M. McCormick et sa propre réponse à cette lettre.

Le ministre des Douanes ne prétend pas que l'on a donné à cet homme l'occasion de se défendre, mais il dit simplement qu'il a été renvoyé sur la déclaration de l'inspecteur des douanes portant qu'il ne remplissait pas ses devoirs d'une manière satisfaisante. Il ne s'agit pas de savoir s'il remplissait ou non ses devoirs d'une manière satisfaisante, mais il s'agit de ceci: bien qu'il eût l'assurance formelle du premier ministre qu'il lui serait donné de repousser toute accusation portée contre lui, on ne lui en a jamais donné l'occasion, mais il a été destitué sur la simple déclaration de l'inspecteur des douanes.

En outre, nous avons l'affidavit de M. Hugh M. McCormick, daté du 8 février 1897, que ce sont là des copies des originaux en sa possession, et que, autant qu'il se le rappelle, ce sont là des copies véritables. Il

donne toute la correspondance et en atteste l'exactitude, et cette correspondance prouve que la promesse du premier ministre n'a jamais été remplie. Je ne tiens pas le moins du monde le premier ministre responsable, mais le ministre des Douanes est celui qui est responsable ; et, en présence de ces documents, je doute que le premier ministre puisse encore lui donner le certificat qu'il lui a décerné.

Le PREMIER MINISTRE : J'en appelle au sens d'équité de mon honorable ami et de la Chambre. Rien ne saurait être plus injuste que son argumentation. Voici une chose qui a eu lieu il y a deux ans. L'honorable député ne prétendra pas qu'il se rappelle ce qui s'est passé dans son bureau il y a deux ans, ou même l'année dernière. Si l'honorable député qui a amené la question sur le tapis avait averti mon honorable ami, le ministre des Douanes, ce dernier après avoir examiné les archives, aurait été en mesure d'exposer l'autre aspect de la question. Il y a un autre aspect à la question. Il est admis que l'inspecteur a visité le bureau de M. McCormick. J'ignore si les accusations ont été signalées à l'attention de M. McCormick ; ou si on lui a demandé d'y répondre.

Sir CHARLES TUPPER : La preuve en est là sous la signature du commissaire des douanes.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député expose la question de la part du fonctionnaire destitué qui, cela va sans dire, se plaint d'avoir été renvoyé injustement. Mais la question a un autre aspect : la partie qui concerne le ministère. Mon honorable ami prétend-il qu'il ne serait pas bon d'avoir non seulement la correspondance qu'il a lue, mais aussi le rapport de l'inspecteur sur lequel on s'est basé pour destituer ce fonctionnaire ? Lorsque nous aurons les deux versions, mon honorable ami, le ministre des Douanes, sera prêt à répondre aux accusations qui seront formulées. Il est très injuste de tenir le ministre des Douanes responsable, s'il n'est pas averti d'avance.

L'honorable député se plaint que cet homme a été destitué sans être entendu, puis il blâme mon honorable ami de ne pas lui avoir donné l'occasion de se défendre. Lorsque la question reviendra plus tard sur le tapis et que le rapport le l'inspecteur sera déposé sur le bureau de la Chambre, l'on constatera que le ministre des Douanes a examiné très attentivement la question et qu'il a rendu justice à M. McCormick.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable premier ministre verra que cette correspondance contient en soi la preuve absolue qu'elle est complète, et la preuve absolue que la promesse faite par le premier ministre n'a pas été remplie, et que ce fonctionnaire a été congédié sans être entendu en violation de cet engagement. J'ai ici une lettre qu'il a adressé au premier ministre et dans laquelle il dit :

Vous m'aviez promis, dans votre lettre, que si j'étais accusé, j'aurais un procès équitable, et ample occasion de me défendre. Je reposerais en ces paroles, la plus entière confiance, car pour être conservateur, je ne me fiais pas moins complétement à votre parole de gentilhomme et d'homme d'honneur, et à votre influence comme premier ministre de la Confédération.

C'est la lettre déclarant qu'il devrait lui être donné de repousser toute accusation que l'on pourrait porter contre lui. Il a dit :

Votre lettre datée d'Ottawa, le 6 mars 1897, et adressée à mon fils, Hugh M. McCormick, de Détroit, Michigan, est devant moi, à côté d'une petite note du commissaire des douanes, M. John McDougald, dont je vous envoi copie. Vous ne deviez pas connaître le contenu de cette note quand vous avez écrit votre lettre, car s'il faut en coire cette note, on avait déjà décidé depuis deux mois, par un arrêté ministériel, mon renvoi d'office comme sous-percepteur des douanes à ce poste lorsque vous avez écrit, et cela, sans qu'on meût fourni la moindre occasion de me défendre, ni même prévenu que j'étais en faute.

En réponse à la lettre, on ne dit pas : "On vous a indiqué la nature des accusations portées contre vous, et vous avez eu l'occasion de les repousser" ; et lorsqu'il demande quelle est la cause de sa destitution, le commissaire des douanes lui dit que sa lettre du 12 du mois dernier a été reçue, et que la raison de sa destitution semble être que l'on n'a pas considéré comme satisfaisante la manière dont il a administré les affaires de la douane dans l'île.

M. TAYLOR : Lisez le paragraphe suivant.

Sir CHARLES TUPPER (lisant) :

L'inspecteur en chef a envoye un rapport comportant qu'il serait plus avantageux pour le public de transporter le poste secondaire de Southport à West-Dock, ainsi qu'on l'a fait.

Il est prouvé ici que bien que l'inspecteur ait fait un rapport contre lui, il n'a pas été informé de la chose et on ne lui a pas donné l'occasion de se défendre. Je parle de la promesse portant que se cause devait être entendue et qu'il lui serait donné de se défendre, promesse à laquelle le ministre des Douanes ne s'est pas conformé. Ce que le très honorable premier ministre dit relativement au défaut d'avis a du bon ; mais il est impossible de traiter des questions de cette nature quand des item de ce genre sont amenés sur le tapis. Je sais que ce gentleman n'a pas attendu deux ans pour s'adresser au parlement. Il a immédiatement envoyé ses documents . Mais vu que l'on attendait que le budget des douanes fournit l'occasion de traiter la question, on n'en a pas parlé, et l'absence de celui auquel les documents ont été envoyés a aussi causé du retard.

M. BENNETT : Relativement aux destitutions qui ont eu lieu dans la province de l'Ontario——

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : Cet item n'a pas trait à l'Ontario.

M. BENNETT : Mais, si je comprends bien, la discussion a été générale, et nous avons parlé de destitutions dans l'Ontario. Je désire attirer l'attention sur l'affaire John Galna, qui était le préposé au débarquement ou qui occupait un autre emploi quelconque dans les douanes à Parry-Sound. Après les élections de juin 1896, on s'est plaint de la conduite de M. Galna, et l'on a dit qu'il s'était montré partisan actif pendant les élections. Pendant le mois de mars, après un temps considérable, on a donné à entendre à M. Galna que l'on tiendrait une enquête dans son cas. Mais évidemment le ministre, vu les témoignages qui lui étaient soumis, n'a pas cru que l'affaire fût très sérieuse, car ce n'est que dans la dernière partie de juillet que l'on a commencé l'enquête. J'ai ici un double des témoignages pris dans cette circonstance. Un M. Woodyatt, qui est, je crois, magistrat de police à Brantford, a été nommé pour conduire l'enquête, et vers le 1er octbre, il a rendu une décision qui a été communiquée au ministre des Douanes ; et, d'après cette décision, je suppose, le ministre des Douanes a congédié M. Galna, et il a reçu avis de son renvoi dans le courant du mois de décembre 1897. Après que M. Galna eut été averti de sa destitution, il se mit en communication avec le ministre en novembre 1898. Vers le 11 janvier 1898, il écrivit au ministre demandant en quoi consistait le rapport du commissaire enquêteur, et le 12 janvier, le secrétaire du ministre lui répondit que "le ministre ne pouvait pas" lui fournir un exemplaire du rapport. A mon avis le ministre a agi très injustement envers M. Galna en lui refusant un exemplaire de ce rapport. Les témoignages ont été entendus à Parry-Sound, et, j'en suis sûr, abstraction faite de la politique, la population croit que le rapport n'a pu être hostile au fonctionnaire à cause des témoignages contradictoires qui ont été rendus relativement à ses actes de partisan, et vu, de plus, que les choses dont on se plaignait étaient de la nature la plus insignifiante.

En justice pour M. Galna, je prétends que le ministre devrait lui faire connaître ce que M. Woodyatt a réellement déclaré dans son rapport. Il serait injuste qu'après que l'on aurait fait subir un procès à un homme, le jury se retirât, puis que le juge condamnât cet homme sans lui faire connaître le verdict du jury. C'est la position où se trouve aujourd'hui M. Galna. L'affaire fait d'autant plus de bruit dans le voisinage que M. Watson, qui était percepteur des Douanes à Collingwood, était libéral et que, durant les dix-huit années de l'administration conservatrice, il avait pris une part très active aux élections. On me dit que non seulement il assistait aux assemblées publiques, mais qu'il a été jusqu'à assister à des conventions du parti libéral. Et quand la population voit qu'on lui a permis de faire ce qu'il a jugé à propos de faire pendant les élections, et cela, non seulement sans être destitué, mais sans être blâmé, elle compare ce cas avec celui de M. Galna, qui sait qu'on l'a destitué et ignore quel a été le rapport du commissaire.

A mon avis, le ministre ne ferait que rendre une justice tardive à M. Galna s'il lui faisait au moins connaître la teneur du rapport du commissaire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne me rappelle pas très distinctement cette affaire, mais, comme le dit l'honorable député, il s'agit d'une enquête tenue par M. Woodyatt, de Brantford, qui lui a accordé un procès équitable. Je crois qu'il y avait deux causes : l'une, la cause de M. Galna, de Brantford, et l'autre, celle de M. Hogg, de Collingwood. Je crois que M. Hogg m'a aussi écrit et voulait avoir une copie de cette lettre ; et j'ai déclaré que je n'étais pas libre de donner des documents à la demande d'individus, mais que, si l'on faisait une motion dans la Chambre pour leur production, je les produirais. Le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) a donné avis d'une motion demandant des documents dans le cas de M. Hogg. Je les ai dans mon bureau, et j'aurais été bien aise de faire la même chose relativement à M. Galna. Je crois que M. Hogg a prétendu que, d'après lui, il n'y aurait aucun rapport, et que la décision du magistrat ne lui serait pas hostile. Mais je crois que les documents ont révélé qu'il était dans l'erreur. Si l'on produit un rapport relativement à M. Galna, l'on constatera que l'accusation a été suffisamment prouvée. Toutefois, je parle avec quelque incertitude, n'ayant pas les documents en ma possession. Je n'objecterais pas du tout à ce que l'honorable député demandât les documents par voie de motion.

M. BENNETT : Je dois remercier le ministre de ce qu'il a mentionné l'affaire Hogg, de Collingwood, car bien que je n'aie pas vu les témoignages dans cette affaire, l'on m'a affirmé que le principal témoin à charge a été ce M. Watson, qui était percepteur à ce poste alors que M. Hogg occupait l'emploi secondaire de préposé au débarquement. Les rapports, s'ils sont fidèles, tendent à prouver quelle espèce d'homme était M. Watson, car durant les 18 années qu'il a passées au service de l'administration conservatrice, et alors que M. Hogg était son subordonné, il a surveillé avec soin tous les mouvements de ce dernier, et lorsqu'il est arrivé un changement de cabinet, il a joué envers lui le rôle de délateur. S'il en est ainsi, cela ne peut que provoquer des représailles. Dans ce cas, sans aucun doute, l'on appliquera à M. Watson la même mesure de justice qu'il a appliquée aux autres.

Je demanderai au ministre s'il voudrait envoyer à M. Galna une copie du rapport, car, aujourd'hui, M. Galna, et ses amis sont d'avis qu'on l'a traité durement. Cependant, si le rapport du commissaire est hostile à M. Galna, alors, le ministre sera justifié. Je lui demanderai d'envoyer le rapport à M. Galna.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député est sous la même impression en ce qui concerne M. Hogg qu'en ce qui concerne M. Galna. J'ai ce rapport dans mon bureau et le déposerai sur le bureau de la Chambre dès que l'Orateur ouvrira la séance ce soir. Il sera donné à l'honorable député de l'examiner, et, à mon avis, il constatera qu'il se trompe dans ce cas. Je suis certain qu'il se trompe aussi dans le cas de M. Galna. Le même magistrat a présidé l'enquête dans les deux cas, les témoignages sont là. M. Watson n'a fait aucune plainte ; il a seulement été assigné à titre de témoin.

M. BENNETT : Je n'ai pas dit que M. Watson était le plaignant, mais qu'il était témoin contre M. Hogg.

M. McDOUGALL : Le comité voudra bien m'excuser si je parle encore de la question que nous discutions il y a quelques minutes. Mon attention a été attirée sur la discussion qui a eu lieu à ce sujet il y a un an, et que l'on trouvera dans les " Debats " de l'année dernière. On y verra que cette discussion était basée sur la présomption que le tarif privilégié s'appliquerait seulement à la partie qui serait le produit de l'industrie anglaise, ou qui serait entrée comme articles finis en Angleterre. Pour mieux expliquer la chose à mon honorable ami, je vais lire ce qui a été dit :

M. McDOUGALL : Relativement à la question dont l'honorable député de Hamilton (M. Wood) parle si légèrement, j'aimerais demander à l'honorable ministre des Finances, qu'est-ce qu'il y a dans ces résolutions qui empêcherait les exportateurs d'Allemagne, de Belgique ou de France d'envoyer en Angleterre les parties à bon marché qui entrent dans la fabrication de certains articles, de les assembler en Angleterre, puis de les expédier en ce pays sans payer le droit dont elles seraient frappées sans cela. Prenez, par exemple, les chapeaux pour femmes, lesquels consisteraient peut-être de rubans, de plumes, de velours, de dentelles et de nombre d'autres articles dont tous pourraient être fabriqués dans des pays étrangers et convertis en chapeaux en Angleterre. Comment pouvons-nous nous attendre à ce que les officiers de douane en ce pays puissent dire d'où proviennent ces articles qui entrent dans la fabrication d'un chapeau fait en Angleterre ? Je suis convaincu que ce serait impossible.

Le même argument pourrait s'appliquer à des centaines d'autres articles. Prenez, par exemple, les manteaux, certaines branches de nouveautés, les chaussures, les lainages et le soieries, les bas, les cravates, les boutons, composés d'articles à bon marché qui peuvent être fabriqués en dehors de l'Angleterre, mais qui peuvent être assemblées en ce dernier pays et de là exportées au Canada avec cette réduction. Comment les officiers de douane pourront-ils dire où ces articles ont été primitivement fabriqués ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'était pas présent lorsque j'ai répondu à cette question. Il est difficile de dire exactement comment cela se fera, et c'est pourquoi nous ne devrions pas chercher à le faire. La clause a pour but de donner au ministre des Douanes le pouvoir de décider les questions à mesure qu'elles se présenteront. Si, dans le cas des chapeaux, il est évident pour le ministre des Douanes qu'une petite partie de l'article seulement a été faite en Angleterre, et que c'est virtuellement un article de fabrication étrangère, envoyé en Angleterre pour éluder la loi, le ministre l'exclura de l'application de cette clause.

Or, quelle est cette petite partie ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Moins de 25 pour 100.

M. McDOUGALL : Le ministre aurait dû donner à la Chambre une idée de ce qui formait la petite partie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous le savez maintenant.

M. McDOUGALL : Mais c'est très contradictoire.

Je ne vois pas comment nous puissions expliquer les difficultés, et je suis d'avis qu'il est beaucoup mieux de laisser la question à la discrétion du ministre.

Il est très étrange que le gouvernement, s'il considère quel devrait être l'effet du tarif privilégié, ne fût pas capable d'arriver à une entente quelconque relativement à l'effet qu'il aurait :

Je ne prétends pas que vous puissiez définir exactement la manière dont cette question peut être résolue, mais tout ce qu'il est possible à l'intelligence humaine de faire sera fait, et le but de la disposition sera mieux atteint en laissant au ministre la discrétion que nous désirons lui laisser, plutôt que de chercher à lui imposer des obligations que les honorables membres de la gauche auraient beaucoup de difficulté à définir.

La Chambre n'a pas compris que cette discrétion devait être appliquée aux 25 pour 100, mais à toute la valeur des marchandises, une discrétion qui devait être exercée dans la distinction des produits des autres pays de ceux qui sont fabriqués en Angleterre :

M. McDOUGALL : L'honorable ministre admettra qu'il est impossible au ministre des Douanes d'établir la distinction, et, en conséquence, pourquoi ne pas revêtir l'honorable ministre d'autres pouvoirs ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Qu'est-ce que suggérerait l'honorable député ?

M. McDOUGALL : Si la chose me concernait, je revêtirais le ministre des Douanes du pouvoir suivant : Qu'il exige des fabricants une déclaration portant que les articles qui entrent principalement dans la fabrication d'un article quelconque sont le produit de l'industrie anglaise, et non de l'industrie étrangère.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un sage avis, et le ministre des Douanes l'acceptera sans aucun doute.

M. McDOUGALL : Je prétends que c'est le parlement qui devrait le revêtir de ce pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le parlement le lui donne par cette résolution.

M. McDOUGALL : Je puis me tromper, mais il me semble que le parlement devrait donner en termes précis ce pouvoir au ministre des Douanes.

M. WOOD (Hamilton) : La chose est faite dans une grande mesure à l'heure qu'il est.

M. McDOUGALL : Le pouvoir devrait être donné par cette résolution.

D'après la discussion qui a eu lieu à cette époque, la Chambre a pu comprendre seulement que ce tarif privilégié ne s'appliquerait pas à la partie de l'article fabriquée des produits d'autres pays, mais l'intention était

que ce tarif privilégié devait seulement s'appliquer à cette partie représentant le travail de l'ouvrier anglais, et non aux produits de pays étrangers qui entraient dans la fabrication de l'article, surtout quand la principale partie de cet article était le produit de pays étrangers. L'honorable ministre des Finances blâme les honorables membres de la gauche de l'attitude qu'ils ont prise au sujet de cet item. Tous les honorables membres de ce côté-ci de la Chambre croient qu'une préférence devrait être accordée, mais non pas au détriment de l'ouvrier canadien. Le peuple anglais n'a pas le droit d'attendre de nous ce que nous ne donnons pas à nos propres gens, et nous n'accordons pas à ces derniers le privilège de prendre des produits de France ou de Belgique ou de n'importe lequel de ces pays étrangers, et de les réunir dans ce pays sans payer de droit sur ces mêmes produits. Nous ne voulons pas que l'Angleterre devienne le réceptacle des produits des autres pays, parce que nous voulons donner une préférence à l'Angleterre et parce que nous désirons mettre sur le même pied le fabricant anglais et le nôtre. Lorsque nous donnons au fabricant anglais, et à l'ouvrier anglais une préférence sur la valeur nous allons assez loin, mais quand nous allons plus loin et que nous donnons un autre privilège au producteur anglais non seulement sur ce qui comprend la partie anglaise du produit, mais sur ce qui n'est pas le produit de l'artisan anglais, mais un produit étranger, je crois que nous allons trop loin.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : Nous discutons cette question générale depuis quatre ou cinq heures, et le règlement de la Chambre dit clairement qu'il doit être discuté isolément. Naturellement, je dois en passer par la décision du comité, mais, à mon avis, il vaudrait mieux prendre chaque item séparément.

M. MILLS : Si je comprends bien, nous sommes à l'item qui admet une discussion générale.

M. le PRESIDENT : Voici la règle :

Un crédit ou résolution comprend quelquefois un certain nombre d'item, et alors, ils peuvent être généralement discutés comme faisant partie d'une seule question. Alors, si le comité le juge à propos, l'on peut examiner chaque item comme question distincte, et le discuter et l'amender ainsi. Dans un cas de cette nature, le débat doit être restreint à l'item, et lorsqu'il en a été disposé, aucune allusion n'y peut être faite lorsque les item subséquents sont en discussion.

M. MILLS : Si je comprends bien, l'honorable ministre des Douanes a consenti à ce qu'il y eût une discussion générale. Je désire demander au ministre quelle est la règle du ministère relativement aux percepteurs des douanes qui se livrent au commerce. Les percepteurs des douanes ont-ils le droit de se livrer aux affaires commerciales ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Tous ceux qui se livrent à l'importation des marchandises ne pourraient pas être choisis comme percepteurs.

M. MILLS : Je dois signaler à l'attention de l'honorable ministre—et l'on m'informe que c'est un fait—je dois, dis-je, signaler, à l'attention de l'honorable ministre qu'à Wallace, comté de Cumberland, N.-E., l'ancien percepteur des douanes, M. Charles-H. Kars, a été congédié pour une raison quelconque.

M. TAYLOR : Pour s'être montré partisan agressif.

M. MILLS : Oui, je suppose. M. Drysdale l'a remplacé. Je suis informé d'une manière croyable que M. Drysdale fait maintenant le commerce au nom de Nelson et Drysdale, marchands à Wallace.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a un fonctionnaire du nom de Drysdale à cet endroit. L'honorable député dit-il qu'il se livre à quelque commerce d'importation ?

M. MILLS : Il fait le commerce de détail sous le nom de Nelson et Drysdale, et la maison est enrégistrée sous ce nom. Il serait bon que le ministre s'enquît de cette affaire.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'en ai pris note, et je m'en enquerrai.

M. MILLS : Je signalerai une autre question à l'attention du ministre. Il existe, au ministère, un règlement relativement aux percepteurs des douanes qui prennent part aux affaires municipales. Les règlements, adoptés en 1875, sont encore en vigueur au ministère des Douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministère n'approuve pas les fonctionnaires des douanes qui ont des emplois municipaux.

M. MILLS : Si je suis bien informé—et je crois l'être—il existe un règlement formel à ce sujet, adopté en 1875, et qui est encore appliqué au ministère.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois.

M. MILLS : Cela étant, je dirai au ministre que nous avons, dans le comté d'Annapolis, un percepteur des douanes au poste de Lower-Granville nommé Edgar-H. Porter, qui prend une part active aux affaires politiques, et qui a été élu conseiller municipal de ce district après une lutte très chaude. L'autre soir, le premier ministre, en répondant à l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) relativement à M. McDonald, autrefois du chemin de fer Intercolonial, a déclaré qu'une des accusations portées contre M. McDonald était qu'il s'occupait beaucoup d'affaires municipales, et que c'était une des raisons de son renvoi. Je demande au ministre des Douanes d'obtenir dans ce cas un rapport de son inspecteur. Je lui cite les faits comme on me les a fait connaître—et je ne doute pas que l'inspecteur ne m'appuie—

c'est-à-dire, que M. Porter s'est lancé dans une violente lutte de partisan dans le comté d'Annapolis, et que, en conséquence, il n'a pas la confiance d'un très grand nombre d'habitants de Lower-Granville.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais en prendre note.

Douanes—
Ontario..... $303,240

M. CLARKE : Le ministre voudrait-il expliquer cette augmentation de $2,785, par comparaison avec le dernier exercice ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les affaires ayant beaucoup augmenté à Toronto, nous avons dû donner à cette ville quelques employés supplémentaires, et vu l'expansion du commerce, le camionnage et les dépenses éventuelles ont augmenté.

M. CLARKE : Une partie de cette augmentation doit-elle être donnée aux fonctionnaires nommés à titre permanent ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je cherche à donner une augmentation d'appointements à un petit nombre de fonctionnaires qui, à mon avis, la méritent, une augmentation que justifie la position qu'ils occupent.

M. CLARKE : Le ministre pourrait-il nous donner les noms des fonctionnaires dont les appointements doivent être augmentés ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'espère que l'honorable député (M. Clarke) n'insistera pas sur cela, car la chose n'a pas encore été absolument décidée, et nous nous efforçons de nous baser sur la question de mérite, et là où les circonstances le permettent.

Douanes—
Manitoba..... $36,945

M. WALLACE : Comment explique-t-on l'augmentation de $4,000 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A Winnipeg, les affaires ont énormément augmenté, le revenu de cette ville s'élevant aujourd'hui à environ $1,000,000. Lorsque M. Mc Michael s'est rendu là l'année dernière, l'on se plaignait de ne pas avoir assez de fonctionnaires, et le ministère l'a autorisé à nommer les employés qu'il faudrait en cette ville. Les dépenses éventuelles ont aussi augmenté en cette ville, résultat nécessaire du développement du commerce.

M. TAYLOR : L'augmentation au Manitoba provient, je suppose, de l'importation des instruments aratoires non fabriqués au Canada.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas du tout, mais j'ose dire qu'ils figurent parmi les autres choses.

Douanes—
Territoires du Nord-Ouest..... $10,000

M. WALLACE : Comment expliquez-vous cette augmentation de $1,450 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons fait un poste d'entrée de Lethbridge, qui était autrefois poste secondaire, et nous donnons $1,000 au fonctionnaire qu'il y a là. Nous avons augmenté de $250 à $500 les appointements du sous-percepteur Osborne à Edmonton. Les perceptions à Edmonton ont augmenté très rapidement—elles sont d'environ $20,000—et il n'est que raisonnable que les appointements du fonctionnaire qu'il y a là soient portés à $500. Il y a d'autres item nécessaires qui expliqueraient l'augmentation. Dans cette partie du pays, entre les sessions du parlement, il peut se présenter des circonstances où l'on ait besoin d'un autre fonctionnaire, et nous aimons avoir un peu plus que ce qu'il faut absolument. Naturellement, ce crédit ne sera pas tout dépensé, s'il n'est pas nécessaire.

Douanes—
Colombie Anglaise..... $95,000

M. WALLACE : Il y a ici une augmentation considérable. Que signifie cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Une grande partie de cette augmentation provient du port de Vancouver, où le bureau n'avait pas un nombre suffisant d'employés. L'inspecteur en chef a reçu instruction d'examiner à fond un autre cas et de faire connaître ce qu'il fallait. Il a constaté que onze nouveaux fonctionnaires étaient nécessaires, et, aujourd'hui, je crois, ce poste est sur un excellent pied.

M. COCHRANE : Combien y aviez-vous de fonctionnaires avant cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Environ vingt. Le revenu a à peu près doublé durant les deux années dernières.

M. COCHRANE : Je ne saurais voir la force de cet argument. Je connais des hommes qui ne travaillent pas pendant la moitié des heures de bureau, et qui, cependant, perçoivent plusieurs milliers de dollars. Je n'ai jamais entendu dire que ces hommes fussent accablés d'ouvrage. Les honorables membres de la droite prêchaient l'économie avec zèle lorsque nous étions à leur place, mais j'ose dire que quelques meneurs grits voulaient être nommés à des emplois. Or, ne semble-t-il pas absurde à tout membre de cette Chambre de dire qu'au port de Vancouver, où les fonctionnaires faisaient assez bien la besogne, il en fallait onze de plus ? Lorsque le ministre des Douanes demande ces augmentations, je m'aperçois qu'il parle très bas. Généralement, lorsqu'il a une assez bonne cause, il parle très fort et frappe sur deux ou trois pupitres ; mais lorsqu'il dit au comité qu'il double le nombre des fonctionnaires, il parle si bas, que vous pouvez à peine l'entendre.

A mon avis, pour doubler le nombre des fonctionnaires, il devrait apporter de meilleurs arguments que le fait de dire qu'ils perçoivent un peu plus d'argent. Combien y percevait-on avant que ces fonctionnaires

fussent nommés, et combien y perçoit-on maintenant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne saurais donner les chiffres à l'honorable député, mais ils perçoivent presque le double. Au port de Vancouver, il faut un grand nombre d'employés qui ne perçoivent pas du tout de revenu. C'est un immense port de transbordement pour le commerce qui se fait avec la Chine et le Japon, pour les marchandises destinées à l'est et celles destinées à l'ouest.

M. COCHRANE : D'où sont-elles transbordées ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les wagons qui arrivent doivent être scellés, et il faut visiter les marchandises à bord du vaisseau ; et tout cet ouvrage doit être fait par nos fonctionnaires. On ne désire pas du tout surcharger le port, et il était simplement impossible de faire l'ouvrage comme il devait être fait avec le personnel que nous avions. Quelles que soient les dépenses, il est nécessaire que les postes de douane aient un nombre suffisant de fonctionnaires. J'admets que l'on trouvera peut-être au Canada des postes où tout le temps d'un fonctionnaire n'est pas employé ; mais puisque le poste existe, vous devez avoir l'homme qui y veille.

Quelques-uns des traitements sont de fait très peu élevés. Nous ne voulons pas nous vanter. Les dépenses ont été un peu augmentées ; mais si vous prenez les dépenses faites pour traitements et dépenses éventuelles en 1894-95, le dernier exercice de l'administration de mon prédécesseur, vous verrez que, bien que l'on ait toujours considéré le ministère des Douanes comme administré d'une manière économique, cependant, le coût de l'administration était beaucoup plus considérable qu'il ne l'est aujourd'hui. Si vous prenez les recettes perçues cette année et que vous y appliquiez le coût de la perception, vous verrez que le coût en est aujourd'hui de 25 pour 100, ou $260,000, moindre qu'en 1894-95. En d'autres termes, le coût aurait été de 25 pour 100 de plus, si, l'année dernière, il y avait eu la même proportion qu'en 1894-95, bien que le ministère fut administré économiquement à cette époque. En outre, le tarif privilégié a beaucoup augmenté les travaux aux postes et aux bureaux de l'intérieur. Il nous faut deux séries de livres, mais, malgré cela, le nombre des employés de l'intérieur n'a pas été augmenté, sauf une légère augmentation du nombre des commis de la troisième classe.

A nos postes, il se fait beaucoup plus de besogne. Il y a plus d'affaires et un revenu plus considérable, et le nombre des entrées, qui est le meilleur criterium des travaux, a augmenté énormément. Si vous appliquiez la proportion du coût de la perception faite en 1894-95, sous l'administration vigilante de mon prédécesseur, à l'exercice actuel, le coût de la perception serait de $260,000 de plus que ce que nous demandons. Avec le développement du commerce, vous devez vous attendre à ce que les dépenses augmentent, mais le seule manière d'examiner la chose, c'est de prendre la proportion du coût de la perception, aujourd'hui, et de la comparer avec ce qu'elle était auparavant, et vous verrez qu'il y a réellement une très grande réduction. A mon avis, le port de Vancouver est aujourd'hui convenablement pourvu de fonctionnaires pour expédier les affaires qu'il faut faire de manière à protéger le revenu et à donner satisfaction à la classe mercantile.

M. COCHRANE : Un argument qui n'a aucune valeur, c'est celui qui comporte que parce que les importations ou les affaires augmentent, les dépenses de l'administration devraient aussi augmenter. Ce n'est pas un arguement de dire que les affaires augmentent le coût, à moins que vous ne vouliez parler des importations. Nous pourrions exporter pour des millions de dollars, sans augmenter la besogne du personnel.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je fais allusion aux importations.

M. COCHRANE : Alors, ne parlez pas des affaires du pays. Nous pourrions exporter pour des millions en Europe sans toucher le moins du monde aux fonctionnaires des douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ? Demandez à vos amis.

M. COCHRANE : Je n'ai pas besoin de m'adresser à qui que ce soit à ce sujet. Dire que vous devez avoir une fonctionnaire à chaque endroit d'où vous exportez pour veiller à ce que vous exportiez convenablement, c'est là du nouveau pour moi. On expédie de nos ports pour des centaines de milliers de dollars. Je connais la chose aussi bien que je connais le ministre des Douanes—et il n'y a pas un seul fonctionnaire pour voir à cette besogne. Il est possible que l'on applique certains règlements en ce qui concerne les exportations en Chine et au Japon, bien que je ne sache pas pourquoi, si j'expédie une cargaison en Chine et au Japon, vous seriez intéressé pour envoyer un fonctionnaire voir à ce que les wagons soient scellés et mes marchandises convenablement expédiées. Quel argument comporte le fait de nous donner le rapport qui existe entre la proportion du coût de la perception et celle du montant perçu ? Je ne trouve pas à redire, mais l'honorable ministre sait qu'il y a des centaines de fonctionnaires qui, aujourd'hui, pourraient faire deux fois autant de besogne qu'ils en font sans se fatiguer.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ajoute pas un seul employé.

M. COCHRANE : Je crois que vous en ajoutez, mais je ne puis pas vous demander compte de votre administrations dans ces ports éloignés comme je le puis pour ceux qui sont plus rapprochés. Lorsqu'il vous

faut un employé, il doit être prêt à faire la besogne. L'honorable ministre compte les hommes qu'il devrait avoir dans le bureau. Tient-il compte de ce qu'avant le développement du commerce—il aurait mieux valu, je crois, qu'il eût dit avant l'augmentation des importations—ces employés ne travaillaient pas constamment ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'en ai tenu compte.

M. COCHRANE : En êtes-vous sûr ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. COCHRANE : Très bien.

M. WALLACE : Je ne saurais laisser passer l'énoncé de l'honorable ministre sans le contredire. Il dit que la proportion est tellement plus faible aujourd'hui qu'il y a quelques années qu'il y a eu une économie de $260,000 au ministère. Je le nie absolument. Quels sont les faits ? D'abord, pendant une période de crise, vous ne sauriez en aucune affaire réduire les dépenses, parce que ces hommes, nous le supposerons, sont engagés d'une manière permanente, et vous ne sauriez réduire le personnel pendant des années de crise pour répondre à la crise. Cependant, que voyons-nous ? Prenez les deux dernières années du régime conservateur, et, virtuellement, pendant chaque année, à l'exception d'une seule, les dépenses ont été moins élevées en ce qui a trait au coût de la perception que durant les années de régime libéral. En 1898, la proportion des dépenses entraînées par la perception du revenu des douanes a été de $4.37 ou $4.37 pour 100. En 1897, elle a été de 4.75. En 1896, sous le régime conservateur, elle a été de 4.43. En 1895, elle a été de 5.13. C'est l'année de la plus grande crise, alors que les dépenses n'ont pas pu être réduites d'une manière correspondante à la réduction des recettes. En 1894, elle a été de 4.26.

De sorte que la moyenne des quatre derniers exercices du régime conservateur a été de 4.64, comparativement à une moyenne de deux exercices du régime libéral de 4.86, ou presque le même chiffre.

Le MINISTRE DES DOUANES : 4.10 pour l'exercice qui vient de finir.

M. WALLACE : J'ai fait remarquer que lorsque les revenus diminuent vous ne pouvez pas facilement réduire votre personnel permanent, et que lorsque les affaires augmentent, la seule différence est que les employés ont plus d'ouvrage, et que cela les rend bons. Le nombre des employés ne devrait pas augmenter parce que les revenus augmentent, et lorsque le gouvernement dit que dans le port de Vancouver, l'augmentation a été de 20 à 31 employés, ou de 11 en une seule fois, la chose me semble absolument injustifiable. Le ministre dit que le revenu a doublé. C'est une erreur. J'aimerais qu'il nous donnât les chiffres, mais il semble ne pas avoir de chiffres ni de renseignements devant lui, mais qu'il donne ses impressions ou qu'il dise qu'il ne se rappelle plus.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas du tout.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner les chiffres démontrant que les affaires du port de Vancouver ont doublé ? Les perceptions au port de Toronto sont plus de six fois autant que celles du port de Vancouver, toutefois, les fonctionnaires du poste de Toronto ne sont pas six fois aussi nombreux, pas quatre fois aussi nombreux. Je ne vois pas pourquoi le même nombre de fonctionnaires ne pourraient pas faire plus de besogne à Vancouver qu'ils n'en font à Toronto. Les gares de chemins de fer sont moins nombreuses ; le havre a moins d'étendue, et les affaires sont moins concentrées à Vancouver qu'à Toronto ou Montréal. Et cependant, les dépenses sont plus fortes en proportion et le nombre de commis est plus considérable en proportion qu'à Toronto ou Montréal.

L'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) dit qu'une foule de meneurs libéraux demandent des emplois, et les cris que les députés ont fait entendre pour que ces gens fussent nommés ont été si forts, que le ministre des Douanes a dû les écouter. C'est là, je suppose, l'explication de la nomination de onze fonctionnaires des douanes en une seule fois au port de Vancouver. Si les affaires avaient augmenté, comme elles ont sans doute augmenté, les fonctionnaires, avec plus de diligence, pourraient faire une plus grande quantité de besogne, car la règle ordinaire porte que les fonctionnaires du gouvernement ne sont pas surmenés, et vous pourriez facilement exiger qu'un personnel de fonctionnaires des douanes fasse un peu plus d'ouvrage durant la période des affaires, tout comme on le fait dans une branche d'affaires quelconque, et épargner ainsi ces dépenses supplémentaires.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Wallace) dit que je n'ai pas donné les chiffres. A mon avis, lorsque j'aurai donné les chiffres, le comité verra la nécessité qu'il y avait d'augmenter le personnel. En 1897, les droits de douanes au port de Vancouver se sont élevés à $390,981, et, en 1898, ils ont atteint $608,253, et mon comptable me dit que pendant les onze mois de l'exercice qui vient de se terminer, il y a eu plus de $800,000.

M. WALLACE : Et en 1894, 1895 et 1896 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suppose qu'ils ne sont pas aussi élevés. Je n'ai pas les chiffres. Mais l'augmentation depuis 1897 est ce que j'ai mentionné.

M. TAYLOR : Cela pourrait être, sans que le besogne du bureau en fût augmentée.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais ce bureau ne comptait pas assez d'employés

avant l'augmentation des affaires. Il n'y avait pas alors d'estimateur ; on a fait rapport que ce poste de douanes était dans une condition telle qu'il ne faisait pas honneur à la Confédération.

M. TAYLOR : Cette année, les recettes du Grand Tronc sont le double de ce qu'elles étaient il y a un an, et les dépenses sont moindres. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi des douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que c'est là un énoncé assez douteux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je crois que cet énoncé de l'honorable député (M. Taylor) est erroné. Les recettes du Grand Tronc ne sont que de $600,000 de plus que ce qu'elles étaient l'année dernière.

M. TAYLOR : Mais nous voulons comparer avec l'époque où la crise sévissait, il y a trois ans. Les dépenses sont diminuées de près de 25 pour 100.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, l'honorable député doit corriger son énoncé. Il est impossible que les dépenses soient de 25 pour 100 moindres.

M. TAYLOR : Bien près.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je connais quelque chose à ce sujet d'une manière générale, et je suis certain que l'honorable député se trompe.

M. CLANCY : Je ne veux pas faire de discours, mais je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur une autre de ces victimes ; il lui fait plaisir, je le sais, que la William Callwell, d'Amherstburg, qui a été liste soit augmentée. Je veux parler de M. destitué il y a un peu plus d'un an. Si je comprends bien, M. Callwell est employé depuis un peu plus de dix ans, et on l'a destitué sans enquête. Je ne préparerai pas la défense de M. Callwell ; le bon moment serait lorsqu'une enquête sera commencée par le ministre des Douanes. D'après ce que je comprends, le ministre a non seulement refusé une enquête, mais il a refusé d'indemniser M. Callwell des sommes que ce dernier a versées à la caisse de retraite. Il me semble que c'est là une manière très injuste de traiter une personne. A mon avis, l'on ne devrait pas nous dire, comme dans une autre affaire, que la chose s'est passée il y a deux ans et que l'on ne peut rien faire. Je demanderai au ministre s'il a l'intention de donner à M. Callwell l'argent qu'il a versé à la caisse de retraite, ou de lui accorder une enquête, ou les deux à la fois.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si j'en juge d'après ce que dit l'honorable député (M. Clancy), ce gentleman n'a pas été destitué pour ingérence dans les affaires politiques. Lorsque des employés ont été renvoyés pour ingérence dans les affaires politiques, l'argent qu'ils avaient versé à la caisse de retraite leur a été remis, avec 5 pour 100 en sus. Mais lorsque l'on a renvoyé des employés pour une autre cause—pour avoir négligé leurs devoirs, ou pour quelque chose de ce genre—la règle n'a pas été de leur rendre les sommes qu'ils avaient versées à la caisse de retraite. Naturellement—l'honorable député le comprendra—cette affaire ne relève pas absolument du ministère, mais une autorité plus haute que le ministère doit la résoudre.

M. CLANCY : Il semble alors qu'il existe une plus forte raison pour qu'il y ait une enquête. Je ne sache rien qui ait jeté plus de lumière sur les méthodes actuelles que les quelques mots du ministre. Il déclare que l'employé renvoyé pour cause ne recevra aucune des sommes d'argent qu'il a payées.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'en a pas reçu.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il dire qu'il n'accordera pas une enquête au fonctionnaire renvoyé pour cause ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. CLANCY : Alors, accordera-t-il une enquête à M. Callwell ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi ne dit pas précisément que la chose devrait être restreinte à ces cas, mais la loi a été adoptée avec l'intention expresse, ainsi qu'on l'a déclaré à la Chambre, de rembourser l'argent aux employés destitués pour immixtion dans la politique.

M. CLANCY : Alors, dans ce cas, avant d'infliger ces peines, ne devrait-on pas tenir une enquête ? Avant d'infliger ces peines à M. Callwell n'est-il pas juste qu'il ait une enquête ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'enquête a eu lieu devant le fonctionnaire. L'inspecteur en chef des postes a fait un rapport, ainsi qu'il doit le faire, et ce rapport est au bureau.

M. BERGERON : Nous avons le droit de voir le rapport.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous ne l'avez pas demandé. Je ne pourrais pas produire ici tous les rapports qu'il y a dans mon bureau.

M. WALLACE : Quelle plainte a-t-on formulée contre cet homme ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le bureau était dans le plus grand état de malpropreté, et l'inspecteur a fait un rapport contre cet employé. Je suis sous l'impression que tout honorable député qui verrait ce rapport me dirait qu'il était de mon devoir de renvoyer cet homme. Les inspecteurs ne sauraient avoir de raison à faire de rapport contre un homme, ils font simplement leur devoir en disant comment il a rempli ses fonctions.

M. CLANCY : A mon avis, nous devrions avoir le rapport. Des cas de cette nature se présentent assez fréquemment. Nous en avons eu un autre exemple ici, ce soir, relativement à M. McCormick, et le rapport était si anodin, que personne ne pouvait conclure que l'homme devait être destitué. Le rapport comporte : " La raison de votre destitution semble être la manière dont vous avez administré les affaires de la douane dans l'île." " Semble être," il n'en est pas certain. Si l'autre rapport est aussi anodin que celui-ci, je crois que c'est faire les affaires avec négligence. Je demande à l'honorable ministre de déposer le rapport sur le bureau, afin que nous puissions le voir.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voulez-vous venir le voir au bureau ? Il me faudrait le faire copier.

M. CLANCY : Je ne crois pas qu'il soit juste de me demander d'aller au bureau ; nous devrions l'avoir ici.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je tâcherai de le produire dès que je le pourrai.

M. WALLACE : Je connaissais un peu cette affaire. M. Callwell, je crois, m'a écrit qu'il avait demandé une enquête au ministre, et il se plaignait de ce qu'il n'en avait pas eu. Durant le temps que j'ai dirigé le ministère, je ne crois pas avoir jamais manqué de traiter avec équité l'homme accusé. On devrait permettre à chaque fonctionnaire de se défendre devant un commissaire enquêteur impartial ; il peut, s'il le veut, en appeler de ce derner au ministre. Mais, à mon avis, c'est traiter injustement le plus humble employé de la douane que de le renvoyer sommairement sans lui permettre de soumettre sa cause.

M. McGREGOR : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) dit que l'on devrait traiter équitablement les fonctionnaires de la douane. Or, l'honorable député a fait une visite à Windsor, puis il a destitué M. John Wilson et M. Samuel Chevalier, âgé de 52 ans, un homme vigoureux et plus fort que l'honorable député.

M. WALLACE : L'honorable député (M. McGregor) dit que j'ai fait une visite à Windsor. Je prétends que je n'ai destitué personne, et que je n'ai dérangé personne lors de ma visite à Windsor.

M. McGREGOR : Continuez.

M. WALLACE : C'est tout.

M. BERGERON : Retractez-vous.

M. McGREGOR : Je n'ai rien à rétracter.

M. BERGERON : M. le président, l'honorable député (M. McGregor) est obligé de se rétracter, lorsque l'honorable député auquel il s'adresse fait une dénégation.

M. McGREGOR : J'habite Windsor, et je sais ce que l'honorable député a fait. Il est venu là de Détroit, et je sais qu'à l'occasion de cette simple visite, il a destitué Samuel Chevalier et M. Baby. Les honorables députés ont dit : " Nous n'avons pas besoin d'eux ", mais ils ont nommé William Stokes, plus âgé que M. Chevalier, et un homme qui n'a pas été sobre depuis vingt-cinq ans.

M. WALLACE : Je n'ai jamais nommé cet homme.

M. CLANCY : Il est très injuste, à mon avis, d'attaquer ainsi M. Stokes. Il est tout aussi respectable que l'honorable député (M. McGregor), et c'est dire beaucoup. Je ne critique pas l'honorable député, mais je dis qu'il est injuste et lâche d'attaquer ainsi M. Stokes.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : L'honorable député (M. McGregor) n'a pas cédé la parole à l'honorable député (M. Clancy).

M. CLANCY : J'ai voulu corriger l'énoncé de l'honorable député (M. McGregor), car je crois qu'il est peu convenable et lâche.

M. McGREGOR : Il est possible que ce soit vrai, ou non. L'honorable député sait que je dis la vérité. Je ne veux rien dire de désagréable à l'honorable député, mais il sait que c'est la vérité, et rien que la vérité. Je le regrette pour Stokes, mais il nous faudra demander au ministre de le destituer, et l'honorable député peut encore trouver à redire parce qu'il ne fait pas son devoir. C'est par pure bienveillance pour lui et sa famille qu'il a été maintenu dans son emploi. J'ai fait tout en mon pouvoir pour le maintenir là à titre d'ancien voisin, mais il ne peut pas remplir ses fonctions. Il n'a pas été donné à Samuel Chevalier d'être entendu, et John Watson, qui était employé depuis vingt-cinq ans, n'a pas eu non plus de procès. M. Baby, il est vrai, était un veillard, mais jamais meilleur homme n'a vécu au Canada. Il remplissait sa charge avec honneur et dignité, et cependant, on l'a destitué. Nous ne demandons que justice. Si les honorables membres de la gauche croient que ces hommes ont été traités équitablement, je leur dirai qu'ils ont été destitués sans qu'il leur fût donné d'être entendus. Il n'y avait rien contre eux ; ils étaient francs, honnêtes, très laborieux, toujours désireux de faire leur devoir convenablement et de se montrer courtois envers le public. C'est une honte qu'on les ait destitués et remplacés par des vieillards sans leur offrir d'enquête. Je ne devrais pas dire " destitués ", car ils ont été mis à la retraite et remplacés par des hommes plus âgés qu'eux.

M. BENNETT : Et l'affaire de Killackey ? A-t-il eu une enquête ?

M. McGREGOR : Killackey n'a été là que pendant cinq ou six mois.

M. WALLACE : Jamais, je crois, un membre de cette Chambre n'a entendu des exposés aussi inexacts que ceux que nous a faits l'honorable député (M. McGregor) durant le temps qu'il a parlé. Tous les énoncés qu'il

a faits sont faux, et il ne saurait ni en justifier ni en confirmer un seul. De fait, à la fin de son discours, il a nié les énoncés qu'il avait faits au commencement. Il a dit que ces hommes n'avaient pas été destitués. Dans tout son discours, il a parlé contre la destitution injuste de ces hommes. Il dit que j'ai nommé Stokes. Je vois, par le rapport officiel, que Stokes a été nommé le 1er juin 1896. Je n'étais pas alors contrôleur des Douanes.

M. McGREGOR : Votre gouvernement l'a nommé ; je n'ai pas dit que vous l'aviez nommé vous-même.

M. WALLACE : Oui, l'honorable député a dit que j'étais directement et personnellement responsable de cette nomination. Je ne faisais plus partie du gouvernement, et je n'avais alors aucune responsabilité personnelle. Je n'appuyais pas ce gouvernement d'une manière extraordinaire, ainsi que le sait l'honorable député.

M. McGREGOR : Oui, je le sais.

M. WALLACE : L'accusation de l'honorable député portait que j'avais destitué ces hommes, tandis qu'à la phrase suivante, il dit qu'ils ont tous été mis à la retraite. Personne plus que moi n'a regretté la nécessité de mettre à la retraite notre vieil ami, M. Baby, car je connaissais l'histoire de ce Canadien-français distingué. Mais j'ai dû le mettre à la retraite, car il avait 88 ans. Assurément, on ne dira pas qu'un homme ne doit pas être mis à la retraite lorsqu'il est âgé de 88 ans.

M. McGREGOR : Si vous aviez connu le cas, vous ne l'auriez pas mis à la retraite.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Le livre dit qu'il a 83 ans.

M. WALLACE : 83 ans constituent un bel âge.

M. McGREGOR : Il est tout aussi vigoureux que l'honorable chef de la gauche.

M. WALLACE : Je ne me rappelle pas les autre gentlemen dont on a mentionné les noms. Il est possible que M. William Stokes ait été nommé. Je l'ignore, car je ne me suis pas occupé de sa nomination. J'ai nié avoir nommé M. William Stokes, mais l'honorable député a réitéré son énoncé.

M. McGREGOR : J'ai oublié que vous aviez abandonné le cabinet.

M. WALLACE : Non, non ; les " Débats " prouveront que l'honorable député a déclaré que j'avais nommé M. Stokes, et lorsque j'ai nié avoir été personnellement responsable de la chose, l'honorable député a répété que je l'avais nommé, et quand l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) lui a demandé de retirer son énoncé, en présence de ma dénégation, il a malmené l'honorable député de Beauharnois parce que ce dernier l'interrompait. Cela règle la question sur laquelle l'honorable député a attiré l'attention du comité. Il voulait démontrer que bien que j'eusse expliqué la procédure que devait suivre l'honorable ministre des Douanes, je n'avais pas mis en pratique le principe que j'avais posé pour sa gouverne. Je nie absolument l'énoncé de l'honorable député d'Essex-nord. Il a dit que lors de ma visite à Windsor, j'avais fait trois destitutions. J'ai fait cette visite à mon retour de l'exposition de Chicago, en juin 1893. Ces mises à la retraite ont été faites dans la dernière partie de 1895, plus de trois ans plus tard, et cela prouve le rapport qu'il y a eu entre ma visite et les destitutions.

M. McGREGOR : Vous avez fait une autre visite.

M. WALLACE : J'ai dit que je n'avais fait qu'une seule visite, et j'ai rencontré l'honorable député (M. McGregor) à cette occasion.

M. CLANCY : L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) ne fera qu'un acte de justice s'il retire ce qu'il a dit au sujet de M. Stokes. Il dit que M. Stokes a été ivre depuis dix ans——

M. BERGERON : Vingt ans.

M. BENNETT : Ce n'est rien pour Windsor.

M. CLANCY : Alors, l'honorable député (M. McGregor) déclare que bien que M. Stokes ait été ivre pendant tout ce temps-là, il l'a maintenu dans son emploi pour l'amour de sa famille et parce que c'était un voisin. Traitez-vous vos voisins de cette manière, M. le Président ? S'ils ont des défauts de ce genre, venez-vous en cette Chambre, où l'homme ne peut pas se défendre et, profitant de votre privilège de député, dites-vous que votre ami a été ivre pendant vingt ans ? Il sied mal à l'honorable député (M. McGregor), surtout lorsqu'il dit que M. Stokes est un ami et son voisin, de dire cela, et il devrait retirer son énoncé. J'espère que l'honorable député aura le courage de retirer cet énoncé, ou de le modifier.

Nous devrions avoir le rapport dans l'affaire de M. Callwell.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'en ai pris note.

M. CLANCY : A moins que ce rapport ne révèle quelque bonne raison démontrant que M. Callwell ne devrait pas avoir d'enquête—

M. WALLACE : Tout homme devrait avoir une enquête.

M. CLANCY : Je vais plus loin, et je dis que même le rapport d'un fonctionnaire du ministère ne devrait pas être considéré comme une preuve concluante sur laquelle on puisse se baser pour destituer un homme sans enquête. Il est très sérieux de priver un homme de ses moyens d'existence. Personnellement, je ne connais pas grand'chose de l'affaire Callwell, mais je prétends que l'on devrait le traiter avec équité.

M. McGREGOR : Sur vingt fonctionnaires de notre district, il n'y avait que deux libéraux, et ce sont eux qui ont été destitués.

M. WALLACE : Ils devaient être bien méchants.

M. McGREGOR : Cest-à-dire, M. Watson et M. Chevalier.

Le comité lève sa séance et rend compte de ses travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.55 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 26 juillet 1899.

M. l'Orateur-suppléant ouvre la séance à 11 heures.

PRIÈRE.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE BRANTFORD.

M. CLANCY (par M. Taylor) :

1. Quel salaire reçoit le directeur de la poste de Brantford ?
2. S'il ne reçoit pas de salaire, quelle commission retire-t-il ? En se basant sur le dernier trimestre, quels sont ses honoraires ou son salaire, par année ?
3. Reçoit-il autant que le dernier directeur de la poste ? Sinon, quelle est la différence ?
4. Un aide directeur de la poste a-t-il été nommé ? Dans l'affirmative, quel salaire ou honoraires reçoit-il ?
5. Le directeur de la poste de Brantford a-t-il quelqu'autre occupation dans le commerce ou autrement ? Dans l'affirmative, est-ce l'intention du gouvernement de permettre à un directeur de la poste de retirer son salaire comme tel, et de faire en outre concurrence à d'autres personnes qui sont engagées dans les mêmes affaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : L'ancien directeur de la poste de Brantford recevait une commission et une proportion des loyers des boîtes et payait aux employés du bureau les appointements qu'il leur fixait. Le montant brut à même lequel l'ancien directeur de la poste payait ses appointements et ceux du personnel s'élevaient à $5,262. En ce qui se rattache à la nomination du directeur de la poste actuel, l'on a fait un changement par lequel les appointements du directeur de la poste ont été limités à une somme fixe de $1,500 par année, laissant le reste de l'allocation jusqu'ici accordée pour l'entretien du bureau de poste applicable par le directeur de la poste au paiement des appointements du reste du personnel en sus de la somme fixe de $1,500 plus haut mentionnée, le directeur de la poste ayant droit de retenir les loyers des boîtes, et, en considération de cela, il doit fournir au bureau tout ce qu'il faut sauf l'ameublement de bureau ordinaire fourni par le ministère aux bureaux de poste semblables à celui de Brantford. Le ministère ne nomme aucun membre du personnel du bureau de poste de Brantford autre que le directeur de la poste.

Je ne sache pas que le directeur de la poste de Brantford se livre au commerce.

On s'attend à ce que les directeurs de la poste d'endroits importants comme Brantford abandonnent les autres affaires, et s'ils sont dans le commerce à l'époque de leur nomination, l'on s'attend à ce qu'ils l'abandonnent dans un temps raisonnable.

BAIL DU GOUVERNEMENT A NEW-WESTMINSTER, C. A.

M. PRIOR (par M. Taylor) :

Le gouvernement a-t-il donné un bail pour un lot ou partie d'uu lot, au coin des rues Begbie et Columbia, à New-Westminster, C A. ?

2. Dans l'affirmative, à qui le bail a-t-il été donné, sur la recommandation de qui, et à quel prix, par année ?
3. Si ce bail a été donné, le gouvernement a-t-il demandé, par annonce publique, des soumissions pour le dit bail, ou a-t-il été donné par voie privée ?
4. Le dit lot n'a-t-il pas été réservé par le gouvernement de feu le Très Honorable Sir John Macdonald comme emplacement pour une exposition permanente, comme le démontre une correspondance qui a eu lieu en 1889 ou environ ?
5. Le gouvernement soumettra-t-il à la Chambre toute la correspondance ci-dessus relative au dit lot ?
6. Si le bail a été donné, le gouvernement soumettra-t-il à la Chambre, tous les papiers, télégrammes et lettres, etc., échangés entre le gouvernement et toute personne ou personnes au sujet du dit bail ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : 1. Oui, lot 1. 2. Le bail a été accordé à John Reid ; loyer, $250 par année. 3. Offre reçue sans demande de soumissions et acceptée, vu que ce n'est pas l'habitude de demander des soumissions pour ces baux, et aucune n'ayant été demandée lorsque l'ancien gouvernement a loué la même propriété à John Wilson en 1893, et subséquemment à David Diamond en janvier 1896. 4. Non.

M. TAYLOR : Et les questions 5 et 6 ?

Le MINISIRE DES FINANCES : On devrait demander régulièrement la correspondance par voie de motion. J'examinerai la chose. Je ne crois pas qu'il y ait des difficultés au sujet de la production de cette correspondance, mais je ne l'ai pas.

ACTE RELATIF AUX ETRANGERS—COLOMBIE ANGLAISE.

M. PRIOR (par M. Taylor) :

1. Le gouvernement a-t-il échangé une correspondance avec le gouvernement provincial de la Colombie Anglaise ou quelques autres personnes, au sujet de l'Acte passé par le gouvernement provincial, intitulé : "An Act to amend the Placer Mining Act" (communément connu sous le nom de *Alien Act*) ?
2. Dans l'affirmative, le gouvernement soumettra-t-il cette correspondance à la Chambre avant la fin de la session ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Oui, cette correspondance sera produite probablement aujourd'hui, ou demain.

GALICIENS ET DOUKHOBORTSES.

M. TAYLOR :

1. Combien de Galiciens, y compris les Autrichiens, et de Doukhobortses respectivement, sont arrivés en Canada depuis juillet 1897, et combien a été payé par tête, pour faire venir ces immigrants?
2. Quel nombre attend-t-on pendant le reste de l'année courante?
3. Quels fonctionnaires du département de l'Immigration ont été employés en rapport avec les Autrichiens ou Galiciens et les Doukhobortses, et quelle partie de leur temps a été consacrée à ce service?
4. Quel montant a été garanti par le gouvernement ou ses fonctionnaires à ceux qui ont expédié les Doukhobortses et les Galiciens?
5. A quel montant total M. McDougall fait-il allusion dans sa correspondance en date du 25 mars 1898 et le 25 novembre 1898?—(Voir Rapport de l'auditeur général—Dépenses pour les immigrants).
6. Quel est le montant du fonds (s'il en est) affecté aux Doukhobortses pour approvisionnements, et d'où viennent ces deniers?
7. Quel est le coût des interprètes à Winnipeg, pour les Doukhobortses et les Galiciens?
8. Quelle quantité d'animaux, matériaux, provisions et instruments agricoles a été expédiée au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest pour les Doukhobortses ou Galiciens par C. W. Speers et autres agents du gouvernement?
9. Quels agents du gouvernement ont été chargés de s'occuper des Doukhobortses et des Galiciens, quel temps a été consacré par eux à ce service, et quelles sont les dépenses occasionnées par le dit service?
10. Quel montant a été payé pour dépenses médicales en ce qui se rattache aux Doukhobortses et aux Galiciens?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : 1. Le nombre d'Autrichiens, y compris les Galiciens, arrivés au Canada depuis juillet, 1897, jusqu'au 30 juin 1899, est d'environ 11,560. Le nombre de Doukhobortses arrivés pendant la même période est d'environ 7,300. Le montant payé et à payer est de £1 par tête pour les Doukhobortses, et de $5 pour chaque Galicien adulte. 2. Le gouvernement ne peut donner aucune estimation quant à l'immigration future. 3. Les fonctionnaires du département employés en ce qui se rattache à l'immigration des Galiciens et des Doukhobortses sont les membres du personnel régulier maintenu pour recevoir et prendre soin des immigrants de toutes classes et nationalités à Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal et Winnipeg. Il serait impossible de faire de division du temps des fonctionnaires qui s'occupent spécialement des Galiciens ou des Doukhobortses. 4. Aucun montant n'a été garanti par le gouvernement à ceux qui ont envoyé des Doukhobortses ou des Galiciens. 5 $3,290.06. 6. Aucun fonds n'a été voté ni garanti en faveur des Doukhobortses, excepté la prime de £1 par tête à payer au comité et à dépenser selon que le comité le jugera opportun. 7. La totalité du coût des interprètes, y compris les fonctionnaires permanents et temporaires ainsi que les guides chargés de fixer les colons, est de $3,098.48. Ces fonctionnaires s'occupent de tous les immigrants qui peuvent avoir besoin de leurs services. 8. Le département ne peut pas dire à présent le montant qui a été payé, car les rapports complets ne sont pas encore arrivés, et les achats sont payés à même le fonds des Doukhobortses par le comité à Winnipeg, et non par le gouvernement, bien que, dans certains cas, le gouvernement les ait payés, en déduisant ces montants de la prime. 9. Les fonctionnaires réguliers à Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Winnipeg et Ottawa, avec, parfois, une aide supplémentaire, se sont occupés de ces gens selon que les circonstances l'exigeaient, mais il est impossible de dire le temps qu'ils ont passé ou l'argent qu'ils ont dépensé en ce qui se rattache à cette partie particulière de travail relatif à l'immigration. 10. Le montant payé pour dépneses médicales jusqu'aujourd'hui, non compris les drogues, est de $1,395.85.

CASERNES DE LA POLICE A CHEVAL PRINCE-ALBERT.

M. DAVIS (par M. Rutherford) :

1. En quelle année ont été construites les casernes de la police à cheval à Prince-Albert?
2. Combien ont-elles coûté en totalité?
3. Des soumissions ont-elles été demandées?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : 1. Les travaux ont été commencés en 1887 et terminés en 1889. 2. $76,492.69. 3. Non.

BUREAU D'ENREGISTREMENT DE PRINCE-ALBERT.

M. DAVIS (par M. Rutherford) :

1. En quelle année a été construit le bureau d'enregistrement de Prince-Albert, Saskatchewan?
2. Des soumissions ont-elles été demandées?
3. Combien de soumissions ont été reçues?
4. Quel était le montant mentionné dans chaque soumission?
5. Les travaux ont-ils été donnés au plus bas soumissionnaire?
6. Les devis ont-ils été changés après la signature du contrat?
7. L'entrepreneur a-t-il été autorisé à construire les fondations autrement que d'après les devis? Dans l'affirmative, combien les fondations ont-elles coûté?
8. Combien ont coûté les travaux au-dessus des fondations?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Il a été terminé en octobre 1894. 2. Oui. 3. Cinq. 4. Les chiffres sont : $6,854, $8,290, $9,885, $9,975, $10,960. 5. Oui. 6. Non. 7. En atteignant la profondeur exigée par le contrat, l'on a frappé du sable mouvant, et pour obtenir une fondation solide, il a été nécessaire d'enfoncer des pilotis et de mettre du béton et sur cela, de mettre une plateforme en bois pour porter les murs des fondements, ce qui a été exécuté au coût de $2,348. 8. $6,854.

DIRECTRICE DE LA POSTE DE SINTULATA.

M. DAVIN (par M. Taylor) :

Madame Elizabeth Rowe, de Sintulata, a-t-elle été destituée de son emploi comme directrice de la poste à Sintulata, T. N.-O. ? Depuis combien de temps occupait-elle cette position? Si elle a été destituée, qui a recommandé son renvoi? Pour quels motifs a-t-elle été destituée?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : En réponse à l'honorable député, je dirai que l'ex-directrice de la poste de Sintulata a occupé sa charge depuis le 1er mars, 1892, jusqu'à son renvoi. Une requête portant de nombreuses signatures a été envoyée au ministère représentant que la directrice de la poste était la femme d'un hôtelier et que le bureau n'etait pas administré d'une manière satisfaisante, et que parmi la population régnait un sentiment de malaise. On était d'avis là-bas que les affaires de cette personne et celles du bureau devaient être séparées, et, pour ces raisons, la directrice de la poste a été l'envoyée.

ACHAT DE TERRAIN A LEVIS.

M. MARCOTTE (par M. Foster) :

De qui a été acheté à Lévis, le terrain se rapportant au crédit de $48,000 dont le premier ministre a parlé? Quel montant a été payé, et à qui?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le terrain a été acheté des héritiers de D. B. Young et des héritiers du colonel Wm Rose. Les montants payés sont les suivants : Héritiers de D. B. Young, $8,397.60 ; héritiers du colonel Rose, $4,589.

SECRETAIRE DU MINISTRE DES FINANCES.

M. TYRWHITT :

Le gouvernement se propose-t-il de nommer M. Burns, de Halifax, secrétaire du ministre des Finances, à un emploi dans les corps permanents? Est-il gradué du collège militaire de Kingston?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Cette interpellation relève du ministre de la Milice, qui n'est pas présent, mais comme il y est question de mon secrétaire particulier, on me permettra peut-être de dire que c'est la première nouvelle que j'ai d'une chose de ce genre.

LE "JOHN C. BARR".

M. PRIOR (par M. Taylor) :

1. Le gouvernement sait-il que le nommé John Steinhalt, de Dawson, au nom duquel le navire américain "John C. Barr" est actuellement enregistré, suivant le rapport de M. Ogilvie, est beau-frère du percepteur des douanes à Dawson?

2. Dans la négative, le gouvernement prendra-t-il des mesures pour s'assurer des faits?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : 1. Non. 2. M. McMichael, l'inspecteur en chef des douanes, est en route pour Dawson pour inspecter ce qui a été fait à ce poste.

COMMERCE PRIVILEGIE.

M. McNEILL : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire demander au très honorable premier ministre s'il a pris une décision relativement à la ligne de conduite à adopter au sujet de la résolution concernant le commerce privilégié que je lui ai montrée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne crois pas que je puisse accepter la motion de mon honorable ami. J'en ai préparé une autre que je lui montrerai pour voir s'il l'acceptera. Nous pourrons peut-être nous entendre au sujet de cette motion.

ELECTION DE WINNIPEG.

M. ROCHE : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je demanderai au premier ministre quand le gouvernement se propose d'émettre un bref pour l'élection de la ville de Winnipeg. Si je comprends bien, les listes sont complétées et finalement corrigées, et je ne vois aucune raison de retarder davantage.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne saurais donner de réponse maintenant à mon honorable ami, car j'apprends pour la première fois que les listes ont été corrigées et sont maintenant prêtes. J'examinerai la question, et je répondrai plus tard à mon honorable ami.

CHEMINS ET RESERVES DE CHEMINS AU MANITOBA.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 175) modifiant de nouveau l'acte concernant les chemins et les réserves de chemins dans la province du Manitoba.

La motion est adoptée, le bill est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 1.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre de l'Intérieur aura peut-être l'obligeance d'expliquer brièvement quelle est la nécessité de cet article, et quel en est l'effet?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a quelques années, la ville de Winnipeg a éprouvé de grandes difficultés relativement aux bornes des lots parce qu'un grand nombre de divers plans avaient été faits par différents arpenteurs de terrains qui, en définitive, sont devenus des parties de la ville. Il n'y avait pas de plan complet de la ville,

mais chaque personne qui possédait un terrain sur la rivière qui traverse la ville, a eu un plan du lot fait d'après ses propres idées et produit au bureau d'enregistrement. En conséquence, l'on a eu beaucoup de difficultés à réunir les plans afin de faire un arpentage complet ; et l'on a surtout éprouvé des difficultés en ce qui se rattache à la question des lignes qui séparent les rues des terrains. On s'est beaucoup occupé de la question là-bas pendant quelques années, et, finalement, l'on a adopté une loi qui s'appliquait non seulement à la ville de Winnipeg, mais aux autres endroits du Manitoba constitués en corporation, permettant aux conseils municipaux de faire préparer de nouveaux plans qui seraient en réalité une refonte des plans produits aux bureaux d'enregistrement, et les nouvelles lignes qui figurent sur les nouveaux plans ainsi préparés devraient avoir force de loi, que le mesurage primitivement fait corresponde aux nouveaux plans, ou non.

On a obtenu de la province une législation dans le but de permettre aux conseils municipaux de faire préparer leurs nouveaux plans de cette manière, et la corporation de Winnipeg, à de grands frais, a fait préparer en vertu de cet acte une série de plans pour cette ville.

La loi renfermait une disposition en vertu de laquelle toute personne non satisfaite des lignes qui figuraient aux plans, pouvait en appeler au procureur général de la province, et toutes les parties pourraient être entendues, et le procureur général devait décider si l'objection était fondée, ou non ; et si la partie n'était pas satisfaite, elle avait le droit d'en appeler au juge de la cour du Banc de la Reine.

Toute la procédure avait pour objet de procurer un système exact des plans qui devait indiquer les lignes frontières, qui ne pouvait pas être contesté et qui était absolu, et sur lequel le peuple pouvait se reposer en achetant des propriétés. Les plans sectionnaires 1, 2, 3, 4, 5 et 6 ont été complétés, et la législation provinciale était tout à fait suffisante pour permettre de faire ces plans, pour les produire, si ce n'est qu'il y avait des rues de certaines parties de la ville de Winnipeg au sujet desquelles il n'avait pas été émis de lettres patentes, et aucune loi n'avait été adoptée transférant ces rues du gouvernement fédéral à la province. En conséquence, il s'agissait de l'effet de ces plans préparés en vertu de la législation provinciale en ce qu'ils affectaient le terrain pour lequel le gouvernement fédéral n'avait jamais accordé de lettres-patentes. Naturellement, la chose ne pouvait être réglée que par législation fédérale. Il y a quelques années, ces plans, à l'exception du plan sectionnaire n° 7, ont été confirmés et, à ma demande, l'on a adopté une loi. Je crois qu'elle a été proposée par M. Daly, le ministre de l'Intérieur de l'époque. Mais je lui ai demandé d'excepter le plan n° 7 parce que la ligne d'une rue connue sous le nom de rue Water faisait le sujet d'un litige depuis quelques années. Il y avait douze pieds de terrain en contestation, les propriétaires des terrains voisins prépendant que cette bande de douze pieds appartenait à la rue. A mon avis, la question ne devait pas être compliquée par la législation avant un règlement. J'ai donc demandé à M. Daly d'excepter le n° 7 du bill, et c'est ce qu'il a fait. Le résultat est que le plan n° 7 n'a jamais été confirmé par le parlement fédéral, et, jusqu'aujourd'hui, la propriété est restée sous la juridiction fédérale. Les parties ont conclu un arrangement, et les avocats de la ville de Winnipeg, des créanciers hypothécaires et de la compagnie du chemin de fer ont averti le département que l'arrangement est satisfaisant et qu'ils sont prêts à faire confirmer le plan par cette loi.

Sir CHARLES TUPPER : Je veux surtout savoir si ce projet de loi affectera les procès existant devant les tribunaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

Le bill est rapporté.

CONSTRUCTION DE CALES SECHES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier le chapitre 17 de l'Acte 45 Victoria, 1882, intitulé : "Acte à l'effet d'encourager la construction de cales sèches en donnant de l'aide, à certaines conditions, aux compagnies qui les construiront," en prescrivant, au lieu de la clause 1 du dit acte :—Que si une compagnie légalement constituée et approuvée par le Gouverneur en conseil comme possédant les qualités requises pour exécuter les travaux, passe un traité avec Sa Majesté pour construire une cale sèche dans le but de recevoir et réparer les navires, à un endroit et en conformité de plans et devis pourvoyant à tout ce qui est convenable et nécessaire en fait d'équipement, de machines et d'outillage, lesquels plans et devis devant être approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Travaux publics, comme étant suffisants pour les besoins du public à tel endroit et devant être complétée dans un délai convenable qui sera limité par tel traité,—alors, pourvu que la compagnie exécute les travaux conformément à tel traité, et à la satisfaction du ministre des Travaux publics, sous la juridiction duquel les travaux devront être faits, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement, à même tous deniers sans application déterminée faisant partie du fonds consolidé du revenu, d'une subvention n'excédant pas deux pour cent par année sur le coût des travaux, pendant vingt ans à partir de l'achèvement des travaux et de leur approbation par le dit ministre ; pourvu que cette subvention ne dépasse pas le chiffre de vingt mille piastres par année, et que le coût servant de base au calcul ne soit pas plus élevé que la valeur des travaux telle qu'estimée par le dit ministre, et que la subvention ne soit payable pour aucune partie des dits vingt ans pendant laquelle la cale sèche ne sera pas en parfait état de service ;—et qu'il sera expédient, de plus, de prescrire que si une compagnie légalement constituée et approuvée par le Gouverneur en conseil comme possédant les qualités requises pour exécuter les travaux, passe un traité avec Sa Majesté pour agrandir et augmenter toute cale sèche construite dans le but de recevoir et réparer les navires, en conformité de

plans et devis approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Travaux publics, comme étant suffisante pour les besoins du public à tel endroit où se trouve la dite cale sèche et devant être complété dans un délai convenable qui sera limité par tel traité,—alors, pourvu que la compagnie exécute les travaux conformément à tel traité, et à la satisfaction du ministre des Travaux publics, sous le contrôle du département duquel les travaux devront être faits, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement, à même tous deniers sans application déterminée faisant partie du fonds consolidé du revenu, d'une subvention n'excédant pas deux pour cent par année sur le coût des travaux, pendant vingt ans à partir de l'achèvement des travaux et de leur approbation par le dit ministre; pourvu que cette subvention ne dépasse pas le chiffre de dix mille piastres, et que le coût servant de base au calcul ne soit pas plus élevé que la valeur des travaux nécessités par cet agrandissement et cette augmentation telle qu'estimée par le dit ministre, et que la subvention ne soit payable pour aucune partie des dits vingt ans pendant laquelle la cale sèche ne sera pas en parfait état de service.

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

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES : M. le Président, nous avons dans les statuts un acte passé en 1882 dans le but d'encourager la construction des cales sèches partout où cela semble requis par le commerce du pays. C'est en vertu de cet acte que l'on a construit à Halifax ce qui alors passa pour un grand bassin. Il est à peine nécessaire de rappeler au comité que depuis les dimensions des steamers océaniques ont considérablement augmenté. Il a récemment été fait une demande au gouvernement dans le but de connaître sa politique relativement à l'application de cet acte à d'autres endroits et l'on nous a représenté que l'acte, sous sa forme actuelle, ne peut rencontrer les exigences croissantes du commerce, attendu que depuis l'adoption de cette loi il a été construit dans d'autres parties de l'univers d'autres bassins de bien plus grandes proportions et qu'il se construit actuellement nombre de steamers qui ne pourront entrer dans aucun bassin du Canada. Dans ces circonstances, le gouvernement a cru devoir adapter l'acte de 1882 à ce nouvel état de choses. Cet acte de 1882, stipulait que 2 pour 100 pourraient être payés sur le coût d'un bassin, le montant, toutefois, ne devant pas excéder $10,000 par année, sur la base de $500,000. Or l'agrandissement des bassins va coûter beaucoup plus, et conséquemment par cet amendement nous voulons que le taux de 2 pour 100 reste le même mais que le montant auquel il s'applique soit porté à $1,000,000, et la somme à payer sera de $20,000 au lieu de $10,000.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre veut-il appliquer ce principe à l'agrandissement des bassins actuels ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi s'appliquera aux nouveaux travaux, mais si Halifax veut agrandir son bassin, il aura droit au même privilège ; toutefois l'idée de cet amendement ne vient pas de là. C'est une fait reconnu que l'on augmente constamment les dimensions des steamers, et s'il est sage de mettre cette loi dans nos statuts elle doit être conforme aux circonstances.

M. ELLIS : Ai-je compris qu'il n'y a qu'un seul bassin qui aura droit au nouveau privilège ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je dis qu'il n'y a qu'un seul bassin construit d'après cette loi, et c'est le bassin de Halifax. Il s'agit d'un acte général et toute partie du pays pourra jouir des privilèges qu'il accorde.

M. ELLIS : De l'acte actuel ou de ces amendements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'idée était d'appliquer cette nouvelle disposition à tout bassin déjà construit en vertu de l'acte, mais nous n'avons pas mis cette restriction. L'idée générale de l'acte est que tous ces bassins construits dans l'intérêt du commerce soient également encouragés.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne veut pas étendre ce privilège aux bassins qui n'ont pas été construits en vertu du statut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien n'empêche toute partie du Canada de profiter de cet acte.

M. FOSTER : En 1882 nous avons adopté un acte encourageant la construction de bassins et fixant une limite de $10,000 par année, au taux de 2 pour 100. Vous stipulez ici, si je comprends bien, que tout bassin construit conformément à cet acte pourra jouir des privilèges accordés par les nouvelles dispositions. Cela s'appliquerait-il à toute corporation privée qui aurait construit un bassin, antérieurement à cet acte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucun cas de ce genre ne s'est présenté, et nous n'avons pas prévu la chose.

M. FOSTER : Et le cas n'est pas affecté par l'amendement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas ; ce n'est certainement pas prévu.

La résolution est rapportée et lue une deuxième fois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente le bill (n° 177), un acte à effet d'encourager la construction de cales sèches.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

CABLE DU PACIFIQUE.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je propose la deuxième

lecture du bill (n° 176) à l'effet de pourvoir à l'établissement d'un communication directe par télégraphe sous-marin entre le Canada et l'Australasie.

La motion est adoptée. Le bill est lu une deuxième fois, pris en considération en comité, lu une troisième fois et adopté.

COMPAGNIES DE PRET.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 164) du sénat, concernant les compagnies de prêt.

La motion est adoptée.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES : L'objet de ce bill est de permettre la constitution en corporation des compagnies de prêt par lettres patentes au lieu de les obliger de s'adresser au parlement pour obtenir une charte. On a constaté que lorsque les compagnies demandant des chartes spéciales il y a un grand défaut d'uniformité, et le comité conviendra qu'il importe d'avoir autant que possible l'uniformité. Le bill a été passé il y a un an au Sénat et envoyé à cette Chambre, mais nous n'avons pu le prendre en considération. Le Sénat l'a étudié de nouveau et y a apporté quelques modifications. Ici il a été soumis au comité des banques et du commerce, et ainsi l'on peut être assuré qu'il a été soigneusement étudié. Les dispositions auxquelles on veut donner un caractère général sont en substance les mêmes que l'on peut trouver aujourd'hui dans les actes concernant les compagnies de prêt. Le simple effet du bill sera que, par lettres patentes, une compagnie pourra obtenir une charte accordant les mêmes pouvoirs virtuellement qui possèdent les autres compagnies de prêt. C'est là le seul objet du bill.

M. FOSTER : Cela empêchera-t-il ces compagnies de s'adresser au parlement ? Toutes ces compagnies devront-elles tomber sous le coup de cet acte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles pourront encore s'adresser au parlement, mais cela les découragera. Commes elles vont avoir ainsi toutes les facilités nécessaires, on croit qu'elles ne demanderont pas de législation générale.

Article 15.

M. FOSTER : Quelle est l'idée d'étendre la période à deux ans ? Si la compagnie est de bonne foi il ne faudra pas deux ans pour décider la chose après sa demande.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans L'acte général concernant les compagnies il est accordé trois ans, après avoir obtenu une charte, pour commencer les opérations. Nous mettons le terme à deux ans. Il faut fixer un terme.

M. FOSTER : Ainsi $300,000 souscrits est le plus bas capital que puisse avoir une compagnie de prêt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, lorsqu'elle reçoit des dépôts.

Article 20, paragraphe 1.

M. FOSTER : Comment cela s'accorde-t-il avec les pouvoirs généraux donnés aujourd'hui aux compagnies ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est parfaitement d'accord avec les pouvoirs accordés au compagnies, cette session et l'an dernier.

Paragraphe 2.

M. FOSTER : Qu'est-ce qui établira la valeur courante ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les prix courants du marché.

M. FOSTER : Une simple cote, ou une vente réelle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question ne s'est pas présentée, mais nous aurons à prendre la meilleure preuve possible de la vente réelle. Cette déposition n'a soulevé aucune difficulté.

M. FOSTER : Qui décide cela, un tribunal de justice ou le département ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une cour de justice. La chose doit être provoquée par quelqu'un.

M. FOSTER : Est-il imposé des amendes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Je ne sais pas si je comprends bien l'honorable député.

M. FOSTER : Vous stipulez ce que la compagnie devra faire et ne pas faire. Supposons qu'elle viole cette disposition, quelle sera la peine—les intéressés pourront s'adresser aux tribunaux, ou quoi ? S'il n'y a pas de peine, on pourra se moquer de la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que tout ce qu'il y a à faire, c'est de recourir aux tribunaux. Il y aurait abus de confiance et il y a des amendes qui s'appliquent à ce cas.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Si certains fonctionnaires se rendent coupables de telles illégalités, ils seront personnellement responsables.

M. FOSTER : S'ils sont poursuivis ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

Le comité fait rapport ; le bill est lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. FOSTER : Avant que la motion soit adoptée, je crois que c'est aujourd'hui que les subsides devaient être soumis.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je crois qu'ils seront prêts aujourd'hui, peut-être ce soir, mais certainement demain.

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

(En comité.)

M. McDOUGALL : Je demanderai au ministre des Douanes (M. Paterson) s'il est prêt à me donner l'information qu'il m'a promise hier, ou s'il préfère attendre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne puis donner cette information maintenant, mais on s'occupe de la chose. Je crois qu'il y a un item pour les douanes dans les subsides du Yukon. Je ne sais pas si nous y arriverons aujourd-hui, mais l'information sera donnée en temps opportun.

Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers.....	$100,000

M. McDOUGALL : J'aimerais à poser une question au ministre de l'Intérieur (M. Sifton) au sujet de l'immigration. Beaucoup de gens sont sous l'impression que l'on pourrait faire quelque chose pour les vieilles provinces en facilitant l'immigration de cultivateurs d'élite qui viendraient s'établir sur quelques-unes des terres abandonnées depuis quelques années dans ces provinces. Je crois que l'on contribuerait fortement à éclairer les cultivateurs sur l'agriculture en amenant dans le pays des cultivateurs d'élite qui seraient plus en état de faire un bon usage des terres distribuées dans ces provinces. Nous avons, je l'admets, de bons cultivateurs dans certaines parties de nos provinces, mais dans d'autres endroits, il n'en est pas de même, et l'agriculture est négligée.

M. COWAN : Où ?

M. McDOUGALL : Dans les diverses provinces.

M. COWAN : C'est un peu vague.

M. McDOUGALL : L'honorable député (M. Cowan) ferait mieux de les visiter, ce serait moins vague.

M. COWAN : Si l'honorable député veut me dire où se trouvent ces fermes, je pourrai aller les visiter.

M. McDOUGALL : M. le président, j'aimerais à voir cesser ces interruptions. Je serais obligé au ministre de l'Intérieur s'il voulait me dire s'il existe certains règlements qui lui permettrait de faire quelque chose dans ce sens. Ne pourrait-il pas donner à ses agents en Angleterre des instructions à l'effet de déterminer des cultivateurs à venir s'établir sur ces terres, par exemple dans la Nouvelle-Ecosse, car je veux surtout parler de cette province. Nombre de descendants des anciens colons ont abandonné leurs fermes pour aller dans les mines, aux Etats-Unis, ou ailleurs, et ce serait une bonne chose, je crois, si l'on pouvait trouver des cultivateurs d'élite qui viendraient s'établir sur ces fermes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : La question que vient de soulever l'honorabe député (M. McDougall) est très importante et elle a déjà attiré mon attention. Mais les fonctionnaires du département ont plus d'une fois constaté les difficultés qu'elle présente. Les vieilles provinces, je le comprends, considèrent qu'elles ont le droit de profiter des dépenses que fait le gouvernement pour l'immigration. Je reconnais aussi que ce serait fort avantageux pour ces provinces si nous pouvions y amener un certain nombre de cultivateurs d'élite, des hommes ayant un certain capital qui prendraient des fermes inoccupées dans le moment. La grande difficulté, c'est que la classe d'hommes que nous voudrions, nous ne pouvons pas l'avoir. Ce sont des cultivateurs que nous n'avons pu trouver. Après avoir sérieusement étudié la question, j'ai imaginé de faire préparer une liste des fermes, avec descriptions, etc., que l'on donnerait à nos agents en Angleterre, de sorte qu'un homme disposé à immigrer pourrait faire ses arrangements d'abord et connaître la propriété qu'il achète. Je crois que cela pourrait avoir de bons effets et j'ai décidé de mettre ce projet à exécution aussi vite que possible. Je ne crois pas que la chose puisse être faite d'aucune autre manière, car les cultivateurs dont parle l'honorable député ne viennent pas ici comme les immigrants ordinaires. Ils n'émigrent pas sans savoir où ils vont et ce qu'ils vont faire. Ils ne s'adressent pas généralement aux agents du gouvernement, et ainsi nous n'avons aucune juridiction sur eux. Le seul moyen de mettre en pratique l'idée de l'honorable député serait d'obtenir la coopération des autorités provinciales et municipales qui nous donneraient tous les renseignements nécessaires sur les propriétés disponibles, la description et le prix, et nous pourrions faire connaître ces choses en Angleterre, par l'entremise de nos agents. Ces agents pourraient dire à un homme possédant une couple de mille livres et qui veut émigrer : Vous pouvez faire vos arrangements avant de partir. Vous serez à telle distance de l'église, de l'école, et voici dans quelles circonstances vous vous trouverez. Rien dans les règlements du département ne nous empêche de faire cela, nous avons toute liberté d'action, et cela est nécessaire, car nous changeons parfois de méthode. Je crois que l'on peut faire beau-

coup en adoptant le moyen recommandé par l'honorable député, et il peut être sûr que j'approuve entièrement son idée et nous allons nous efforcer de la réaliser si possible.

M. McDOUGALL : Je suis heureux que l'honorable ministre ait prêté quelque attention à la question. Ses vues s'accordent parfaitement avec les miennes. Il y a quelques années, je me suis donné la peine de m'assurer combien l'on pourrait trouver de fermes disponibles pour la classe de cultivateurs dont j'ai parlé, mais il s'est présenté une difficulté, je n'avais pas l'appui du gouvernement. J'ai préparé un tableau des fermes disponibles, en indiquant la localité, la distance des gares de chemins de fer, des villes voisines, les moyens de communication par eau, la distance des églises et des écoles, mais je n'avais pas d'encouragements à offrir aux immigrants. Il y a le coût de l'inspection de ces fermes et le coût de la distribution de ces renseignements. Je crois que l'honorable ministre (M. Sifton) réussirait s'il travaillait d'après ce principe, c'est-à-dire, s'il offrait des avantages à ces immigrants, comme il le fait aux autres.

M. WILSON : M. McInnes qui est aujourd'hui notre principal agent d'immigration aux Etats-Unis, a travaillé pour l'ancien gouvernement, sous M. Holmes, le capitaine Holmes. Le plus haut salaire qu'ait retiré M. Holmes était de $1,200 et les dépenses ; mais je vois que M. McInnes reçoit $1,500, et il retire en outre $801 pour pension et logement. Cette dernière somme me semble un peu élevée pour un homme ordinaire.

Un autre monsieur, Benjamin Davies, reçoit $1,500, mais il est moins exigeant que M. McInnes, il ne demande que $276.65 pour pension et logement. Je ne comprends pas pourquoi M. McInnes paye environ trois fois autant que M. Davies.

Vient ensuite le loyer de bureau. M. McInnes paye $300, et M. Davies coûte plus cher sous ce rapport, car il paye $450. M. McInnes demande $751 pour frais de voyage. Je ne sais pas s'il s'agit de ses propres voyages ou s'il a payé pour d'autres. Je vois aussi que M. Davies paye $54.25 pour des journaux, et cela doit être pour son propre bureau, car je trouve des comptes pour annonces, et autres dans le rapport de l'auditeur. Je voudrais avoir des explications du ministre.

Il est une autre chose sur laquelle je désire attirer l'attention du ministre, c'est la question des uniformes fournis aux agents du département à divers endroits. Dans certains ports, ces uniformes sont payés par le gouvernement, et je vois que le gouvernement fournit à ces hommes de bons vêtements, et en abondance. La plupart d'entre eux ont deux complets d'été, à $46, et un complet d'hiver, $25, un pardessus, $25, un bonnet de fourrure, de $8 à $10, et une casquette $3.96. J'aimerais à savoir à quelles conditions le gouvernement distribue ces uniformes aux agents d'immigration, et pourquoi il n'en donne pas à tous les agents. Je désire des explications.

M. TYRWHITT : Je m'accorde de tout cœur avec l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) dans son désir d'attirer ici une meilleure classe d'immigrants, et je suis aussi d'avis que, si nous devons avoir une meilleure classe d'immigrants, il nous faut une meilleure classe d'agents d'immigration. A son arrivée au pouvoir, le gouvernement actuel a destitué de sa charge à Liverpool, M. John Dyke, si bien et si favorablement connu dans tout le pays. Tout homme qui a visité l'Angleterre, en quelque qualité que ce fût, a eu les services de M. Dyke à sa disposition dès son arrivée, et il me fait beaucoup de plaisir de lui rendre ce témoignage au sujet des services qu'il m'a rendus au moins en une occasion lorsqu'il m'est devenu nécessaire d'avoir revours à ses bons offices.

Mais nous constatons maintenant que M. Dyke a été remplacé par un agitateur ouvrier, autrefois de la ville de Toronto, un monsieur qui peut être qualifié de meneur grit, et qui n'est pas la sorte d'homme qu'il faut pour attirer les fermiers de la petite culture, des homme possédant des capitaux tels que décrits par l'honorable député du Cap-Breton. Je suis d'avis que les hommes qui ont été envoyés là comme agents récemment ne sont pas la sorte d'hommes qui puisse encourager une meilleure classe d'immigrants à venir en ce pays. Il est inutile de préciser, mais il me semble que les hommes envoyés comme agents dans la métropole sont eux-mêmes des gens très peu dignes et sont plutôt propres à attirer ici une classe d'immigrants pires que ceux que nous avons reçus jusqu'à présent.

M. BELL (Pictou) : Avant que le ministre (M. Sifton) parle sur la question soulevée par l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) je veux insister sur l'importance qu'il y a de faire quelque chose dans le sens indiqué. Dans toutes les vieilles provinces, l'expérience est la même. Les fermes s'abandonnent lentement mais sûrement, et la valeur des terres décroît. Des terres qui ont été défrichées et occupées pendant longtemps peuvent probablement être achetées maintenant à un prix beaucoup plus bas que celui qu'elles auraient rapporté il y a quelques années. Je crois que le ministre (M. Sifton) a exprimé l'espoir que les gouvernements provinciaux pourraient prendre quelques mesures.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En fournissant des renseignements ?

M. BELL (Pictou) : Il faut se rappeler que les gouvernements provinciaux n'ont guère intérêt à cela. La population sur le territoire est une source de dépenses pour le gouvernement local. Comme le ministre des Finances (M. Fielding) le sait, tandis que pour le gouvernement fédéral, tout véritable colon et sa famille, s'ils réussissent, sont une

source de revenu. Il en est de même des organisations municipales dans le pays. Le conseil de comté a un intérêt direct à empêcher ces terres d'être abandonnées et à les faire occuper de nouveau lorsqu'elles ont été abandonnées. Le gouvernement fédéral et les municipalités ont donc tous deux un intérêt monétaire direct à voir à ce que les fermes soient occupées, et leurs intérêts sont en conséquence identiques.

Je suggérerais au ministre que si l'on peut engager les municipalités, comme il sera facile de le faire, à préparer des listes exactes des fermes inoccupées, en donnant les détails nécessairement requis par ceux qui ont l'intention d'acheter, tels que la distance pour aller à l'école, au marché, au chemin de fer, etc., le ministre pourrait entreprendre de publier et de distribuer ces renseignements. Je crois qu'on n'aurait pas beaucoup de difficulté à engager les municipalités et les organisations de comté à entreprendre cela. Quelques-uns pourraient hésiter à se charger d'une forte dépense pour publier et distribuer ces renseignements, mais l'honorable ministre a tous les rouages à sa disposition pour les distribuer et cela n'affecterait pas beaucoup les dépenses de son ministère s'il prenait en même temps à sa charge le coût de l'impression des renseignements qui pourraient être recueillis par la municipalité. J'aimerais à l'entendre insister sur ce point dans sa réponse, afin qu'il me fût possible d'aller devant le conseil municipal de mon propre comté et d'insister pour qu'il entreprenne ce travail de concert avec le gouvernement.

M. DOMVILLE : Je crois que l'honorable député a parlé de fermes abandonnées dans le Nouveau-Brunswick. Pourquoi les a-t-on abandonnées—maintenant ou autrefois ? Je regrette de constater que la gauche est disposée à déprécier la province du Nouveau-Brunswick. L'autre jour, un honorable membre de la gauche a tenté de faire voir que la propriété à Saint-Jean n'avait aucune valeur. Où sont les fermes abandonnées ? Dans l'Ile du Prince-Edouard ou dans le Nouveau-Brunswick ? Pourquoi ont-elles été abandonnées, et la propriété dans le Nouveau-Brunswick a-t-elle maintenant plus de valeur ou moins de valeur qu'autrefois ? Je crois que le chef de l'opposition s'unira à moi pour blâmer tout homme qui tente de déprécier les provinces maritimes.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député a raison lorsqu'il dit que je me joindrai à lui pour défendre les provinces maritimes le plus énergiquement possible ; mais je crois que les efforts qui se font actuellement ont pour but de protéger les intérêts des provinces maritimes. L'honorable député sait—je sais que c'est le cas dans la Nouvelle-Ecosse—que, grâce à des causes variées, l'opinion universellement reconnue à l'effet que l'étoile du pouvoir se dirige vers l'ouest, semble être gravée dans le cœur de l'homme, et que la tendance à émigrer vers l'ouest a fait un grand tort aux provinces maritimes. Depuis des années, les gens quittent la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick pour aller aux Etats-Unis dans l'espoir d'y améliorer leur condition, bien que, dans un grand nombre de cas, ils aient constaté qu'ils auraient mieux fait de rester chez eux.

Il n'y a aucun doute que les grandes attractions des prairies du Nord-Ouest aient induit un grand nombre de gens des provinces maritimes, où l'ouverture des terres nouvelles entraîne beaucoup plus de misères que dans le prairies, à abandonner des établissements que le travail et l'énergie auraient pu rendre très confortables. Ces fermes, ayant été abandonnées par leurs propriétaires qui sont allés dans l'ouest, pourraient être achetées pour une somme comparativement minime, et je crois que le but de mes honorables amis n'est pas de discréditer la Nouvelle-Ecosse ni le Nouveau-Brunswick, mais d'attirer l'attention du ministre sur le fait qu'il y a un grand nombre d'immigrants qui viennent en ce pays avec un petit capital, qui consentiraient peut-être à acheter ces terres, et qui par leur travail et leur énergie s'y créeraient des établissements confortables et y trouveraient des avantages qu'on ne saurait peut-être trouver en d'autres endroits.

Je suis porté à croire que les mesures qui ont été prises durant la présente session auront un grand effet, en donnant un supplément de travail dans les provinces maritimes et en encourageant des entreprises qui garderont la population mieux que par le passé. Je ne crois pas que l'on soit disposé à décrier les provinces maritimes, mais je crois que chacun est disposé à adopter des mesures propres à amener les meilleurs résultats, tant pour augmenter la valeur des terres que pour offrir du travail à nos gens.

Tandis que j'ai la parole, je tiens à dire au ministre de l'Intérieur qu'il a été assez bon il y a deux ans, pour me promettre en cette Chambre que lui et le gouvernement, donneraient beaucoup de soin et de considération aux réclamations d'un gentleman qui a joué un rôle très important au sujet de l'immigration. Je veux parler de M. John Dyke, qui était autrefois agent du département de l'immigration au port de Liverpool. Je ne trouverai pas à redire contre le gouvernement pour avoir remplacé M. Dyke ; mais je veux démontrer que, lorsqu'il a été induit par le gouvernement à entrer à son service, il occupait une position très enviable et très importante au service du gouvernement de l'Ontario, et qu'il y a renoncé pour servir le gouvernement fédéral.

J'ai à mainte reprise soumis la réclamation de M. Dyke à plusieurs des anciens gouvernements, et j'ai insisté auprès d'eux pour qu'on lui donnât une allocation de retraite ; parce que, bien qu'il ne soit certainement pas désirable de donner plus d'extension au système des pensions de retraite, les conditions auxquelles M. Dyke est entré dans le service, la grande valeur indubitable de ses

services, tant en Angleterre que sur le continent, pour activer l'immigration au Canada, ses grands talents et ses longs services, faisaient, à mon avis, un devoir au gouvernement, lorsque sa santé s'est affaiblie comme cela est malheureusement arrivé, de prendre quelque mesure pour lui venir en aide dans la position difficile où il s'est trouvé. Le ministre de l'Agriculture a été assez bon pour dire qu'il reconnaissait l'importance des réclamations de M. Dyke et qu'elles seraient l'objet de l'attention du gouvernement. Je veux maintenant insister auprès de lui à ce sujet, parce que je sais que la situation de M. Dyke et de sa famille est telle qu'il est très important qu'il reçoive de la part du gouvernement quelque considération pour ses longues années de précieux services.

M. DOMVILLE : Je suis très heureux d'avoir entendu l'honorable chef de l'opposition parler comme il l'a fait au sujet des provinces maritimes. Je ne suppose pas que les honorable membres de la gauche aient eu l'intention de blesser quelqu'un en faisant les remarques qu'ils ont faites ; mais il m'était impossible de rester à mon siège et de laisser l'impression se répandre au dehors que les provinces maritimes ne sont pas à la hauteur du reste du Canada.

M. McDOUGALL : Puis-je demander à l'honorable député de déclarer qui est-ce qui a dit quelque chose pouvant être interprété de cette manière ?

M. DOMVILLE : Je veux parler des remarques qui ont été faites l'autre soir au sujet de la valeur de la propriété à Saint-Jean. Je suis certain que si l'honorable chef de l'opposition eût été là, connaissant comme il la connaît la valeur de la propriété dans cette ville, il aurait contredit la déclaration qui a été faite.

M. DAVIN : Nul n'a fait l'autre soir de déclaration relative à la dépréciation de la propriété à Saint-Jean, N.-B.

M. DOMVILLE : Je vais faire quelque déclaration sur votre compte, si vous ne restez pas tranquille.

M. DAVIN : L'honorable député peut faire toutes les déclarations qu'il lui plaira, dans les limites des ressources de sa mauvaise langue, à mon égard.

M. DOMVILLE : Je n'ai pas le désir de faire une déclaration contre vous.

M. DAVIN : Alors, que voulez-vous dire en affirmant que vous ferez des déclarations ?

Il n'y pas un homme de votre côté qui oserait faire des déclarations contre moi, à commencer par le premier ministre en descendant.

M. DOMVILLE : Mon honorable ami doit admettre que nous avons été très indulgents à son égard, non seulement durant la dernière session, mais durant la session précédente, et je ne crois pas qu'il puisse réclamer à ce sujet.

M. DAVIN : Indulgents ?

M. DOMVILLE: Oui, mais il faut être indulgent pour écouter pendant des heures et des heures les discours de l'honorable député. On ne permettrait cela nulle part ailleurs qu'ici. Je dis que cela est de l'indulgence. Mais laissons cela. Cela ne vaut pas la peine d'être discuté. Peut-être serons nous obligés de faire preuve d'encore un peu d'indulgence avant de nous séparer. Le pays considère la dépense provenant du fait que la session a été prolongée jusqu'à présent, près de cinq mois, et peut-être quelques députés croient qu'ils ont encore quelque chose à dire, bien que la Chambre en général puisse ne pas être de cette opinion. A en juger par le temps que prennent certains députés, nous pourrions bien être ici jusqu'à Noël.

M. ROSAMOND : Que faites-vous vous-même, maintenant ?

M. DOMVILLE : Je prends tout le temps dont j'ai besoin et un peu plus. Les honorables membres de la gauche ont fait des discours décriant les provinces maritimes, mais l'honorable chef de l'opposition les a contredits et il a bien fait. Mais comme les agents de bateaux à vapeur et de chemins de fer, qui s'efforcent d'attirer tout le monde vers le Nord-Ouest et de laisser de côté les provinces maritimes, y trouveraient matière à réclamer.

M. WILSON : Vous n'avez pas lu le rapport du ministre.

M. DOMVILLE : Quand votre parti était au pouvoir et lorsque vous avez distribué des brochures dans toutes les parties de l'Empire, vous n'avez jamais attiré l'attention sur le Nouveau-Brunswick, mais aujourd'hui je suis heureux d'avoir l'explication de l'honorable chef de l'opposition et de constater qu'il a apprécié nos provinces du littoral, qu'il les connaît bien et qu'il est d'avis qu'elles devraient avoir leur part des avantages communs, ou leur part de justice, si vous préférez cette expression. Je crois qu'il n'y a pas en Canada de plus beau territoire que celui des provinces maritimes. Nous y avons la houille, le fer, le bois et de bons hommes aussi, comme le prouve la représentation des deux partis en cette Chambre.

M. COCHRANE : Vous êtes en train de nous en donner une bonne preuve.

M. DOMVILLE : Que dit l'honorable député ?

M. COCHRANE : Je demande depuis combien de temps vous êtes ici.

M. DOMVILLE : L'honorable député doit se féliciter du fait qu'on ne produit pas là-

bas des hommes comme lui, soit en fait de grandeur, soit en fait de petitesse.

M. COCHRANE: Je suis heureux que nous n'en ayons pas un grand nombre comme vous dans Ontario.

A une heure le séance est suspendue.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): Les divers membres du comité ont parlé d'un certain nombre de questions au sujet desquelles je veux donner quelques explications. Mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) a parlé de la question des agents d'immigration. La règle suivie est celle-ci: lorsque ces agents sont au bureau, ils ne reçoivent rien pour pension et logement et ils sont censés payer leurs propres dépenses. Mais lorsqu'ils voyangent pour le compte du gouvernement, leurs frais de subsistance et de logement leur sont payés. Il en résulte que l'on constate une différence notable dans les montants alloués aux divers agents, parce que les une voyagent plus que les autres. M. Davies, l'agent à Saint-Paul, s'est, je présume, durant la dernière année pour laquelle les comptes de dépenses figurent au rapport de l'auditeur général, comparativement peu absenté de son bureau, et ses dépenses ont été peu considérables.

En ce qui concerne les appointements, je ne crois pas pouvoir en dire beaucoup plus long que je n'en ai déjà dit, ayant discuté la question une ou deux fois déjà. Le comité comprendra que lorsqu'un homme est spécialement choisi pour certain travail, il s'agit de faire un marché avec lui; ce n'est pas la même opération que lorsqu'un homme entre au service et reçoit les appointements attachés à la classe dans laquelle il entre. Quelques agents reçoivent $75 par mois, quelques-uns $100, et un, M. McInnes, stationné au Détroit, reçoit $125. Sa position est celle d'agent général; il surveille le travail dans l'Etat du Michigan et s'occupe d'autres travaux relatifs à son emploi. Les limites exactes ne sont pas définies, parce qu'il est impossible de les définir. Mais, en général, il surveille ce qui se fait, exerce une surveillance générale sur le travail et informe le département des circonstances qui se présentent. Il s'est montré très actif et très compétent et je crois que les paiements qui lui sont faits sont pleinement justifiés par les résultats. Le travail dans les Etats de l'ouest, depuis qu'il a été organisé en mars ou avril 1897, a réussi beaucoup mieux que je ne l'avais espéré.

En ce qui concerne le capitaine Holmes, dont l'honorable député de Lennox a parlé, je ne sache pas que je puisse donner à l'honorable député plus de renseignements que je ne lui en ai donné privément et à la Chambre. Lorsque j'ai organisé le service, je ne savais rien au sujet du capitaine Holmes, excepté d'une façon générale—je crois qu'avant de devenir membre du gouvernement j'ai peut-être vu son nom relativement au service de l'immigration. Lorsque j'ai demandé à l'ex-sous-ministre, M. Burgess, une liste des agents qui étaient dans le service, cette liste m'a été fournie. J'ai maintenant cette liste en ma possession. Lorsque l'honorable député de Lennox m'a parlé, je ne savais pas que je l'avais. Mais elle a été retrouvée depuis, ayant été mise dans un tiroir. J'étais convaincu que cette liste ne contenait pas le nom du capitaine Holmes et je constate que j'avais raison. Je ne savais pas alors qu'il était ou prétendait être au service du gouvernement. De fait, il avait été employé mais ne l'était plus alors. Voilà pourquoi le nom du capitaine Holmes ne figure pas parmi ceux de nos employés.

M. WILSON: En ce qui concerne la question des dépenses, j'aimerais à savoir si M. Davies et M. McInnes occupent la même position relative dans le service. Je vois que tous deux reçoivent les mêmes appointements, bien que leurs allocations pour pension et logement soient très différentes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Ces agents ne sont pas exactement classés par grades; mais s'ils étaient classés, M. Davies et M. McInnes seraient de la même classe. M. Davies est chargé d'une espèce de surveillance générale à Saint-Paul et il surveille tout le travail des Etats du Nord-Ouest. La seule explication que je puisse donner ou que le sous-ministre puisse donner de la différence des frais de subsistance et de logement est la raison que j'en ai donnée—qu'un homme a voyagé plus qu'un autre.

En général, M. Davies ne voyage pas autant que M. McInnes, parce que ses devoirs le retiennent passablement à son bureau. Saint-Paul est un bureau d'exposition; nous avons là une exposition des produits du Canada, de sorte que chaque visiteur peut juger d'après les échantillons des ressources du pays. Saint-Paul est un grand centre de chemins de fer pour tous les Etats du Nord-Ouest, et les gens qui voyagent dans toutes les directions vont à Saint-Paul. L'un des devoirs les plus importants confiés à M. Davies est de constater le mouvement de la population en surveillant les convois, et de voir à ce que les gens dont la destination est notre Nord-Ouest canadien ne soient pas détournés de leur but et expédiés vers d'autres parties des Etats-Unis. De cette manière, il recueille aussi des renseignements dont il fait rapport et qui permettent à nos agents de travailler avec plus d'efficacité.

M. WILSON: Que font ces agents en hiver? Par exemple, M. McInnes voyage-t-il en hiver?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Le travail efficace en ce qui concerne la publication des renseignements relatifs aux ressources du Canada, les conférences et la recherche de futurs colons se font durant l'hiver.

Mais quant aux hommes employés durant l'été à diriger les colons dans le Nord-Ouest, nous les envoyons dans les parties des Etats de l'Ouest que nous croyons les plus avantageuses pour qu'ils aident aux agents permanents à travailler dans l'inntérêt de l'immigration. C'est durant l'hiver que la majeure partie du travail de propagande se fait réellement; durant le printemps et l'été, les agents sont surtout occupés à prendre soin des colons et à les placer.

M. WILSON : Cette question de billets de chemins de fer, est-ce pour les agents ou pour les immigrants ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les billets de chemin de fer qui figurent là sont pour les agents eux-mêmes.

M. GUILLET : L'honorable ministre a-t-il reçu une liste de noms fournie par l'ex-sous-ministre, M. Burgess ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, j'ai une liste à mon bureau.

M. GUILLET : Savez-vous si elle contient le nom de Charles Munson ? C'était l'un des agents employés par l'ancien gouvernement. Il est singulier que M. Burgess ait omis les noms de ceux que l'ancien gouvernement avait nommés. L'honorable ministre a-t-il quelque objection à produire la liste ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas la moindre.

M. WILSON : Qui fixe le prix alloué aux agents pour frais de voyage et d'hôtel ? A-t-on fixé une limite à ce qu'ils doivent payer pour leur subsistance et leur logement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On alloue aux agents leurs déboursés réels.

M. WILSON : Je suis sous l'impression que l'ancien gouvernement fixait une limite qu'ils ne devaient pas dépasser.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En certains cas, l'ancien gouvernement leur allouait tant par jour, et cela constituait une source de profits pour les agents, vu qu'ils ne dépensaient pas tout ce qu'on leur allouait. Mais maintenant, les dépenses allouées aux agents par le gouvernement ne s'élèvent pas à un aussi fort montant que l'allocation qu'on leur donnait autrefois. Je sais qu'il en est ainsi particulièrement dans le département des Affaires des Sauvages, où nous avons fait le changement.

M. WILSON : Je présume que le ministre insiste pour avoir des pièces justificatives de toutes ces dépenses ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, tout est surveillé avec soin. Il y a encore un ou deux sujets dont je veux parler. En ce qui concerne les uniformes pour les agents, la coutume a été de donner des uniformes aux agents à Halifax, Québec et Montréal. Je crois que quelques uniformes ont aussi été données à Winnipeg. Je crois que nous avons un peu augmenté l'allocation de Winnipeg parce qu'il y a eu une forte augmentation du personnel. C'était la coutume de mes prédécesseurs et je l'approuve, parce qu'il est à désirer, lorsqu'il arrive beaucoup de gens, surtout lorsqu'ils appartiennent à des nationalités diverses, que les agents du gouvernement soient en uniforme. Cela leur procure plus de respect et d'obéissance, et cela fait une grande différence pour le mieux, lorsqu'ils sont en uniforme pour un service de ce genre. Cette coutume a été conservée, mais mon sous-ministre m'informe que l'allocation pour les uniformes est quelque peu moindre qu'elle n'a été durant les années précédentes ; elle a été un peu réduite. La coutume actuelle est de donner un uniforme complet, un pantalon supplémentaire et un pardessus chaque année.

M. WILSON : Le rapport de l'auditeur général indique dans un grand nombre de cas que vous allouez deux complets d'été au coût de $46 pour les deux, et un complet d'hiver à $25, bonnet de fourrure, $10, casquette de drap, $3.96. Dans un cas, je vois qu'un monsieur en a deux. Vous trouverez ces item aux pages H-8, 9, 10 et 11. A la page 9. Halifax, je trouve un item pour uniformes d'été, 2, $46.50 ; uniforme d'hiver, $22. Il n'y a pas moins de sept item de ce genre pour Halifax.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon sous-ministre m'informe que depuis qu'il est en fonctions, il n'a pas permis que deux uniformes complets fussent donnés la même année. Si les montants figurent tels que l'honorable député le dit, il faut que ce soit un vieux compte.

M. WILSON : Voici ce que je trouve à la page H-11. Winnipeg : uniformes d'été, 2, $46 ; uniforme d'hiver, $24 ; pardessus, $25 ; bonnet de fourrure, $3.50 ; casquette en drap, $3.97. Juste au-dessous, il y a un autre compte pour M. McCreary : uniformes d'été, 2, $62 ; uniforme d'hiver, $30 ; habit Chesterfield, $14.50 ; bonnet de fourrure, $10. Or, pourquoi auraient-ils trois complets par année ? Je m'imagine qu'ils sont mieux vêtus que la plupart des membres de cette Chambre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire qu'il m'est impossible d'expliquer ces item. Il nous faudra examiner les comptes du département. Je crois pouvoir dire en toute sûreté qu'il n'est pas du tout régulier qu'un homme ait reçu trois uniformes dans le cours d'une année. Je vais tâcher d'en avoir une explication pour l'honorable député.

M. WILSON : Je ne fais pas ces remarques pour critiquer l'honorable ministre, je veux tout simplement me renseigner.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a raison ; je vais voir à ce que l'affaire soit expliquée.

M. WILSON : Il y a une autre chose qui m'a beaucoup frappé. Je vois qu'au port de Saint-Jean, on a reçu 2,770 immigrants durant l'année dernière, d'après le rapport du ministre de l'Intérieur, et je ne vois aucun compte dans le rapport de l'auditeur général pour un uniforme en cette ville. Je ne comprends pas sur quelle base vous faites cela. Je désirerais que l'honorable ministre nous expliquât sur quelle base le gouvernement distribue ces uniformes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Jusqu'à ces derniers temps, un seul homme était employé par le département à Saint-Jean, parce que les immigrants n'y venaient pas en grand nombre. Ce n'est que l'année dernière que les immigrants sont arrivés en grand nombre à Saint-Jean, et il nous a fallu envoyer là des agents pour y faire un travail spécial lors de leur arrivée. Si cette besogne continue à Saint-Jean, il nous faudra y augmenter le personnel et nous suivrons la même coutume que nous avons suivie au sujet des autres endroits.

M. WILSON : Je vois qu'à Brandon, le commis et concierge a reçu un meilleur complet que l'agent. Le commis et concierge a eu un complet qui a coûté $28, tandis que l'agent a un complet qui a coûté $25.50.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Celui qui prend soin du bâtiment est en même temps l'agent.

M. WILSON : Cela ne paraît pas dans le rapport de l'auditeur général. Il y est dit seulement "commis et concierge." Le commis a eu un complet qui a coûté $2.50 de plus que celui de l'agent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a qu'un seul homme à Brandon. L'autre homme dont parle l'honorable député est un agent voyageur. Il est placé sous le titre de "Brandon" parce qu'il est là parfois, mais il n'y a réellement qu'un seul agent à Brandon. L'honorable chef de l'opposition a appelé mon attention sur le cas de M. John Dyke. L'honorable député comprend, je suppose, que M. Dyke n'était pas, il y a deux ans, en état de faire beaucoup de travail pour le département à cause de la faiblesse de sa santé. Lorsque l'honorable député a attiré mon attention là-dessus j'ai dit que j'appréciais pleinement la valeur des services que M. Dyke avait rendus au Canada. On me dit que les services de M. Dyke ont été précieux non seulement pour aider à l'immigration, mais encore au point de vue du commerce. Plusieurs gentlemen qui ont fait des affaires dans la métropole m'ont dit que les services de M. Dyke leur avait été très utiles.

Je songe à engager de nouveau M. Dyke et à lui confier la direction du bureau de Liverpool. Je ne crois pas qu'il soit capable de faire autant de besogne qu'il en faisait auparavant lorsqu'il recevait $3,000 d'appointements, mais je pourrais lui offrir environ $2,000 par année pour prendre soin du bureau, et nous ne nous attendrons pas à ce qu'il fasse autant de besogne qu'autrefois. C'est là un projet auquel je songe depuis quelque temps. Je ne puis rien déclarer d'une façon positive quant aux détails, mais je suis assuré que nous pourrons reprendre M. Dyke dans le service et lui confier le bureau de Liverpool.

Depuis son départ, nul n'a occupé cette position. M. Jury n'est pas un homme de bureau. C'est en réalité un conférencier. Vu l'augmentation du mouvement d'immigration venant des îles britanniques, il nous faut augmenter le personnel au bureau de Liverpool, et je crois que les services de M. Dyke seraient très précieux pour le gouvernement. Voilà une idée que j'étudie depuis quelque temps et que je crois pouvoir mettre à exécution. Je crois que la seule chose qui pourrait m'empêcher de la mettre à exécuton serait le cas où M. Dyke serait physiquement incapable de faire le travail.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis extrêmement heureux d'entendre la déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur. Je crois que l'idée qu'il exprime est admirablement applicable au cas actuel, mais je suis certain qu'il ne ferait qu'un acte de justice envers un gentleman dont les services dans le passé ont été des plus précieux tant pour l'immigration que pour le commerce. Lorsque j'ai vu M. Dyke en dernier lieu, sa santé s'était de beaucoup améliorée par suite d'une importante opération qu'il avait subie, et bien qu'il ne soit peut-être plus capable d'expédier la même quantité de besogne qu'il expédiait autrefois, je n'ai aucun doute que, dans la position que l'honorable ministre lui destine, il pourra rendre de précieux services au pays.

M. WILSON : J'aimerais à en finir avec cette partie des affaires de l'immigration au sujet de laquelle j'ai demandé des explications à l'honorable ministre. J'aimerais aussi à avoir des explications au sujet des résultats obtenus en Irlande et qui sont très minces en comparaison de l'argent qui a été dépensé. Je vois que le coût de l'agence de Dublin a été de $6,233, et celui de l'agence de Londonderry, de $2,888, formant un total de $9,121. Le résultat est que durant toute l'année ces agences n'ont rapporté que 709 immigrants de l'Irlande. Il me semble que vous payez beaucoup trop à vos agents dans ce pays pour les résultats que vous en obtenez, et si l'honorable ministre peut nous expliquer pourquoi ces agences sont tenues sur un pied aussi extravagant lorsqu'elles nous envoient si peu d'immigrants, j'aimerais à entendre ses explications.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis prêt à admettre que les résultats en Irlande, comparativement à l'argent qui a été dépensé, sont loin d'être aussi satisfaisants que j'aurais pu le désirer.

M. WILSON : Pas autant qu'en Ecosse.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le travail a été entrepris, comme il a été dit en cette Chambre il y a deux ans, dans des conditions très défavorables. Lorsque M. Devlin est allé prendre la charge de l'agence, il a été accueilli avec une hostilité implacable par le parti nationaliste. Le parti nationaliste, comme l'honorable député le sait, règne en maître en Irlande, en tant qu'il s'agit de créer l'opinion publique, et il considérait que l'idée d'encourager les gens à quitter l'Irlande comme contraire à ses intérêts politiques. Se plaçant à ce point de vue, il a fait une attaque virulente contre M. Devlin, contre notre service et, incidemment, contre le Canada. Les journaux irlandais étaient remplis d'articles nous attaquant et attaquant le Canada, et s'efforcant de prouver que nous agissions de concert avec les landlords dans le but de chasser les gens. Naturellement, tout cela était ridicule, mais cette propagande incendiaire s'est continuée pendant un certain temps et M. Devlin, au lieu d'être reçu à bras ouverts, fut reçu par une bordée d'invectives.

Il lui a fallu essayer de changer l'attitude de la presse avant de pouvoir rien accomplir. Je dois dire que, dans ces circonstances extraordinaires, je n'aurais pas été surpris du tout si M. Devlin eût perdu courage et abandonné son poste, vu la position dans laquelle il se trouvait. Nonobstant cela, il a continué, déployant beaucoup de courage, de ténacité et de tact, et il a réussi à engager quelques-uns des principaux journaux, parmi ceux qui avaient été des plus violents dans leurs attaques contre lui, à retirer tout ce qu'ils avaient dit et à admettre qu'en réalité ils avaient eu tort. Depuis lors, il a réussi à faire quelque chose et les perspectives sont maintenant meilleures qu'elles n'ont jamais été. Je dois dire que, pour l'argent que nous dépensons en Irlande, nous en recevons moins d'immigrants que de tout autre pays, mais je ne suis pas sûr qu'il serait à propos d'abandonner le travail pour cela.

M. WILSON : Ne serait-il pas possible de diminuer les dépenses de Dublin ? L'autre agence ne coûte que $2,888 et $6,233 pour Dublin semble être une très forte somme. C'est environ $12 par tête pour chaque immigrant, sans compter la prime que vous donnez aux steamers.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elle n'est pas élevée.

M. WILSON : Elle est élevée comparée à ce que vous payez aux Doukhorbortses. Je crois que les dépenses en Irlande pourraient être réduites sans nuire à l'efficacité du service.

M. COCHRANE : Y a-t-il un autre endroit où vous pourriez envoyer M. Devlin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout bien considéré, je ne crois pas que l'honorable député (M. Wilson) veuille prétendre que c'est trop de $12 par tête.

M. WILSON : Pas pour des Irlandais, je l'admets.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Envisagée à ce point de vue, la dépense n'est pas trop forte, mais nous ne recevons que peu de gens, et elle est plus forte que je ne voudrais la voir.

M. WILSON : C'est plus que vous ne payez pour les Ecossais.

M. WALLACE : Le ministre ne peut démontrer que M. Devlin ait fait venir un seul immigrant en Canada pour ces $6,000. Ces 709 immigrants d'origine irlandaise sont pour la plupart venus de Liverpool ou de quelques ports anglais, et il n'y a pas de renseignements qui puissent nous engager à les attribuer à M. Devlin. Le ministre a-t-il quelque rapport de M. Devlin indiquant le travail qu'il a fait ? Le ministre dit que la présence de M. Devlin à Dublin a fait naître un sentiment hostile au Canada, et cette hostilité ne se serait jamais manifestée si M. Devlin n'eût pas été envoyé là comme agent.

Il semble donc que l'on a eu tort de l'y envoyer ; mais je suppose qu'il fallait le caser. Il était membre de cette Chambre ; des difficultés se sont élevées entre lui et le gouvernement, et M. Devlin a dû être envoyé hors du pays, au détriment de l'immigration de l'Irlande au Canada, comme l'a dit le ministre lui-même, et au détriment de la bonne réputation du Canada, car on n'aurait jamais songé à attaquer le Canada si M. Devlin ne fût pas entré en scène. La présence de M. Devlin en Canada est devenue très inacceptable au gouvernement dont il s'efforçait de devenir un des membres, et il a fallu s'en débarrasser. Tout cela a été très malheureux et très dispendieux.

M. McDOUGALL : M. Benjamin Davies, l'agent à Saint-Paul, est-il le frère du ministre de la Marine et des Pêcheries ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. McDOUGALL : Je suppose que le fait qu'il est le frère de sir Louis Davies explique cette augmentation de dépense ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nul doute que cela explique pourquoi ces dépenses sont moins fortes que celles des autres agences.

M. McDOUGALL : Ses dépenses, y compris ses appointements, s'élèvent à $5,891.63, et des vingt agents ou plus que nous avons aux Etats-Unis, c'est lui qui coûte le plus cher. M. McInnes vient ensuite avec $5,500, et tous les autres vont de $1,000 à $3,000. Je vois l'honorable député de Russell (M. Edwards) à son siège, et l'on m'informe qu'il y a espoir de le voir promu au poste de chevalier. Avant qu'il ne reçoive les honneurs de la chevalerie, il ferait bien de dire

à la Chambre s'il a des frères ou des sœurs qu'il nous faudra nommer à des positions aux dépens du pays après qu'il aura été créé chevalier. Les fonctionnaires de cette classe sont très dispendieux.

M. COCHRANE : Parlez maintenant.

M. EDWARDS : Je ne crois que ce soit là une question qui puisse intéresser beaucoup la Chambre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Naturellement, les seuls montants reçus par ces agents sont pour leurs appointements, et quant à la question des dépenses, c'est au gouvernement à en décider. Je puis dire à l'honorable député de Pictou (M. Bell) que, non seulement nous consentirions à publier et à distribuer les renseignements que les municipalités de communes et de comté désire fournir, mais que, si mon honorable ami (M. Bell) ou tout autre membre de cette Chambre, veut nous indiquer une municipalité en particulier, je consentirai, non seulement à imprimer et à distribuer les renseignements, mais à envoyer là un fonctionnaire expérimenté pour les recueillir, sans qu'il en coûte rien à la municipalité. Naturellement, nos manuels sont d'un caractère général et parlent de toutes les parties du Canada, et il serait impossible de publier dans ces brochures des détails aussi circonstanciés.

J'approuve cette idée de transplanter des gens possédant quelques ressources, de la métropole dans les provinces maritimes et dans les provinces d'Ontario et de Québec, où de bonnes fermes peuvent être achetées à des prix raisonnables. Depuis quelque temps, il m'a été impossible de m'occuper de cet aspect de la question faute de temps. Je crois que si j'eusse pu aller moi-même en Angleterre, il m'eût été possible d'imaginer quelque plan au sujet de ce travail particulier. Cependant, j'espère m'en occuper cet automne, et bien que je n'en attende pas de grands résultats immédiats, l'on peut cependant commencer le travail.

M. CLARKE : L'honorable député de Lennox (M. Wilson) a attiré l'attention du ministre sur quelques item à la page H-11 du rapport de l'auditeur général, concernant les uniformes pour les agents d'immigration, et l'honorable député (M. Wilson) a démontré que le montant total payé à M. McCreary, pour uniformes et vêtements, s'élève à $146.50. Est-ce que, lorsque le gouvernement paie pour ces uniformes, l'on s'attend à ce que les fonctionnaires les portent ? Le ministre sait-il si M. McCreary porte ces uniformes pour lesquelles le pays doit payer ? On m'informe qu'il n'a pas coutume de les porter. Je ne connais pas ce gentleman. Je suis tout à fait d'avis que ces agents d'immigration soient revêtus d'uniformes, mais je crois que le ministre de l'Intérieur devrait insister pour qu'ils les portent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'uniforme a été commandée pour M. McCreary, et je n'ai pas le moindre doute qu'il le porte. Il se peut que les renseignements de l'honorable député proviennent du fait qu M. McCreary porte peut-être son uniforme lorsqu'il est à Winnipeg et ne le porte peut-être pas lorsqu'il voyage. Je n'ai aucun doute qu'il le porte lorsqu'il est de service. Je ne veux pas que l'on comprenne que je l'affirme positivement, parce que mon attention n'a pas encore été attirée sur cette question ; mais j'y verrai.

M. HUGHES : J'ai vu M. McCreary étant de service et voyageant sans son uniforme. Je ne savais pas qu'il eût un uniforme. C'est un bon agent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon sous-ministre me dit que M. McCreary n'a peut-être pas fait un aussi grand étalage de boutons de cuivre sur son uniforme que certains autres agents, et ceci explique peut-être la supposition qu'il n'était pas en uniforme.

M. FOSTER : Dans quel but l'uniforme est-il porté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai expliqué que, dans les ports de mer et à Winnipeg, il a été jugé à propos que nos agents fussent en uniforme, vu que par ce moyen, ils attirent plus l'attention qu'autrement, surtout lorsqu'il s'agit des étrangers.

M. FOSTER : Les boutons de cuivre en sont la caractéristique essentielle.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McCreary n'est pas un agent d'immigration dans le sens ordinaire.

M. COCHRANE : Je crois que si le peuple paye un uniforme, pour ce gentleman, celui-ci devrait le porter. S'il est trop fier pour porter des boutons de cuivre, il devrait payer son propre uniforme. Si je comprends bien le ministre, l'uniforme est censé annoncer aux gens le fait que celui qui le porte est un agent du gouvernement, et sert à lui donner plus d'influence auprès d'eux que n'en aurait un homme vêtu en bourgeois ; mais si cet homme est si huppé qu'il n'aime pas les boutons de cuivre, et ne veut pas être mis en position d'être reconnu par les immigrants comme agent du gouvernement, il ferait mieux de payer ses propres habits, et de laisser les boutons de cuivre à ceux qui consentent à les porter.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suppose que l'honorable député veut dire que tous les agents devraient avoir les mêmes sortes de boutons. Je prendrai cela en considération.

M. CLARKE : Je dois dire que je ne connais pas M. McCreary. L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) dit que c'est un fonctionnare très compétent. Si l'honorable député le dit, je n'en ai aucun doute. J'ai reçu une communication m'informant

que M. McCreary ne portait pas son uniforme et me demandant ce que cela voulait dire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce que dit mon honorable ami de Northumberland (M. Cochrane) est parfaitement juste, et si le gouvernement paye un uniforme l'agent doit le porter.

M. CLARKE : Puis-je demander à l'honorable ministre quelle a été la cause de l'insuccès relatif de M. Devlin à Dublin ? Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a dit que lorsque M. Devlin est arrivé dans la capitale irlandaise, il a été attaqué par la presse nationaliste. Pourquoi l'a-t-on attaqué ? Comment le parti nationaliste en est-il arrivé à identifier le gouvernement canadien avec le parti des landlords ? Je ne comprends pas bien ce point.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire que je ne le comprends pas bien moi-même. L'attaque contre M. Devlin n'était justifiable en aucune manière. M. Devlin a pu le démontrer et je crois que cela lui fait grand honneur. Comme l'honorable député le sait, il y a eu autrefois, en divers temps, un mouvement organisé par le parti des landlords dans le but d'encourager l'émigration afin de créer un exutoire à l'agitation soulevée au sujet de la question agraire. On se hâta de conclure que ceci faisait partie du même projet, et on attaqua immédiatement M. Devlin. Il fallut plus d'un an de travail ardu de sa part avant que les gens pussent commencer à voir qu'il n'en était rien. Puis on commença à attaquer le Canada. Il leur semblait logiquement nécessaire pour les fins de leur argumentation d'attaquer le Canada en même temps. Cependant, tout cela est passé. Bien que cela ait beaucoup nui à l'utilité de M. Devlin durant la première partie de son séjour, je crois que peut-être cela ne lui a pas fait de tort, parce que cela lui a fait beaucoup de réclame qu'il n'aurait pas eu sans cela.

M. HUGHES : Sur quelle autorité se base le ministre pour dire que les landlords et leurs amis s'efforçaient de mettre à exécution un plan d'émigration ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit qu'ils ont aidé à l'émigration. J'ai dit que l'idée avait été lancée par le parti des landlords.

M. HUGHES : Pourquoi M. Devlin est-il revenu en Canada il y a peu de temps ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est revenu en congé.

M. HUGHES : Est-ce que ses appointements lui ont été payés durant son congé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. HUGHES : Etait-il en grève ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis assurer à l'honorable député qu'il ne l'était pas.

M. WILSON : Je n'ai pas entendu la déclaration de l'honorable ministre au sujet du nombre d'uniformes complets alloués à chaque agent d'immigration par année.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Chaque agent qui reçoit un uniforme, reçoit un habillement complet avec un pantalon supplémentaire, un pardessus et un chapeau ou une casquette.

M. BERGERON : Est-ce qu'on leur alloue deux complets—un pour l'été et un pour l'hiver ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. La coutume actuelle est de ne donner qu'un complet par année.

M. FOSTER : Quel est le règlement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député de Lennox (M. Wilson) a fait remarquer dans le rapport de l'auditeur général, quelque chose qui n'est pas conforme à cela ; j'y verrai et j'en informerai la Chambre.

M. BERGERON : Est-ce que les difficultés que M. Devlin a rencontrées en arrivant en Irlande n'étaient pas dues au fait que l'on savait dans ce pays que la question des écoles n'était pas réglée, et que cela était considéré comme étant quelque chose qui empêcherait les immigrants de venir au Canada ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai jamais entendu parler de la chose.

M. BERGERON : On lui a demandé de s'expliquer et cela lui a pris un an.

M. TAYLOR : Dans le rapport de l'auditeur général page H-13, je vois $2,610.17 payés à un M. T. O. Currie, stationné à Stevens' Point, Wisconsin. Où est-ce ? Ils ont des agences à Omaha, à Chicago, et dans d'autres grands centres, mais je n'ai jamais entendu parler de Stevens' Point. Il a reçu $1,200 de salaire, $658, pour pension et autres dépenses, soit un total de $2,610. Quel a été le résultat de sa mission et combien d'immigrants a-t-il envoyés dans le Nord-Ouest. N'est-il pas un candidat défait, des dernières élections, dans l'intérêt des Patrons, et cette nomination n'était-elle pas une considération pour engager les Patrons élus à appuyer le gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne saurais dire ; M. Currie m'a été recommandé comme un homme compétent pour le travail qu'il y avait à faire, pour réunir les cultivateurs et leur parler des ressources du Canada, et je dois dire qu'il a été un excellent employé. L'agent général sous les ordres duquel il travaille, m'a dit qu'il avait obtenu d'excellents résultats. Je ne saurais dire quelle quantité d'immigrants il nous a envoyée, car il n'y a que les agents qui travaillent à commission qui tiennent un compte exact des personnes qu'ils envoient et se font donner des certificats à cet effet. Pour les autres, ce serait une perte de temps.

M. TAYLOR : Cette nomination a-t-elle été faite pour l'engager à retirer sa candidature?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non ; je n'ai jamais vu M. Currie, mais d'après ce qu'on m'a dit, c'est un excellent employé.

M. FOSTER : Quel travail spécial a-t-il à faire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est dans le bureau de Saint-Paul, et il opère dans un rayon d'une couple de cents milles. Il adresse la parole dans des assemblées de cultivateurs, leur donne des renseignements sur le Canada et agit comme correspondant.

M. HUGHES : A-t-il fait quelques rapports ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. HUGHES : Il y a des circonstances où il m'arrive de différer d'opinion avec l'honorable ministre et celle-ci en est une. Je considère qu'un homme qui trahit son parti et ses amis, pour une place, est indigne d'occuper une position dépendant de la Couronne.

M. DAVIN : J'aimerais à savoir si M. Devlin et le parti nationaliste en Irlande se sont réconciliés. Je crois qu'il a fallu toute l'énergie de notre ami pour opérer cette reconciliation et nous savons que lorsqu'il faisait partie de cette Chambre il se montrait quelque fois très énergique. En arrivant en Irlande, il a eu avec les nationalistes des difficultés qu'aucun agent, avant lui, n'avait éprouvée. Il avait la réputation d'être un politicien canadien avec des tendances nationalistes, et une doctrine chère aux nationalistes, c'est que l'immigration d'Irlande ne doit pas être encouragée, mais réprimée. Ensuite ils apprirent que M. Devlin, pendant qu'il était député, avait voté contre l'honorable premier ministre actuel qui était alors chef de l'opposition, parce qu'il était très vexé de ce que certaines promesses n'avaient pas été tenues, et que, malgré cela, il était allé en Irlande, comme l'employé salarié du gouvernement, présidé par ce même premier ministre. Alors une grande partie de la population, surtout parmi les nationalistes, qui sont très susceptibles sous ce rapport, lui appliquèrent une épithète malséante que je ne répèterai pas en son absence.

La conséquence fut qu'une croisade en règle fut organisée contre lui et partout où il se présentait, il se trouvait en présence de l'hostilité des journaux de son parti et son premier soin fut de travailler à amener une réconciliation. C'est sans doute pour cette raison que son travail a donné si peu de résultats, et je voudrais savoir s'il est maintenant libre de consacrer toute son énergie à l'accomplissement des devoirs de sa charge.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je le crois.

M. DAVIN : Cette réponse n'est pas satisfaisante ; elle implique un doute dans l'esprit du ministre.

M. CASEY : Il a été question, il y a un instant, d'un M. Currie qui est à l'emploi du bureau d'immigration, et le " whip " de la gauche a prétendu que cette nomination avait été faite par le gouvernement actuel, pour engager M. Currie à retirer sa candidature, dans une élection qui avait eu lieu avant l'arrivée de ce gouvernment au pouvoir. Voilà assurément une théorie qui ne pouvait sortir que d'une imagination aussi ingénieuse que celle de l'honorable député.

M. TAYLOR : L'honorable député ne prétendra pas que M. Currie n'avait pas la promesse d'être nommé s'il voulait retirer sa candidature.

M. CASEY : Le fait est qu'il avait posé sa candidature dans un comté de l'ouest——

M. TAYLOR : Où ?

M. CASEY : Middlesex-ouest ; mais il se retira de la lutte dès le commencement de la campagne pour travailler en faveur des candidats des Patrons, contre les deux partis. J'ai eu moi-même un patron pour adversaire, et personne n'a travaillé plus activement en sa faveur que M. T. O. Currie, et cela fait voir que si le parti libéral a cherché à l'acheter, pour l'empêcher de le combattre, il n'y a guère réussi. Dans Elgin-est, il appuyait le Patron contre un conservateur. Partout ailleurs, il travaillait pour les candidats des Patrons quels que fussent leurs adversaires. Il est donc évident que les libéraux n'avaient pas promis une place à M. Currie, au cas où ils seraient victorieux.

M. TAYLOR : Qu'avez-vous à dire à propos d'assurer l'appui du parti des Patrons au parti libéral ?

M. CASEY : Cette affaire n'est connue que du whip de l'opposition et il ferait mieux de l'expliquer. Personne n'a jamais su que le parti des patrons s'est vendu ou pouvait être vendu à aucun autre parti. Le programme des Patrons ressemblait beaucoup au nôtre, et quand leur parti s'est trouvé désorganisé, les membres de ce parti se sont naturellement ralliés à nous.

Quant à M. Devlin et aux difficultés qu'il a rencontrées en Irlande, nous savons que les nationalistes sont opposés à toute immigration et hostiles à tous les agents d'immigration. Mais s'ils avaient cru avoir affaire à un homme peu important et incapable de faire un travail efficace, ils n'en auraient pas tant parlé. Ils s'aperçurent que M. Devlin était un homme sympathique et capable d'attirer beaucoup d'immigrants au Canada, et c'est pour cela qu'ils en ont parlé, comme ils l'ont fait.

Quant aux prétendues difficultés survenues entre M. Devlin et le chef du gouvernement, s'il en a été question en Irlande, c'est à la suite des efforts de l'opposition pour l'empêcher d'obtenir le succès qu'il aurait sans doute obtenu sans cela. Personne n'était mieux doué, sous tous les rapports, pour nous

attirer des immigrants d'Irlande, et rendre le Canada populaire parmi les Irlandais.

M. BERGERON : Combien le département a-t-il d'agents aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dix-huit agents reçoivent des salaires. Il y en a aussi un grand nombre qui reçoivent une commisison. La commission ordinaire leur est payée, quand ils envoient un certificat, établissant qu'ils ont obtenu des immigrants.

M. BERGERON : J'ai ici un rapport publié sous l'autorité de l'honorable ministre indiquant qu'il y a 21 agents dans les Etats-Unis. Je vais lui transmettre la liste, et il aura l'obligeance de me dire quels sont les salaires que reçoivent ceux qui sont mentionnés sur la première page.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les noms des agents, et leurs salaires respectifs sont comme suit :

McInnes, Détroit, Mich.	$1,500
Caven, Bad Axe, Mich.	1,200
Grieve, Mount Pleasant, Mich.	1,200
Crawford, Kansas	900
Davies, Saint-Paul, Minn.	1,500
Currie, Stevens' Point, Wis.	1,200
Broughton, Chicago, Ill.	900
Bennett, Omaha, Neb.	900
Rogers, Watertown, Dakota-sud.	900
Longworth, commis dans le bureau de *Détroit*	750
Rév. J. B. Morin	800
Rév. M. Gouin	500
Rév. M. Blais	500
W. J. White, inspecteur et gérant général pour les E.-U.	2,000

Les trois suivants ne reçoivent pas de salaires—MM. Bartholomew, Parker et Reid.

M. BERGERON : J'ai obtenu ce rapport du département, et je m'y suis fié.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : MM. Reid et Bartholomew reçoivent $50 par mois et une commission sur les immigrants qu'ils nous envoient. M. Parker reçoit $25 par mois et une commission.

Holmes, Saint-Paul	$1,200
Swanson, Etats de l'Est	1,500

Le révérend M. Burriss, de Port-Arthur, n'est pas à salaire, mais nous défrayons une partie de ses dépenses. Il travaille à établir une colonie dans le district de la Rivière la Pluie. Il en a déjà établi une dans ce district et nous lui donnons quelque chose pour ses dépenses et une faible allocation. Je crois qu'il vient de Bowmanville. Il prend ses immigrants aux Etats-Unis, surtout dans l'Ohio me dit le sous-ministre. Il m'a écrit qu'il croyait réussir à amener une colonie et me demandait si nous pouvions lui accorder quelque chose pour ses dépenses. Il nous arrive tant d'offres de cette nature, que j'ai d'abord hésité, mais finalement j'ai cru que le projet était praticable et nous lui avons accordé une faible somme. Il a déjà amené une centaine de colons et les citoyens de Port Arthur sont bien contents de ce qu'il fait et me demandent de l'encourager, en lui accordant une subvention plus élevée.

M. BERGERON : D'après le rapport de mon honorable ami, il y a encore 255 autres agents aux Etats-Unis ; comment sont-ils payés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand ils envoient un colon et fournissent la preuve que c'est un colon bonâ fide, nous leur payons une commission.

M. BERGERON : Quelle sorte d'immigrant le gouvernement accepte-t-il ainsi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Rien que des agriculteurs ; nous n'acceptons pas de journaliers et tous nos agents ont des instructions à cet effet. Les journaliers sont exclus en vertu de la loi concernant le travail des aubains. Notre commissaire à Winnipeg a été autorisé par le ministre de la Justice à agir comme commissaire, et il a reçu instruction d'empêcher les journaliers étrangers de venir dans le pays. Il n'y a aucune difficulté sous ce rapport, car tous savent que les journaliers ne sont pas admis. Tous nos colons sont des agriculteurs. L'immigrant est tenu d'avoir un certicat de l'agent qui l'envoie, ce certificat est présenté au commissaire à Winnipeg et ce dernier après s'être assuré que tout est en règle, certifie que l'agent a droit à sa commission.

M. BERGERON : Combien payez-vous ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $3.00 pour un homme adulte, $2 pour une femme adulte, et $1 pour les autres. C'est à peu près ce que nous payons aux compagnies de steamers.

M. BERGERON : Les agents salariés dont il a été question il y a un instant reçoivent-ils autre chose que leur salaire, pour pension et frais de voyage ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils ne reçoivent rien qui puisse ajouter quoi que ce soit à leur salaire. Quand ils sont chez eux, il ne leur est rien accordé pour leur pension, ni leurs dépenses, mais quand ils sont obligés de voyager, nous payons leurs dépenses de voyage et leur pension.

M. BERGERON : Quel est l'agent à Détroit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McInnes.

M. BERGERON : L'honorable ministre a-t-il reçu une pétition, ou une lettre, se plaignant de ce que cet agent ne parle pas le français ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BERGERON : Le ministre a-t-il fait quelque chose pour remédier à cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas encore. Pendant la session, j'ai en quelque sorte, perdu cette affaire de vue. C'est

avant la session, ou au commencement de la session, qu'on a appelé mon attention sur la question. Je ne voyais pas la nécessité d'un agent parlant le français, à cet endroit. Je ne puis pas déplacer notre agent actuel à Détroit ; et le nombre d'immigrants de langue française qui peut nous venir de cet endroit, ne justifierait pas un tel changement, car M. McInnes est à Détroit depuis le commencement, et c'est lui qui a tout organisé le travail. Mais je me propose de remplacer le commis actuel par un autre parlant le français.

M. BERGERON : Quel est celui qui serait remplacé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Longworth.

M. BERGERON : L'honorable ministre considère-t-il que les résultats obtenus sont satisfaisants, pour tout l'argent que nous payons à ces agents, et est-il satisfait du nombre et de la qualité des immigrants qui arrivent des Etats-Unis dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je considère que nous avons réussi au delà de toute espérance, et beaucoup plus que ce que nous attendions au début. D'aussi près qu'il est possible de s'en rendre compte par les rapports, je calcule qu'il nous est arrivé environ 10,000 colons l'an dernier et l'opinion générale, dans les districts où ils se sont établis, est qu'ils sont tous des colons appartenant à la meilleure classe. Ils savent cultiver et viennent presque tous des Etats de l'ouest.

M. BERGERON : Combien avez-vous d'agents en Europe ? J'aimerais à connaître leurs noms et les salaires qu'ils reçoivent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons à Paris, M. Bodard qui reçoit $1,200 par année ; en Belgique, M. P. Foursin, $1,825, et un autre agent, M. Tréau de Cœli. Ce dernier a été recommandé par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Je crois que c'est un homme très capable. Ces trois premiers sont des agents permanents, et en outre, nous avons le professeur Oleskow, à Vienne, qui est agent pour l'Autriche. Il n'est pas employé permanemment et ne consacre pas tout son temps à l'immigration, mais c'est lui qui nous représente dans ce pays.

Il avait d'abord été convenu de lui payer $2.50 par immigrant qu'il enverrait, mais ce projet a été abandonné, par suite de la difficulté qu'il y avait à suivre son travail et à constater si les immigrants avaient été envoyés par lui, ou non. Depuis qu'il est à notre emploi il a reçu £750, et nous lui devons actuellement £250. Cela fait environ £1,000 pour trois ans, et cette somme comprend certaines dépenses qu'il a payées. Je calcule que nous le payons sur le pied de $1,200 par année. Il est difficile de fixer son traitement d'après une règle définie, car un professeur d'université ne peut pas être traité comme un simple commis. Nous correspondons avec lui, et nous lui payons environ $1,200 par an. C'est lui qui a conseillé l'immigration des Galiciens. Je dois dire que les premiers Galiciens qui nous sont arrivés étaient peu recommandables, mais depuis, une surveillance active est exercée sur cette immigration, et ceux qui sont venus par la suite étaient d'une beaucoup meilleure classe.

M. BERGERON : Je suppose que c'est le même qui nous a envoyé les Doukhobortses ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'a eu rien à faire avec les Doukhobortses.

M. BERGERON : Combien d'immigrants a-t-il envoyés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons environ 11,000 Galiciens, mais je ne puis dire combien il en a envoyé.

M. BERGERON : A-t-il reçu $2.50 par tête ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non ; nous avons d'abord eu l'intention de lui payer $2.50 par tête, mais cela a été abandonné ; nous lui avons payé £750 et lui devons encore £200 ou £250.

M. BERGERON : Qui a envoyé les Doukhobortses ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le premier arrangement à propos des Doukhobortses a été fait avec M. Aylmer Maude, un Anglais qui a été marchand en Russie et qui, après s'être retiré des affaires, est revenu en Angleterre. Je crois qu'il est Quaker ; dans tous les cas, il est affilié à la société anglaise des Quakers, et les Doukhobortses sont des Quakers. C'est un Quaker anglais qui a établi la secte des Dukhobortses en Russie. La "English Society of Friends" a pris des arrangements pour établir au Canada les Doukhobortses ou Quakers russes.

Voici, comment cela est arrivé : Le prince Hilkoff, un Quaker, en contact intime avec ces Doukhobortses, avait été banni de Russie, pour avoir refusé de se conformer aux lois militaires. Il conçut l'idée que les Doukhobortses pourraient s'établir avantageusement aux Etats-Unis ou au Canada ; il se mit en communication avec la "English Society of Friends" qui envoya M. Ward prendre des arrangements pour leur établissement. Ce dernier vint me voir à Winnipeg et après de longues conversations, j'en vins à la conclusion que ces Doukhobortses feraient de bons immigrants, et les renseignements que j'ai obtenus depuis me confirment dans cette idée.

Après beaucoup de pourparlers, il fut convenu que si la société voulait les transporter du Caucase, où ils habitaient, jusqu'à l'endroit où nous désirions les établir dans le

Nord-Ouest et payer leur passage, au lieu de payer la prime ordinaire aux compagnies de steamers, nous augmenterions quelque peu cette prime et nous donnerions £1 par immigrant. Il fut convenu que l'argent serait payé à un comité dont les membres seraient nommés par la société et par moi. Le comité fut composé, en grande partie de citoyens de Winnipeg, et nous lui avons payé £1 par immigrant ; cet argent a été employé dans l'intérêt des Doukhobortses. D'après la nature même de l'entreprise, il était impossible d'agir systématiquement ; d'ailleurs ce comité de Winnipeg n'avait pas été formé à temps et nous avons été obligés de payer certaines sommes pour ces immigrants, mais les dépenses faites ont été retenues sur le £1 que nous devions verser au comité, de sorte que nous n'avons rien dépensé de plus qu'un louis sterling par tête, si ce n'est l'augmentation des dépenses dans le bureau.

M. BERGERON : L'honorable ministre peut-il donner les noms des membres de ce comité ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Archer, un Anglais qui agit au même titre que M. Ward, comme ami et conseiller des Doukhobortses, et qui représente la "English Society of Friends" ; le prince Hilkoff, M. McCaffrey, gérant de la banque Union, à Winnipeg, M. McCreary et M. Bole, président de la commission des écoles à Winnipeg.

M. BERGERON : Combien de Doukhobortses sont débarqués au Canada, et se sont rendus à destination ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : 7 300, pour chacun desquels nous avons payé £1. Il va sans dire que cette immigration a donné un surcroît de travail dans le bureau et que les dépenses ont été augmentées en conséquence. Nous prenons soin de ces immigrants, de la même manière que les autres. Si nous apprenons que 500 ou 1,000 immigrants doivent débarquer à Halifax demain, nous donnons instruction à nos agents d'être sur les lieux pour les recevoir, leur donner toute l'assistance nécessaire et prendre toutes les dispositions pour qu'ils se rendent à destination. C'est absolument ce que nous avons fait pour les Doukhobortses. Nous n'avons rien dépensé, en plus du £1 par tête. Tout ce que nous avons acheté, même le pain qui leur a été distribué au départ, a été déduit de la prime. Il est vrai que nous avons dû nous assurer les services de quelques interprètes. Chaque convoi parti d'Halifax était accompagné d'un interprète, et cela a causé une faible dépense supplémentaire.

M. BERGERON : Combien doit-il en venir encore ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : De 1,000 à 1,500 peuvent nous arriver cette année.

M. BERGERON : Quand le ministre croit-il que cette immigration prendra fin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons rien d'arrêté sur ce point.

M. BERGERON : La politique du gouvernement consiste-t-elle à faire venir autant de Doukhobortses et de Galiciens qu'il pourra ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne voudrais pas dire cela avant de savoir quel nombre nous pouvons avoir, mais s'il pouvait nous arriver encore 10,000 Doukhobortses l'an prochain, je serais heureux de les avoir.

M. BERGERON : Et les Galiciens ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je considère que les Galiciens sont aussi une excellente classe d'immigrants, mais ils donnent beaucoup de travail à nos employés. La première année, nous avons été obligés de leur fournir des aliments, et ils ont eu beaucoup de difficultés à nous rembourser. Avec des immigrants de cette nature, nous devons prendre garde de n'en pas attirer plus que ce que nous pouvons assimiler au reste de la population. Je n'ai pas le moindre doute que nous pouvons sans crainte nous charger de 5,000 ou 6,000 Galiciens par année, pendant dix ou quinze ans encore, et en faire d'excellents colons. Les Doukhobortses ne nous donnent pas autant de tracas que les Galiciens.

M. BERGERON : Combien de terrain avez-vous pour établir ces immigrants, et où est-il situé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons assez de terrain pour en établir un million. Toute la vallée de la Saskatchewan est encore virtuellement inhabitée.

M. FOSTER : Où sont établis ceux qui sont arrivés l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le terrain qui a été cédé à ces 7,300 immigrants ne comprend pas plus de 18 cantons. Chaque homme adulte reçoit un quart de section, et 18 cantons sont plus que suffisants pour cela.

M. WALLACE : Les conditions du "homestead" sont-elles les mêmes pour les Doukhobortses que pour les autres colons ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Absolument les mêmes.

M. McNEILL : Comment fait-on le choix des Galiciens ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis pas donner beaucoup de renseignements sur ce point. Nous avons sur les lieux le professeur Oleskow, qui est revêtu de toute l'autorité nécessaire par le gouvernement autrichien. Son devoir est d'empêcher, autant que possible, les miséreux de venir, et à part les deux premières expéditions, je crois qu'il a assez bien réussi.

M. McNEILL : Je pose cette question, parce que l'idée est assez généralement répandue dans le Nord-Ouest qu'une bonne partie de ces immigrants sont d'anciens criminels libérés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis affirmer qu'il n'y a rien de fondé dans cette rumeur.

M. McNEILL : J'appelle toute l'attention du ministre sur ce point ; je ne parle pas avec preuves à l'appui, mais d'après les renseignements qui m'ont été fournis par une personne qui n'aurait pas pris la peine de m'écrire si elle n'avait pas été convaincue de ce qu'elle avance.

Ce correspondant me dit qu'il a de fortes raisons de croire que quelques-uns de ces hommes ainsi déversés sur nos rives, ont été des criminels dans leur pays. Je signale ce fait afin que le ministre prenne les moyens de s'en assurer, et, si le fait est vrai, de voir à ce qu'il ne se répète plus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député veut me communiquer le nom de son correspondant, ou me dire d'où lui vient cette information, je ferai faire une enquête dont les résultats pourraient être très utiles. Les écrits des journaux disant que les immigrants galiciens sont recrutés parmi les criminels de ce pays sont entièrement erronés.

M. McNEILL : Mes renseignements ne vont pas aussi loin ; on me dit seulement que quelques-uns d'entre eux sont d'anciens criminels, et non seulement quelques-uns.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est naturellement impossible que sur 11,000 individus, il ne se trouve pas quelques mauvais sujets.

M. McNEILL : D'après ce qu'on me dit, il n'y aurait pas seulement que quelques criminels.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je comprends que le corespondant de l'honorable député n'aimerait peut-être pas à ce que son nom fût rendu public, mais si je pouvais connaître la source de l'information, je m'en occuperais. Je suis parfaitement convaincu qu'il n'y a pas plus de criminels parmi les Galiciens qui immigrent au Canada, que parmi notre population ordinaire. Je crois même qu'on ne peut pas trouver une population de 11,000 Canadiens parmi laquelle la criminalité a été aussi restreinte, depuis trois ans, que parmi ces Galiciens.

Tous ceux qui les connaissent s'accordent à dire qu'ils sont d'un commerce très agréable dans leurs relations ordinaires. Sans doute qu'ils ont certaines habitudes qui ne sont pas du goût des Canadiens, et il en est de même des Mennomites, mais sous le rapport de la criminalité, nous n'avons que des éloges à leur faire. Jusqu'à présent, le seul crime sérieux que je connaisse qu'on puisse leur reprocher c'est le meurtre de Stuartburn, et il paraîtrait que le coupable était un ancien criminel. En règle générale, les Galiciens se conduisent très bien.

M. BERGERON : L'honorable ministre emploie-t-il des agents à commission dans les anciennes provinces, pour induire les gens à aller s'établir dans les Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba ? Ou, y a-t-il dans les anciennes provinces des agents comme ceux que nous avons aux Etats-Unis et en Europe ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons pas d'agents à salaire, mais ce travail se fait par deux ou trois membres du clergé catholique dont j'ai donné les noms, bien que cela ne soit pas fait d'après les instructions, ni sous la direction du département. Nous nous bornons à ne rien faire pour l'empêcher.

M. BERGERON : Tout individu des anciennes provinces qui voudrait aller s'établir dans le Manitoba ou les territoires du Nord-Ouest serait-il traité comme un immigrant arrivant d'Europe ou des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : De la même manière absolument. Pour en revenir aux Doukhobortses, les derniers qui sont débarqués à Québec ont causé une si bonne impression qu'on m'a demandé de permettre à quelques-uns d'entre eux de s'établir dans la vallée du lac Saint-Jean. J'ai répondu qu'ils étaient libres de se fixer où bon leur semblerait ; mais ils tenaient tant à aller avec les autres, qu'aucun arrangement n'a pu être fait.

M. BERGERON : Je suppose que dans ce cas, les dépenses seraient à la charge du gouvernement provincial.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai mis aucun obstacle au projet ; au contraire, j'ai répondu que j'étais prêt à aider au mouvement autant que je pourrais. Je ne vois pas pourquoi nous n'emploierions pas notre argent aussi bien à peupler les régions inhabitées de Québec ou d'Ontario que le Nord-Ouest et le Manitoba.

M. BERGERON : Je suis heureux de l'apprendre ; je croyais que cet argent ne pouvait être employé que pour amener des colons dans le Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas du tout. Par exemple, nos employés travaillent de concert avec les sociétés de colonisation de Québec et de Montréal, qui font une œuvre très utile : et c'est grâce à leurs efforts qu'un bon nombre d'immigrants se sont fixés dans la province de Québec.

M. BERGERON : Alors, l'honorable ministre encouragerait-il, de la même manière qu'il l'a fait pour les Doukhobortses, un mouvement pour amener des colons de France ou de Belgique, dans la province de Québec ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement.

M. BERGERON : Les agents européens savent-ils cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le sous-ministre me rappelle un fait que j'avais oublié de mentionner. Notre agent en Belgique, dont j'ai donné le nom, il y a un instant, est occupé uniquement, ou presque uniquement à envoyer des colons dans la province de Québec.

M. CLARKE : L'honorable ministre peut-il nous dire si parmi ces Doukhobortses, il en est venu de l'île de Chypre ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; les derniers arrivés.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il été averti que la moyenne de la mortalité parmi ceux qui était à Chypre était très élevée, et a-t-il fait prendre des renseignements à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nos renseignements sont que la moyenne de la mortalité parmi eux était très élevée, pendant qu'ils étaient dans l'île de Chypre, par suite des conditions malsaines dans lesquelles ils se trouvaient. Les Doukhobortses ont subi un examen médical rigoureux aux ports d'arrivée.

M. FOSTER : A-t-on pris quelques précautions à cet effet, au départ ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non ; ils sont partis de Batoum, et la petite vérole qui s'est déclarée en deux occasions, avait été contractée à ce dernier endroit ; ils ne l'avaient pas apportée avec eux du Caucase. L'honorable député n'ignore pas que la petite vérole fait son apparition à certaines époques de l'année, dans les ports du sud de l'Asie, et quand de grands rassemblements ont lieu à ces endroits, il est presque impossible que quelqu'un ne contracte pas la contagion.

Les Doukhobortses subissent, à leur arrivée, un examen médical sévère et le Dr Montizambert rapporte que tous ceux qui sont venus au Canada sont, sans exception, aussi sains, aussi vigoureux que tous les immigrants que nous avons eus jusqu'à présent. Ceux qui venaient de Chypre n'ont pas eu de difficulté à subir l'examen et n'ont pas même été mis en quarantaine. Ce sont ceux qui venaient de Batoum qui ont été mis en quarantaine, parce que la petite vérole s'était déclarée à bord ; et ils l'avaient contractée à Batoum et non au Caucase.

M. FOSTER : Il me semble que quand la chose est possible, c'est au port d'embarquement que l'inspection médicale devrait avoir lieu, afin que les idiots et ceux qui sont atteints de maladies chroniques, ne soient pas embarqués avec les autres. Je voudrais savoir s'il y a des obstacles insurmontables à ce que l'examen ait lieu avant le départ de ces immigrants.

Mais comme nous sommes à parler des Galiciens et des Doukhobortses, je dirai quelques mots sur la question. Il n'y a pas de doute que ceux qui, par préjugé, ou pour de meilleures raisons, sont fortement opposés à cette immigration, les ont dépeints de manière à les faire voir sous un jour plus défavorable, qu'ils ne sont en réalité. Pour ma part, je n'ai aucun préjugé contre ces immigrants. Nous en avons 11,000 des uns, et 7,000 des autres, et nous en aurons probablement plus. Ils se sont fixés parmi nous, et j'espère qu'ils réussiront et feront de bons citoyens. Je ne veux pas qu'ils croient qu'une partie de la population ne leur souhaite pas tout le succès possible, dans leur nouvelle patrie.

Nous pouvons faire cela sans cesser d'avoir notre manière de voir sur l'opportunité d'augmenter ce genre d'immigration qui présente certainement des objections. Je ne prétends pas que le Nord-Ouest n'est pas assez grand pour absorber une bonne partie de toutes les races saines du globe, bien que la période d'assimilation puisse être plus longue dans certains cas que dans d'autres. Mais nous devons prendre bien garde de n'importer que de bonnes races. Même si elles n'étaient pas des plus intelligentes, si elles sont saines et vigoureuses, elles possèdent un des éléments essentiels pour fonder une bonne population dans le Nord-Ouest. Voilà le but auquel nous devons tendre, et une inspection médicale sévère contribuerait grandement à éloigner tous les sujets non désirables.

Il est possible aussi que nous ayons trop d'immigrants de la classe de ceux dont l'assimilation se fait lentement, et elle sera plus longue et plus difficile encore s'ils sont établis par groupes nombreux. Le gouvernement devrait voir attentivement à ces deux choses : n'en pas faire venir plus que nous n'en pouvons recevoir à intervalles réguliers, et ne pas les grouper de manière à retarder leur assimilation.

L'honorable ministre a entendu parler, comme moi, des difficultés qui se présentent et il est inutile de perdre le temps de la Chambre à les discuter ; mais ce sont des objections qui méritent d'être prises en sérieuse considération. Ces immigrants ont beaucoup de choses à apprendre sous le rapport des coutumes et des idées avant de devenir de bons citoyens, et ce travail se fera plus rapidment s'ils sont plus disséminés, de manière à respirer l'atmosphère des autres colons plus avancés et hâter ainsi le moment où ils deviendront les égaux de nos meilleurs citoyens.

J'ai toujours été d'avis que nous ne devions pas trop nous hâter d'attirer l'immigration en masse. Tout le monde admet que ce qu'il nous faut c'est la population, mais il faut admettre aussi que sous ce rapport la qualité vaut mieux que la quantité. 5,000 colons de première classe, possédant certaines notions sur nos méthodes de gouvernement, sympathisant avec nos mœurs et nos idées sociales, et ayant des connaissances avancées en agriculture, valent beaucoup mieux que 50,000 immigrants qu'il faudrait

une génération ou deux pour amener au point voulu. Ainsi, il ne faut pas se montrer impatient sous le rapport de la quantité, et soyons convaincus que le travail se fait bien si nous avons la meilleure classe possible d'immigrants.

Il y a une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre, car il ne paraît pas l'avoir étudiée suffisamment, ou du moins il ne nous a pas donné sur le sujet tous les renseignements qu'il comporte. Je veux parler de la colonie Burriss, sur la Rivière la Pluie. L'honorable ministre n'a-t-il pas été informé de l'insuccès complet des tentatives faites pour coloniser les cantons de ce district ? Il a dû recevoir des rapports. J'ai eu occasion de passer par là à plusieurs reprises, et il est impossible de parler avec ces gens, qu'ils soient grits ou tories, sans les entendre dire qu'une grande erreur a été commise.

De chauds partisans du gouvernement et d'autres vous diront qu'on a commis plus qu'une faute. C'est un fait généralement admis dans ce district que la tentative de M. Burriss a été un fiasco complet, et que cela a eu un effet désastreux sur le développement du pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Où est l'erreur ?

M. FOSTER : D'abord, les colons n'étaient pas ceux qu'il fallait pour le district. On les a fait venir du Kentucky, du Tennessee, et de l'Ohio, des Etats du sud ; ils ne connaissaient pas le climat, ni le genre de vie qui les attendaient, ils n'étaient pas faits pour un district agricole comme celui-là, où tout est à faire. Leurs ressources, leur genre de vie, leur expérience ne les rendaient pas aptes à coloniser ces régions. Ils se sont trouvés tout à fait dépaysés et découragés, et tous ceux qui ont pu s'en retourner en travaillant ou en mendiant l'ont fait ; ceux qui sont restés, sont encore là uniquement parce qu'ils ne peuvent pas s'en aller.

Plusieurs personnes que j'ai rencontrées m'ont dit qu'elles étaient venues en aide à ces malheureux par pitié. On comprend que j'aie été surpris d'entendre le ministre dire que les efforts de M. Burriss avaient été couronnés d'un si beau succès, qu'il lui avait fourni les moyens de continuer son œuvre. Il doit pourtant y avoir des rapports sur cette question dans le département ; quoi qu'il en soit, l'insuccès de cette entreprise est de notoriété publique dans le district.

On ne peut pas prétendre que ce district n'est pas propre à la culture, car il l'est. Je ne crois pas qu'il y ait dans toute la province d'Ontario de meilleures terres qu'une zone de dix à vingt milles de large, tout le long de la Rivière la Pluie, sur un parcours de 60 à 90 milles. Tout y vient à merveille ; on y voit les plus belles récoltes de trèfle et de mil, mais tout est à l'état brut, et à l'encontre des prairies, il faut trois ou quatre ans pour défricher une terre suffisante pour y vivre.

La première erreur consistait en cela ; ces immigrants n'étaient pas les hardis pionniers qu'on aurait dû envoyer là. Ensuite, les conditions n'étaient pas du tout celles que ces gens, pour une raison ou pour une autre, s'attendaient à y trouver. Mais personne de ceux qui connaissent la situation ne doute que l'entreprise n'ait été un fiasco, et un vilain fiasco.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a aucun rapport dans le département indiquant que l'entreprise de M. Burriss ait été un fiasco, et je ne crois pas que l'insuccès ait été aussi complet. J'ai entendu répéter à peu près tout ce que vient de dire l'honorable député par des gens qui étaient fortement préjugés contre M. Burriss, principalement dans les environs de Portage du Rat, et le long de la Rivière la Pluie. Il y a à cela, plusieurs raisons. M. Burriss a été en butte à beaucoup d'hostilité causée par les préjugés religieux. M. Burris est un Pasteur des Disciples.

J'ai aussi posé beaucoup de questions, et les renseignements que j'ai recueillis me portent à croire que les plaintes dont parle l'honorable député ne sont pas tout à fait dénuées de fondement. Une partie des immigrants n'était pas de ceux qu'il fallait pour ce pays, mais les autres ont réussi. Le seul rapport officiel que j'aie eu, était de M. Speers qui a fait l'inspection de la colonie, et ce rapport est favorable.

M. FOSTER : Quand a-t-il fait cette inspection ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En octobre dernier. J'y suis allé moi-même l'été dernier et j'ai entendu deux versions. Les uns disaient que M. Burriss avait assez bien réussi, et les autres qui paraissaient très montés contre lui, disaient qu'il avait totalement échoué.

Je crois que la vérité se trouve entre ces deux extrêmes. Les efforts n'ont pas eu un succès complet, mais n'ont pas complètement échoué. Une bonne partie des colons restera dans le pays et réussira.

M. WALLACE : L'honorable député d'York (M. Foster) prétend qu'une grande partie de ces immigrants sont repartis. Que dites-vous de cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député avait écouté, il m'aurait entendu déclarer qu'un certain nombre d'entre eux n'étaient pas les colons qu'il nous fallait.

M. WALLACE : La question n'est pas là. Est-ce qu'il y en a un grand nombre qui ont quitté le pays ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je viens de le dire—peut-être pas dans les mêmes termes—

M. WALLACE : L'honorable ministre a dit que la vérité se trouvait entre les deux extrêmes ; je veux savoir s'il est vrai qu'un grand nombre de ces immigrants ont quitté le pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai aucun renseignement officiel sur ce point. J'ai seulement recueilli des renseignements généraux quand je suis passé à cet endroit.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il visité la colonie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. J'étais à Portage du Rat et je suis descendu la rivière la Pluie jusqu'au Fort Francis. J'ai rencontré beaucoup de gens qui parlaient de cette affaire. Quant aux avances faites à M. Burriss, cela a été fait sur les sollicitations pressantes des gens de Port Arthur qui connaissaient plus ou moins, je suppose, ses premiers efforts. Je refusai d'abord, mais sur de nouvelles représentations, je lui donnai un petit montant pour ses dépenses, $200 ou $300, je pense.

M. FOSTER : Avant que l'on abandonne cette question, je veux qu'il soit bien compris que je ne mets pas en doute la bonne foi de M. Burriss. Je ne fais que donner le renseignement que j'ai recueilli de gens qui connaissaient la localité et savaient que je désirais vivement savoir les faits. M. Burriss a sans doute fait son possible, mais je crois qu'avant d'aller plus loin, mon honorable ami ferait bien de s'assurer des faits, et je puis lui dire qu'il ne les trouvera ni à Port Arthur, ni au Portage du Rat, car ces villes sont virtuellement aussi éloignées que nous de l'endroit. C'est un pays d'avenir, mais cela dépend beaucoup de la classe d'hommes qu'il aura pour pionniers. Si l'on a une bonne classe de colons, il s'ensuivra une forte immigration. Il offre des ressources inépuisables avec un marché à ses portes. Ainsi c'est un magnifique pays, mais vous pouvez lui donner un mauvais nom, en encourageant l'immigration de gens incapables de faire de bons pionniers.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai aucun doute que M. Burriss n'a pas amené là de bons pionniers, mais il n'y a pas eu de mauvaise foi de sa part.

M. FOSTER : Je dois dire que je n'ai jamais entendu parler de difficultés religieuses.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis sûr qu'il existait un préjugé de ce genre.

M. MACKIE : Il doit y avoir quelque erreur au sujet du retour d'un nombre considérable de ces gens aux Etats-Unis. J'étais à bord du dernier bateau qui descendait la rivière la Pluie, l'automne dernier. Il y avait à bord 14 ou 15 hommes venus des Etats-Unis pour s'établir dans les district de cette rivière, et qui avaient pris des fermes. Ils retournaient aux Etats-Unis, mais pourquoi ? Pour y chercher leurs familles.

M. LaRIVIERE : De quel côté de la rivière étaient-ils établis, du côté d'Ontario ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Du côté d'Ontario ; il n'y a pas de colons de l'autre côté.

Il y a deux autres points soulevés par mon honorable ami (M. Foster). La question de l'examen médical, dans le cas des immigrants étrangers. Il est excessivement difficile d'inaugurer un semblable système dans un pays étranger où les règlements à ce sujet ne sont pas en rapport avec ce que nous désirons. Nous ne saurions appliquer aucune règle sans consulter les autorités locales. La plupart de nos immigrants européens viennent de Hambourg. Les autorités du port à cet endroit font subir un examen, et d'après mes renseignements, il serait très difficile, sinon impossible, d'obtenir quelque arrangement satisfaisant.

Pour ce qui est des Doukhobortses, ils avaient leurs propres médecins à bord, et je crois que ce sont des hommes compétents. Un examen fait au point de départ n'aurait pas permis aux médecins de prévenir une éruption de la petite vérole. L'épidémie venait sans doute de Batoum. Aucun médecin n'avait pu alors découvrir la maladie, car ce n'est qu'après une période d'incubation qu'elle se manifeste.

M. FOSTER : Sans doute, on ne peut découvrir une épidémie naissante.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tous ont été examinés et trouvés en parfaite santé.

M. FOSTER : Je crains que d'autres n'aient échappé à l'examen. J'ai visité deux ou trois convois de Galiciens——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Foster) ne me comprend pas. Je parle des Doukhobortses, non des Galiciens.

M. FOSTER : Pendant que j'ai la parole, je dois dire, au sujet des Galiciens, que j'ai visité 2 ou 3 convois qui les transportaient, et assurément, il y en avait parmi qui n'auraient jamais entrepris le voyage s'il eût été exercé une bonne surveillance. On aurait dû dire aux compagnies de steamers : si vous traversez ces gens, vous serez obligées de les ramener.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis heureux de cette explication, car ces plaintes, j'en suis sûr, devaient s'appliquer aux Galiciens. Mais dans le cas des Doukhobortses on a pris beaucoup de soins. Je ne veux pas dire qu'ils étaient tous en parfaite santé ; mais ils ne souffraient d'aucune maladie de nature à les exclure du bateau.

Pour ce qui est de la question au point de vue général, je dois dire qu'elle mérite une sérieuse attention, et nous l'étudions depuis

plusieurs mois. C'est une question difficile, et il importe sérieusement de trouver un moyen d'exercer plus d'autorité que nous n'en avons eu au sujet des immigrants étrangers. Aujourd'hui, il n'y a rien dans la loi qui m'autorise d'arrêter ce courant d'immigration. Il faudrait amender la loi dans ce sens. Jusqu'à présent, l'occasion ne s'est pas présentée d'être obligé de recourir à des mesures rigoureuses, et je ne voudrais pas recourir à de semblables mesures sans une nécessité évidente.

Comme je l'ai dit à la Chambre l'autre jour, depuis le 1er juin dernier, j'ai cessé d'offrir des primes aux Galiciens. Il m'est venu, à ce sujet, de fortes remontrances du bureau du haut-commissaire, mais nous avons décidé qu'il nous viendrait de ces immigrants autant que nous en voulions cette année, et ainsi nous avons mis fin à la primes. Nous avons pris des mesures pour faire cesser cette immigration cette année ; pour ce qui est de l'année prochaine, nous aurons à étudier la question.

M. COCHRANE : Je ne veux pas condamner cette dépense faite pour l'immigration. J'ai toujours été prêt à voter l'argent nécessaire pour la colonisation des Territoires du Nord-Ouest ou de toute autre partie du pays, dès que l'argent était sagement dépensé.

Mais il m'est venu une idée, au sujet du percentage que reçoivent ces révérends ou tant par tête, pour nous envoyer des colons. Je crois que l'on commet une erreur. Un point plus important, cependant, c'est celuici : par exemple, vous avez aux Etats-Unis plusieurs agents rétribués au moyen de salaires, et d'autres recevant des commissions ; or, n'est-il pas possible que tandis que vous avez un agent, qui a un certain territoire à parcourir, vous ayez aussi un homme à qui vous payez un percentage et qui profite du travail du premier ? Voici un homme du travaille à commission, puis un agent qui reçoit, je crois, $5,000 par année, ou du moins coûte cela au pays. Or, le premier, en qui je n'ai pas confiance du tout, peut parcourir le territoire de votre agent à salaire et il reçoit un percentage pour le même travail qui nous coûte $5,000.

Je ne connais rien de ce révérend, mais il me semble qu'il n'a pas le même intérêt que votre agent à amener dans le pays la véritable classe de colons qu'il nous faut. Un autre point, je crois qu'il est impossible pour un homme des Etats du sud de réussir comme colon dans nos régions du nord. Je comprends que tel colon puisse faire sa vie dans notre climat du nord, mais, avec l'expérience que j'ai comme cultivateur, je ne puis comprendre qu'il réussisse comme colon.

M. ROGERS : Les membres des deux côtés de cette Chambre approuveront, j'en suis sûr, toute dépense raisonnable faite pour attirer des colons dans notre Nord-Ouest. Nous sommes tous désireux de voir s'établir dans ce pays, et le plus tôt possible, de bons immigrants. Nous n'avons pas, dans le passé, obtenu les résultats que nous désirions. Il est évident que le gouvernement actuel a fait de nouveaux efforts pour faire venir des colons d'Europe, et je crois qu'en cela, le gouvernement a raison, quoiqu'en pensent certaines gens, vu la nécessité de coloniser notre Nord-Ouest.

Pour ce qui est des Doukhobortses, on a soulevé quelque objection raisonable à l'idée de les grouper ; c'est à peu près la seule objection que je connaisse à leur sujet. On semble s'inquiéter du fait qu'ils ne prendront pas les armes comme les autres citoyens pour défendre le pays ; mais je ne crois pas que nous soyons jamais dans cette nécessité de recourir aux armes. Quant aux Galiciens, je crois qu'ils ont aussi du bon, bien que ce ne soit pas la meilleure classe d'immigrants que l'on puisse trouver. J'ai entendu dire qu'il répugnait aux Doukhobortses de se mettre au service des autres, tandis que les Galiciens sont prêts à s'engager sur les fermes ou ailleurs. Il est vrai qu'ils demandent des gages peu élevés, mais ils ne sauraient nuire ni aux artisans ni aux ouvriers, car ils sont tous des cultivateurs.

Je suis heureux d'apprendre que beaucoup de femmes galiciennes s'engagent comme domestiques, et dans certains cas, donnent pleine satisfaction. C'est un service qui laisse à désirer dans le pays.

Nous avons besoin que la main-d'œuvre, sur nos fermes soit peu coûteuse, car nous avons à soutenir la concurrence sur les marchés étrangers, et c'est ce qu'il nous faut pour réussir. C'est pour nous le seul moyen d'augmeneer nos produits agricoles, et pour ceux qui ont mis de l'argent dans l'agriculture, retirer des profits raisonnables.

Il est évident, même dans Ontario, que si nous pouvions avoir la main-d'œuvre à aussi bon marché qu'en Europe, nous pourrions augmenter notre production de 50 et peut-être 100 pour 100. C'est un fait reconnu que l'agriculture ne paye pas, et les cultivateurs ne peuvent payer les gages que demande la main-d'œuvre et qu'elle devrait recevoir. On se demande souvent pourquoi les jeunes gens abandonnent les fermes. Une des raisons, et la principale, c'est qu'ils ne sont pas suffisamment rémunérés pour leur travail. Ils n'aiment pas à abandonner le vieux homestead, mais lorsqu'ils voient d'autres jeunes gens, pas mieux doués qu'eux-mêmes et qui gagnent le double de ce que peut leur donner l'agriculture, ils quittent la ferme. Si la main-d'œuvre était moins chère, ces jeunes gens seraient plus disposés à rester chez eux, car ils ne seraient pas obligés de travailler comme des esclaves pour conserver leur propriété.

Tout cela doit s'appliquer aux Territoires du Nord-Ouest comme à toute autre partie du pays, car voici ce que dit M. Septimus Field, dans une petite brochure publiée par le département ici :

J'ai connu plusieurs individus dont la ruine date du jour où ils ont engagé des ouvriers.

Il parle du Manitoba.

M. CLARKE : Qui dit cela ?

M. ROGERS : M. Septimus Field.

Tant qu'ils se sont bornés à élever peu de bétail et à cultiver un nombre limité d'acres de grain, ils ont réussi, mais dès qu'ils ont voulu augmenter leurs opérations et pour cela engager des ouvriers ils ont perdu biens et profits, et le jour est venu où le serviteur prenait à son service le patron. J'ai vu des cas de ce genre. Plusieurs des colons qui sont aujourd'hui prospères, doivent leur position aux gages gagnés joints à leur esprit d'économie, acquérant à la fois le capital et l'expérience. D'autres commencent avec des capitaux et sans expérience, ils engagent des hommes pour faire l'ouvrage qu'ils devraient faire eux-mêmes et viennent dans la position indiquée plus haut.

Cela n'est pas de nature à encourager les capitalistes anglais à venir dans le pays.

M. CLARKE : Quel est ce document que cite l'honorable député ?

M. ROGERS : C'est une brochure publiée par le département pour encourager l'immigration.

M. CLARKE : Quel département ?

M. ROGERS : Le département de l'Intérieur, je suppose, ou peut-être le département de l'Agriculture. Cette brochure a pour titre : "Western Canada ; Timely Remarks, by Septimus Field." A tout événement, si M. Field a dit cela, c'est vrai tout de même. Il peut en résulter quelque chose de bon.

Maintenant, pour ce qui est des agents américains, lorsque nous les avons envoyés aux Etats-Unis pour faire du repatriement, j'avais peu de confiance dans leur succès, mais le résultat a été beaucoup plus satisfaisant que je ne l'espérais.

Je me suis absenté de la Chambre quelques instants, mais je crois que l'on a fait quelques observations au sujet de M. Currie, qui a abandonné l'organisation des patrons pour accepter une position du gouvernement. Or, M. Currie aura accompli une grande œuvre s'il réussit à faire ouvrir les yeux sur les ressources du Canada et à créer de l'enthousiasme chez les immigrants, comme il a réussi à faire sortir les cultivateurs canadiens de la léthargie où les avait plongés la servitude des partis. Je crois que l'on ne pouvait choisir, dans cette Chambre ou en dehors, un meilleur homme que M. Currie pour faire connaître les beautés, les grandeurs, et les richesses de ce pays. Je dois dire que M. Currie n'a abandonné les patrons que lorsque la désunion se fut mise parmi eux. Le pays ne saurait avoir un meilleur agent. Je suis heureux que ce mouvement ait eu de bons résultats.

Je désire signaler à l'attention un article publié dans un journal appelé "Farm and Home", qui a une édition américaine et une canadienne. Ce journal a ses bureaux principaux à Boston et à Chicago. Je vais lire un article très encourageant pour les membres du comité et pour le département de l'Intérieur, car il indique l'excellent travail fait aux Etats-Unis par nos agents, et il prouve que M. Currie, ou tout autre, a dû exercer sur l'esprit des Américains une influence très favorable au mouvement dans lequel il est engagé.

M. CLARKE : Est-ce l'édition canadienne que l'honorable député va citer ?

M. ROGERS : Oui.

M. CLARKE : Où est-elle publiée ?

M. ROGERS : Ce journal a deux bureaux, un à Boston et un autre à Chicago. Cet article dit :——

M. FOSTER : Doucement.

M. ROGERS : Je ne m'excite pas comme le fait l'honorable député ; je suis très calme. Voici :

J'ai lu avec intérêt, dans le numéro du 1er juin, de *Farm and Home* le premier article intitulé "The Boom in the North-west" et je crois que le fait d'une émigration au Canada de 6,000 de nos concitoyens, en une journée, devrait montrer à nos pantins du gouvernement qu'il y a quelque chose qui va mal, et que nombre de nos concitoyens ont plus de confiance dans d'autres pays et dans d'autres gouvernements. Je reçois constamment des lettres et des rapports de fidèles amis dans le Nord-Ouest qui préfèrent ce pays. J'ai moi-même l'intention d'aller là, mais je préférerais ne pas abandonner ma propriété ni renoncer à mon titre de citoyen.

Des millions de personnes quitteront les Etats-Unis pour le nord et le Nord-Ouest——

M. FOSTER : Des millions ?

M. ROGERS : Oui ; alors, nous n'aurons plus besoin de Doukhobortses——

——avant deux ans, et la population du Canada pourrait bien excéder celle des Etats-Unis.

Ceci indique ce que pense cet homme de la protection.

Les syndicats, les coalitions, les monopoles, les corporations, les législations corrompues, les congrès qui coûtent des billions, les pensions aux soldats qui n'ont jamais rendu de services au pays, les contrats de viandes corrompues, l'expansion dans des pays étrangers et sans valeur, en négligeant le nôtre, l'entretien d'une armée et d'une marine puissante pour imposer nos institutions aux nègres des Philippines, qui n'en ont pas plus besoin que nos ancêtres, il y a un siècle, n'avaient besoin d'être taxés par les Anglais ; tout ce fardeau pèse sur ceux qui sont le moins en état de le porter, nos cultivateurs que les banquiers, par l'usure, forcent d'abandonner leurs fermes.

Cet homme ne se contente pas d'écrire à ce journal, il écrit aussi à son gouvernement :

Je viens de préparer un exposé des faits et des chiffres puisés dans mon journal de la ferme que je tiens depuis 18 ans, dans le comté de Gallatin, Mont., et je l'envoie à Washington. Ce tableau démontre comment les prix ont été réduits, et combien est trompeur le revenu du cultivateur. Les journaux vantent souvent le Montana, mais il est plus facile de faire de l'agriculture dans un journal que sur un sol inculte.

WILLIAM NORWOOD,
Montana.

Les membres de cette Chambre verront avec plaisir, j'en suis sûr, cet exposé. Il peut être exagéré en ce qui a trait aux mil-

lions, mais je le crois exact en ce qui concerne l'immigration qui va nous venir des Etats-Unis. Si le gouvernement veut profiter de la leçon et restreindre les pouvoirs des monopoles, des coalitions et des syndicats qui doivent leur existence à la protection, je suis sûr que le pays prospérera.

Des VOIX : Oh oh !

M. ROGERS : Je ne fais que mentionner l'expérience de cet homme.

J'espère que nous allons obtenir de bons résultats, et que le ministre verra à ce qu'il ne soit pas fait de dépenses inutiles.

L'expérience nous a démontré que nous ne pouvions pas attendre d'Angleterre une immigration aussi importante qu'auparavant. Le pays est prospère, les ouvriers de ferme reçoivent de bons gages, nous leur envoyons de nos produits en abondance, ce qui rend la nourriture à bon marché, et ils sont moins disposés à émigrer qu'auparavant. Si nous pouvons décider les petits capitalistes à venir au Canada, nous aurons alors la meilleure classe de colons, et c'est le but que nous devrions essayer d'atteindre en faisant voir à ces gens ce que peut leur rapporter leur argent. Je crois que nos agents d'immigration en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, font de leur mieux, mais nous devons nous rappeler qu'ils ont de grandes difficultés à vaincre. Je crois que le gouvernement devrait encourager, par tous les moyens possibles, les immigrants anglais. Il a raison de tenir là-bas ces agents, car s'il ne les avait pas, il s'exposerait à la critique, bien que l'on prétende que cela coûte trop cher.

M. OLIVER : Comme je représente environ ¼ du pays affecté par ce crédit et aussi comme représentant d'une partie du pays vers laquelle tend de plus aujourd'hui le courant d'immigration, je demanderai l'indulgence de la Chambre pour quelques instants. J'envisagerai d'abord la question au point de vue général, attirant l'attention de la Chambre sur le crédit considérable affecté à l'immigration, et les résultats que nous voulons obtenir. Divisions la question en deux parties. Voyons d'abord ce que nous considérons comme assez important pour nous justifier de faire cette dépense, et d'un autre côté, les circonstances qui nous permettraient de nous abstenir de donner tout encouragement à l'immigration. Voilà bien les deux côtés de la question. Nous envoyons en Angleterre et aux Etats-Unis des agents à qui nous payons des salaires élevés, parce que nous désirons vivement avoir des immigrants de ces pays. Ainsi nous dépensons une somme considérable, non seulement pour avoir des immigrants, mais une bonne classe de colons. Cependant, M. l'Orateur, les résultats obtenus dans ce cas, diffèrent peu, dit-on, de ceux obtenus sans aucune dépense sérieuse. Il existe un courant naturel d'immigration vers ce pays, et c'est cette partie de la question d'immigration que je veux traiter tout spécialement. Si je me permets cette liberté, c'est que le district que je représente a été très favorisé par cette classe spéciale d'immigrants. Ce sujet m'est peut-être plus familier qu'à tout autre membre de cette Chambre, et ainsi l'on m'excusera de le traiter d'une manière toute spéciale.

Il ne me semble pas raisonnable de dire : Nous avons reçu, supposons 10,000 immigrants dans une année, et, à cette fin, nous avons dépensé $200,000 ou $300,000 ; lorsque la moitié de ces immigrants vient d'elle-même et sans frais considérables pour le pays.

Mais on dit qu'il n'est pas du tout désirable de faire venir ici ces émigrants ; et je vais aborder cette question. Je ne veux parler ni au point de vue du gouvernement actuel, ni au point de vue de l'opposition du jour. Je veux qu'on comprenne bien que je ne fais pas une harangue politique, que je ne discute pas les mobiles, les intentions et l'attitude de qui que ce soit, mais que je parle en qualité de représentant de la population des Territoires du Nord-Ouest en général, et que je veux exposer à la Chambre les vues de cette population sur cette matière qui la touche de si près. C'est à ce seul point de vue que j'envisage la question.

Me plaçant ou essayant de me placer à ce point de vue, je ne sais si c'est le meilleur, je demanderai à la Chambre quel est l'objet principal que nous poursuivons en encourageant l'immigration. Je crois exprimer l'opinion de la grande majorité des colons du Nord-Ouest que notre pricipal objet n'est pas d'augmenter les recettes des chemins de fer, mais bien d'accroître notre population, et de faire prévaloir dans cette région, s'il est possible, une civilisation meilleure et plus élevée. La chose peut paraître peu pratique à quelques membres de cette Chambre.

Nous avons entendu donner d'autres raisons, mais parlant au nom des gens qui sont sur les lieux, je dis que la seule ambition du colon du Nord-Ouest n'est pas de récolter tant de milliers de boisseaux de blé qui augmenteront le traffic des chemins de fer et qui permettront aux commerçants de trouver leur profit en manutentionnant ces produits. L'ambition des colons du Nord-Ouest n'est pas d'être les scieurs de bois ou les porteurs d'eau d'une corporation, ou d'une classe quelconque de la société. Ils sont citoyens de ce pays, et ils ont une ambition tout aussi haute et des sentiments tout aussi délicats, sinon plus, que toute autre classe de la nation canadienne.

Le colon qui se rend au Nord-Ouest a l'ambition de créer un foyer agréable pour lui-même et ses enfants, d'avancer la civilisation et de favoriser les progrès du pays. Il cultive le blé, non comme fin, mais comme moyen et pour réussir à atteindre le but élevé qu'il poursuit, il compte autant sur les efforts de ses voisins que sur les siens propres. Si ces voisins ne sont pas au même niveau intellectuel que lui et n'ont pas l'instinct du progrès et de la civilisation aussi développé que lui, le colon progressif, avancé

et prospère du Nord-Ouest souffre de cette association avec ceux qui sont moins progressifs, et par conséquent, moins prospères que lui.

Je dis donc qu'en établissant dans le Nord-Ouest une classe d'hommes moins progressive et moins civilisée, vous entravez les efforts des colons qui sont là et dont l'ambition est de fonder une nation éclairée et prospère comme celle que vous voyez autour de vous aujourd'hui,—laquelle n'est pas l'œuvre du hasard ou des circonstances, mais est le fruit de l'énergie, de l'intelligence, de l'esprit d'entreprise et des autres qualités d'hommes qui ont compris le rôle d'un peuple. Vous ne pouvez établir une civilisation progressive dans le Nord-Ouest sans avoir chez les hommes qui sont là les mêmes qualités qui ont été nécessaires ici.

C'est à sa population que le pays doit sa civilisation, ses progrès et sa grandeur. Il y a d'autres pays qui possèdent beaucoup plus d'avantages naturels que le Canada et qui, cependant, sont loin d'être aussi avancés que nous en progrès, en civilisation et en tout ce qui fait une grande et heureuse nation. C'est la population qui fait le pays, qui est le pays. Maintenant, transplantez au Canada les habitants d'un pays qui possède de plus d'avantages naturels que le nôtre, mais qui est loin d'être aussi avancé en civilisation et en prospérité—l'une ne va pas sans l'autre,—et vous mettez une chaîne autour du cou de vos colons éclairés et progressifs.

Le simple fait de transplanter un homme d'un lieu à un autre ne change pas sa nature. Vous voyez la différence entre une région ici et une région là, parce que les gens qui habitent l'une ont un caractère différent de ceux qui habitent l'autre. Par conséquent, si vous transplantez ici des hommes arriérés, des gens qui n'ont aucune idée de notre système de gouvernement ou de notre vie sociale, qui n'ont pas nos ambitions, qui ne sont pas de notre race et n'ont rien de commun avec nous, comment pouvez-vous espérer une nation aussi grande que vous pourriez le faire avec des meilleurs éléments ? Je dis que vous ne pouvez raisonnablement l'espérer, et que vous entravez les efforts des bons sujets que voux avez déjà en introduisant parmi eux une semblable classe de colons.

Un honorable membre de cette Chambre a dit que les nouveaux venus travaillaient pour les anciens colons. Si le travail de ces hommes est nécessaire, attendez que ceux qui représentent cette région vous le disent ; attendez qu'on s'adresse au département de l'immigration pour demander des bras. Si Ontario a besoin de ces immigrants, qu'on les lui donne. Je ne prétends pas parler au nom de cette province, mais je prétends parler au nom du Nord-Ouest que j'ai l'honneur de représenter, et je dis que nous n'avons pas besoin du travail de ces expatriés, et que ces gens, loin de nous être utiles, sont un danger pour notre organisation sociale, pour nos institutions municipales, et pour les progrès généraux du pays. C'est pour cette raison que nous voulons faire observer au gouvernement et à la Chambre qu'il est désirable de ne plus encourager cette immigration.

Nous entendons dire souvent ; " Mais il y a des millions d'acres de terre dans le Nord-Ouest ; il y a là assez d'espace pour tout le monde. " Permettez-moi de dire à la Chambre que le Nord-Ouest n'est pas sans limites. Il y a presque aussi loin de Québec à Windsor que de Winnipeg à Calgary,—la longueur du Nord-Ouest. Mais il ne s'agit pas d'une question de superficie et d'étendue. C'est une question de population. La population des Territoires du Nord-Ouest est aujourd'hui de 200,000 âmes, peut-être ; et le succès de nos institutions nationales et de notre prospérité générale dépend du maintien de la suprématie de l'élément civilisé du pays.

Il serait très facile de noyer nos colonies canadiennes du Nord-Ouest dans les flots d'une population étrangère. Le danger existe, et il peut devenir très grave, si on ne met un terme à cette immigration. Tous les Territoires du Nord-Ouest sont menacés ; et si cet élément nouveau devient plus fort par le nombre,—et c'est ce qui arrivera nécessairement, si cet état de choses se continue,—que deviendra votre autorité dans ces vastes régions, et qu'adviendra-t-il de vos espérances de progrès et de prospérité ?

Rappelez-vous que vous devez considérer ces immigrants tout autant que de simples bêtes de somme. En s'établissant dans le pays, ils deviennent des citoyens, et ont tout autant de droits que vous ou que qui que ce soit, et il nous faut les considérer comme un facteur et un pouvoir dans notre organisation politique. Ils ne sont pas simplement des producteurs de blé. Ils sont nos gouvernants et nos maîtres, ou le deviendront nécessairement, grâce à nos institutions parlementaires, et il n'est que juste qu'il en soit ainsi. Par conséquent, je dis que nous devons étudier cette matière avec beaucoup d'attention, et prendre garde que nous n'ayons pas trop d'une bonne chose, si réellement cette immigration est une bonne chose.

Mais on dit : Voyez les Etats-Unis ; voilà une nation qui est devenue grande et prospère en ouvrant ses portes au monde entier. Eh bien ! examinons ce qui en est. Les Etats-Unis avaient une population de 30,000,000 d'âmes avant que le courant de l'immigration européenne eût commencé à se diriger vers eux. Le Canada a une population d'environ 5,000,000 d'âmes. Il n'était pas possible à l'immigration européenne de noyer la population native des Etats-Unis ; mais il est très possible que la population du Nord-Ouest du Canada soit débordée par cette marée montante que nous avons vue ici.

Nous ne devons pas oublier la différence des deux situations ; et nous ne devons pas

oublier que les Etats-Unis, après avoir ouvert leurs portes, pendant plusieurs années, à l'immigration du monde entier, ont reconnu depuis longtemps leur erreur et ont presque fermé leurs portes. Si l'exemple des Etats-Unis était bon une fois, pourquoi ne le serait-il pas aujourd-hui ? Nos voisins ont eu le temps de réfléchir, et leur expérience doit nous être précieuse. Si une nation de 60 à 70 millions d'âmes croit nécessaire de fermer ses portes à l'immigration de toute sorte, est-ce qu'un pays de cinq millions d'habitants ne devrait pas suivre cet exemple, surtout lorsque la partie du Canada où ces nouveaux venus exerceront des pouvoirs presque souverains contient à peine un demi-million d'âmes ?

Mais, me répondrez-vous, " ces immigrants ne viendront pas en grand nombre ". Permettez-moi de donner quelques renseignements à la Chambre à ce sujet. La population galicienne, — c'est-à-dire, cette classe de race des Petits-Russes à laquelle ces immigrants appartiennent,—est de trois millions d'âmes dans la province de la Galicie, en Autriche. Le reste de la population se compose de Polonais, d'Allemands et de Juifs. Les Galiciens sont l'élément servile de cette contrée. Ils sont la race inférieure et sont débordés par les Allemands. Il s'agissait de savoir qui devaient partir, les Allemands ou les Galiciens. La Galicie est sous la domination du gouvernement autrichien, et l'élément prépondérant dans le gouvernement autrichien est l'allemand. Il n'est donc pas besoin de réfléchir longtemps pour savoir que, lorsqu'il s'est agi de décider lesquels, des Allemands ou des Galiciens, devraient partir, le gouvernement autrichien n'a pas hésité à chasser les Galiciens et à retenir les Allemands.

Voilà pourquoi nous avons eu aussi facilement l'immigration galicienne ; c'est que le gouvernement autrichien désirait voir émigrer ces gens en masse, afin de faire la plus grande place à la population allemande qui allait toujours en augmentant. Avec une population d'environ trois millions d'habitants que le gouvernement veut faire émigrer, le Nord-Ouest est exposé à être inondé de ces gens-là et à voir détruire sa civilisation ; et j'appelle aujourd'hui, sur ce danger, l'attention du gouvernement et de la Chambre.

Non seulement la Galicie compte une population de trois millions d'habitants appartenant à la race des Petits-Russes, mais une grande partie de la population du sud de la Russie appartient à la même race, et nous n'avons aucune raison de croire que, si l'immigration galicienne augmente, nous n'aurons pas une immigration du sud de la Russie, où les conditions sont à peu près les mêmes. Ainsi nous sommes menacés de l'invasion d'un nombre encore plus considérable d'immigrants que nous ne pouvons nous en assimiler et qui, au lieu d'être sous notre autorité, nous domineront avant longtemps. Nous n'en sommes pas encore là, et nous n'avons encore subi aucune perte sérieuse. Mais il est inutile d'attendre que le mal nous envahisse, il faut le prévenir.

On dit que ces gens s'établissent là où d'autres ne le pourraient pas, mais dans la partie du pays que j'habite, ils s'établissent dans des localités où d'autres se seraient établis en plus grand nombre si ces Galiciens n'étaient pas là. De fait, plusieurs colons on quitté les endroits où ces gens venaient s'établir.

Une VOIX : Pourquoi ?

M. OLIVER : Parce que ce ne sont pas des voisins désirables. Je regrette de ne pouvoir approuver toutes les paroles flatteuses que l'on a dites de ces gens-là. Je ne désire pas les peindre sous des couleurs trop sombres, mais j'éprouve le besoin de relater les faits, tels qu'ils existent, dans la partie du pays que j'habite, dans tous les cas. Je me suis enquis si le voisinage de ces Galiciens avait éloigné certains colons, et, après m'être renseigné aux meilleures sources, je dis qu'il en est ainsi. Les colons qui étaient là avant l'arrivée des Galiciens, n'espérant plus voir venir s'établir auprès d'eux des hommes de leur race, de leur nationalité, de leurs idées, et de leur esprit de civilisation et de progrès, ont quitté leurs terres, pour aller aux Etats-Unis ou ailleurs dans le Nord-Ouest. La chose est arrivée au sujet de deux colonies galiciennes.

Une hirondelle ne fait pas le printemps et un seul cas ne constitue pas une règle générale, et, d'un autre côté, vous pouvez dire qu'un fait isolé ne prouve rien. Mais je vous donne les faits tels qu'ils existent. Des colons ont quitté leurs établissements, parce que des Galiciens sont venus s'établir près d'eux. Les frelons ont chassé les abeilles. Les Galiciens sont venus, et ayant l'avantage de l'expérience des premiers pionniers, se sont établis dans les localités qui auraient été considérées comme les plus propices à la colonisation si ces Petits-Russes n'y étaient pas venus. Il n'est pas nécessaire qu'ils partent pour empêcher les gens de s'y établir, car ils ont pris une lisière de terre d'une longueur de 25 milles environ, et aucun autre colon n'ira vivre dans le voisinage, quoique les Galiciens n'aient pas occupé tout ce terrain disponible.

Il est évident que c'est une question grave. Nous n'avons pas encore souffert de grands dommages jusqu'ici, mais je crois que ce ne serait pas rendre justice au district que je représente si je ne poussais le cri d'alarme pour indiquer à la Chambre et au gouvernement que la colonisation du Nord-Ouest et surtout de ce district par les Galiciens est un danger, un grave danger pour la population des territoires. Je parle ainsi parce que j'ai l'honneur de représenter une grande partie de la région qui se trouve menacée. Ces gens semblent croire que c'est pour eux la contrée la plus favorable, et ils nous arrivent en nombre de plus en plus considérable.

Je sais que des représentants d'autres parties du pays ne partagent pas mes senti-

ments. Il y a des députés de l'Ontario et des provinces maritimes qui ont une opinion tout opposée à la mienne. Je consens à ce que chacun parle en son nom, mais je ferai respectueusement observer au gouvernement que, dans le nord du district d'Alberta, nous avons tous les Galiciens que nous pouvons nous assimiler sans danger. Si l'honorable ministre de l'Intérieur peut mettre de l'avant quelque projet destiné à diriger ces gens dans les localités dont les représentants désirent si vivement cette immigration, j'en serai très heureux. Mais ne les envoyez pas dans le nord du district d'Alberta, car nous en avons déjà suffisamment pour occuper nos loisirs avec profit. Nous en avons peut-être un peu trop, et je serais très heureux de voir ces immigrants prendre la route du comté de Frontenac, de la ville de Saint-Jean, du district de Saskatchewan ou de toute autre localité où on désire leur présence, où un vaste champ est ouvert à leur activité, et où ils répondront à un besoin qui se fait sentir depuis longtemps. Nous n'en avons pas besoin à Edmonton, car nous avons déjà tout ce qu'il nous faut.

Vous demandez comment nous allons peupler le Nord-Ouest ? J'ai parcouru le recensement des Etats-Unis il y a quelques minutes, et j'ai constaté que la république voisine comptait, en 1890, 980,938 habitants nés au Canada, dont 678,442 Anglais et 302,496 Français. Les Etats-Unis contenaient alors 1,700,943 personnes d'origine canadienne. S'il est vrai qu'en 1890, il y avait aux Etats-Unis près d'un million d'habitants nés au Canada, je dois en conclure, si ces chiffres sont exacts, que depuis 30 ans le Canada n'a pas fourni moins de 30,000 habitants par année, vu la surabondance de sa population. Où peut-on alors encourager l'immigration au Nord-Ouest qu'au sein du Canada lui-même, dans les vieilles provinces de la Confédération ?

Je sais que ce n'était pas là la politique de l'ancien gouvernement, mais ne vaut-il pas la peine d'essayer à envoyer annuellement 30,000 habitants au Nord-Ouest ? Vous me direz qu'il est aussi facile pour les Canadiens d'aller au Nord-Ouest que les habitants des Etats-Unis. Malheureusement, il n'en est pas ainsi. Un homme qui part des Etats Unis peut voyager sur les chemins de fer à raison de 1 cent le mille et transporter ses effets et marchandises à des taux réduits. Le Canadien paie plus cher pour acheter un billet de passage pour le Nord-Ouest, et pour transporter ses effets et marchandises que des gens qui partent des Etats-Unis, de sorte qu'il y a une différence pour le Canadien qui veut se rendre dans une partie de son propre pays.

C'est là une des raisons qui explique pourquoi 30,000 Canadiens émigrent chaque année aux Etats-Unis. Ces Canadiens sont les colons qu'il faudrait au Nord-Ouest, et pourraient développer mieux que qui que ce soit les ressources de cette contrée, qui activeraient le trafic de nos voies ferrées, et qui nous aideraient à faire avancer la civilisation et à fonder une nation. Au lieu de voir les habitants de l'est du Canada chercher à empêcher l'immigration de leurs compatriotes au Nord-Ouest, il serait de leur intérêt de nous envoyer ces gens qui, s'ils ne se rendent pas là, vont aux Etats-Unis, ainsi que le démontrent les chiffres du recensement.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. MONK : Je désire faire quelques observations au sujet de la province de Québec et de sa situation dont le gouvernement n'a pas profité suffisamment, à mon sens, pour coloniser cette immense étendue de territoire qui a fait le sujet de cette discussion cette après-midi et qui est connue sous le nom de Territoires du Nord-Ouest du Canada.

Je regrette beaucoup qu'on ait saisi la Chambre de la question de l'immigration à une période aussi avancée de la session. Je ne désire pas, loin de là, prolonger la session, car j'appartiens, je crois, à la majorité, grossissante à vue d'œil, de ceux qui veulent que le parlement termine ses travaux le plus tôt possible.

Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre toutes les observations de l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall), mais si j'en juge par ce que j'ai entendu, je vois qu'il apporte en faveur de sa province le même argument que j'apporte en faveur de la mienne. Il me semble que c'est là une question que nous pouvons discuter sans aucun esprit de parti.

Grâce à un accident, j'ai été assez heureux d'être devancé dans cette discussion par l'honorable député d'Alberta dont le district est particulièrement intéressé dans l'immigration des Doukhobortses et des Galiciens dont on a parlé plus d'une fois au cours du présent débat. Il me semble que notre politique d'immigration prend des allures étranges, et il me semble qu'il est temps, pour le développement du pays et l'expérience de nos voisins du sud, d'opérer un changement radical à ce sujet. Le principe qui a dominé notre politique d'immigration et qui, dans les commencements, a semblé jouir d'une grande faveur aux Etats-Unis, c'était d'attirer autant d'immigrants que possible, sans songer à savoir si ces recrues avaient les aptitudes nécessaires pour remplir le rôle qu'ils devaient jouer dans le territoire nouveau où ils viennent s'établir ; en d'autres termes, nous nous sommes plus occupés de la quantité que de la qualité, nous disant qu'à tout prix, il fallait accroître la population. Voilà le principe qui nous a dirigés durant des années.

Je ne désire pas blâmer tout particulièrement la politique du ministre de l'Intérieur, car ce dernier, en tant que je puis en juger,

n'a fait que continuer un système établi dans le pays depuis des années, et que, à mon avis, il est grandement désirable de changer. Le véritable principe qui doit nous guider,—et c'est celui qui prévaut maintenant aux Etats-Unis,—est bien différent, c'est de choisir les immigrants autant que possible. Au lieu d'appeler l'immigration, nous devons la surveiller et la contrôler. Nous devons faire comprendre aux gens qui viennent s'établir ici, sous l'empire de notre système d'immigration, qu'ils obtiennent des faveurs exceptionnelles, et qu'à moins qu'ils ne possèdent les qualités qui, à notre sens, sont absolument nécessaires pour former partie de notre organisation sociale et politique, de notre entité nationale, si je puis m'exprimer ainsi, nous leur refuserons l'entrée de notre pays.

Ce n'est pas ce principe qui guide notre gouvernement, depuis plusieurs années,.

Pour discuter convenablement cette matière, il me faudrait parler beaucoup plus longuement que je ne me crois justifiable de le faire à cette phase avancée de la session, mais j'espère qu'avant l'expiration du mandat parlementaire que le peuple nous a confié, je pourrai appeler l'attention de la Chambre sur ce sujet d'une importance vitale et provoquer une discussion d'où la lumière jaillira beaucoup plus vive qu'aujourd'hui.

Pour revenir à ma province, je demanderai quelle est notre situation aujourd'hui. Si je ne me trompe, cet immense et fertile territoire du Nord-Ouest, que nous désirons peupler des meilleurs éléments possible, doit son existence aux vieilles provinces de la Confédération. C'est nous qui avons ouvert ce magnifique territoire à la colonisation, et cela au prix de sacrifices qui étonneront ceux qui viennent dans ce pays, ou qui se mettent au courant des conditions sous l'empire desquelles ce vaste champ a été conquis à la civilisation. Par conséquent, c'est à nous surtout que cette contrée appartient. Nous avons les premiers droits, et tous nos efforts devraient tendre, à l'heure qu'il est, à trouver des colons convenables parmi nos compatriotes. Ce n'est qu'après avoir épuisé tous les éléments que les vieilles provinces peuvent fournir, que nous devrions nous adresser, en prenant toutes les précautions imaginables, aux nations de l'Europe et aux pays étrangers, pour avoir des colons convenables. Mais nous devons d'abord avoir soigneusement cherché parmi nos compatriotes ceux qui ont un droit indiscutable à s'emparer du sol de cette contrée, avant que les étrangers soient invités.

Maintenant, examinons les conditions qui existent dans la province de Québec. Il est bien connu que, dans un certain sens, il y a dans cette province surabondance de population, c'est-à-dire que, dans la classe agricole, il y a un grand nombre de gens qui iraient s'établir dans ces territoires, si on leur tendait la main et si on les éclairait sur les ressources incalculables du Nord-Ouest. Dans leur cas, nous n'aurions pas besoin d'avoir recours au procédé d'assimilation dont l'honorable député d'Alberta nous a parlé en termes si justes et si appropriés. Ces gens seraient immédiatement prêts à prendre la place qui leur convient et à travailler efficacement au développement des Territoires du Nord-Ouest.

Il est connu que la province de Québec—je n'ai pas de doute que des conditions semblables existent dans les autres provinces,—est la terre classique des familles nombreuses. Règle générale, dans le district électoral que je représente et dans les comtés voisins, vous trouverez très souvent le cultivateur entouré de six ou sept fils, et propriétaire d'une ferme de 115 à 160 acres. Il est prospère, il fait de bonnes affaires, mais il n'a pas les moyens d'établir ses enfants a côté de lui, avec les chances de succès que lui donne l'étendue qu'il possède.

Je dis donc que si l'on nommait, dans notre province, des agents d'immigration qui seraient parfaitement capables de renseigner les gens que je viens de mentionner, plusieurs familles enverraient un certain nombre de leurs membres au Nord-Ouest, et nous aurions ainsi la meilleure classe d'immigrants. Je pourrais citer plusieurs familles de mon comté qui seraient en état, avec un peu d'aide de la part du gouvernement, d'envoyer quelques-uns de leurs membres s'établir dans le Nord-Ouest. Règle générale, ces jeunes gens sont familiers avec nos institutions politiques, sont accoutumés à notre manière de vivre, sont au courant des droits et devoirs qu'exercent les citoyens de ce pays, et, par conséquent, n'ont pas besoin d'être soumis à aucun procédé d'assimilation. Ils sont déjà en état de prendre possession de ce territoire, et tout ce qu'il leur faut, c'est quelques renseignements, et un peu d'aide de la part du gouvernement. Si on leur donnait cette aide qu'on offre à tous les étrangers, je suis convaincu que ces gens émigreraient au Nord-Ouest en nombre considérable.

J'ai écouté, cette après-midi, avec beaucoup d'attention, le ministre de l'Intérieur, et je l'ai entendu avouer qu'il n'y avait actuellement, dans la province de Québec, aussi bien que dans les autres provinces de la Confédération, aucun agent chargé de travailler à cette œuvre si éminemment patriotique et si évidemment avantageuse pour le pays. Il a été jusqu'à dire—et j'ai pris note de ses paroles—que dans la province de Québec, il y avait deux ou trois personnes,—des prêtres,—qui s'intéressaient à cette œuvre ; mais que le gouvernement n'a rien fait pour entraver ou seconder leurs efforts.

Nous dépensons beaucoup d'argent pour amener ici des gens que nous ne connaissons presque pas, pour me servir de l'expression de l'honorable député d'Alberta, des gens qui, dirai-je, sont les moins propres à former une classe désirable d'immigrants. Pourquoi dépenser des sommes énormes pour aller chercher des immigrants dans les parties orientales de l'Europe, en Autriche,

et au Caucase, lorsque nous pourrions trouver de bien meilleurs colons chez nous ou dans les pays dont les institutions ressemblent le plus aux nôtres, et, par conséquent, des gens qui ne seraient pas obligés de se soumettre au procédé d'assimilation dont on a parlé ?

Jamais on ne pourrait présenter la question sous un jour plus saisissant que l'honorable député d'Alberta, lorsqu'il a dit que si certains membres de cette Chambre désiraient avoir un grand nombre de Doukhobortses et de Galiciens dans leurs propres comtés, ils étaient parfaitement libres de le déclarer, mais que, quant à lui, c'était avec une excessive répugnance qu'il voyait arriver ces étrangers dans son district.

Pour ma part, je dirai aussi que, tout en désirant souhaiter la bienvenue dans la province de Québec, à une classe désirable d'immigrants, nous verrions, d'un très mauvais œil, débarquer sur nos rives des gens que nous ne connaîtrions qu'après les avoir mis à l'épreuve. Pourquoi traiterions-nous nos compatriotes des vieilles provinces avec moins d'égards que nos courageux pionniers du Nord-Ouest ?

Il me semble que les circonstances dans lesquelles ils se trouvent devraient nous engager à recevoir ces Galiciens avec répugnance. Nous savons que le gouvernement autrichien semble vivement désirer se débarrasser de ces gens-là, et ce fait devrait nous avertir d'être sur nos gardes et de n'attirer ici ces immigrants qu'en nombre très restreint.

Au sujet des Doukhobortses, nous voyons que le gouvernement autocratique de la Russie semble les voir partir en masse avec indifférence, ou, plutôt, semble désireux de les jeter sur nos rives. Le ministre de l'Intérieur est-il en mesure de nous dire positivement si ces gens pour lesquels nous dépensons tant d'argent sont une classe désirable d'immigrants pour nos Territoires du Nord-Ouest ? Je suis bien certain d'une chose, c'est que c'est là un peuple qui répudie un des principes fondamentaux des institutions canadiennes, et de toutes les nations civilisées, pourrais-je dire ; ils refuseraient de porter les armes pour défendre notre pays, en cas de besoin.

Je suis convaincu qu'avant longtemps, nous nous apercevrons que nous aurions pu choisir de meilleurs sujets et que, pour la colonisation du Nord-Ouest, nous aurions pu dépenser notre argent avec plus de profit. Sans discuter longuement les principes qui doivent être la base de notre système d'immigration, je dirai que nous devrions d'abord consacrer notre attention à nos compatriotes. Ce sont eux qui ont droit à tous les avantages que nous donnons pour assurer la colonisation de notre territoire ; et après avoir épuisé tous les moyens d'établir là-bas nos propres concitoyens qui peuvent quitter les vieilles provinces et aller s'emparer des terres de ces fertiles régions, alors, et alors seulement, nous devrions nous adresser aux contrées européennes.

Je limiterais la sphère où nous devrions exercer notre zèle pour avoir des immigrants. Il me semble que, pour plusieurs années encore, nous pouvons trouver tous les immigrants dont nous avons besoin pour la colonisation des Territoires du Nord-Ouest dans les Iles Britanniques, en France et en Belgique. Nous ne devrions pas aller plus loin que ces pays. Nous ne devrions pas dépenser des sommes considérables et payer de gros traitements à nos agents d'immigration, sans être certains que nous obtiendrons des résultats tangibles. Le rôle de ces agents devrait se borner à faire connaître les conditions qu'exige le gouvernement du pays chez les immigrants qui se rendent au Nord-Ouest, et deviennent, si je puis m'exprimer ainsi, des membres de notre famille nationale. On devrait examiner les mœurs et les habitudes de ces immigrants, avant leur départ des rives étrangères.

Le système des primes est abandonné aux Etats-Unis. C'est un système absurde et qui peut produire les pires résultats. Nous devrions nous mettre au courant du caractère et des aptitudes de chaque immigrant qui veut venir ici, et nous assurer qu'il est propre à devenir un bon colon. Lorsqu'il est débarqué sur nos rives, nous devrions le prendre par la main, l'établir, le diriger et l'aider à devenir un bon citoyen. Si nous adoptions un pareil système, et réglementions convenablement l'immigration, je suis convaincu qu'avant peu d'années, au lieu d'accroître la subvention que nous accordons aujourd'hui, nous pourrions la diminuer car chacune des familles arrivant dans le pays dans des conditions semblables, deviendrait un véritable agent d'immigration qui ne nous coûterait rien et nous amènerait une excellente classe de gens pour coloniser notre territoire.

Nous avons à Montréal un agent d'immigration qui a une longue expérience. Je n'ai aucune objection à vous donner son nom : c'est M. Marquette, qui, depuis des années s'occupe d'immigration. Ce monsieur m'a dit que le seul moyen d'avoir de bons colons c'était d'étudier le caractère, les mœurs et les aptitudes de l'immigrant, avant son départ de l'Europe. Lorsqu'il est arrivé dans le pays, nous devons faire tout en notre pouvoir pour l'aider ; nous devons le prendre par la main et l'initier à nos institutions parlementaires et municipales, le mettre au courant de la manière de vivre de nos compatriotes, et le suivre des yeux jusqu'à ce qu'il soit en état de devenir un citoyen canadien.

Revenant à la province de Québec,—et je ne parle pas simplement de nos compatriotes d'origine française, mais de tous ceux qui habitent cette province,—je dirai qu'il y a bien peu de gens qui comprennent parfaitement les avantages qu'offrent les Territoires du Nord-Ouest, et je regrette d'avoir à avouer qu'un grand nombre de nos con-

citoyens quittent, chaque année, notre province pour aller aux Etats-Unis, parce qu'ils ne savent pas qu'ils pourraient s'établir ailleurs avec plus d'avantages. Ceux qui partent ainsi sont à jamais perdus pour nous. La plupart d'entre eux sont des jeunes gens qui ont été élevés sur nos fermes, qui sont habitués à notre climat, heureux de vivre sous notre drapeau, et qui ont reçu à la maison paternelle une éducation agricole qui les rend éminemment aptes à la colonisation du Nord-Ouest.

Permettez-moi de citer, pour le profit du comité, ce que disait, en avril dernier, un des principaux journaux canadiens-français de Montréal, au sujet du courant d'émigration qui s'est établi du Canada aux Etats-Unis, dans ce mois-là ; courant que le gouvernement serait parfaitement capable de diminuer, à mon avis.

La " Presse ", du 2 avril 1899, disait :

Il y a environ six semaines, deux familles canadiennes-françaises, formant en tout treize personnes, quittaient Montréal, pour le Wisconsin, par voie du Grand Tronc. A chacun des pères de familles qui achetaient leurs coupons, l'on fit cette question : " Pourquoi quittez-vous le Canada ? " La réponse fut, dans chaque cas la suivante : " Je m'en vais parce qu'il n'y a plus d'ouvrage pour moi, au pays : je m'en vais à l'étranger où je pourrai trouver l'emploi nécessaire pour le soutien de ma famille."

Depuis lors, l'exode des Canadiens-français a pris des proportions si grandes que chacun se demande ce qu'elle signifie ; tout le monde en parle comme d'une calamité. Depuis quatre semaines, le nombre de nos compatriotes qui ont quitté les gares Windsor et Bonaventure, pour aller chercher du pain à l'étranger, a été en moyenne de 120 par soir.

Mercredi soir, quatre-vingts Canadiens-français partaient par le Grand Tronc seulement, et environ trente autres par le Boston and Maine, tous se dirigeant vers les villes manufacturières de la Nouvelle-Angleterre. Hier soir, il en partait encore cent cinquante. Un soir de la semaine dernière, au delà de cent vingt Canadiens français partaient de la gare Windsor, toujours à destination des Etats-Unis. Tous déclarent qu'ils s'en vont parce qu'ils gagneront des meilleurs salaires chez nos voisins ; ils prétendent que la prospérité dont il est tant question dans les journaux, prospérité que l'on assure être générale au Canada, n'est pour eux qu'un mythe ; ils quittent le sol natal, non par goût, mais par nécessité afin de se créer une existence plus convenable.

Le même journal s'est donné la peine de recueillir un certain nombre de témoignages d'hommes capables de juger de cette émigration avec impartialité.

Voici le résultat de ses recherches :

Un reporter de la *Presse* a interviewé plusieurs personnes ce matin, au sujet de cet exode ; voici la réponse qui lui a été faite :

M. F. Mortimer, préposé au transport des bagages, dit :

"Depuis trois semaines, l'exode des Canadiens-français vers les Etats-Unis a été sans précédent. Jamais le nombre d'émigrants canadiens n'a été aussi élevé que cette année. De la gare Windsor, seulement, le nombre de Canadiens-français qui sont partis excède plus de 600 celui des années précédentes. La grande majorité viennent de Joliette, Saint-Jérôme et Trois-Rivières, et la plupart se rendent à Lowell, Mass., Concord, N. H., et Boston, où se trouvent de grandes briqueteries. Tous appartiennent à une classe des plus respectables, et c'est une grande perte pour le Canada."

M. James Miller, employé à la *Morey Transfer Co.*, dit de son côté :

"Le nombre de Canadiens-français qui ont quitté le pays, cette année, est plus d'un tiers plus élevé que les années passées. L'exode est commencé depuis environ trois semaines ; l'augmentation du nombre d'émigrants partis de la gare Windsor est de plus de 500. Tous paraissent appartenir à une classe intelligente de la population, et qui auraient pu être retenus ici avec profit pour le pays."

Un officier de douanes américaines ayant son bureau à la gare Windsor, déclare ce qui suit :

" La moyenne des départs de Canadiens-français de cette gare, pour les Etats-Unis, depuis trois ou quatre semaines a été de 60 par soir. Je ne parle ici que de ceux qui sont partis par le chemin de fer Boston and Maine, et ne mentionne pas ceux qui ont pris le convoi à Montréal Junction. Les Canadiens-français ont de meilleurs salaires aux Etats-Unis qu'ici."

M. Geo. Richards, constable du C. P. R., à la même gare, dit ;

" Je n'ai jamais vu une chose semblable. On dirait que tous les Canadiens-français vont émigrer aux Etats-Unis."

Le nombre de Canadiens-français partis cette année, est plus du double de celui des années passées.

Une enquête faite par notre reporter à la gare Bonaventure, nous révèle un état de choses aussi alarmant. Tous les fonctionnaires du Grand-Tronc qui ont été à même d'assister à cette émigration en masse déclarent que le nombre des Canadiens-français partis cette année pour les Etats-Unis est plus du double de celui de l'année dernière. L'un des fonctionnaires du G. T. R. déclare que l'augmentation est de plus de 100 p. c. La plupart des émigrants viennent du district de Petit Métis et des paroisses sises le long du Saint-Laurent. Ce fonctionnaire attribue l'exode à la reprise générale des affaires aux Etats-Unis, pendant que le Canada reste stationnaire.

Le chemin de fer du gouvernement, l'Intercolonial, a amené à Montréal le plus grand nombre de Canadiens-français en destination des Etats-Unis.

M. Hoolahan, agent d'immigration du gouvernement fédéral, dit que cette question d'exode n'est pas du ressort de son département. Il n'a à s'occuper que du placement des nouveaux arrivés au pays. Sans doute, les agents d'immigration font bien leur possible pour dissuader ceux qui quittent le Canada, mais généralement ils ne s'en occupent guère. M. Hoolahan croit qu'un grand nombre de ces Canadiens qui partent aujourd'hui nous reviendront à l'automne.

M. Marquette, agent d'immigration provinciale, en réponse à notre reporter qui lui demandait à quoi attribuer cet exode croissant des nôtres, a dit ce qui suit : " Il y a deux raisons, la première, c'est que c'est maintenant l'époque où les Canadiens ont annuellement l'habitude de se rendre aux Etats-Unis, la seconde c'est que ceux qui quittent le Canada n'appartiennent à aucune classe déterminée. Ils peuvent être aux Etats-Unis, cette année, et au Canada l'année prochaine. Il y a certainement une augmentation, cette année, dans le nombre de ceux qui abandonnent le sol natal, mais la chose n'est pas aussi alarmante qu'on le dit. L'augmentation des salaires dans les diverses manufactures américaines, tandis que les salaires au Canada restent stationnaires, contribuent aussi beaucoup à pousser les nôtres hors du pays."

Notre reporter a rencontré sur la rue St-Jacques, un officier des douanes canadiennes, et lui a demandé si l'augmentation du nombre des Canadiens-français qui émigrent aux Etats-Unis est bien aussi considérable qu'on le dit.

" Je vous crois, a répondu cet officier ; le nombre de Canadiens partis cette année est plus du double de celui des années passées. Et ce qu'il y a de plus malheureux, c'est que ces Canadiens nous quittent pour

toujours. En effet, la plupart ne reviendront jamais au pays. C'est une grande perte pour le Canada. Quant aux causes de cet exode, il ne m'appartient pas d'en parler."

L'opinion générale dans les cercles de chemins de fer et de compagnies de transport, autant que le reporter de *La Presse* a pu s'en rendre compte, est que, bien que le trafic aient été excellent pour les compagnies et les Etats-Unis, il a été désastreux pour le Canada.

Voici la remarque que faisait un personnage important dans le monde des affaires, en voyant, d'un côté un groupe de Galiciens qui venaient de descendre à la gare, et de l'autre, un groupe de Canadiens-français sur le point de partir pour les Etats-Unis. "Je ne puis comprendre cette politique qui consiste à peupler le pays d'étrangers pendant qu'on le dépeuple de ses propres habitants. Nous amenons à grands frais des immigrants, et l'on ne fait aucun effort pour retenir chez nous nos propres compatriotes. Il y a certainement quelque chose de défectueux dans ce mode d'agir de nos gouvernants."

Notre reporter s'est encore rendu, hier soir, aux gares de chemins de fer Windsor et Bonaventure, pour constater si l'exode des Canadiens-français continuait encore. Or, il a trouvé soixante-cinq de nos compatriotes en train de quitter Montréal par le Vermont Central, à la gare Bonaventure, et plus de cent autres par le Boston and Maine, à la gare Windsor. La plupart des émigrants sont des jeunes gens et des jeunes femmes, ayant tous l'intention de s'établir aux Etats-Unis. Ce serait à demi mal si ces Canadiens-français qui abandonnent le sol natal dans toute la force de l'âge étaient les rebuts de la société ; mais le malheur est que tous sont d'honnêtes et braves citoyens durs à l'ouvrage, sobres et industrieux. Une famille a particulièrement attiré l'attention d'une foule de personnes, à la gare Windsor. Cette famille est composée du père, de la mère, à la fleur de l'âge, de quatre grandes et jolies jeunes filles et de trois garçons. Cette famille se rend à Providence, R.-I.

Je ne veux pas retenir trop longtemps le comité en donnant de nouveaux témoignages sur ce point, quoique j'en aie encore d'autres en ma possession. Mais j'aimerais vous citer l'opinion d'un homme de notre province, qui, depuis plusieurs années, s'occupe très activement de la colonisation de notre pays par nos compatriotes. Je parle du Dr Brisson qui est un des esprits dirigeants d'une de nos sociétés de colonisation :

Le grand remède a ce malheur national, est l'éducation. Il faudrait d'abord faire voir à notre population la dignité de l'état d'agriculteur et lui en démontrer tous les avantages, c'est là ce qui incombe aux éducateurs de l'enfance. C'est pourquoi l'on devrait préparer un bon programme d'études dans lequel l'enseignement de l'agriculture, surtout à la campagne, aurait la première place. Il faut le travail de vingt ans pour former une génération, et celui de tout un siècle pour transformer un pays.

Il serait tres bon d'engager les cultivateurs à embellir leurs demeures et tout ce qui les entoure ; de cette façon l'on arriverait à faire aimer aux enfants les lieux où ils sont nés et d'où ils ne s'éloigneraient que bien plus difficilement. L'amélioration des chemins devrait être plus complète. L'établissement d'industries domestiques si fécondes en richesses de toutes sortes dans les pays européens opéreraient beaucoup de bien parmi nous. Enfin, il faudrait une campagne bien dirigée par le clergé et la classe dirigeante en général pour arrêter partiellement cette malheureuse émigration des nôtres.

Nous avons constaté que bon nombre de ceux qui abandonnent notre province, ignorent absolument l'existence de terres colonisables et les moyens de s'y établir. Les gouvernements ont, dans cette question, leur large part de responsabilité. En diverses occasions, la société a fait connaître les lacunes regrettables qui existent dans le système de colonisation, de sorte qu'il est inutile d'y revenir.

La crise industrielle dont les Etats-Unis ont tant souffert dans les années de 1896 et 1897, avait forcé un très grand nombre de nos compatriotes à revenir au pays. La crise américaine étant finie, ces mêmes compatriotes, qui ne trouvent pas au pays l'équivalent de ce qu'ils gagnaient de l'autre côté de la frontière, vont reprendre aujourd'hui leurs anciennes occupations.

En face d'un pareil état de choses, si nous avions eu ici un gouvernement désireux de renseigner les habitants de notre province sur les avantages du Nord-Ouest, prêt à diriger toutes ses énergies en ce sens et à accorder, au moins, à nos compatriotes l'aide que l'on donne à ces étrangers,—je dis "au moins," mais, à mon avis, nous devrions consacrer beaucoup plus d'argent pour encourager la colonisation de notre pays par nos compatriotes que pour faire venir ici ces étrangers, —si nous avions, dis-je, un gouvernement qui remplirait cette tâche dans les conditions actuelles, nous ne pourrions nous plaindre. Mais il n'en est pas ainsi, M. l'Orateur.

Le ministre de l'Intérieur lui-même a avoué que, l'année dernière, son département avait fait les plus grandes dépenses et dirigé ses énergies dans un sens entièrement différent. C'est là où, non seulement le gouvernement et le ministre actuel de l'Intérieur, mais tous les anciens gouvernements et ministres de l'Intérieur, ont fait erreur.

Si nous étions excusables par le passé, vu que nous ne prévoyions pas les résultats de cette immigration faite sans choix, nous ne le sommes plus aujourd'hui. Mais l'expérience des Etats-Unis et notre propre expérience ont démontré que ce système était mauvais. Nous devons le changer complètement et adopter une autre politique d'immigration ; et si le même état de choses qui règne dans ma province existe également dans les autres provinces, nous sommes absolument sans excuse, si nous ne faisons pas des efforts pour garder chez nous nos compatriotes.

C'est à cette tâche que nous devons surtout consacrer nos énergies ; car nos gens sont des colons bien supérieurs à tous autres. Ils possèdent ces aptitudes et ces qualités dont l'honorable député d'Alberta nous a parlé si éloquemment cette après-midi, en outre, ils ont les premiers droits à la colonisation de notre territoire, et c'est à eux que nous devons d'abord nous adresser pour remplir cette œuvre patriotique. S'ils refusent, nous pourrons alors frapper à la porte des autres nations, mais agir avec beaucoup de prudence. Je suis convaincu que nous devons radicalement changer notre système d'immigration et prendre beaucoup de soin pour assurer la colonisation de notre territoire.

L'on a dit que nous avions un pays magnifique, mais que c'était une pitié de voir qu'il ne contenait pas de 20 à 30 millions d'habitants de plus que nous n'en avons aujour-

d'hui. Une semblable déclaration ne doit pas être acceptée sans réserves. Nous avons besoin de bras pour coloniser notre immense domaine national ; mais nous devons agir avec la plus grande prudence, et il est mieux pour nous de n'avoir que dix ou quinze bons immigrants que d'amener des milliers de gens que nous ne connaissons pas le moins du monde, et sur l'avenir desquels j'ai les plus grands doutes.

Je ne crois pas que les immigrants d'origine slave que nous avons fait venir d'Europe nous indemnisent jamais des peines et des dépenses qu'ils nous ont coûté. Nous devons adopter un système de sélection et donner la première place à nos compatriotes Nous devons agir exactement au sujet de ceux qui appartiennent à une autre nation, comme un particulier qui introduit un étranger dans sa famille. Nous sommes maintenant à fonder une grande nation coloniale ; et ce n'est pas en faisent venir de l'extrémité est de l'Europe, des gens que nous ne connaissons pas, que nous pourrons assurer la réalisation de cette grande œuvre.

Je parle ainsi, M. l'Orateur, sans me placer au point de vue des partis politiques. Le ministre actuel de l'Intérieur a suivi les sentiers battus, mais je suis convaincu que les membres de cette Chambre qui étudieront la question sérieusement et voudront profiter de l'expérience de nos voisins au sujet d'une immigration faite sans choix, en arriveront inévitablement à la conclusion qu'il faut changer radicalement le système actuel.

Je crois si nous déployions les mêmes soins et la même prudence pour développer cette partie du Nord-Ouest où existent de riches mines d'or, notre situation serait meilleure aujourd'hui. Nous aurions dû dépenser moins d'argent et nous aurions conservé à nos compatriotes une plus grande partie de ces régions aurifères. Mais, c'est là une chose du passé. L'erreur qui a été commise, —si erreur il y a eue,—dans l'organisation et le développement du Yukon, est irréparable aujourd'hui.

Il en est de même au sujet de l'immigration. Si nous voulons faire une chose sage, nous devons maintenant, ainsi que l'a conseillé l'honorable député d'Alberta, mettre un terme à cette immigration de Mennonites, de Galiciens et de Doukhobortses. Ces gens là peuvent devenir de bons colons, mais ils peuvent aussi tromper l'attente de ceux qui les ont fait venir ; c'est une expérience que nous avons faite ; mais nous n'avons pas le droit de la renouveler. Nous devons, avant d'aller plus loin, voir si elle réussira.

Nous devons par dessus tout consacrer notre attention à nos propres provinces. Si un état de choses à peu près semblable à celui qui règne dans Québec, existe dans l'Ontario. et dans les provinces maritimes, nous négligeons absolument un de nos principaux devoirs, en ne nous nous occupant pas de nos compatriotes et en ne réservant pas pour ces derniers ce territoire qu'ils ont ouvert à la civilisation, au prix de si grands sacrifices, pour leur avantage et celui de leurs descendants.

M. DAVIN : Je crois que le ministre de l'Intérieur conviendra avec moi que le magistral discours que vient de prononcer l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) comporte une terrible condamnation de son département.

J'appelle l'attention du ministre sur un discours qu'il a prononcé à Toronto, peu après avoir accepté le portefeuille qu'il détient actuellement. Voici ses paroles :

Nous constatâmes que le gouvernement qui était venu au pouvoir précisément dans le but d'arrêter l'émigration des nôtres aux Etats-Unis avait été impuissant à le faire et à conserver au pays l'accroissement naturel de la population, tandis que les centaines de mille immigrants venus de l'étranger n'avaient fait que passer par le pays sans rien ajouter au chiffre de notre population. Lorsque je pris la direction du département de l'immigration, le silence du tombeau régnait dans les bureaux.

Quelle réponse ironique les événements n'ont-ils pas donnée à ces paroles du ministre ! A la fin de son discours, le député de Jacques-Cartier a dit que si l'état de choses dans les provinces maritimes ressemblait à celui qui existe dans la province de Québec, notre situation serait désastreuse. Malheureusement, la situation des provinces maritimes ressemble beaucoup à celle de la province de Québec. J'ai sous les yeux un article du " Casket ", journal indépendant, publié dans le comté d'Antigonish, N.-E., en date du 26 avril 1899, et voici ce qu'il dit :

Jeudi, il y avait à bord du train express à destination de l'Ouest 120 personnes qui quittaient leurs foyers de la Nouvelle-Ecosse, pour différents points des Etats-Unis et de la Colombie anglaise. Il a été acheté à Antigonish vingt-cinq billets de passage dont vingt-deux pour Boston.

Le " Record " de Richmond, journal libéral, publié au Cap-Breton, disait, le 17 avril :

Il est parti dernièrement trente ou quarante personnes en une seule journée, pour Boston, par le steamship *Halifax*.

Et le " Bulletin " d'Hawkesbury, en décembre 1898, disait :

" Ce n'est pas une exagération d'affirmer, dit le *Daily Recorder* de Sydney," " que depuis une semaine ou deux, 200 personnes du Cap-Breton ont pris le train de l'Intercolonial à Sydney, toutes à destination de l'étranger, dans le but d'améliorer leur sort. Mercredi dernier, il est parti un groupe de neuf jeunes filles. Le lendemain matin, plusieurs sont aussi parties. Quant au chiffre de ceux qui ont quitté les autres districts du Cap-Breton, il ne serait pas agréable de le conjecturer. C'est à Boston que se rendent toutes les jeunes filles. Où allons-nous ? A Boston, évidemment, et Boston semble être la véritable métropole des provinces maritimes. Nous pouvons bien déplorer la chose, mais il est impossible de se dissimuler le fait. Les villes des Etats-Unis absorbent le meilleur de notre sang. Dans le seul Etat du Massachusetts, il y a au delà de 200,000 Canadiens, qui, pour la plupart, viennent de la Nouvelle-Ecosse. Il y a probalement autant de gens originaires du Cap-Breton à Boston et dans le voisinage qu'il y en a dans le comté de Richmond. Songeons à tous les enfants et aux descendants de ces Canadiens expatriés qui sont perdus pour e pays ! Nous faisons venir ici à grands frais Dou-

khobortses, Galiciens, Mennonites, Islandais, Juifs et autres variétés de la population du vieux monde, tandis que les meilleurs éléments de notre population s'en vont à l'étranger. Assurément, le jeu ne vaut pas la chandelle."

Je me joins de tout cœur à l'appel adressé par le député de Jacques-Cartier au ministre de l'Intérieur. Le député de Jacques-Cartier a dit que si nous faisions autant de frais pour aider nos jeunes gens qui quittent le Nouveau-Brunswick, le Cap-Breton, la Nouvelle-Ecosse et de l'Ontario, pour les Etats-Unis, à aller s'établir au Nord-Ouest, le pays en bénéficierait grandement; car j'ai à peine besoin d'ajouter que nos jeunes Canadiens font d'aussi bons cultivateurs que les étrangers.

Mais il ne suffit pas à mon avis que le département de l'immigration dirige son énergie du côté de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, ou des autres provinces; il faudrait encore qu'il déployât de plus sérieux efforts pour recruter des immigrants en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, pour le Nord-Ouest. M. McCreary, l'agent du ministère de l'Intérieur à Winnipeg, déclarait dernièrement à l'un de mes amis dont je dois taire le nom, mais qui est parfaitement connu du sous-ministre, M. Smart, et du ministre lui-même, que l'immigration d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande au Manitoba avait virtuellement cessé. J'ai tenu à appeler l'attention du ministre sur le fait, afin de constater s'il est conforme à la vérité. M. McCreary a dit à cet ami que le flot de l'immigration du Royaume-Uni était arrêté. Il n'entend pas, je suppose, que ce soit le bureau de l'immigration qui ait, par son initiative, paralysé ce mouvement, mais que l'on détourne du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest les immigrants d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande qui veulent s'y diriger. J'ai peine à croire que cette assertion soit bien fondée, bien que je sache, d'après le rapport, que le chiffre des immigrants venant du Royaume-Uni est insignifiant: mais s'il faut que ce chiffre, tout insignifiant qu'il soit, diminue davantage.—et il y a toute apparence que le courant d'immigration de ces îles, d'où nous tirons notre force, est détourné de notre pays, —alors la perspective est loin d'être encourageante. J'ignore quelle réponse le ministre pourra apporter à l'exposé de faits du député de Jacques-Cartier (M. Monk), exposé auquel j'ai ajouté les extraits de journaux dont je viens de donner lecture.

M. BOURASSA: Au moment où le député d'Assiniboïa (M. Davin) a pris la parole, j'allais répliquer à quelques-uns des arguments du député de Jacques-Cartier. Je reconnais que l'honorable député, dans les observations qu'il nous a adressées, a été mû par un véritable esprit de patriotisme, mais en même temps, il nous a prouvé qu'il connaît mieux sa résidence d'été dans le comté de Jacques-Cartier que la province de Québec en général, et surtout les parties de la province qui ne sont pas encore colonisées et celles que les gouvernements de Québec, tant conservateurs que libéraux, ont fait coloniser par nos propres nationaux, au prix de tant de sacrifices. Mon honorable ami a fait, dans son discours, une autre affirmation contre laquelle je tiens à protester énergiquement: c'est que dans la province de Québec, il n'y a plus de place pour de nouveaux colons et que le gouvernement fédéral devrait prendre les moyens de diriger l'excédent de notre population vers les Territoires du Nord-Ouest.

M. MONK: Pardon, je n'ai pas dit qu'il n'y a plus de place dans la province de Québec pour de nouveaux colons. Au contraire, j'ai parlé du trop-plein de notre population qui va se déverser à l'étranger, sans affirmer qu'il n'y eût plus de place pour de nouveaux colons dans la province.

M. BOURASSA: Pardon! Si je ne me trompe, et le compte rendu des "Débats" en fera foi, l'honorable député a affirmé que dans la province de Québec, il n'y a presque plus de place pour de nouveaux colons. Sans doute, les sections autour de Montréal et une très petite section autour de Québec ont un excédent de population. Mais aussi, si l'honorable député désire non seulement voir la population de Québec augmenter—tâche dont elle peut parfaitement s'acquitter—mais encore y voir régner le bonheur et la prospérité, je vais lui dire ce qu'il faut faire. Il n'est pas nécessaire pour cela, que nos gens s'en aillent au Manitoba et au Nord-Ouest, ni de dépenser de l'argent pour les transplanter d'une province dans l'autre; mais il faut enseigner aux cultivateurs de la province de Québec que pour la plupart, s'ils cultivaient la moitié moins de terre, ils retireraient plus de profits de leur culture qu'ils ne le font actuellement. Enseigner aux cultivateurs la culture intensive, c'est-à-dire, à faire produire le plus possible à une petite étendue de terre agricole, voilà l'une des principales tâches que s'est imposée le gouvernement de Québec, par l'entremise de son conseil d'agriculture, de ses sociétés agricoles et des écoles agricoles, organisations auxquelles le ministre actuel de l'Agriculture est puissamment venu en aide; et ces efforts, je n'en doute point, se répètent dans les autres provinces. Le second moyen qu'emploie notre gouvernement provincial pour améliorer la condition du peuple est d'ouvrir à la colonisation de vastes étendues de terres fertiles, recouvertes, dans une large mesure, de forêts, et de faire coloniser ces terres par nos propres nationaux. Les immigrants venant d'Europe, et dans une certaine mesure, les gens d'Ontario et de la province de Québec, établis de vieille date sur leurs terres, ne font pas les meilleurs colons. Il faut des jeunes gens robustes, accoutumés à manier la hache dans les forêts, pour défricher et rendre cultivables ces terres, et je puis affirmer sans crainte que le jeune Canadien-français est le meilleur défricheur ou pionnier qui soit au monde.

Il y a, dans la province de Québec, nombre de districts qui se prêtent admirablement à

la colonisation. Ainsi, par exemple, la vallée de la Métapédia, dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé, l'immense vallée du lac Saint-Jean, où le gouvernement fédéral et l'administration provinctale ont construit, à grands frais, des chemins de fer, des routes et des ponts, la vallée de la Gatineau, dans le comté de Wright, les vallées de la Lièvre et de la rivière Rouge, dans mon propre comté ; les immenses vallées du lac Témiscamingue ; toutes ces vallées, dis-je, sont couvertes de magnifiques forêts, qui permettent au défricheur de faire un peu d'argent en exploitant la forêt, avant de cultiver la terre. On ne saurait donc dire qu'il n'y a plus de place dans la province de Québec pour de nouveaux colons.

L'honorable député nous a donné lecture d'un long compte-rendu de la " Presse " de Montréal, au sujet de l'émigration des Canadiens-français et des gens de la province de Québec en général vers les Etats-Unis ; et de concert avec le député d'Assiniboia (M. Davin) il a aussi abordé la question de l'émigration des autres provinces. Cette question de l'émigration date déjà de loin. C'est là l'un des maux dont souffrent tous les pays à petite population, situés dans le voisinage d'un pays à grande population, où il y a plus de capitaux engagés dans les entreprises industrielles, plus de trafic, d'activité et de main-d'œuvre. En règle générale, ceux qui quittent la province de Québec pour les Etats-Unis n'iraient ni au Manitoba, ni au Nord-Ouest. Ce n'est pas dans le but de faire de la culture qu'ils vont aux Etats-Unis, mais pour obtenir de l'emploi dans les grands centres industriels où tous les membres de leurs familles peuvent obtenir de l'ouvrage, et où il leur est plus facile de gagner de l'argent qu'en restant chez eux à travailler sur leurs terres. L'émigration a battu son plein à dater de 1884 jusqu'à ces trois ou quatre années dernières. L'honorable député ayant fait abstraction de la politique dans son discours, je m'abstiendrai également d'attaquer cette note. Je ne dirai pas que l'émigration est le résultat du système politique adopté par les chefs de l'honorable député, ni que ce fléau a diminué ses ravages, précisément en raison de l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir. Mais, de fait, ces deux ou trois années passées, surtout depuis que les grandes filatures de coton dans les villes de la Nouvelle-Angleterre ont fermé leurs portes, l'émigration a diminué d'intensité. En outre, un assez bon nombre de ceux qui avaient quitté la province de Québec, pendant la dernière période décennale pour aller aux Etats-Unis, sont revenus au pays, dans le cours des deux ou trois années dernières. Toutefois, plus récemment, il y a un ou deux ans, quelques-uns de ces grands établissements industriels ont rouvert leurs portes, les salaires ont haussé et comme le fait observer à bon droit l'agent du gouvernement, M. Marquette, dans le rapport dont l'honorable député a donné lecture, quand les salaires se relèvent l'émigration de nos nationaux accuse un redoublement d'intensité. Toutefois, cette émigration n'est pas aussi intense qu'elle l'était il y a dix ans. J'ignore ce qui en est dans le voisinage où demeure l'honorable député (M. Monk), mais je sais que dans mon comté et dans les comté de Wright, de Pontiac, d'Argenteuil, de Terrebonne, Deux-Montagnes, de l'Assomption, de fait dans toute la partie nord des vallées du Saint-Laurent et de l'Outaouais, sauf peut-être sur le Saint-Maurice, l'émigration a été moins intense ces deux années dernières qu'auparavant. Il ne faut pas oublier que le gouvernement américain a appliqué rigoureusement pendant quelque temps ses lois relatives à la main-d'œuvre étrangère, et ceux de nos nationaux qui traversaient la frontière étaient censés y aller à titre de colons, avec intention de se fixer aux Etats-Unis. Mais aujourd'hui, ces lois ne sont plus appliquées avec la même rigueur. Par conséquent, il y a un plus grand nombre des nôtres qui traversent la frontière. Il est hors de doute qu'il est parti des gares Bonaventure et Windsor, à Montréal, des trains remplis d'émigrants, et la même chose s'est répétée à Québec et sur d'autres points du pays. Je sais, toutefois, de fait, nombre de jeunes gens qui ont quitté mon comté l'année dernière pour les Etats-Unis, après avoir travaillé cinq ou six mois à l'étranger, sont revenus au pays, comme c'était leur intention d'ailleurs. D'autre part, ceux qui ont quitté la province de Québec dans le cours des dix années passées l'ont fait avec l'intention bien arrêtée d'abandonner pour jamais le pays et de s'établir aux Etats-Unis. Il y a donc un progrès sur le passé.

A titre de représentant de l'un des comtés de la province de Québec, où les gouvernements, provincial et fédéral, ont fait le plus de sacrifices pour y fixer la population et pour engager les cultivateurs des autres parties de la province à venir s'y établir, je proteste de toutes mes forces contre la proposition tendant à donner mission à des agents du gouvernement d'inviter nos cultivateurs à aller s'établir au Nord-Ouest. Le gouvernement devrait avoir pour système d'engager les cultivateurs à demeurer dans le milieu où ils se sont établis, et les fils à garder le patrimoine que leurs pères leur ont légué, bref, à rester au milieu de leurs concitoyens, dans leur province natale dont les coutumes et les lois leur sont familières.

Quant à ceux de nos compatriotes qui demeurent aux Etats-Unis, nous devons adopter pour système—et je vois avec plaisir que le gouvernement a fait quelque chose dans ce sens—de chercher à ramener au pays ceux qui veulent se rapatrier et qui n'ont pas complètement perdu leurs anciennes habitudes de vie. Je sais gré au gouvernement d'avoir fait des sacrifices dans ce but, en envoyant des agents dans les districts agricoles des Etats-Unis où il s'est établi des Canadiens. Je sais et mes collègues du Nord-Ouest conviendront qu'il est revenu des

Etats de l'ouest plusieurs familles, s'établir dans la vallée de la Saskatchewan. Je sais que le gouvernement fédéral, par l'entremise de ses agents, a engagé plusieurs Canadiens-français qui avaient quitté la province de Québec ces années passées à venir s'établir dans le district du lac Saint-Jean.

Quant à l'immigration étrangère, c'est là un sujet que j'abandonne au ministre de l'Intérieur. Pour mon compte, je me contente de dire que j'approuve la politique du gouvernement qui consiste à engager nos nationaux à s'attacher au sol qui les a vus naître, à remener, quand la chose est possible, nos compatriotes des Etats-Unis et à engager le plus grand nombre possible d'honnêtes immigrants européens à venir peupler le Nord-Ouest. On a beau dire que les Etats-Unis ont modifié leur système ; il n'est pas moins vrai que le gouvernement américain n'a songé à le faire, que lorsque la population eût atteint le chiffre de soixante millions d'âmes. Je ne prétends pas qu'il faille engager toute sorte d'immigrants européens à venir se fixer au Canada. Mais il ne faut pas oublier que s'il est allé s'établir une si mauvaise catégorie d'immigrants aux Etats-Unis, c'est que plusieurs chefs socialistes en France, en Allemagne, en Russie, en Autriche et en Italie ont persuadé à leurs partisans que les Etats-Unis sont la terre de liberté par excellence, que le gouvernement américain est le beau-idéal des socialistes et qu'il vaut mieux émigrer aux Etats-Unis qu'au Canada. Dieu merci, ils ne sont pas venus ici. Pour ma part, je suis persuadé que le ministre de l'Intérieur a appliqué un bon système relativement à l'immigration étrangère.

En terminant, je répète à dessein que les députés et le cabinet de la province de Québec verraient d'un fort mauvais œil le gouvernement fédéral envoyer des agents dans notre province, pour y engager nos compatriotes à émigrer vers d'autres provinces. Nous sommes animés des meilleures dispositions envers nos amis du Nord-Ouest ; nous sommes prêts à voter des crédits pour les aider à peupler leur pays ; mais nous ne sommes pas prêts à leur céder les meilleurs éléments de notre population.

M. MONK : Je tiens à apporter quelques éclaircissements au sujet d'une affirmation que me met dans la bouche l'honorable député (M. Bourassa). Il prétend que j'ai dit qu'il n'y a plus de place dans la province de Québec pour les colons. Mon honorable ami me semble vouloir prêter à mes paroles un sens politique qu'elles ne comportent nullement. Je n'ai pas dit qu'il n'y eût plus de place pour les colons dans la province de Québec. L'on sait qu'il s'y trouve encore de grandes étendues de terre non colonisées et il serait insensé de nier le fait. Je n'ai pas nié non plus les efforts tentés par le gouvernement de la province de Québec pour coloniser les parties incultes de son territoire. Il s'agit de savoir si les efforts tentés par la province de Québec, en raison des ressources limitées à sa disposition, suffisent pour empêcher l'émigration de nos compatriotes. Et de ce que le gouvernement provincial fait de son mieux, dans la mesure de ses ressources, pour la colonisation de la province, le gouvernement fédéral se trouve-t-il délié de toute obligation de coopérer à ce résultat ? Et en dépit de tous les efforts déployés dans la province de Québec, qu'arrive-t-il ? De fait, nous colonisons lentement les parties incultes de notre territoire, et l'on sait que dans chaque province il y a des étendues de terre non colonisées ; mais nous n'empêchons pas notre population d'émigrer à l'étranger.

L'honorable député affirme que la province de Québec verrait d'un mauvais œil le gouvernement fédéral donner mission à ses agents de renseigner nos compatriotes sur les meilleurs moyens d'obtenir des terres au Nord-Ouest ; je dois lui dire qu'il n'existe pas pareil préjugé dans notre province. Bien loin de là, la population française de la province de Québec estime qu'elle a droit à sa part des terres du Nord-Ouest, à l'égal des autres parties de la population. Si je suis bien informé, les terres du Nord-Ouest sont supérieures à celles des parties non colonisées de la province de Québec ; quoi qu'il en soit, nous croyons avoir droit à notre part de ce patrimoine, et à notre avis, le gouvernement ne fait que son devoir en nous renseignant sur les parties du Nord-Ouest propres à la colonisation, et en nous permettant ainsi de participer aux avantages qu'en retirent les autres colons. Venir affirmer en plein parlement que la population de la province de Québec est casanière, qu'elle tient à rester chez elle et renoncer à sa part des vastes prairies du Nord-Ouest, serait contraire à la vérité des faits et travestir le sentiment qui règne au sein de notre population. Nous ne voulons pas la part du lion ; mais nous tenons à être sur le même pied que nos autres compatriotes.

M. FRASER (Guysborough) : L'allusion faite par le député de Jacques-Cartier (M. Monk) aux provinces maritimes servira d'excuse aux quelques observations que je désire présenter à la Chambre. A mon avis, les observations de l'honorable député ne rendent pas justice aux Canadiens-français. On dirait que mon honorable ami ignore ce qui se passe dans le monde extérieur, et même dans son propre pays. Oublie-t-il que ce sont les voyageurs canadiens-français qui les premiers ont parcouru ces vastes prairies ? Et prétend-il que leurs descendants actuels soient ignorants à ce point au sujet du pays découvert il y a près de 200 ans par leurs pères ? Je fais état que les habitants de la province de Québec comme ceux des autres provinces, sont assez bien renseignés au sujet du Nord-Ouest à l'heure qu'il est, et surtout ils n'ont certes pas manqué d'entendre parler de la question scolaire depuis quelques années. L'honorable député se trompe en affirmant que les gens de Québec

sont moins bien renseignés que ceux des autres provinces, au sujet des terres du Nord-Ouest et des moyens de les obtenir.

Je sais que nombre de gens de la Nouvelle-Ecosse vont s'établir au Nord-Ouest. J'ai ceci à observer au sujet de l'assertion du député d'Assiniboïa (M. Davin) relativement aux provinces maritimes : même s'il était vrai que 200 émigrants auraient quitté le Cap-Breton, on ne saurait dire que ce soit excessif, en proportion d'une population de 80,000 âmes.

M. McDOUGALL : L'honorable député n'a pas dit que ce chiffre de 200 représente l'émigration de toute l'année.

M. FRASER (Guysborough) : Quant aux provinces maritimes, c'est un fait qu'il en part un certain nombre de personnes tous les ans pour les Etats-Unis. Ainsi, du comté que je représente, il part nombre de pêcheurs qui vont exercer aux Etats-Unis leur industrie et nombre d'entre eux reviennent dans leurs foyers. Toutefois, il est moins parti de monde ces années dernières qu'auparavant, bien que j'en puisse préciser le chiffre.

Quant au principe général de l'immigration, je me range à l'avis du député de Labelle (M. Bourassa) et je conviens que peupler le Nord-Ouest de gens tirés des vieilles provinces, n'est qu'un déplacement inutile de population. Tout individu qui quitte la province de Québec ou toute autre province pour aller s'établir au Nord-Ouest. diminue d'autant la population de sa province natale et sa puissance de production. Mais, faudra-t-il attendre plusieurs siècles, que les provinces soient en état de fournir au Nord-Ouest le nombre de colons voulus ? Non, évidemment. Il y a bon nombre de jeunes gens, décidés à quitter les vieilles provinces pour le Nord-Ouest, dans le but d'améliorer leur sort, et cela sans qu'il soit besoin de leur envoyer d'agents. Je sais qu'en Nouvelle-Ecosse, il y a toujours un certain nombre de jeunes gens qui s'en vont au Nord-Ouest, au Manitoba, à la Colombie Anglaise, au Yukon. On les y compte aujourd'hui par douzaines. Il est tout naturel au Canadien qui désire améliorer son sort d'aller tenter fortune dans différentes provinces, et pour cela, il n'a pas besoin de sollicitations d'un agent. Ce qu'il nous faut, toutefois, c'est de l'immigration de l'étranger.

Or, voici à quoi se résume la question : les immigrants qui nous viennent de l'étranger font-ils de bons, d'excellents colons ? Sont-ce de bons colons ? J'admets qu'il ne nous vient pas autant d'immigrants qu'auparavant d'Angleterre, cela est dû à ce qu'il se fait de telles affaires là-bas que tout le monde trouve de l'emploi. Vous ne pouvez forcer les gens à émigrer. C'est quand les affaires ne vont plus que les gens émigrent.

Il est facile pour nos jeunes gens d'aller au Nord-Ouest durant la récolte, cela leur coûtera de $6 à $20 et s'ils aiment le pays ils pourront y rester. Un jeune homme peut réussir partout s'il a de l'énergie. Il nous faut d'abord des hommes de bon caractère ; et une autre chose, c'est que ceux qui s'en vont dans un pays connaissent et peuvent conduire le commerce qui s'y fait. Ainsi, je parlais à quelqu'un l'autre jour de certains individus qui voulaient émigrer d'Anticosti parce qu'ils ne pouvaient pas rester là plus longtemps. Pourquoi ne vont-ils pas au Nord-Ouest, ai-je dit ? Quelle a été la réponse ? Voici : mais ils ne connaissent rien en agriculture, il leur faut aller où ils pourront s'occuper de pêche. A quoi bon parler à ces gens du Nord-Ouest qui ne connaissent rien de l'agriculture dans le pays où ils ont émigré ?

Je sais de bonne source que les Doukhobortses et les Galiciens connaissent quelque chose en agriculture, et lorsqu'ils vont au Nord-Ouest, ils savent ce qu'ils vont y faire. Je crois pouvoir dire que les gens partis de Québec et dont l'honorable député a parlé, étaient comme ceux décrits par l'honorable député de Labelle, des jeunes gens qui préféraient travailler dans les fabriques. C'est un fait reconnu que dans les vieilles provinces, l'agriculture n'est pas aussi populaire qu'auparavant, et un grand nombre de jeunes gens préfèrent aller travailler dans les fabriques. Inutile de vouloir les forcer de se livrer à l'agriculture, car ils feraient de mauvais cultivateurs. J'aimerais à voir tous les garçons et les filles qui ont été élevés sur les fermes rester chez eux ou émigrer au Nord-Ouest, mais vous ne sauriez les forcer à la chose, s'ils ne le veulent pas.

On craint beaucoup que les Doukhobortses ne fassent pas de bons citoyens. Je ne suis pas de cet avis. Ils ont quitté un pays où ils étaient opprimés, et je suis sûr que si, dans ce pays, ils ont refusé de prendre les armes, c'est parce qu'ils croyaient dans leur conscience, qu'ils ne feraient pas bien de défendre le gouvernement oppresseur, alors au pouvoir.

Supposons maintenant, que nous ayons là-bas 10,000 Doukhobortses, en sommes-nous moins capables de nous défendre en cas de guerre, lorsque ces gens seront là ? Tout autre Canadien n'est-il pas prêt à défendre son pays, et même si l'on prend l'argument invoqué par l'honorable député, ne serait-il pas consolant de savoir que pendant que nos jeunes gens quittent leurs foyers pour aller à la défense du pays, il y a des milliers d'individus qui se livrent à la culture des champs pour leur fournir le pain ? Le peuple canadien est composé de divers éléments, et je suis sûr que bien qu'ils ne possèdent pas toutes les qualités que l'on désirerait, les Doukhobortses et les Galiciens feront de bons colons et de bons citoyens.

L'honorable député semble vouloir désirer des hommes parfaits comme colons. Le pays est jeune, et nous sommes prêts à recevoir tout homme disposé à travailler, et non seulement nous voulons lui fournir l'occasion de gagner sa vie, mais nous voulons de plus en faire un bon citoyen. Si nous exigeons de tout émigrant qu'il soit aussi bon

que ceux qui habitent déjà le pays, je crois que cela parle bien peu en notre faveur. L'honorable député a dit: faisons venir des colons de la Belgique, de la France et de la Grande-Bretagne. Il ne veut donc ni Allemands, ni Hollandais, ni Norvégiens, ni Suédois, ni Finlandais, ni Islandais, personne en dehors de ces trois pays. Il ne saurait exclure les Ecossais, car ils viendraient quand même. Pourquoi restreindre l'immigration à ces trois pays? Pour les Territoires du Nord-Ouest, je préférerais à tout autre des colons anglais. Cependant, je dirai que les Doukhobortses ou tous autres émigrants, connaissant l'agriculture font de meilleurs colons que ceux qui viennent des grandes villes d'Angleterre et qui ont été toute leur vie employés dans des manufactures. L'honorable député semble croire qu'un individu qui a travaillé, pendant trente ans, dans une fabrique, peut faire un meilleur cultivateur qu'un Doukhobortse honnête qui a passé toute sa vie sur une ferme. Tout est contre l'honorable député. Je connais des Ecossais, qui lorsqu'ils sont venus ici, connaissaient peu de chose en agriculture, mais cependant le peu d'expérience qu'ils avaient acquis en cultivant un lopin de terre leur a permis de devenir de meilleurs cultivateurs et de meilleurs citoyens que s'ils n'eussent eu aucune notion d'agriculture. Ces hommes qui ont pratiqué un peu d'agriculture en Angleterre, peuvent réussir beaucoup mieux sur une ferme que ceux qui sortent des fabriques. Ainsi donc, tout immigrant qui vient dans le pays, devrait tout d'abord connaître quelque chose de l'agriculture de son pays. Le climat du Nord-Ouest ressemble beaucoup au climat des pays au nord de l'Europe, et je préférerais de beaucoup des immigrants de ces contrées que d'autres du sud de la France et de l'Italie. Il faut quelques années au colon étranger pour se faire au climat, mais si les immigrants arrivent ici parfaitement acclimatés, ils peuvent se mettre tout de suite à l'ouvrage, et je suis sûr qu'ils feront de bons colons. Le même cri contre les étrangers a été lancé à maintes reprises. Lorsque le regretté Alexander Mackenzie dépensait les deniers publics pour l'immigration au Manitoba, on se moqua de lui et l'on dit qu'il amenait une classe d'immigrants qui ferait honte au pays. Or, j'ai visité ce district et j'ai constaté que ces colons avaient remboursé tout l'argent prêté, avec intérêt, qu'ils faisaient d'aussi bons colons que l'on pouvait en trouver dans le Manitoba et qu'ils commencent à comprendre quels sont les devoirs d'un citoyen. Je ne crains pas que ces colons ne se mêlent bientôt de politique. Si j'ai bien compris l'honorable député, il a dit que ces gens étaient une menace pour leurs voisins. Il connaît le pays beaucoup mieux que moi, mais je puis dire que, règle générale, s'il y a de bons colons dans le pays, ce sont les Doukhobortses. Lorsque ces gens sont arrivés en Canada, non eulement j'ai cru qu'il fallait les bien recevoir, mais aussi leur donner toutes les chances de succès.

Où allons-nous prendre nos colons? Le pays est ouvert. Nous avons des colons partout en Angleterre, en France et en Belgique, et le pays est connu. Où allons-nous trouver des colons? Car les gens ne viendront pas ici si nos conditions sont trop onéreuses. Comme nous avons ces terres inoccupées, il nous faut inviter des immigrants si nous voulons qu'ils viennent du nord ou du centre de l'Europe, ou de tout autre pays où ils vivent honnêtes et industrieux. Voilà ce qui en est, et le ministre de l'Intérieur devrait être secondé par la Chambre dans ses efforts pour trouver ces colons. Tout honorable député qui contribue à amener dans le pays de bons citoyens pour occuper nos vieilles ou nos nouvelles fermes travaille dans l'intérêt du pays. Je crois inutile de nous inquiéter du passé d'un homme ou d'exiger des certificats, car s'il veut travailler, nous devons courir les risques. Certains colons ne sont pas d'aussi bonne classe que d'autres, mais pour ma part, je n'éprouve aucune crainte. Si un colon veut travailler, nous avons d'immenses terres, et je crois que nous devons lui donner toutes les chances de succès, sans nous arrêter à ces distinctions. J'approuve l'idée d'amener la meilleure classe de colons dans le pays, et je n'ai aucune crainte, avec le temps, nous en ferons de bons citoyens. Nous ne pouvons regarder à deux ou trois générations en arrière sans constater que nos pères ont appris beaucoup de nos grands-pères; nous avons appris de nos pères, nos enfants apprennent de nous, et ainsi va le développement, le progrès.

Le Dr Robertson, parlant dans une église, l'autre jour, a dit quelque chose de remarquable au sujet des Galiciens; il a rapporté un petit incident qui a sa signification. Il y a quelque temps, dit-il, je passais près d'une école, dans une colonie galicienne et je rencontrai une jolie petite fille. Lui ayant demandé son nom, je lui dis: "Tu es Galicienne?" "Non," répondit-elle, "je suis Canadienne." Cela est de peu d'importance, mais c'est un indice de ce qui s'est fait dans le pays. Il faut peu de temps aux Galiciens pour devenir citoyens du pays.

J'approuve toute dépense légitime pour encourager l'immigration des Doukhobortses, ou de tout autre bonne classe de citoyens, Si nous n'avons aucun pouvoir d'assimilation, si nous ne pouvons pas faire des étrangers de bons citoyens canadiens, il vaut mieux renoncer à notre titre de nation.

M. DAVIS: Mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) a parlé longuement sur ce sujet, et comme il a fait allusion au district que j'ai l'honneur de représenter ici, je crois devoir dire quelques mots. L'honorable député ne partage pas mes vues, ni celles d'autres personnes des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, qui sont contents de

cette classe d'immigrants que nous envoie le ministre de l'Intérieur. Eh bien ! je connais le sentiment de la population de mon district, et je puis dire à la Chambre que nous n'avons pas l'intention d'entourer la Saskatchewan d'une muraille de Chine. Si l'honorable député eut consulté ses commettants d'une manière plus générale, je crois qu'il aurait découvert les mêmes vues. Il lui sied bien de parler de créer une nouvelle civilisation. Certes ses électeurs seront heureux de voir arriver parmi eux un nouveau dictateur; mais, après tout, ce qu'il nous faut dans le pays, c'est la population. Depuis 20 ans que j'habite cette partie du pays, nous avons espéré en vain un courant d'immigration que la politique de gouvernement n'a pu créer malgré les millions dépensés à cet effet. Je représente un district qui comprend 108,000 milles carrés, et il en est à peu près de même des districts d'Alberta et d'Assiniboïa

Lors de la construction de la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique la population s'est dispersée dans les territoires, quelques-uns s'en allant jusqu'à 300 milles d'un chemin de fer. On ne saurait construire des voies ferrées pour toutes ces petites colonies, et si l'on n'augmente pas la population dans ces contrées, les colons actuels, qui sont presque tous des Canadiens, s'en iront.

Mon honorable ami (M. Oliver) dit que les colons ne veulent pas cultiver le grain, à cause des prix élevés de transport. Eh bien ! au nom de mes électeurs, je dirai que ce que nous voulons là-bas, c'est l'augmentation de la population pour que l'on puisse cultiver le grain en quantité et permettre ainsi aux compagnies de chemins de fer de réduire leurs prix.

Voici un tableaux des dépenses faites par le gouvernement conservateur pour l'immigration :

1881	$214,000
1882	215,000
1883	373,000
1884	511,000
1885	423,000
1886	257,000
1887	341,000
1888	244,000
1889	250,000
1890	110,000
1891	181,000
1892	177,000
1893	180,000
1894	202,000
1895	195,000
1896	126,000
	$3,953,000

L'ancienne administration a dépensé près de $4,000.000 et elle n'a envoyé au Nord-Ouest que 75.000 colons. M. l'Orateur, le ministre de l'Intérieur mérite des félicitations pour avoir envoyé là-bas, moyennant une dépense de $260.000, 30,000 colons. On dit que le district d'Alberta a une population de 110,000 habitants, dont 3.000 Galiciens à peine. Et l'honorable député veut-il nous faire croire que 110,000 Canadiens ne peuvent s'assimiler 3.000 Galiciens ? L'honorable député s'oppose à cette immigration au point de vue social. Mais dans toute ville du Canada, il y a une classe d'individus avec qui vous ne tenez pas à vivre, et mon honorable ami (M. Oliver) n'est pas tenu de s'associer avec les Galiciens.

L'honorable député va trop loin lorsqu'il dit qu'il préférerait les gophers et les chiens de prairies aux champs couverts de maïs, au bétail errant dans les prairies. Je le repète, il nous faut des colons là-bas, et nous ne saurions être trop particuliers dans le choix des immigrants.

L'honorable député nous a dit que les Etats-Unis comptaient 30,000,000 de population lorsqu'ils ont ouvert le pays à l'immigration. Il faut remontrer à 40 ans en arrière pour trouver une population de 30,000,000, et comme les Etats-Unis ont commencé avec une population de 5,000,000, il leur a fallu l'immigration constante, car l'augmentation naturelle n'aurait jamais atteint ce chiffre. Lorsque les Etats-Unis comptaient 30,000,000 d'habitants, leur immigration annuelle était de 2.000,000, ce qui est beaucoup plus qu'en Canada où avec une population de 5 ou 6 millions, nous avons une immigration étrangère de 5.000 par année : et nous savons qu'aux Etats-Unis on s'est assimilé l'élément étranger.

Maintenant, M. l'Orateur, nous avons de ces immigrants étrangers dans mon district, je les ai visités et je puis assurer la Chambre qu'ils vont faire des colons de première classe. Nous ne croyons pas qu'ils vont prendre de suite les mœurs et coutumes des Canadiens ; mais ils vont apprendre, et nous croyons qu'il sont à peu près de la même classe que les Mennonites lorsqu'ils sont arrivés dans le pays. Les Mennonites ont adopté notre système scolaire et notre langue, et c'est un peuple industrieux. Partout où ils sont allés s'établir, ils ont bâti des moulins, des élévateurs et ils sont devenus Canadiens dans une très grande mesure.

Lorsque les Mennonites sont venus dans le pays, on a dit d'eux précisément ce que l'on dit des Galiciens, et ils étaient certainement alors plus civilisés que ne le sont aujourd'hui les Galiciens.

L'honorable député d'Alberta a dit que les Galiciens s'en allaient tous dans son district, parce que, je suppose, le sol et le climat sont meilleurs qu'ailleurs, mais il n'en est pas ainsi. Le premier détachement venu dans le pays a été envoyé dans l'Alberta, et parmi ceux qui sont venus ensuite beaucoup voulaient suivre leurs amis et sont allés dans ce district. Mais il y en a aussi dans mon district, et je demande au ministre de l'Intérieur d'en envoyer encore. Si l'Alberta n'en veut pas, nous serons contents de les recevoir. Nous avons de l'espace pour 20,000,000 d'habitants dans mon district ; cependant, depuis 18 ans, presque la moitié de la vie d'un homme, il n'est venu que 200,000 immigrants dans tout les territoires. A ce

taux, combien faudra-t-il d'années pour coloniser les Territoires du Nord-Ouest ?

J'aimerais à voir immigrer là-bas des gens d'Ontario et de Québec, mais ce n'est pas cette immigration qui va nous enrichir.

Les honorables députés disent que les Canadiens s'en vont aux Etats-Unis. L'honorable député d'Alberta nous a démontré, d'après le recensement, qu'il y avait un million de Canadiens aux Etats-Unis. C'est que les Canadiens aiment à voyager. Ceux qui émigrent aux Etats-Unis ne sont pas des cultivateurs, mais des gens qui vont travailler dans les fabriques. Il en est de même des Américains ; vous en rencontrerez dans tous les pays du monde, et si vous les comptez, vous verrez qu'il y en a des millions. Ainsi le fait qu'il y a quelques milliers de Canadiens aux Etats-Unis ne prouve rien, à mon sens.

Le gouvernement du Manitoba a, je crois, des agents d'immigration dans Ontario, et aussi dans Québec, et je pense que les Territoires du Nord-Ouest font de même. Mais remarquez bien que l'on ne peut augmenter la population, la production, la consommation, ou la richesse d'un pays, en transportant des gens d'un endroit à un autre du pays. Pour augmenter notre population, il nous faut des gens de l'étranger. Nous aimons les colons américains, et il nous en vient beaucoup, mais nous voulons aussi des immigrants anglais et irlandais.

Pour ce qui est des Doukhobortses, il y en a 2,500 dans mon district, et j'espère que le ministre m'en enverra encore. Nous avons aussi des Islandais et des Suédois dans l'ouest. Ces gens du nord de l'Europe sont de très bons colons. Ils sont habitués à un pays froid comme le nôtre, et leur mode d'agriculture est le même. Sous l'ancienne administration, il est venu des immigrants de Paris, des notaires, des avocats, qui après 2 ou 3 ans, sont retournés dans leur pays, parce qu'ils ne connaissaient rien en matière d'agriculture, tandis que les cultivateurs restent ici et réussissent bien.

M. RICHARDSON : Je désire dire quelques mots sur cette question. Comme représentant d'un comté du Manitoba, je dois dire que ce pays peut recevoir un bon nombre de Doukhobortses et de Galiciens. Il n'y a aucun de ces immigrants dans mon comté, mais nous avons tous les Mennonites qui sont venus dans le pays il y a 18 ou 20 ans, et les députés de l'ouest reconnaîtront avec moi qu'il n'existe pas, dans la province du Manitoba, une meilleure classe de colons. Je n'ai pas bien connu quel était le mode d'existence de ces gens lorsqu'ils sont arrivés dans le pays, mais ceux qui les ont visités alors me disent que ce n'était certainement pas une meilleure classe d'immigrants que les Doukhobortses et les Galiciens envoyés dans le Nord-Ouest. Bien q[ue] je n'aie pu observer personnellement les ha[bi]tudes de ces colons, comme j'ai des rapports [av]ec un journal dans le Manitoba, je suis en [é]tat de me renseigner, et les renseignements qui me sont parvenus sont des plus satisfaisants. Ceux qui ont visité les Galiciens et les Doukhobortses me disent qu'ils font de grands progrès.

Je sais que le Galicien fait un excellent ouvrier de ferme, tandis que la jeune fille peut faire une bonne servante. Je ne veux pas dire, toutefois, que j'amerais à voir une immigration considérable de ces gens dans le Nord-Ouest, mais j'approuve cependant la politique du ministre de l'Intérieur. Nous avons dans le Nord-Ouest des terres qui sont restées vacantes depuis des années, malgré les efforts des gouvernements pour y mettre des colons, et, comme le dit le ministre, ne vaut-il pas mieux y envoyer les Doukhobortses et les Galiciens ? Un grand pays comme le Nord-Ouest peut recevoir un nombre considérable de ces immigrants. Le Doukhobortse surtout, je crois, fera un bon citoyen. Ces gens sont religieux, propres, de bonne apparence physique et s'ils s'assimilent notre civilisation, je crois que nous n'aurons pas raison de regretter leur venue dans le pays en aussi grand nombre.

M. CRAIG : J'ai quelques mots à dire sur cette question. Comme on ne semble pas pressé, à en juger par les discours des messieurs de la droite, je prendrai quelques instants du temps de la Chambre. J'ai été fort surpris d'entendre l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) que je ne vois pas ici maintenant.

L'honorable député n'a pas paru bien pressé, car il n'a parlé de l'immigration que d'une manière générale, et sur des points où tout le monde est d'accord. Ce qui a provoqué la discussion, ce sont surtout les remarques de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ; j'ai fort goûté ce qu'il a dit quant à l'opportnité de faire connaître le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest à la jeunesse de Québec, et les avantages qu'il y a, pour elle, d'aller s'établir par là au lieu de prendre le chemin des Etats-Unis. Cet excellent argument, je l'ai goûté d'autant plus, que son auteur ne l'a pas énoncé en vue de tirer des avantages politiques comme certains députés de la droite ont cherché à le faire. Ce que j'ai entendu dire à l'honorable député de Labelle et à quelques autres, au sujet de l'exode de nos compatriotes, m'a justement fait regretter qu'il ne leur ait pas été donné de siéger ici du temps des conservateurs, leurs arguments sont si semblables aux nôtres ! L'honorable député de Labelle a donné les mêmes raisons que je donnais moi-même alors sur cette question-là, et naturellement, je les trouvais excellentes.

M. LANDERKIN : A présent, comment les trouvez-vous ?

M. CRAIG : Aussi bonnes que dans ce temps-là, car les députés libéraux admettent que l'exode se continue malgré tout. C'est la vérité. L'honorable député de Labelle

(M. Bourassa) a dit que le Canada, avec sa petite population, et voisin, comme il l'est, des Etats-Unis, devait s'attendre à cet exode.

J'ai pourtant souvenance que d'après le discours du Trône, il n'en est pas ainsi, que l'exode a cessé. Il va falloir que les honorables messieurs relisent cette partie du discours à leurs partisans, qui croient non seulement que l'exode n'a pas cessé, mais qu'il ne cessera jamais.

Quant aux Galiciens, je ne les ai pas assez étudiés pour pouvoir en dire grand'chose. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) et les autres députés qui ont parlé des Galiciens, n'ayant pas paru entretenir à leur égard la même opinion, j'en ai conclu qu'on est loin de s'entendre sur leur compte. Les uns disent qu'il ne faudrait pas de Galiciens ici, pendant que les autres sont heureux que nous les ayons, parce que, disent-ils, il faut que ce pays se forme, et qu'à ce point de vue, il vaut mieux avoir cette sorte de colons, que de n'en pas avoir du tout. Je ne suis pas encore prêt à me prononcer dans ce sens, et en attendant, je crois, avec l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), qu'avant d'en introduire d'autres dans le pays, il faut prendre le temps de voir comment nous allons nous trouver de ceux qui y sont déjà. Ce qui m'a porté à parler de cette question, c'est ce que j'ai lu dans le "Canadian Baptist". Les rédacteurs de cette feuille appartiennent au parti libéral. Quant à celui qui a rédigé la lettre dont je vais citer un extrait, j'ignore s'il est libéral ou non, mais peu importe. Cette lettre est intitulée : "La lettre de Strathcona".

Strathcona faisait autrefois partie de la ville d'Edmonton, mais aujourd'hui, cette localité forme une ville. La dernière partie de cette lettre se lit comme suit :

> L'année dernière, notre ville, de même que le district tout entier a fait des progrès remarquables, bien que, grâce à une politique malheureuse, nous ayons eu à subir l'invasion de milliers de gens qui vont être, pendant des années, des obstacles au progrès et au développement de tout ce qui est grand et noble.

Sans admettre cette opinion, je me refuse à croire que son auteur l'ait exprimée sous l'inspiration d'un sentiment politique. Il écrivait au sujet de l'église dont il est ministre, et dans cette lettre, il dit tout simplement ce qu'il pense des Galiciens, et ce qu'il en dit concorde entièrement avec ce qu'en a dit l'honorable député d'Alberta. Comme il s'agit des résultats de ce que nous avons fait en les introduisant dans le pays, je suis d'avis qu'il ne faudrait pas y en importer d'autres avant que l'expérience nous ait permis de juger de ceux qui y sont déjà. Il est bel et bon de prétendre, comme l'a fait l'honorable député de Guysborough (M. Fraser), qu'il vaut mieux avoir des gens qui s'y connaissent en agriculture, ne sauraient-ils manier que la houe, que des gens qui n'en savent rien du tout. Pour ma part, je n'en suis pas aussi certain que cela. Un grand nombre de cultivateurs prospères d'Ontario n'étaient, pas cultivateurs du tout lorsqu'ils se sont livrés à l'agriculture. Plusieurs étaient des cordonniers ou étaient entrés dans des carrières qui n'ont rien de commun avec l'agriculture, dans laquelle ils ont pourtant réussi. Ces gens-là, je les connais moi-même.

Le succès dépend beaucoup de l'homme, et au sujet des colons, il faut bien nous rappeler qu'il importe beaucoup de quelle qualité ils sont. Nous ne voulons introduire dans le pays que des gens convenables, et nous ne saurons pas, d'ici à longtemps, si les Galiciens sont bien de ces gens-là.

M. ELLIS : J'ai déjà dit ce que je pensais à ce sujet, et en somme, j'approuve la politique de l'honorable ministre, car le débat que nous venons d'entendre ne comporte rien qui puisse me faire changer d'opinion. Je suis convaincu que dans le cours du temps, ces gens seront d'excellents colons et adopteront nos usages et nos mœurs. Certes, il nous faut les meilleurs colons possibles, mais personne n'a encore prouvé que ce ne sont pas des colons de cette sorte que le ministre a fait venir ici. Il y a eu tellement de modifications chez le peuple anglais depuis une vingtaine d'années, qu'il nous est impossible d'avoir aujourd'hui autant de colons anglais que dans le passé. Je ne me suis levé que pour donner mon approbation aux remarques faites par l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall), concernant les fermes abandonnées dans les provinces maritimes. Il serait peut-être à propos que le ministre envoyât quelqu'un de ses fonctionnaires les plus expérimentés étudier la situation et voir ce qu'il faut faire. Je crois que pour le moment, le ministre ferait très mal d'établir dans ces provinces-là des agences ayant mission d'en faire émigrer le peuple au Nord-Ouest. N'eussent-elles qu'à répandre des renseignements, ces agences n'auraient pas encore leur raison d'être ; elles finiraient par se transformer en contre-agences, et finalement, le peuple aurait dans Ontario et dans l'ouest du Canada, encore moins de confiance qu'aujourd'hui. Il est, sans doute, fort malheureux que notre population émigre autant qu'elle le fait ; dans la province d'où je viens, la population n'a pas augmenté du tout pendant la période décennale qui s'est écoulée entre les deux derniers recensements. Nos gens s'en vont, et après tout, il est peut-être naturel qu'ils s'en aillent aux Etats-Unis. Les querelles de famille qui les avaient fait venir ici, s'étant depuis longtemps apaisées, ils regagnent naturellement les Etats de l'Est, et aux Etats-Unis, le progrès leur sourit davantage. D'ordinaire, le pêcheur s'y en va parce que son avenir est là ; un grand nombre de gens vont y gagner de l'argent et envoient une grande partie de cet argent-là dans les provinces maritimes. Toutefois, nous manquons nous-mêmes de bénéficier de leur travail ; ce sont les Etats-Unis qui, à notre place, jouissent de cet avantage ; parmi les hommes les plus éminents que ce pays ait produits, il en est qui se sont élevés, aux

Etats-Unis, à des positions importantes. Le commissaire en chef des Etats-Unis, que le président McKinley a envoyé aux îles Philipines, est originaire de l'Ile du Prince-Edouard. Combien d'autres ont réussi, aux Etats-Unis, et dont l'exemple est devenu contagieux parmi nos compatriotes.

Pour moi, je ne saurais dire ce qu'il faut faire, mais je prie l'honorable ministre de l'Intérieur de donner à cette question toute son attention, et de voir s'il n'y a pas moyen de remédier à l'état de choses qui règne dans les provinces maritimes.

N'ayant pas l'intention de faire un autre discours, j'espère qu'à l'occasion de celui-ci, on me permettra encore une remarque.

Ayant vu débarquer les Doukhobortses, j'ai à féliciter le ministre de l'Intérieur, les employés du gouvernement et du chemin de fer Canadien du Pacifique, des excellentes dispositions qu'ils ont prises à l'égard de ces gens. Depuis l'affaire du Trent, où eut lieu le débarquement des troupes, j'ai assisté de temps à autre, à la mise en pratique de moyens qu'il fallait prendre pour faire circuler à la fois un grand nombre d'hommes et les expédier, par exemple, dans les provinces d'en haut, mais je n'ai jamais rien vu de mieux que les dispositions qu'on a prises au sujet des Doukhobortses. J'ignore les noms de ceux qui représentaient le département à cette occasion, mais je ne saurais que louer l'habileté dons ils ont fait preuve dans l'exécution de leur besogne.

M. KLOEPFER : Je ne désire pas consacrer beaucoup de temps à la discussion de cette question, mais je dois dire combien je trouve étrange que ce pays dépense tant d'argent pour favoriser l'immigration, lorsque nous en chassons nos propres gens parce que notre politique, en ce qui concerne le commerce, n'est pas, depuis une quinzaine d'années, ce qu'elle devrait être. Qu'avons-nous besoin d'un tarif de 25 pour 100 plus bas que celui des Etats-Unis ? La raison pour laquelle notre jeunesse prend le chemin des Etats-Unis, c'est qu'il ne se fait pas ici assez d'affaires. Nos fils de cultivateurs ne peuvent pas tous être des cultivateurs eux-mêmes ; un grand nombre d'entre eux se dirigent vers les villes, mais là, il n'y a pas place pour eux, parce que tout ce que nous importons des Etats-Unis paralyse l'action de nos fabriques. Nous avons même importé, pendant ces deux dernières années, pour $78,000,000 de marchandises, ou pour $20,000,000 de plus que d'ordinaire. Notre argent s'en est allé aux Etats-Unis d'où il ne reviendra jamais ; s'il était resté parmi nous, nous nous en serions beaucoup mieux trouvés ; nous ferions peut-être mieux, aussi, de garder notre argent, plutôt que d'en consacrer un seul cent à l'immigration. Un tiers de la population des cités de Détroit, de Cleveland, de Buffalo, et d'autres cités, se compose de Canadiens, qui y représentent ce qu'il y a de mieux en fait d'hommes d'affaires. Si nous protégions nos fabriques, nous devrions confectionner toutes les marchandises que nous importons, et être en état de donner de l'emploi, ici, à nos fils de cultivateurs, et grâce à cette augmentation de la population ouvrière, nos cultivateurs, à leur tour, auraient à leur disposition un marché plus considérable pour leurs produits. Nous n'aurions plus besoin de payer d'agents d'immigration, ni d'offrir tant par tête d'immigrants qu'on nous amène. Au Nord-Ouest pendant des années, nous avons consacré des sommes considérables à la construction des chemins de fer et au développement du pays en général ; et les députés de cette région font résonner plus que tous les autres ensemble, les échos de cette Chambre, de leur parole. Nous leur avons prêté l'argent nécessaire à la colonisation de leur pays, nous leur avons bâti des chemins de fer, et cependant, ils importent des Etats-Unis presque tout ce dont ils ont besoin. Mais pendant que la marchandise leur vient des Etats-Unis, ils comptent sur Ontario pour la payer sans retour. Ils devraient songer davantage à aider leurs compatriotes qui les aident, et en fin de compte, il vaudrait mieux pour eux acheter chez nous, fussent-ils obligés de payer quelque peu plus cher. L'année dernière, il s'est importé du Canada aux Etats-Unis 40,000 barils de farine ; il n'en eût jamais été ainsi, si nos fabriques eussent été mieux protégées. Le meilleur moyen d'augmenter notre population, c'est de garder nos gens ici, et pour y réussir, il nous faut, en ce pays, une meilleure politique en ce qui concerne le commerce.

M. HENDERSON : Pour ne pas laisser croire que nous avons dans la province d'Ontario ce qu'on appelle des fermes abandonnées, je voudrais dire quelques mots de l'exposé que vient de faire l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall). Il n'y a pas, d'un bout à l'autre de la province de l'Ontario, de fermes abandonnées, bien que, de fait, nos jeunes gens renoncent à la culture pour se livrer à l'industrie et s'occupent de trouver de l'emploi dans les villes et villages. L'honorable député du Cap-Breton a fait une recommandation excellente. Si l'honorable ministre de l'Intérieur pouvait réussir à nous amener la meilleure classe de cultivateurs des Iles Britanniques, des gens qui ont le moyen d'acheter des fermes améliorées, je suis sûr qu'ils trouveraient dans la province de l'Ontario une excellente occasion de placer leur argent. Les quelques-uns que nous avons déjà, sont, à ma connaissance, ce qu'il y a de mieux. Ces gens achèteraient les fermes que possèdent aujourd'hui des cultivateurs ayant des familles nombreuses, et désireux de se procurer une plus grande étendue de terre, qu'ils n'en ont dans Ontario, mais incapables d'y parvenir, parce que cela coûte trop cher. Il y a dans Ontario nombre de cultivateurs, qui seraient heureux de vendre leurs fermes à des acquéreurs comme ceux dont a parlé l'honorable député du Cap-Breton, et d'amener leurs familles avec eux au Nord-Ouest, où ils établiraient chacun de leurs fils sur une bonne

terre. De cette façon, le Manitoba et le Nord-Ouest auraient la meilleure classe de colons possible, des gens habitués aux travaux des champs et au climat, ayant bon caractère, bonne santé et bonne réputation ; enfin les meilleurs colons du monde. En amenant ici des gens de moyens et d'expérience dans les choses de l'agriculture, comme les colons des Iles Britanniques dont il est question, nous ne perdrions rien, car il se trouverait tout de suite un homme pour prendre la place de celui qui abandonnerait Ontario. J'espère que l'honorable ministre daignera considérer cet aspect de la question d'immigration. Cela vaudrait mieux que d'exposer notre jeunesse à fuir les champs ; et de cette façon, il y aura lieu de la transplanter dans une autre partie du pays où il y a de la terre en abondance, sans que, pour cela, la population de notre province coure le risque d'être décimée.

Je voudrais faire à l'honorable ministre une question au nom d'un honorable député qui ne peut être ici dans le moment : où sont établis les Doukhobortses et les Galiciens, et combien y en a-t-il par établissement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Les établissements de Doukhobortses se répartissent comme suit : il y en a un à l'ouest de la vallée de la rivière du Cygne —cette vallée est à environ deux cents milles au nord-ouest du Portage-la-Prairie—il y a là environ mille Doukhobortses. Au nord de Yorkton il y en a environ 2,000. Un peu à l'ouest deux autres mille. Dans le district de la Saskatchewan, il n'y en a pas encore d'établis, mais il doit s'y en établir 2,300 ; ce sont les derniers arrivés, et tous sont des Doukhobortses.

Quant aux Galiciens, ils sont établis à différents endroits et se trouvent très éparpillés. Ces gens ont horreur de la solitude, mais s'ils se trouvent ensemble 100, 200, jusqu'à 600 ou 700, ils sont heureux de s'établir. A Stuartburn, le premier endroit où les Galiciens se soient établis, il y a environ 400 de ces gens. A Brokenhead, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à 20 milles à l'est de la rivière Rouge, il y en a 150 ; à Pleasant Home, 600 ; dans le voisinage de la rivière du Cygne et du lac Dauphin, 1,500 ; au Lac Plat, 500 ; à Strathclair, 400 ; à Saltcoats, 200 ; à Yorktown, 550 ; à Rosthern, et au Lac aux Canards, au delà de 1,000 ; dans le district d'Alberta, autour d'Edmonton et du fort Saskatchewan, il y en a environ 2,500 ; à Whitewood, sur la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, 50 ; dans la vallée de Huns, 60 ; à Saint-Norbert, 20 ; à Cook's Creek, 30 ; à Grenfell, 30 ; au Lac Croche, au nord de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, environ 800. Il y en a, de plus, 2,500 à 3,000 qui ont actuellement différentes occupations, mais ne sont pas encore définitivment établis. Ils s'établiront bientôt dans ces différents endroits où se trouvent déjà leurs amis.

Je voudrais profiter de l'occasion de ce discours pour dire quelques mots des immigrants que nous avons amenés ici l'an dernier, et pour détromper ceux des honorables députés qui ont adressé la parole à cette Chambre à ce sujet, et qui sont évidemment sous l'impression que l'ouvrage que nous avons fait et l'argent que nous avons dépensé pour l'immigration avaient particulièrement pour objet d'attirer ici des Doukhobortses et des Galiciens, ce qui est entièrement faux. Nous ne dépensons virtuellement rien pour attirer ici cette classe d'immigrants. Ce que nous dépensons, nous le dépensons surtout aux Etats-Unis et dans les Iles Britanniques, et jusqu'à un certain point, en France et en Belgique. Voici quelle a été l'immigration, l'année dernière :

IMMIGRANTS ARRIVÉS.

Sont arrivés, l'année dernière, pour s'établir ici, les immigrants suivants :

AUX PORTS OCÉANIQUES.

Anglais	9,475
Irlandais	733
Ecossais	1,400
Allemands	563
Scandinaves	724
Français et Belges	545
Galiciens	5,509
De nationalités diverses	3,634
	22,583
Des Etats-Unis	9,119
Total	31,702
Augmentation sur l'année 1897	9,986

Les honorable députés verront que l'année dernière, si on y comprend ceux des Etats-Unis, la plupart des immigrants étaient d'origine anglaise, et que le nombre des Galiciens était relativement restreint. Cette année, nous aurons peut-être plus de Doukhobortses et de Galiciens, mais ils seront en petit nombre comparativement aux autres immigrants.

A en croire l'honorable député, toute la population de l'est du Canada s'en irait aux Etats-Unis. Cela est loin de la vérité. En 1898, il est arrivé de l'est du Canada à Winnipeg 13,000 Canadiens qui ont déclaré vouloir s'établir au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Je n'insisterai pas sur la discussion de ce qu'on appelle l'exode de nos compatriotes. D'autres députés plus au courant de ce qui ce passe dans l'est du Canada et surtout l'honorable député de Labelle en ont assez parlé ; mais, je tiens à le dire à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) : je n'ai pas cru qu'il dressât contre l'administration de mon département un acte d'accusation, comme l'a fait le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Les remarques de mon honorable ami étaient indépendantes de l'esprit de parti, et je vais les prendre en sérieuse considération. L'honorable député m'a paru désapprouver la politique générale qui consiste à faire des dépenses, pour faire venir ici, des pays de l'Europe, cette sorte

d'immigrants ; ses remarques le font bien voir.

Quant à la population de l'est du Canada qui émigre aux Etats-Unis au commencement de l'été, ce sont pour la plupart des gens désireux de se livrer, pendant quelque temps, à l'industrie. Ils ne tiennent pas à l'agriculture, et je crois que le gouvernement ne réussira pas pour la peine à les empêcher d'aller où ils vont. Tous les agents qu'on pourrait envoyer dans la province de Québec pour diriger l'émigration vers l'ouest n'empêcheraient pas d'aller aux Etats-Unis ceux de ces gens qui veulent y aller et qui y vont. La dépense d'argent qu'on fait pour empêcher nos compatriotes de quitter le Canada ne se rattache pas, suivant moi, au département d'immigration du gouvernement. Sans doute, c'est le devoir de ce dernier d'empêcher, dans la mesure du possible, nos gens de s'en aller, en les intéressant à rester ici, mais je ne crois pas qu'il appartienne au département de l'immigration de faire des dépenses pour cela, si ce n'est d'une manière générale.

Quant à la province de Québec, j'ai fait tout ce que je pouvais faire pour favoriser le rapatriement et pour aider à ceux qui participent à cette tâche, à transplanter la population, d'une partie de la province dans une autre. A cette fin, j'ai accordé des secours à la compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, qui est une compagnie très active, ainsi qu'à la Société de Rapatriement et de Colonisation de Québec. Mon honorable ami trouvera le résultat des opérations de cette société dans le rapport du département pour cette année ; il pourra ainsi se convaincre qu'il s'est fait énormément d'ouvrage, puisqu'on a rapatrié pendant l'année 1898, 2,226 Canadiens. On a travaillé sans cesse à cette fin, et le département a fait tout ce qu'il pouvait faire pour assurer des résultats satisfaisants, car nous sommes très désireux de voir réussir l'œuvre du rapatriement.

M. CHAUVIN : Le gouvernement a-t-il à son emploi quelque agent de rapatriement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, il en a trois ; ce sont des prêtres de l'église catholique romaine. De temps à autre, ils transportent un certain nombre de colons de la province de Québec au Nord-Ouest, mais leur œuvre consiste surtout à faire revenir des Etats-Unis dans la province de Québec, les gens autrefois établis dans cette province. Ces agents, ce sont les pères Morin, Gouin et Blais. Nous accordons, en outre, des secours à la Société de Rapatriement, et si elle obtient des résultats satisfaisants, je suis prêt à faire encore plus pour elle à l'avenir.

Je tiens particulièrement à dire qu'on est évidemment sous une fausse impression quant à la manière dont se dépense l'argent destiné à l'immigration. Ces dépenses ne se font que dans le but d'attirer ici, de la Grande-Bretagne des Anglais, et des Etats-Unis des immigrants qui sont virtuellement Anglais. L'immigration européenne qui nous vient d'ailleurs que de l'Angleterre, comme celle des Doukhobortses et des Galiciens, ne nous coûte presque rien, si ce n'est ce que nous payons sous forme de primes.

M. MONK : Je voudrais savoir de l'honorable ministre quelle aide il a accordée à ces 13,000 Canadiens dont il vient de parler ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons accordé aucune aide ; ils se sont déplacés à leurs frais, et sans nous demander de les aider ; d'ailleurs, ils n'ont pas autant besoin d'aide que des gens comme les Doukhobortses et les Galiciens.

Je veux dire qu'on ne leur a pas donné d'argent ; mais nous avons mis à leur disposition tout ce que nous mettons, d'ailleurs, à la disposition des immigrants. Ces Canadiens se sont rendus au bureau d'immigration à Winnipeg, où on les a dirigés et renseignés ; les employés du département les ont tout particulièrement aidés à trouver les terrains qu'il leur fallait. Tout ce que nous avons payé directement, nous l'avons payé aux Doukhobortses ; nous avons remis une livre sterling à chaque membre du comité qu'ils ont choisi ; quelques-uns de ces membres ont été choisis par eux, et quelques autres par moi-même. En leur faisant cette remise d'argent, nous avions pour objet de venir en aide à ceux d'entre eux qui en avaient le plus besoin. Ils n'étaient pas tous dans le cas d'avoir recours à l'assistance publique, car un grand nombre d'entre eux étaient en état de se tirer d'affaires. Ce que nous avons donné aux Doukhobortses était destiné à leur venir en aide pendant les deux ou trois mois qui devaient s'écouler avant qu'ils fussent définitivement établis. Bien qu'il ne dût pas y avoir d'objection à ce qu'on offrît $5.00 par tête comme secours, aux Canadiens, il est certain qu'en général, ils seraient loin de considérer cela comme suffisant ; je crois même qu'il suffirait d'offrir $5.00 au cultivateur canadien qui s'en va au Nord-Ouest, pour provoquer, de sa part, un éclat de rire. Les Doukhobortses et les Galiciens, eux, sont, à proprement parler, des agriculteurs, et non pas des travailleurs selon le sens ordinaire de ce mot ; c'est pourquoi, nos agents avaient reçu ordre de n'envoyer ici, sous les auspices du département, que des agriculteurs.

M. MONTAGUE : Il y a pourtant de ces gens qui, au lieu de s'adonner à l'agriculture, travaillent dans les villes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si pareille chose a eu lieu, c'est tout simplement dû à ceci : quand on a transporté les Doukhobortses dans l'ouest—naturellement, il était difficile de les tenir absolument enfermés—j'ai ordonné, de la manière la plus formelle que tant qu'ils habiteraient les édifices du gouvernement, on leur défendît de s'engager. Je suppose qu'on m'a écouté, comme, le fait, on m'a écouté. Mais il devenait dif-

ficile de tenir enfermés dans la ville plusieurs cents hommes n'ayant rien à faire, et il est arrivé à quelques-uns de s'engager pour aller bûcher du bois et pour faire d'autres travaux de ce genre. J'ai fait cesser cela dès qu'on m'en a instruit ; mais dans les circonstances, comme il arrive toujours quand on a affaire à un grand nombre d'hommes, il est tout naturel qu'il se soit présenté quelques cas de ce genre.

M. MONTAGUE : Etant de passage à Winnipeg, il y a quelque temps, j'ai entendu dire que ces gens y faisaient de la concurrence aux ouvriers, et travaillaient pour moitié prix.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme je vous l'ai dit. Mais on s'en est plaint tout de suite ; j'ai reçu à cet égard, du conseil de l'Industrie et du Travail, de Winnipeg, une lettre à laquelle je me suis empressé de répondre par l'explication de la situation. Je ne pense pas que quiconque connaissant les circonstances, se soit plaint de ce que ce que ces gens aient ainsi travaillé pour la peine, car ils n'ont fait que ce que j'ai mentionné, et ce, à l'encontre de mes ordres. Aussitôt que j'eus appris qu'on avait enfreint ces ordres-là, j'ai télégraphié au commissaire à Winnipeg, lui enjoignant de défendre absolument à ces gens de s'engager.

M. DAVIN : L'honorable ministre pourrait-il nous dire de quelle sorte sont les immigrants qui sont arrivés ici depuis le mois de janvier jusqu'à ce jour ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas dans le moment.

M. DAVIN : J'ai besoin de savoir de l'honorable ministre ce que vaut la déclaration à moi faite par une personne absolument digne de foi, que M. McCreary avait dit qu'il ne nous arrivait presque plus d'immigrants anglais et que même, il ne nous en arrivait plus du tout.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que M. McCreary ait jamais dit cela ; ce n'est pas que je veuille révoquer en doute la déclaration de l'honorable député, mais je crois qu'on l'a induit en erreur. On m'a dit et on m'a écrit, mainte et maintes fois, que M. McCreary avait déclaré ceci ou fait cela, et dans presque tous les cas, il n'en était rien.

Le commissaire est extrêmement occupé ; il reçoit à toute heure du jour et de la nuit toutes sortes de gens ayant à lui faire toutes sortes de questions. Rien de plus facile que de donner à quelqu'une de ces réponses un fausse interprétation. Il pourrait lui arriver, par hasard, de dire à quelqu'un sur le quai d'une gare ou ailleurs, que le chiffre des immigrants anglais diminue, tandis qu'il n'aurait pas la moindre intention de dire qu'en général, il nous arrive moins d'immigrants anglais.

Il a pu vouloir dire qu'il n'en était pas arrivé autant dans la dernière semaine qu'auparavant. A tout événement, il n'a pu vouloir dire ce qu'on lui attribue, car les faits démontrent tout le contraire ; bien que je ne puisse donner exactement les chiffres, je sais et je puis dire que pendant les derniers six mois, il nous est arrivé plus d'immigrants anglais qu'auparavant.

M. CLARKE : L'honorable ministre a lu un exposé d'immigrants arrivés au Canada pendant l'année qui a pris fin le 31 décembre dernier ; mais il n'a pas compris dans ce nombre les Doukhobortses. Me permettra-t-il de demander combien il nous est arrivé de ces immigrants là ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les Doukhobortses ne sont arrivés qu'après le 1er janvier de cette année de sorte qu'ils ne sont pas mentionnés dans le livre bleu de l'année dernière.

M. MONK : L'honorable ministre voudra-t-il me dire s'il est vrai que ces gens-là refuseraient de soumettre aux dispositions de l'acte de la milice, ou en d'autres termes, que leur croyance religieuse leur défendraient de participer au service militaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout comme les Mennonites, ils sont venus ici à condition qu'on les dispensât de tout cela.

M. CLARKE : Je trouve dans le " Citizen " d'aujourd'hui un entrefilet concernant l'agent d'immigration du gouvernement en Hongrie ; je ne puis prononcer le nom de ce gentleman, mais l'entrefilet se lit comme suit :

Zoltaire Van Rajis, agent d'immigration du gouvernement du Canada en Hongrie est de retour de la ville de Prince-Albert, T.N.-O., où il a été établir une colonie de ses compatriotes. Il a dit à un reporter du *Citizen*, hier soir, que les nouveaux colons s'étaient bâti des maisons, avaient labouré beaucoup de terre et faisaient joliment de progrès. Il a déclaré, en outre, que dans un mois, il arriverait de Hongrie au Canada 40 nouvelles familles, et que, le printemps prochain, il en arriverait encore plus. Ces colons sont à l'aise, et assez habiles pour réussir dans la culture variée.

Ces immigrants-là reçoivent-ils de l'aide du gouvernement et dans quelle proportion en reçoivent-ils ? Pour les faire venir ici, leur offre-t-on des avantages particuliers ? Le ministre les connait-il bien ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les Hongrois ?

M. CLARKE : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne suis par particulièrement renseigné sur leur compte. Ils sont venus comme font, d'ordinaire, tous les immigrants européens, sans qu'on leur ait offert d'avantages particuliers. Naturellement, l'honorable député (M. Clarke) sait qu'il n'y a rien dans la loi qui nous permette de fermer à certaines gens les portes de ce pays. Ils ont droit d'y venir et ils y viennent, mais on n'a rien fait pour

les y attirer. S'il arrivait à Winnipeg 40 ou 50 Hongrois désireux de s'établir sur des terres, ce serait le devoir de M. McCreary, commissaire de l'immigration, de recourir à un interprète et de voir à les établir ; il est hors de doute que les choses se soient faites ainsi.

M. CLARKE : Alors, le gouvernement a un fonctionnaire spécialement chargé de prendre soin des immigrants Hongrois ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas de fonctionnaire qui ait été chargé de faire venir ces immigrés au Canada, mais dès qu'il y sont venus et qu'ils désirent s'y établir, c'est le devoir des officiers du département de prendre soin de les établir.

M. CLARKE : Le ministre le sait peut-être : on dit maintes et maintes fois qu'à part la prime accordée à ces immigrants pour les induire à venir ici, le gouvernement du Canada a donné, au moins aux Galiciens, des avantages et des privilèges spéciaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas le cas.

M. CLARKE : Quand la question s'est présentée devant la Chambre, à l'occasion de la motion de l'honorable député de Victoria, C. A., (M. Prior), j'ai attiré sur ce point l'attention du ministre, afin de lui fournir l'occasion de nier ce que dit le " Free Press " de Neepawa, par rapport aux Galiciens, et que je me permettrai de lire :

Quoi que l'on dise de l'immigration galicienne au point de vue politique, il est évident qu'on ne devrait pas accorder à ces étrangers des privilèges qu'on refuse aux Canadiens et à d'autres gens de langue anglaise. Nous ne comprenons pas pourquoi on permet aux Galiciens de prendre, au bureau des terres de Minnedosa, un homestead qui se trouve situé à la montagne de Riding, et qui est tout couvert de bois, pendant qu'on refuse aux colons canadiens de ce district la même liberté. Ça ne peut être parce que ces Galiciens ne comprennent pas la nature du serment qu'ils sont obligés de prêter en enregistrant ce homestead, car l'agent doit savoir que ces terrains-là ne sont pas sujets au privilège du homestead.

Pourquoi permet-on à ces Galiciens de prendre des terrains au mont Riding, en violation de l'acte des terres du Canada, et de priver ainsi les colons de ce district de leur unique approvisionnement de bois ? Voilà autant de questions auxquelles il faudra que le département de l'Intérieur réponde. Il y a place pour les Galiciens dans l'ouest du Canada, où ils peuvent s'y établir comme de bons colons, mais il n'y a pas de raison pour qu'on leur accorde les faveurs spéciales que nous venons de mentionner.

Voilà le passage sur lequel j'ai attiré, il y a quelques instants, l'attention du ministre, mais le débat s'étant prolongé jusqu'à une heure fort avancée de la nuit, je n'ai pas eu occasion de le lui faire examiner de plus près. C'est pourquoi, je demande à présent au ministre s'il est bien vrai qu'on a accordé des privilèges spéciaux à des colons galiciens.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a rien de vrai dans tout cela. J'ai déjà dit à la Chambre que j'avais envoyé le chef du bureau des terres de la Couronne à Neepawa, pour s'enquérir du tout. Il n'est pas encore de retour et je n'ai pas son rapport. Mais mon honorable ami le McDonald (M. Rutherford), dans le comté duquel se trouve Neepawa, me dit avoir vu là-bas le commissaire des terres de la Couronne après que ce dernier eût fait son enquête, et que le commissaire lui a déclaré qu'il n'y avait rien de vrai dans tous ces dires. J'ai ordonné, à maintes reprises, qu'on ne fît aucune distinction, et j'ai envoyé le commissaire voir si on respectait mes ordres. La loi actuelle place tout le monde sur un pied d'égalité, et ne me donne aucun droit de traiter certaines gens, par rapport au homestead, autrement que les autres, si ce n'est par exception prévue dans la loi même ; or, il n'y a aucune exception quant à la nationalité.

Voici, je suppose, comment on est arrivé à faire ce rapport : Quelques-uns des Galiciens se sont rendus sur des terres assez éloignées de l'établissement, jusqu'auprès des monts Riding. Ils sont restés là temporairement, mais sans rien recevoir du gouvernement, et on leur a donné avis de s'en aller, comme on fait pour tous ceux qui s'arrêtent sur des terres qu'ils n'ont pas droit de choisir et de faire enregistrer au bureau des terres. Ils ne s'en sont pas allés, mais on n'a pas enregistré de terres en leur nom, et on ne le fera pas, non plus.

M. CLARKE : Je suppose que le rapport du fonctionnaire nommé par le ministre pour faire cette enquête, sera publié ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement. Il va faire son rapport, et on le publiera.

M. CLARKE : Il est un autre point sur lequel je désire attirer l'attention du ministre. J'ai reçu d'un gentleman de Nelson, C.A., deux lettres concernant un sujet que j'ai déjà mentionné au ministre et qu'on m'a prié de soumettre à la considération de la Chambre. Le 3 juin, un gentleman du nom de Johnson m'a écrit ce qui suit :

Je vois dans le *Free Press*, du Manitoba, la réponse de M. Sifton à la question que vous lui avez faite le 15 mai, au sujet de la prime des Doukhobortses. Dans sa réponse, M. Sifton dit ce qui suit :—" Le gouvernement est prêt à faire en tout temps un arrangement semblable avec quiconque sera en état de faire immigrer ici un nombre considérable d'agriculteurs anglais."

J'ai offert plusieurs fois à M. Sifton, l'année dernière, d'amener ici des cultivateurs non seulement anglais, mais scandinaves, ces derniers étant, de l'aveu de tout le monde, les meilleurs colons que le Canada puisse avoir. M. Sifton est venu me voir l'année dernière, à Fernie. Sur sa demande, j'ai été le voir à mon tour à Ottawa, au mois de novembre dernier, mais ma visite n'a eu aucun résultat.

Je suis prêt à fournir au gouvernement autant de colons respectables et ayant de l'argent, que le gouvernement pourra en placer dans les districts agricoles. Je ne sais à quelle idée M. Sifton obéit en important ainsi des Doukhobortses, attendu que ces gens sont les plus paresseux, les plus ignobles qu'il y ait sous le soleil, et qu'ils doivent à l'habitude de se marier entre

eux, d'être les plus faibles d'esprit qui puissent se voir. Je le sais, car j'ai vécu parmi eux, comme parmi la plupart des autres nations du vieux monde. Ce n'est pas l'espérance d'un profit qui me portait à faire ces offres-là à M. Sifton, car j'aurais tout fait sans rémunération, mes efforts devant être secondés par mon frère qui est agent consultant auprès du gouvernement de Norvège pour toute question se rapportant à l'agriculture, et qui demeure en Angleterre.

J'ignore qui est ce gentleman, mais ce que je sais, c'est qu'il m'a écrit deux fois. Jusqu'à ce que j'eusse reçu cette lettre, je m'étais formé des Doukhobortses, une opinion très favorable quant à leurs mœurs et à leurs aptitudes comme colons. Mais je crois opportun de soumettre à la considération de la Chambre des déclarations de ce genre qu'osent faire des personnes qui connaissent par expérience ce dont ils parlent, afin que si elles ne sont pas vraies, on puisse les démentir officiellement. Il est maintenant évident pour la Chambre, que si ces colons sont désirables, et j'ose croire qu'ils seront les plus désirables de tous ceux que l'Europe nous a envoyés, ils ne doivent pas au département de l'Intérieur d'être venus ici, car si j'ai bien compris ce qu'a dit le ministre cette après-midi, leur arrivée ici dépend de l'action de gentlemen qui font partie de la Société des Amis et qui ont signalé ces Doukhobortses au gouvernment comme étant des immigrants de choix, et à qui revient tout le mérite, si mérite il y a, de l'arrivée de ces gens parmi nous.

Si mon correspondant a raison de dire qu'ils ne sont pas des colons désirables, nous devrions nous en enquérir, pour empêcher qu'il n'en vienne encore de cette sorte dans le pays. Si, au contraire, ils sont désirables, il faudrait nous empresser de contredire formellement de telles déclarations. Voilà pourquoi j'ai donné communication de cette lettre à la Chambre.

Avant de reprendre mon siège, je voudrais demander au ministre de nous donner des renseignements plus précis quant aux devoirs des nombreux agents d'immigration que nous avons actuellement dans l'ancien continent. Je voudrais qu'il nous dise, par exemple, quels sont les devoirs de notre agent de Liverpool, M. Jury, et ceux de M. W. T. R. Preston, qu'on a envoyé, il y a cinq ou six mois en Angleterre, où il est établi ; combien il a reçu pour l'exécution de ces devoirs-là, et où il a été depuis que le département l'a envoyé en Angleterre. Je voudrais également savoir combien nous avons d'agents d'immigration en Irlande. Je n'ai lu les rapports que rapidement, mais si je les ai bien lus, il me semble que nous n'avons que deux agents en Irlande ; l'un à Dublin, et l'autre à Londonderry, tandis que d'après la réponse faite cette après-midi par l'honorable ministre à l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), nous avons aux Etats-Unis 276 agents. Je voudrais avoir plus de détails que n'en a donnés jusqu'à présent le ministre quant aux moyens auxquels on a eu recours pour obtenir des immigrants anglais, et quant à la nature des travaux que doivent faire ces officiers qu'on a envoyés récemment d'ici dans le vieux monde à cette fin. Je ne crois pas que le ministre nous ait encore fourni ces renseignements, et voilà pourquoi je les demande.

Il est encore un autre point sur lequel je voudrais attirer son attention : quand il a été question de l'examen médical des immigrants, cette après-midi, l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) a exprimé l'opinion qui est, je crois, celle de chacun de nous, qu'il était absolument urgent de soumettre les immigrants à l'examen le plus sévère, au port d'embarquement ; j'ai cru comprendre que le ministre a dit qu'on agissait de cette manière dans toute la mesure du possible. Je voudrais attirer son attention sur ce que dit le " Star " d'hier au sujet du congrès d'un sous-comité qui a mission de s'enquérir des questions d'immigration, congrès qui a eu lieu lundi à New-York, et au sujet de ce qui s'est dit à ce congrès et de ce qu'a fait remarquer ensuite le colonel Laird, commissaire d'immigration des Etats-Unis à Québec, quant au caractère et à la qualité de certains immigrés qui ont mis pied à terre au Canada, dans ce port-là. S'il faut en croire ces dires, l'examen médical des immigrés qui nous arrivent par ce port, n'est pas tout à fait ce qu'il devrait être. D'après le " Star ", le colonel Laird a dit que le Canada ne tente pas plus que les Etats-Unis à donner hospitalité aux victimes du paupérisme et des maladies incurables, il était fort surpris de voir combien il arrivait peu souvent aux officiers d'immigration du Canada de renvoyer chez eux les immigrants qui ne sont pas désirables. Les gens de Québec semblent croire que c'est là un épouvantail dû à l'invention des agents de steamers de New-York, et qui a pour objet de faire croire au public qu'on permet aux pauvres et aux malades d'esprit et de corps de débarquer en toute liberté à Québec. Mais ce que dit le commissaire d'immigration des Etats-Unis à Québec tend à faire voir que les officiers canadiens ne s'occupent pas assez d'empêcher d'atterrir à ce port des immigrés des vieux pays qui ne sont pas désirables. On dit que la plupart de ces gens-là s'embarquent à Liverpool ; je voudrais savoir du ministre quels sont les moyens qu'on prend pour les empêcher d'atterrir ici ; et s'il est vrai qu'ils trompent la vigilance de ces officiers de l'autre côté de l'Atlantique, comment il faut s'y prendre pour les empêcher de s'abattre sur nos rives.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suppose que l'honorable député sait qu'il n'y a pas et qu'il n'y a jamais eu, au Canada, d'acte d'exclusion. Par conséquent, le gouvernement n'a rien à faire pour empêcher les gens de venir ici.

M. CLARKE : Mais je pars du point que nous parlons toujours des immigrés qu'on aide à venir ici, et au sujet desquels il est donné une prime aux agents de steamers.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On fait connaître à nos agents, ici, quels sont ceux qu'on aide à venir, et aux ports de débarquement, ils sont soumis à l'inspection de nos agents et à l'examen médical le plus minutieux.

Quant à la quarantaine, elle ne dépend pas de mon département, mais de celui de l'Agriculture, ce qui n'empêche que tout l'ouvrage qui s'y fait ne s'exécute avec le plus grand soin. L'embarquement de ces gens est soumis aux règlements des ports où il a lieu, règlements qu'il nous est absolument impossible de modifier ; nous n'avons que la liberté de décider ce que nous ferons par rapport au paiement de la prime. Depuis le premier juin, relativement aux Galiciens, nous avons retranché cette gratification, comme je l'ai souvent répété à la Chambre.

Quant à l'examen médical, il n'est guère susceptibe d'amélioration ; si, toutefois, ceux qui en sont chargés, ont quelques recommandations à faire au département de l'Agriculture ou au mien, attendu qu'il dépend de l'un et de l'autre, elles seront tout à fait bien accueillies.

Pour la lettre dont l'honorable député nous a donné communication, elle est tout à fait du genre de celles que peut écrire un homme qui a tarabusté le département pendant plusieurs années pour avoir de l'ouvrage qu'il n'a pas réussi à avoir. Elle est de celles qu'il nous arrive fort souvent de cecevoir pour n'avoir pas écouté des gens qui nous promettaient de faire ce dont ils étaient incapables. La première année que j'ai passée au ministère, ma plus forte tâche a consisté à répondre aux gens qui se disaient habiles à faire venir au Canada des immigrants de tous les pays. C'étaient les plus grands hâbleurs à qui le département eût jamais eu affaire. Je n'entends pas dire que l'auteur de cette lettre soit, en aucune façon, un hâbleur, mais si ses dires valent ceux qui se greffent sur les questions dont j'ai souvent occasion de m'occuper, je ne conseillerais pas à mon honorable ami de trop s'y fier.

Il dit que j'ai été le voir l'an dernier à Fernie ; ne ne m'en souviens pas du tout, si ce n'est que lorsque le train a stoppé à cet endroit, quelqu'un, celui-là même, je suppose, est entré me dire qu'il ferait un excellent agent d'immigration, si je pouvais l'employer en cette qualité.

Je me suis empressé de mettre fin à la conversation et c'est tout ce que j'en sais. Ce qu'il dit des Doukhobortses est tout simplement absurde. S'il savait le moindrement ce qu'ils sont, il n'aurait jamais parlé de la sorte. Peut-être a-t-il voulu parler des Galiciens. A tout événement, il fait preuve de son ignorance en disant que les Doukhobortses sont d'ignobles et sales gens ; ce que tous ceux qui ont eu affaire à eux ont surtout remarqué, c'est que c'étaient les immigrants les plus propres qui fussent jamais arrivés au Canada ; voilà ce qui ressort des témoignages de tous ceux qui ont eu à s'occuper d'eux sur les steamers, sur les chemins de fer ou dans les baraques destinées à les abriter, ainsi que du témoignage de tous ceux qui les ont vus. En parlant de la sorte, cet homme-là prouve d'une manière évidente qu'il ne sait pas ce qu'il dit. D'ailleurs, il doit être de ceux qui ne professent pas à l'endroit de ma politique une très grande admiration. L'honorable député veut connaître les noms de nos agents d'immigration en Angleterre ? M. W. T. R. Preston est un de ces agents——

M. CLARKE : Quel est son rôle comme agent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est inspecteur des agences. De passage au pays, le haut commissaire m'a déjà dit à trois reprises combien notre œuvre souffrait de ce que nous n'avions pas d'inspecteur pour aller voir les agences d'immigration. Bien que nous eussions plusieurs officiers, il n'y en avait pas un seul qui fût en état de se faire inspecteur, et je me suis occupé pendant un certain temps, de trouver l'homme qu'il fallait pour cette position ; mon choix est tombé sur M. Preston.

M. CLARKE : Quel est son salaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Trois mille dollars. M. C. R. Devlin, agent à Dublin, reçoit $2,000 ; M. O'Kelly, agent à Londonderry, $1,800 ; M. Webster, sous-agent à Dublin, $900 ; M. Griffith, agent dans le pays de Galles, $1,200. Malgré toutes les difficultés qu'il a eu à rencontrer, il a fait beaucoup d'auvrage, avec beaucoup de succès.

M. Jury, agent à Liverpool, touche un salaire de $1,800 ; il voyage et fait des conférences, surtout dans le nord de l'Angleterre. M. Mitchell, secrétaire et comptable du bureau de Liverpool, touche $1,200 ; M. Thomas Duncan, d'Ecosse, reçoit $1,500 ; M. Murray, agent à Glasgow, $2,000. Quand nous l'avons engagé, il était agent de steamers, à Glasgow, et s'occupait aussi de voyager pour recruter des immigrants. M. Grant, à Dumfries, reçoit un salaire de $1,200.

M. CLARKE : Combien avons-nous d'agents en tout, en Angleterre ou en Irlande ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quinze, outre le garçon de bureau.

M. CLARKE : Comprenez-vous dans ce nombre les clavigraphistes, les aides et les interprètes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLARKE : Y a-t-il deux agences en Irlande, c'est-à-dire une à Dublin et l'autre à Londonderry ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLARKE : Quels sont les devoirs de M. Devlin ? S'occupe-il de faire des conférences sur le Canada ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLARKE : Notre agent à Londonderry en fait-il autant ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLARKE : Garde-t-il mémoire du nombre d'assemblées où il a adressé la parole, et du nombre de gens avec qui il est venu en contact ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je pense bien que son rapport indique le nombre d'assemblées où il a adressé la parole.

M. DAVIN : Le rapport de M. Devlin est très général.

M. MONTAGUE : Combien avons-nous d'agences en Angleterre et en Irlande ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Neuf.

M. MONTAGUE : Et vous payez un homme $3,000 pour faire l'inspection de ces neuf agences ? Quels sont les devoirs qu'il a à repmlir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est tenu d'inspecter les agences et de faire rapport de l'ouvrage qui s'y exécute en général. Il est tenu de faire rapport de tout ce que nos employés font en notre nom en Europe, et d'exécuter les ordres que lui donne le haut commissaire.

M. MONTAGUE : Quelles sont ses qualités ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est un homme habile, et, d'après moi, le genre d'occupation auquel il s'est livré pendant des années, le recommandait tout particulièrement pour nous faire l'organisation, la propagande et la réclame dont nous avions besoin. Suivant moi, il a toutes les qualités requises.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre admet-t-il, cependant, qu'il ne s'est jamais occupé d'immigration ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. MONTAGUE : Je trouve étrange qu'on choisisse pour contrôler l'ouvrage de gens qui se sont occupés d'immigration pendant des années, un homme qui, lui, ne s'en est jamais occupé. Quelle que soit son habileté comme organisateur politique, je doute que la Chambre puisse conclure de là qu'il pouvait être inspecteur des agences d'immigration. Il n'est pas de tribunal impartial qui puisse décider qu'un homme qui ne s'est jamais occupé d'immigration, soit précisément celui qu'il faut préposer à la surveillance d'agents qui, eux, s'en sont occupés pendant des années, et à qui il convient de donner un salaire plus élevé qu'à aucun d'eux. Avait-il déjà été en Angleterre ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne le sais pas.

M. MONTAGUE : Voilà qui est extraordinaire. L'honorable ministre choisit comme surintendant de l'immigration européenne, un homme qui ne connaît rien de l'ouvrage qui s'y rapporte, et rien de l'Europe même. L'honorable ministre peut-il nous dire si M. Preston sait d'autres langues que sa langue maternelle ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il en sache d'autres.

M. MONTAGUE : Voici qu'on prépose à une œuvre qui embrasse toute l'Europe, un homme qui ne sait que l'anglais.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il a un interprète.

M. MONTAGUE : Nécessairement, il lui en faut un, mais comprendre par soi-même et par l'entremise d'un interprête, c'est tout autre. Il est évident que M. Preston est une créature politique ; c'est en vain que le ministre cherche à nous faire voir en lui l'homme le plus capable de faire l'ouvrage qu'il lui a confié. Il fallait à M. Preston cette position, et la générosité du ministre cédant à la recommandation des politiciens, il lui a trouvé une place avec un bon salaire. J'aimerais mieux qu'il l'avouât plutôt que de chercher à nous faire croire que la nomination de M. Preston est due à la supériorité de ses aptitudes.

M. DAVIN : Non seulement cela, mais qu'avons-nous besoin de soumettre ces agences à l'inspection ? Pour peu que le ministre daigne jeter l'œil sur son propre département, il peut se convaincre de la complète inutilité de pareille inspection, puisqu'il a aboli celle du département des terres.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député se trompe du tout au tout ; je n'ai pas aboli cette inspection.

M. DAVIN : Qui en est chargé à présent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Stevens.

M. DAVIN : J'avais coutume de voir circuler les autres inspecteurs, mais celui-là, je ne l'ai jamais vu, ni rien vu de lui. Quant à la position d'inspecteur des agences d'immigration en Europe, en l'accordant à un homme comme M. Preston, qui ne sait rien de l'Allemagne ni de la France, qui n'a jamais été en Angleterre et ne sait que l'anglais, on ne fait que se rendre au désir d'un gentleman qui voulait se faire un lit moëlleux, et peut-être sortir du Canada.

M. l'Orateur, cette nomination qui survient en même temps que les scandales d'Elgin-ouest qui nous cornent aux oreilles, et dans lesquels M. Preston a joué le premier rôle— que dis-je ! Si l'on connaissait la conduite qu'il a tenue dans Elgin-ouest——

M. BRITTON : Quelle conduite ? qu'en savez-vous ? Dites-le, s'il vous plaît.

M. DAVIN : Je vais vous dire ce que j'en sais. Allons-nous laisser dans les mains de mon honorable et savant ami——

M. BRITTON : Dites ce que vous savez de la conduite de Preston dans Elgin-ouest.

M. DAVIN : J'espère que M. l'Orateur va me protéger contre les interruptions de l'honorable député.

M. BRITTON : Pourquoi ne dites-vous pas quelle a été cette conduite ?

M. DAVIN : M. l'Orateur, je vais vous le dire. La conduite de Preston dans Elgin-ouest a consisté à faire circuler la machine à battre. Et avant d'aller retrouver sa bande d'acolytes pour mieux faire passer les infamies qui se commettaient dans Elgin-ouest, avec toute l'hypocrisie dont l'humanité soit susceptible, il s'est rendu à une école du dimanche et a demandé aux enfants qui la fréquentaient, de chanter son hymne favori ; "Mon âme est aujourd'hui remplie de bonheur". Et lâme ensoleillée, il est allé trouver ses frères en hypocrisie, pour activer la circulation de la machine à battre. Comment ! l'honorable député (M. Britton) veut savoir ce qu'il a fait ?

M. BRITTON : Assurément, mais vous ne nous l'avez pas encore dit. Vous avez parlé du chant d'un hymne, mais non pas de ce qu'a fait M. Preston dans Elgin-ouest.

M. DAVIN : Ce qu'il a fait, il nous l'a révélé dans une lettre qu'il a écrite lui-même.

M. BRITTON : Est-ce tout ?

M. DAVIN : N'est-ce pas assez ?

M. BRITTON : Je ne trouve rien de mal dans cette lettre.

M. DAVIN : Je sais qu'il va être difficile de convaincre mon honorable ami, car je vois parfaitement quelle conduite certains honorable députés et lui-même tiennent ailleurs, c'est-à-dire ici, en cherchant par tous les moyens possibles à étouffer l'enquête.

M. BRITTON : Ce n'est pas cela du tout.

M. DAVIN : Malgré la preuve évidente, palpable, de l'iniquité qui s'est commise, ils cherchent à jeter de la poudre aux yeux du Canada, et à empêcher la vérité de se faire jour.

M. BRITTON : M. l'Orateur, je voudrais savoir si l'honorable député a bien le droit de parler——

M. MONTAGUE : L'honorable député (M. Davin) n'a pas voulu parler du comité. Il a dit : " ailleurs ".

M. BRITTON : L'honorable député prétend parler de ce qui s'est passé à un comité de cette Chambre, quoique ses dires soient inexacts. Il n'a pas droit de parler de ce qui s'est fait dans un comité.

M. DAVIN : Je n'ai rien dit de tel, et si je croyais qu'il valût la peine d'employer quelques instants à parler de mon honorable ami, je le ferais rappeler à l'ordre pour s'être servi du mot " prétend ". Je n'ai eu l'intention de parler d'aucun comité. J'ai dit qu'on avait tenu ailleurs une conduite comme celle dont je me plaignais. Si ce que j'ai dit n'est pas exact, comment l'honorable député sait-il que j'ai voulu parler du comité ?

M. BRITTON : Alors vous parlez de ce que vous ne savez pas vous-même.

M. DAVIN : Ce que je sais très bien, c'est que l'honorable député s'est souvent efforcé de défendre devant les cours de justice des criminels moitié moins vils que Preston. Je tiens à signaler combien le frère d'un des chefs libéraux les plus distingués a dit avoir ce Preston en horreur. Cet homme-là, c'est M. Samuel Blake, le futur chef du parti libéral et peut-être le futur premier ministre d'Ontario. M. l'Orateur, les iniquités commises par Preston ont tellement indigné M. Blake, qu'il a déclaré que des gens comme ceux-là mériteraient d'être décapités. Cet ancien vice-chancellier voudrait qu'on plaçât au sommet du promontoire où se dressent les édifices du parlement, un billot d'où il verrait rouler la tête des hommes comme Preston.

Ce Preston qui a fait profession de ruiner nos libertés politiques, et qui a encore les mains noires du crime qu'il a commis, c'est justement celui à qui le ministre de l'Intérieur croit convenable de donner $3,000 par an pour se pavaner à travers l'Europe.

Il lui faut un interprète et peut-être un courrier ; il est probable qu'il ne voyage pas non plus sans une machine à battre et qu'il a une trompette pour prévenir les gens de son arrivée.

Voilà la grand homme, voilà celui qui a tant fait pour le parti libéral dans Ontario. Place à l'auteur de la machine à battre ! il se peint lui-même dans sa lettre. Sans doute, l'honorable ministre doit pouvoir dire ce que signifie " féliciter la machine.."

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député (M. Davin) sait évidemment mieux que moi ce qui en est.

M. DAVIN : Non non, je n'en sais absolument rien. Il faut que l'honorable ministre connaisse cela bien mieux que moi, pour donner à Preston un salaire de $3,000 par année pour se promener. Je suppose qu'il lui paye de plus ses dépenses. Combien Preston reçoit-il pour ses dépenses ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On lui rembourse ce qu'il paye.

M. DAVIN : Ce qu'il paye pour voyager à travers un continent comme l'Europe, pour se retirer au Grand Hôtel à Paris, pour aller à Berlin et à Vienne, pour se faire interpréter dans tous ces endroits-là, doit se monter encore à $3,000 par année. Mais ce n'est pas tout ; il peut se procurer, dans ses voyages, tout ce que son cœur désire, et mettre de côté $3,000 par année.

Que ne fera-t-il pas pour le peuple du Canada ? Il ira voir cet agent-ci, cet agent-

là. Imaginons qu'il se rende chez son frère Devlin à Dublin : Bonjour, Devlin, dira-t-il, comment êtes-vous ? Et Devlin de répondre : Salut, Preston, grand créateur de la machine à battre, illustre soldat du parti libéral d'Ontario ! Que vous êtes grand pour avoir fait tout ce que vous avez fait en faveur de ce grand parti dans la province d'Ontario ! Vous êtes le bienvenu dans mon bureau. Et tous deux de s'asseoir, et M. Devlin qui est un chaud partisan, d'entendre avec plaisir les histoires de corruption politique de Preston.

Qu'il me soit maintenant permis de citer l'opinion d'un ancien juge, un des hommes les plus distingués que le parti libéral ait jamais comptés dans ses rangs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Où la trouvez-vous ?

M. DAVIN : Dans le " Star " de Montréal.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami croit-il vraisemblable que ce gentleman ait accordé une entrevue au " Star " de Montréal ?

M. DAVIN : Je crois qu'elle a d'abord paru dans un des journaux de Toronto. Voici ce que dit M. Blake :

Si j'en avais officiellement le pouvoir, je ferais tomber la tête de Preston et de tous ceux qui ont participé à ces actions honteuses, aussi vite que je pourrais écrire leurs noms sur le papier.

Voilà ses paroles, et mon honorable ami qui siège près de moi me fait remarquer que pour avoir paru dans le " World " et le " Star ", elles n'ont jamais été répudiées par M. Blake,

Pourquoi, d'ailleurs, douter que l'honorable Samuel Blake les ait prononcées ? Son frère et lui ont toujours été considérés comme des politiciens en quelque sorte plus recommandables que ceux qui sont aujourd'hui à la tête du parti libéral. De fait, Edward Blake a secoué la poussière du parti libéral, parce qu'il tentait d'ébaucher des négociations avec les Etats-Unis et nous savons qu'il y avait dans ce parti bien des choses qui lui répugnaient. C'est un homme aux idées très élevées et dans les veines duquel coule le sang d'un race supérieure ; il a eu pour père le chancelier Blake, qui a rendu à son pays des services importants comme homme d'Etat avant d'entrer dans la magistrature. Comme son frère, l'honorable Samuel Blake est un homme de très grand talent, et il ne faut pas s'étonner qu'il ait parlé de la sorte.

Mais, M l'Orateur, qu'a fait l'honorable ministre de l'Intérieur au sujet de Preston ? Le Canada devenant pour lui inhabitable, vu qu'il pouvait y être examiné et qu'on pouvait lui poser des questions relativement à cette machine, le ministre lui a dit : je vais vous créer une position : vous serez inspecteur d'agences et vous irez en Angleterre, en Europe et partout, aux dépens du pays, et vous mettrez $3,000 dans votre poche.

Mais, M. l'Orateur, de tout ce que ce gouvernement a fait qui puisse le discréditer, la nomination de Sifton——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : De qui ?

M. DAVIN : Eh bien ! de Preston.

A tout événement, les deux font la paire. La nomination de Preston est une des plus malheureuses, et c'est en vain que l'honorable ministre cherche à la justifier par la position qu'occupait auparavant Preston. Ni ce comité, ni le pays ne pardonneront au ministre d'avoir créé pour cet homme-là une position qui lui permet de se promener inutilement à travers l'Europe pour un salaire de $3,000 par année, en sus de ses dépenses.

M. BRITTON : Je ne représente pas M. Preston, et je n'ai pas mission de le défendre, mais je ferai remarquer à l'honorable député qu'il a porté contre lui toutes sortes d'accusations, sans cependant répondre à la question que je lui ai faite relativement à la conduite qu'a tenue Preston dans Elgin-ouest. Au lieu de me répondre, il a cité ce que certains journaux avaient dit de lui, ainsi qu'un télégramme que Preston lui-même avait envoyé à un certain citoyen d'Elgin-ouest, au candidat libéral, je crois. L'honorable député prend de là occasion d'attaquer en cette Chambre un homme contre qui personne n'a encore pu prouver ni même alléguer le moindre grief au sujet de la conduite qu'il a pu tenir dans Elgin-ouest. Nous savons ce qui s'est dit au sujet d'Elgin-ouest et de Brockville, nous savons que les journaux, de même que certaines personnes en cette Chambre et ailleurs, ont cherché à créer de la prévention sans pouvoir faire la moindre preuve.

M. BENNETT : Il fait bon d'entendre le député de Kingston (M. Britton), et de voir combien, sans chercher à pallier les fautes de M. Preston et de ses compagnons de la province d'Ontario, il s'efforce d'adoucir sa chute. Que s'est-il passé depuis six mois au sujet des contestations d'élections dans la province d'Ontario ? Nous avons vu, dans tous les comtés, la trace des agissements de toute la clique sous la direction du même Preston, jusqu'à ce qu'il se soit agi de la monumentale corruption qui se rapporte à l'élection d'Elgin-ouest. Qu'est-il arrivé ? On a déterminé un jour pour l'audition du procès, et le parti libéral s'est évertué d'en arriver à un règlement, puis, à la dernière heure, redoutant de paraître à la cour, le candidat, M. McNish, a signé un document que l'histoire d'aucun pays——

M. BRITTON : Est-il convenable de parler de tout cela au sujet de l'immigration ?

M. COCHRANE : Qu'avez-vous fait ?

M. BRITTON : Avant que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) attaquât M. Preston, je lui ai demandé de préciser ses accusations ; c'est tout. L'honorable député ne l'a pas fait, et je l'ai tout simplement fait remarquer au comité. Voilà mainte-

nant mon honorable ami qui se livre à l'étude de ce qui a pu se dire au sujet de quelques élections provinciales.

M. BENNETT : Si l'honorable député (M. Britton) veut bien me le *permettre, je vais* continuer à parler du document qu'a signé M. McNish. Quelle en était la nature ? Que déclare-t-il publiquement au sujet de cette élection ? Voici ce qu'il dit :

Que les libéraux ont envoyé dans le comté un grand nombre de personnes pour y travailler à l'élection de M. McNish qui s'est terminée le 12 janvier 1899; et nous croyons que quelques-unes d'entre elles se sont servies de moyens frauduleux et corrupteurs pour assurer le succès de son élection.

Dans les paragraphes suivants, M. McNish dit encore :

Que dans un grand nombre de bureaux de votation du comté, il s'est commis des irrégularités graves, relativement aux boites à scrutin.

Et *ainsi de suite.* Je pourrais continuer à démontrer toutes les irrégularités qui ont été commises dans cette division électorale. Quel était l'organisateur de cette élection ?

M. MACDONALD (Huron-est) : M. le président, je soulève un point d'ordre. Cette discussion est-elle bien dans l'ordre ? Se rapporte-t-elle à l'item qui nous est soumis ? Si elle ne relève pas de ce sujet, nous voulons qu'elle cesse immédiatement, afin de pouvoir procéder aux affaires. Si elle est dans l'ordre, que nous le sachions et qu'elle se continue.

M. COCHRANE : A l'ordre ! à l'ordre !

M. MACDONALD (Huron-est) : Je suis parfaitement dans l'ordre.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : L'item à discuter se rapporte à l'immigration et se lit *comme suit :*

Salaires des agents et employés au Canada, dans la Grande-Bretagne et les pays étrangers.....	$100,000

Je crois qu'on peut se permettre de discuter la position de M. Preston comme agent d'immigration dans l'ancien monde, mais je suis convaincu que tout ce qui peut avoir rapport à l'élection provinciale d'Elgin-ouest ou de n'importe quel autre comté, ne se rapporte pas à cet item.

M. BENNETT : Si je comprends bien, l'honorable ministre a dit, il n'y a qu'un instant, que l'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada était M. W. T. R. Preston. Dans quelques instants, je pourrai démontrer au comité que M. McNish, dans son témoignage sous serment, a raconté la manière dont cette élection avait été conduite ; il jure positivement que M. W. T. R. Preston lui a été présenté à Saint-Thomas et qu'il a demeuré à cet endroit durant toute la campagne. L'honorable député de Kingston (M. Britton) peut-il nier ce fait ?

M. BRITTON : Comme je ne me rappelle pas la chose je ne puis la nier.

M. BRITTON.

M. BENNETT : Qu'est-ce que ce fait tend à prouver ? Si l'on considère que le témoignage de M. McNish vaut quelque chose, ainsi que je le prétends, parce qu'en dépit de toutes les infamies qui ont été perpétrées dans ce comté, j'oserais dire que personne ne dira que le témoignage donné sous serment de M. McNish n'est pas digne de foi, si l'on accepte ce témoignage donné avant le procès, lors de la requête à l'effet de découvrir les fraudes et illégalités commises durant cette élection, on trouve qu'il a admis connaître M. Preston, que ce dernier s'est mêlé de la lutte dont virtuellement il avait la direction. Qu'a-t-on prouvé encore ? On a prouvé que toutes ces irrégularités ont été commises par des personnes sous la direction de Preston. Nous en arrivons donc à ceci : Si Preston est un homme de cette trempe et de ce caractère, je dis qu'il est indigne du gouvernement de continuer à l'avoir à son emploi.

On a attaqué Preston dans le "World", de Toronto, et dans tous les journaux du Canada. Où est-il maintenant ? Il doit se tenir à une très bonne distance. Il menace de prendre des procédures en justice, mais il ne revient pas au pays ; il n'agit que par menaces de procédures judiciaires contre les électeurs et les propriétaires des journaux qui l'ont attaqué. L'honorable député de Kingston (M. Britton) connait ce que fait tout avocat dans des circonstances semblables. Si un homme venait à son bureau lui demander son avis comme avocat et l'assurait qu'il a été vilipendé, insulté grossièrement dans les journaux du pays, l'honorable monsieur ne menacerait pas les propriétaires de ces journaux de poursuites judiciaires, mais il prendrait immédiatement telles poursuites. C'est ce que n'a pas fait Preston. Bien qu'il se proclame innocent, bien qu'il prétende avoir été injurié à tort, bien que l'honorable ministre de l'Intérieur soit convaincu qu'il est innocent, et victime, il nous reste à voir, avant que cet item soit voté, si les honorables messieurs de la droite croient que ce Preston est un homme d'un caractère tel qu'il ne devrait plus être employé par ce gouvernment du Canada.

Qu'avons-nous vu, dans cette Chambre, il y a quelques années ? Quand des commis de départements étaient accusés de réclamer de l'argent pour ouvrages supplémentaires dans les différents départements, leurs cas étaient soumis à un comité de la Chambre, et c'est alors que les honorables messieurs qui siègent maintenant sur les banquettes ministérielles, étaient sans pitié pour ces pauvres fonctionnaires qui avaient reçu quelques dollars pour un travail qu'ils avaient fait, mais qui, d'après l'interprétation de l'acte du service civil, n'avaient pas le droit de retirer cet argent qui se trouvait *ainsi leur avoir été payé d'une manière* irrégulière. Ces messieurs si ardents dans leurs dénonciations passées, vont voter pour garder à l'emploi du gouvernement ce M. Preston qui, s'il était maintenant dans le pays, irait rejoindre Cahill, Bole et ces autres

personnages qui sont maintenant sous le coup d'accusations qui les conduiront aux assises criminelles. Cependant, on garde cet homme dans le service public ! Je crois que le gouvernement aurait dû se dispenser des services de Preston au moins jusqu'à ce qu'une enquête eût été tenue qui aurait démontré que Preston est l'homme innocent qu'il prétend être. Le gouvernement devait à M. Preston, s'il croyait ce dernier innocent, de porter la cause devant les tribunaux pour lui faire rendre pleine et entière justice.

Je ne crois pas que les libéraux honnêtes du pays veuillent maintenir dans leur emploi un homme de l'espèce de Preston, et afin de juger du sentiment de ce comité sur la question de conserver dans ses fonctions ou de remercier de ses services M. Preston, je propose :

Que le gouvernement se dispense des services de M. W. T. R. Preston et que, de l'avis de la Chambre, cet item 92 soit diminué de $3,000 et des dépenses attachées à l'emploi rempli par Preston.

M. WALLACE : Je crois que cette motion devrait être acceptée sans qu'aucune voix discordante s'élevât. On me dit que l'honorable député de Kingston (M. Britton) qui voit à portée de sa main une charge de juge, dans son impatience d'avoir enfin cette situation, peut dire par son vote que ce qui est noir est blanc, que ce qui est blanc est noir ou voter toute autre chose qu'on lui demandera de voter ; je sais aussi que l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) va le suivre de près. Il est toujours disposé à approuver des faits de ce genre, si on le lui demande

M. MACDONALD (Huron-est) : L'honorable député (M. Wallace) a mentionné le nom de l'honorable député de Huron-est. Serait-il assez bon de répéter ce qu'il a dit, vu que je n'ai pu le comprendre ?

M. WALLACE : J'étais à dire que l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) semble considérer la question au même point de vue où se place l'honorable député de Kingston (M. Britton), et qu'il est prêt à voter avec un empressement marqué——

M. MACDONALD (Huron-est) : Comment le savez-vous ?

M. WALLACE : L'honorable député de Kingston (M. Britton) dans l'innocence de son cœur, demande : qu'a donc fait M. Preston ? Mais tous les journaux du pays dénoncent la conduite que cet homme a tenue dans l'élection d'Elgin-ouest ! Et nous n'avons pas besoin de mentionner ce comté en particulier : allons à Lennox, à Northumberland, dans tout le pays. et nous trouverons partout la même machine à l'œuvre, les mêmes moyens illégaux et fraduleux employés, toutes choses qu'approuve l'honorable député de Kingston.

Je vais lui dire ce qu'a fait Preston. Il a écrit ce télégramme, daté de Toronto, le 12 janvier 1899 et adressé à Donald McNish, à Saint-Thomas :

Mes plus cordiales félicitations. Excessivement peiné de ne pas me trouver avec vous ce soir. Être supporté par une si noble armée de travailleurs devrait vous rendre l'homme le plus fier d'Ontario.

Qui avait conduit cette noble armée de travailleurs dans Elgin-ouest? W. T. R. Preston ou ceux qu'il cachait et qui, se trouvant dans une position plus élevée, se servaient de lui comme d'un instrument pour amener ces travailleurs dans Elgin-ouest. Une si noble armée ! Voyons ce qu'en dit Donald McNish. Dans une confession terrible comme jamais n'en a fait un homme public dans ce pays, confession écrite de sa main, sur sa propre signature, il a déclaré coupables M. W. T. R. Preston et la noble armée d'ouvriers que ce dernier avait conduite dans Elgin-ouest. M. McNish était le candidat libéral du parti dans le comté. Il dit qu'il n'avait aucune connaissance de ces fraudes avant l'élection, mais depuis elles sont venues à sa connaissance et voici le déclaration qu'il a présentée aux juges, en pleine cour :

1. Qu'un grand nombre de personnes ont été spécialement envoyées dans cette division électorale par des gens qui travaillaient en faveur du parti libéral et dans le but exprès de prendre part, en faveur de M. McNish, à l'élection tenue le 12 janvier 1899, et nous croyons que des manœuvres frauduleuses et corruptrices ont été employées par quelques-unes de ces personnes pour assurer l'élection de M. McNish.

Le député de Kingston (M. Britton) a lu cette déclaration à maintes reprises et cependant avec sa prétendue innocence, il se lève dans cette Chambre et il veut savoir ce que Preston a fait. Prend-il pour des fous les habitants de ce pays ? S'imagine-t-il qu'ils ne savent pas ce qui s'est passé dans cette élection d'Elgin-ouest ? Et qui se servait de ces manœuvres frauduleuses et corruptrices ? Les personnes qu'avait amenées dans le comté M. Preston, gérant de toute la boutique, M. Preston organisateur, homme de ressources et d'entreprise.

Mais qu'a fait encore, d'après ce libéral éminent, M. McNish, cette noble armée d'ouvriers ? Je cite la déclaration dont j'ai parlé, il n'y a qu'un instant :

2. Que plusieurs de ces personnes, illégalement et sans autorisation, ont agi comme sous-officiers-rapporteurs à la dite élection,——

Toujours cette noble armée de travailleurs !

2. Que plusieurs de ces personnes ont illégalement et sans autorisation agi comme sous-officiers-rapporteurs à la dite élection, et que dans au moins trois cas, elles ont agi ainsi au nom de citoyens honorables des localités concernées, ayant, sous des noms supposés, été recommandées à l'officier-rapporteur par les agents locaux de M. McNish.

C'est là un spécimen du travail qu'accomplissait cette noble armée sous l'impulsion et la direction de M. Preston. M. McNish dit que ces choses se faisaient hors sa connaissance, mais certainement M. Preston ne devait pas les ignorer.

3. Que dans nombre de bureaux de votation dans ce comté, il y a eu de très graves irrégularités de commises quant au retour des boîtes de scrutin, leur contenu, quant à la votation elle-même et à la manière de compter les bulletins.

Est-ce que ces gens étaient tombés du ciel ?

Une VOIX : Ah ! non.

M. WALLACE : Sont-ils venus d'eux-mêmes dans ce comté, ou ont-ils été amenés par quelqu'un qui connaissait ces meneurs ignobles de London, de Brantford, de Nipissing, du Sault Sainte-Marie et de tout le pays ? W. T. R. Preston les connaissait. W. T. R. Preston s'était trouvé avec eux dans d'autres divisions électorales : c'est lui qui les commandait, les préparait à accomplir son œuvre de scélérat. Et cependant, M. le Président, ce Santa Claus à l'air de patriarche, se lève dans cette Chambre et demande dans l'innocence de son cœur ce qu'a fait M. Preston.

M. BRITTON : Voilà un superbe langage parlementaire.

M. WALLACE : Y a-t-il quelqu'un dans ce pays qui ignore aujourd'hui l'histoire de ces illégalités sans nom ? Cependant, l'honorable député de Kingston nous demande——

M. BRITTON : Employez les mêmes mots de nouveau, comme un bon garçon : "ce Santa Claus à l'air de patriarche." Veuillez vous servir de cette phrase de nouveau. C'est là un très beau langage dans la bouche d'un homme qui se prétend le chef d'un grand parti.

M. WALLACE : Je ne désire aucunement faire de personnalités.

M. BRITTON : Vous avez réussi admirablement.

M. WALLACE : Je retire toute expression qui pourrait blesser l'honorable député de Kingston (M. Britton), mais je suis frappé du fait que lorsqu'il y a une apparence aussi forte d'innocence, elle ne soit pas montrée, avec bonne grâce, par un homme ayant des cheveux gris et faisant partie de cette Chambre.

Mais, M. le Président, cette déclaration de M. McNish est un confession des plus grandes vilenies qui aient jamais été découvertes dans un procès en contestation d'élection dans l'histoire de ce pays. C'est ce qu'ont déclaré les juges, et pourtant les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre prétendent ne rien connaître des fautes commises par M. W. T. R. Preston.

Qu'un grand nombre de bulletins déposés en faveur de M. McDiarmid ont été, par des moyens illégaux et frauduleux, changés de façon à ne plus servir à ce monsieur.

Qui a fait cela ? La noble armée de travailleurs qui a cherché à détruire la sainteté du vote dans ce pays.

4. Qu'un grand nombre de personnes ont été conduites dans cette division électorale dans le but exprès de prendre la place d'électeurs légitimes et, assistées de quelques partisans locaux de M. McNish, ces personnes ont représenté des électeurs véritables en votant pour M. McNish.

5. Que le nombre de votes déclaré en faveur de M. McNish excédait largement le nombre de votes déposés *bonâ fide* pour lui.

6. Qu'un nombre considérable de bulletins déposés en faveur de M. McDiarmid ont été changés par quelque manœuvre corruptrice et frauduleuse, de telle sorte que le résultat de l'élection a été rendu douteux ; que ces manœuvres ont été spécialement pratiquées à Shedden, à Middlemarch et dans certains bureaux de votation de Saint-Thomas où les dits étrangers agissaient comme sous-officiers rapporteurs.

Ces travailleurs ont été amenés dans le comté par quelqu'un. Est-ce par M. Hardy ou par quelqu'autre membre du cabinet provincial, ou par leur organisateur et leur gérant, M. W. T. R. Preston, que ce gouvernement a tenu à honneur de récompenser en lui confiant une charge pour laquelle il n'a ni pratique, ni aptitude ?

M. W. T. R. Preston, M. le Président, s'est rendu auprès des ministres et leur a mis le pistolet sous la gorge. Il ne s'agissait pas de demander à M. Preston d'accepter cette position, ainsi que nous le dit le ministre de l'Intérieur, car qui peut croire cela ? Nous pouvons être tenu par les règlements de la Chambre de croire cette chose ; mais nous savons qu'on n'est pas obligé de solliciter personne d'accepter des positions de ce genre. Nous savons que si le département avait eu besoin d'un homme, il aurait trouvé des centaines de personnes compétentes et capables et en qui le peuple de ce pays pouvait avoir confiance. Pourquoi a-t-il choisi un meneur et un scélérat de ce caractère ? Parce que, M. le Président, cet homme l'a forcé de le choisir ; mais nous connaissons les secrets de ces messieurs. Preston les connaissait ; il savait que s'il avait travaillé pour le gouvernement d'Ontario, il avait servi tout aussi bien les intérêts du gouvernement du Canada. C'est là tout le secret de la chose. Avait-il conservé toute sa scélératesse et sa vilenie pour servir exclusivement le gouvernement provincial ? Non, M. le Président, pas du tout. L'homme qui faisait ce travail pour le gouvernement provincial, travaillait aussi avec ces moyens vils pour ces autres patrons. Et nous découvrirons le tout, car la chose se produira dans d'autres cas. En dépit des tentatives renouvelées de jour en jour pour empêcher cette enquête, les faits seront connus. Le peuple surveille attentivement ceux qui font ces tentatives ; il ne veut pas se faire blaguer de la sorte et il demande une enquête complète sur ces questions. On découvrira que M. W. T. R. Preston qui a commis des actes aussi infâmes pour le gouvernement d'Ontario, était prêt à en agir de même pour l'avantage de ses autres patrons. Voilà la raison pour laquelle Preston s'est rendu ici et que l'honorable ministre de l'Intérieur lui a demandé s'il serait assez bon

de condescendre à accepter une position en Europe à $3,000 par année, avec dépenses illimitées, avec pouvoir de voyager où et quand il voudrait et de faire tout ce qu'il lui plairait. Et Preston a accepté et il est parti. Il était nécessaire, M. le Président, il était nécessaire qu'il partît. Les procès contre les auteurs de ces manœuvres frauduleuses étaient pour commencer ; les enquêtes devaient se faire, et il était nécessaire pour la sûreté de M. Preston comme pour celle de ceux qui l'employaient qu'il quittât le pays. Pouvait-il faire la chose dans des conditions plus favorables, avec son salaire de $3,000 par année, ses dépenses illimitées, le pouvoir de voyager où et quand il lui plairait ? On ne lui imposait aucun devoir spécial ; il se trouvait le supérieur de M. Devlin, qui, durant un certain temps, fut membre de cette Chambre, le supérieur des personnes qui avaient des années d'expérience et de pratique et qui étaient parfaitement aptes à remplir cette position. Mais M. Preston n'a pas été envoyé en Europe dans un tel but. Ce n'est là que le prétexte. Il a été envoyé en Europe pour les raisons que j'ai mentionnées, raisons qui, je le crains, vont empêcher le gouvernement d'accepter la résolution proposée par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett).

Quelle est cette résolution ? Elle demande que l'on retranche des estimations pour l'immigration le salaire et les dépenses de M. Preston. Supposons que le gouvernement accepte cette résolution et dise que M. Preston doit être destitué, lui qui, d'après ses antécédents, d'après les aveux de M. McNish, son ami et d'après le sentiment général dans le public, aurait dû être destitué sans une heure de délai. Supposons que le gouvernement fasse cela, et supposons que M. Preston lui dise : " Bien, si vous faites cela, je vais vous accuser et faire connaître tout ce que je sais ". Quelle serait la position de ce gouvernement ? Quelle serait la position du gouvernement d'Ontario ? Qu'adviendrait-il de ces deux gouvernements ? Imaginez le malaise, l'épouvante qui règneraient dans le cabinet et dans les rangs du parti ministériel. Ces messieurs diraient : " M. Preston est pour tout dire et raconter comment il s'est trouvé mêlé à ces fraudes, à ces scélératesses " ; M. Preston, j'en suis convaincu, serait à la hauteur de la situation ; il raconterait tout si le gouvernement osait le destituer. Personne ne le sait mieux que M. Preston ; personne ne le sait mieux que le gouvernement. Ce dernier ne destituera pas M. Preston ; il ne l'osera pas. C'est là toute l'explication de l'affaire. Il se trouve maintenant, lui, le gouvernement, entre le diable, et la mer profonde. S'il destitue M. Preston, ce dernier va dévoiler des choses qui seront de nature à renverser le gouvernement. S'il ne le destitue pas, il sera, lui, le gouvernement, condamné par tous les honnêtes habitants de ce pays, grits comme torys, qui désirent voir ce pays gouverné honnêtement, avec justice, qu'importe le parti au pouvoir. Aussi, j'ai raison de croire que M. Preston est en sûreté en dépit de la résolution proposée par l'honorable député de Simcoe-est. On ne le malmènera pas. On ne s'occupera pas de la condamnation qu'a prononcée de tels actes M. Samuel Blake qui n'a jamais, à ma connaissance, prononcé une parole de condamnation au sujet d'actes du parti libéral, mais qui a toujours été un dévoué partisan de ce parti, alors même que d'autres condamnaient ses actes. Mais la dernière paille a écrasé le chameau. M. Blake refuse d'approuver ces actes de corruption et il dit que M. Preston devrait être destitué aussi vite que le ministre de l'Intérieur pourrait écrire sa destitution. Mais le ministre de l'Intérieur n'est pas pour en agir ainsi. Il ne saurait songer à faire cela et M. Preston va continuer à retirer son salaire de $3,000 par année, à voyager par toute l'Europe à son caprice et à être une honte pour le Canada aussi longtemps qu'il conservera son emploi sous ce gouvernement. Les honorable membres de la droite peuvent trouver cela bien drôle, mais le peuple juge autrement. Il dira qu'un gouvernement qui a peur de punir un fonctionnaire qui fait des actes illégaux ou de faire une enquête sur la conduite de ce fonctionnaire, n'a aucun droit à la confiance du pays, et aussitôt qu'il aura l'occasion de prononcer sa condamnation, ce peuple reléguera ces messieurs dans les froides régions de l'opposition.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un homme qui fait des insinuations et des énoncés comme ceux que vient de faire l'honorable député qui vient de reprendre son siège, sans aucune preuve quelconque à l'appui de ces insinuations et de ces énoncés, ne doit pas s'attendre à ce qu'on lui réponde comme on le fait généralement quand on a affaire à un gentleman. Ces insinuations et ces énoncés sont d'un caractère tel que la seule conclusion à laquelle en puisse arriver quiconque a écouté l'honorable député est que ce dernier a oublié la nécessité où il se trouvait de donner corps à ces déclarations en les appuyant sur des faits.

Je désire dire d'abord que la nomination de M. Preston a été faite précisément pour la raison que j'ai donnée en réponse à des questions posées par quelques membres du comité. Depuis ces deux dernières années, le haut commissaire, lord Strathcona, me représentait sans cesse la nécessité de nommer un fonctionnaire pour faire l'ouvrage que fait actuellement M. Preston. Les membres du comité apprendront probablement que M. Preston n'est pas parti pour prendre charge d'un bureau qui n'est pas organisé et dans lequel on ne pouvait trouver d'employés. Le système est complètement établi, et M. Preston devra le faire fonctionner, tout en faisant telles améliorations que requerront les circonstances de temps à autre. Je le crois bien apte à remplir cette position.

Mais c'est là une question différente de celle qu'a soulevée l'honorable député et qui

se rapporte au rôle que M. Preston aurait joué dans l'élection contestée d'Elgin-ouest. Je désire déclarer au nom de mes collègues comme en mon nom personnel que nous n'avons rien à dire qui puisse expliquer ou atténuer aucune des fraudes alléguées ou admises. Nous n'approuvons aucunement ce qu'on dit s'être passé à cette élection, et je désire que l'on comprenne bien que je ne veux pas employer l'argument que deux noirs font un blanc, et que la faute de l'un excuse celle de l'autre. Mais ce que je dis est ceci : M. Preston a été nommé alors qu'on ne connaissait rien de l'élection d'Elgin-ouest, et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) perd tout contrôle sur son imagination, quand il dit que la nomination de M. Preston est due au rôle qu'il aurait joué dans cette élection. En affirmant cela, il prouve qu'il n'a plus la notion du temps. M. Preston a été nommé, je le répète, avant que rien fût dit à propos de l'élection d'Elgin-ouest, ou avant que rien se fût produit de nature à indiquer que M. Preston aurait eu quelque chose à faire en ce qui se rattache aux illégalités commises à cette élection. La question n'est donc pas de savoir s'il faut blâmer le gouvernement d'avoir nommé un homme qui était accusé d'avoir employé des manœuvres corruptrices dans une élection, puisqu'il n'y avait aucune accusation portée contre M. Preston à l'époque de sa nomination. Mais la question est de savoir si le gouvernement n'est pas à blâmer pour ne pas avoir destitué M. Preston depuis que telles accusations sont portées. Eh bien ! tout ce que je puis dire, c'est que lorsqu'on aura prouvé quelque chose contre M. Preston, quand il sera démontré qu'il s'est rendu coupable d'inconduite ou de faute qui le rend indigne d'être au service du gouvernement, alors ce dernier le destituera, mais pas auparavant. Le gouvernement actuel n'est pas pour démettre tout employé public sur lequel s'acharnent les messieurs de la gauche. Il faudra d'autres chose que les attaques violentes du "Mail and Empire." J'ai moi-même enduré avec une patience considérable et durant bien longtemps ces sortes d'insultes avant que le gouvernement destitue aucun fonctionnaire qu'il croit apte à remplir l'emploi auquel il a été nommé.

Je suis surpris quelque peu de l'attitude des honorables messieurs de l'opposition. Ce réveil au sujet de fraudes électorales semble s'être opéré un peu trop tard. Qu'avons-nous vu l'an dernier ? Nous avons vu la presse et le parti conservateur m'attaquer sans relâche et pourquoi ? Parce que, alors que j'étais procureur général du Manitoba, j'ai demandé qu'on dépensât les deniers publics du Canada pour envoyer au pénitencier tout homme qui se serait rendu coupable du fait de changer les bulletins qu'on aurait déposés dans l'urne, et cela systématiquement. On a dépensé le temps de la Chambre, jour par jour, heure par heure, à amasser toutes sortes d'insultes sur ma tête parce que j'avais désiré, en ma qualité de conseiller du gouvernement du Manitoba, envoyer ou pénitencier un homme non pas seulement parce qu'il était accusé dans un journal d'avoir commis une offense, mais parce qu'il était accusé devant les assises criminelles et qu'il était trouvé coupable et condamné à la prison. On ne pouvait dire rien de trop violent et de trop insultant à mon sujet, parce que j'avais commencé les procédures qui ont amené la condamnation du criminel. Ces messieurs qui désirent maintenant si ardemment voir les élections se faire honnêtement et qui ne peuvent dire rien de trop ronflant sur le bon nom et la réputation d'équité du Canada, ne pouvaient trop m'insulter, il y a deux mois, parce que je voulais que l'argent public du Canada servît à établir la culpabilité d'un criminel.

Je dis que les conservateurs sont trop en retard pour parler de pureté électorale, puisqu'ils sont passé maîtres dans l'art de la corruption. Ne nous rappelons nous pas tous les élections partielles de 1891, quand ces honorables messieurs plaçaient des bandes d'individus chargés de voler les boîtes, de changer les bulletins déposés dans les boîtes, et cela d'un bout à l'autre des comtés, et qu'ils remportaient ainsi les élections au moyen de la fraude et de la corruption la plus éhontée ? N'est-ce pas un fait notoire que non seulement ils ont fait cela, qu'ils le font constamment, mais encore qu'ils venaient dans cette Chambre et par la force de leur majorité, ils privaient de leurs sièges les libéraux qui y avaient droit, ce qui est aussi mauvais ?

M. HUGHES : Me serait-il permis de demander à l'honorable ministre quel est le nombre de libéraux et celui de conservateurs qui ont perdu leur siège, après les élections de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas le temps de faire de l'arithmétique à propos de cette question, mais l'honorable député sait que mon énoncé est vrai et c'est pour cette raison qu'il s'est levé pour m'interrompre. Je dis que ce réveil des honorables messieurs de la gauche quant à cette question de la pureté des élections vient un peu trop tard. Je ne veux dire que ceci pour le moment : en tant que ce gouvernement est concerné, nous avons suivi sur ce point une ligne de conduite dont nous n'avons pas besoin de rougir.

Quand le parti libéral demandait, à différentes reprises, une enquête pour démontrer qu'il n'avait pas obtenu justice des officiers d'élections et qu'il insistait pour porter la question dans tous ses détails devant un comité d'enquête, on lui opposait un refus formel, la majorité de ces messieurs alors au pouvoir votant contre la proposition.

Nous avons eu une motion semblable proposée l'autre jour, par l'honorable député de Halifax (M. Borden) et mon très honorable ami, le chef du gouvernement, sans attendre une minute pour consulter ses collègues du

cabinet, a déclaré qu'il accordait cette enquête qui se poursuit actuellement.

On a dit qu'on fait une tentative pour empêcher cette enquête d'avoir toute la liberté voulue et nécessaire. Je dis, moi, que jamais enquête plus juste, plus libre et plus complète ne s'est faite dans aucun parlement. Ces messieurs ont eu l'avantage de faire une preuve que jamais auparavant on n'avait permise dans aucune enquête. On a même permis à ces messieurs d'outrepasser les règles de la preuve ; ils ont produit une liste de noms de témoins sans nous dire même ce qu'ils espéraient prouver par ces témoins. On a assigné des personnes comme témoins qui n'avaient jamais eu rien à faire avec cette élection. Le comité a même permis qu'on appelât des témoins pour leur demander pour quel candidat ils avaient voté ; tout cela afin d'avoir une enquête complète, parfaite. Cependant, en face du fait que mon très honorable ami, le premier ministre, a consenti immédiatement à accorder cette enquête, dès que la motion de l'honorable député d'Halifax (M. Borden) a été proposée ; en face du fait que le comité n'a essayé, en aucune façon, à restreindre ou à limiter l'enquête, mais qu'il a donné toute la latitude raisonnable, on nous accuse d'empêcher cette enquête. Une accusation comme celle-là démontre que ces honorables messieurs n'ont aucune idée de la justice et de l'honneur et qu'ils ne peuvent reconnaître quand on les traite avec générosité.

Je n'ai rien à dire pour amoindrir les fraudes qui auraient été commises dans cette élection d'Elgin-ouest ; je n'ai aucune raison de défendre M. Preston, ou tout autre individu, excepté dans le cas où il a le droit, comme fonctionnaire relevant de mon département, de recevoir cette justice et cette protection que chaque ministre doit à ses subordonnés, comme je le dois aux employés de mon département, jusqu'à ce qu'il soit prouvé que tel ou tel fonctionnaire a commis des fautes qui le rendent indigne d'occuper une position dans le service civil ; alors il devra être renvoyé. Et ce sera le cas pour M. Preston, si telle preuve est faite. Mais je veux encore une fois qu'il soit bien compris qu'il n'y a pas assez de tories au Canada pour réussir à faire destituer M. Preston sans prouver quelque chose contre lui.

M. BENNETT : Sachant parfaitement que cela encouragerait ceux qui siègent en arrière de lui à supporter le gouvernement, l'honorable ministre leur a annoncé l'agréable nouvelle qu'aucun fonctionnaire ne sera destitué sur la plainte des torys. Voilà qui est de nature à plaire à ces messieurs, surtout à ceux d'entre eux qui attendent une situation dans le service civil, si toutes les places ne sont pas déjà toutes prises par les parents du ministre.

L'honorable ministre a frappé à maintes reprises son pupitre du poing ; il a eu des éclats de voix pour déclarer que d'un bout à l'autre du pays, après les élections de 1891, on portait contre les torys des accusations si sérieuses, qu'ils ne pouvaient y répondre ; on les accusait d'avoir changé le contenu des boîtes de scrutin et de fraudes de tous genres en ce qui a trait aux élections. Je dis à l'honorable ministre que tel n'est pas le cas, et je le défie de me citer un seul cas du genre de celui qu'il a décrit, après 1891 et alors je reprendrai mon siège pour lui permettre de parler. C'est toujours la même tactique de fanfaronnades et de vantardises que suit le ministre. Quand il nous dit qu'il n'y a pas assez de torys pour lui faire craindre de perdre sa position, qu'il sache bien que nous n'avons pas besoin des torys pour cela. Nous savons que ces derniers aideront à la chose, mais l'œuvre sera accomplie par le grand corps des libéraux honnêtes de ce pays, de ces hommes qui sont dégoûtés de la conduite de ceux qui siègent à la droite de l'Orateur.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) ne rit pas de l'échec qu'a éprouvé son parti à l'Ile du Prince-Edouard, hier, alors que les libéraux ont perdu un siège bien que leur candidat eût deux gouvernements pour l'appuyer. Il ne rit pas de cet échec parce qu'il voit la main qui écrit la sentence sur la muraille. Quant au ministre des Finances (M. Fielding), je suppose qu'il sent que la vague va s'étendre d'une province à l'autre.

Mais la question soumise au comité n'en est pas une de fanfaronnade et de vantardise,—la question est de savoir si cet homme, Preston, doit rester à l'emploi du gouvernement ou être destitué. Quelle proposition le ministre de l'Intérieur a-t-il énoncée ? Il a posé comme principe que jusqu'à ce que quelqu'un ait prouvé qu'un fonctionnaire civil est coupable de faute, ce fonctionnaire restera à l'emploi du gouvernement. En est-il arrivé à la conclusion qu'un fonctionnaire civil dans ce pays peut faire comme bon lui plaît ? En est-il arrivé à la conclusion qu'un fonctionnaire civil peut avoir la pire réputation, mais que comme aucun particulier ne se charge de prouver les fautes commises par ce fonctionnaire, le gouvernement approuve toutes ces fautes ? Il dit : Peu m'importe ce que Preston peut avoir fait ; peu m'importe qu'il soit le plus grand voyou et le plus grand scélérat du pays ; peu m'importe les accusations portées contre lui, tant que ces faits ne seront pas prouvés, le gouvernement ne l'inquiétera en aucune façon. Je prétends qu'il est du devoir du ministre, maintenant qu'on a parlé de la complicité de Preston dans les manœuvres frauduleuses commises à Elgin-ouest, de faire une enquête sur ce sujet. Ou bien, M. Preston a été injurié dans les journaux et ailleurs, ou bien, ces journaux ont dit la vérité à son endroit. Le " World ", de Toronto, et d'autres journaux l'ont invité à prendre des poursuites en libelle contre eux. L'honorable ministre a——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable monsieur me permettra-t-il de dire

un mot ? M. Preston a écrit une lettre au "Mail and Empire", de Toronto, je crois, par laquelle il met ce journal au défi de prouver une seule illégalité que lui, Preston, aurait commise ; il a aussi donné avis au premier ministre qu'il niait positivement tout ce qu'on avait dit contre lui, et son avocat a reçu instruction de prendre des procédures pour libelle. L'honorable député a dit dans ses remarques premières que M. Preston n'avait pas encore pris ces poursuites. J'oserai dire que l'honorable monsieur ne voudra déclarer qu'il a des information à ce sujet. En effet, on ne saurait, considérant les circonstances, accuser M. Preston de négligence, parce qu'il doit correspondre par lettre avec son avocat de façon à ce que tous les deux s'entendent sur la ligne de conduite à prendre. Et cela prend du temps, de là le délai nécessaire dont l'honorable député veut tenir responsable M. Preston. Mais si M. Preston, après avoir dit au gouvernement qu'il a donné instruction à son avocat de prendre des poursuites judiciaires, ne s'occupe plus de la chose, dans ce cas, je suis prêt à dire que l'honorable monsieur (M. Bennett) aura raison de le trouver en faute, à moins que nous ne demandions des explications.

M. BENNETT : L'honorable ministre a énoncé ce principe étonnant que si un journal a fait une charge à fond de train, injurieuse et ne reposant sur aucun fait, contre quelqu'un, quelle que soit sa position, ce n'est pas le devoir de cet homme de prendre des procédures judiciaires, mais qu'il appartient au journal en question de prouver la vérité de ce qu'il a dit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit cela et l'honorable monsieur se trompe. J'ai dit que M. Preston a écrit une lettre avertissant le premier ministre qu'il répudiait toutes les accusations portées contre lui et qu'il avait donné instruction à son avocat de prendre des procédures contre le journal qui l'avait ainsi insulté. Je n'ai pas dit qu'il appartenait au journal de faire la preuve de ces énoncés. Dans ces circonstances, qui sont quelque peu particulières, c'est le devoir de M. Preston de revendiquer son honneur, et il nous dit avoir pris le seul moyen qu'il eût à sa disposition pour arriver à ce but. J'ajoute qu'un assez long espace de temps ne s'est pas écoulé pour que l'honorable monsieur puisse accuser de négligence M. Preston. Quand il aura été trouvé coupable de négligence, ce sera le temps de le trouver en faute.

M. BENNETT : L'honorable ministre a énoncé clairement la proposition qu'il était du devoir du journal de prouver le vérité de ses assertions. Mais voici quelle est la position : M. Preston est parti en menaçant de prendre des procédures pour amener devant la cour d'assises ceux qui s'étaient rendus coupables de ce prétendu libelle. Il n'ignorait pas que tant qu'il serait absent du pays, cette poursuite n'avancerait pas. Mais s'il a un droit d'action contre ces journaux—et il en a un certainement si les faits publiés ne sont pas vrais—il n'agit pas comme un homme innocent, en restant ainsi de l'autre côté de l'Atlantique ; mais il devrait revenir au pays ou faire émettre un mandat d'arrestation contre les rédacteurs et les propriétaires du "World," de Toronto, et des autres journaux qui ont reproduit ces accusations, ce qu'il n'a pas fait jusqu'à présent.

L'honorable ministre nous parle de Huron-ouest et de l'enquête qui se fait dans une autre partie de la Chambre. Il prétend qu'il n'y a jamais eu de tribunal aussi impartial. Est-ce qu'il ignore que son propre président a déclaré à M. Russell que virtuellement il ne faisait que tuer le temps dans ce comité ? En effet, il est évident pour quiconque a visité ce comité que depuis des jours et des jours, les honorable membres de l'autre côté de la Chambre ne font que prier pour que la prorogation arrive avant que le comité ait eu le temps de terminer son enquête.

La motion devant le comité demande que M. Preston soit destitué. Il reste à constater si les honorables députés qui siègent à votre droite, M. le Président, croient que M. Preston doit être maintenu dans sa charge. C'est dans le but de constater la chose et de voir s'il existe quelque sentiment de justice dans cette assemblée, et de donner à ces honorables députés une occasion de déclarer que le gouvernement doit se dispenser des services de M. Preston, que je fais la proposition actuellement soumise au comité.

M. DAVIN : L'honorable ministre peut-il nous dire la date de la nomination de M. Preston ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le 30 janvier dernier.

M. DAVIN : Le ministre lui a-t-il fait écrire pour lui dire qu'il aurait à donner une explication ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il a de lui-même télégraphé au premier ministre.

M. DAVIN : Eh bien ! quelle était la teneur de ce télégramme ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas le télégramme ici, mais il disait en somme que M. Preston répudiait ce qu'on avait avancé sur son caractère, et qu'il avait donné des instructions pour que des poursuites judiciaires fussent prises.

M. GUILLET : J'ai eu quelque connaissance de la conduite de Preston, et je désire dire deux ou trois mots au grand désagrément probablement des honorables membres de l'autre côté de la Chambre. Ils ne seront pas disposés à rire quand j'aurai rapporté quelque-uns de ses hauts faits dans mon propre comté en 1892. Il est venu dans cette division électorale comme organisateur d'une bande de voyous prêt à faire ce qu'il lui avait fait accomplir dans d'autres comtés par toute la province. C'était une chose extraordi-

naire, dans les circonstances, qu'il eût abandonné sa position de bibliothécaire à la législature d'Ontario, et pourquoi ? Assurément, il y avait d'autres libéraux qui auraient pu organiser le parti réformiste ; M. Smith vivait encore ; M. Pedley pouvait encore rendre des services précieux, et M. Dawson s'occupait encore d'organisation dans le pays. Mais il fallait un homme capable de dresser à sa main cette bande de vauriens, et Preston était bien cet homme, lui qui avait organisé cette bande et qui possédait la confiance des propres à tout faire de tout le pays. Les chefs libéraux savaient que ces scélérats répondraient à l'appel de Preston, tels les hommes de Robin Hood sortaient de terre à sa voix. Ils savaient que ces hommes sortiraient de terre dans cette division le matin de la votation. Mais les hommes de Robin Hood étaient des gentlemen comparés à ces voyous. Ils combattaient comme des chevaliers pour le faible et l'opprimé.

Je veux signaler le fait que M. Smith, en 1892, était dans mon comté quand a eu lieu l'élection dans laquelle il s'est porté candidat. M. Pedley s'y trouvait aussi et tenait des assemblées, quand, à la dernière minute, M. Preston apparut sur la scène, suivi, le matin de la votation, par sa troupe de vauriens qui devaient prendre la place d'électeurs ayant le droit de vote. Il distribua sa bande par tout le comté et elle était connue sous le nom de la brigade du fer à cheval. Chacun de ces scélérats portait en effet une épingle en forme de fer à cheval à sa cravate, et c'est ce qui les faisait reconnaître aux bureaux de votation par les représentants du candidat libéral, quand ils venaient voter au nom d'électeurs véritables, selon les instructions des agents libéraux. Les libéraux honnêtes ont dénoncé ces turpitudes. On savait très bien que Preston était l'organisateur et le chef de cette bande. Cela explique pourquoi il avait abandonné sa position ; le sort du gouvernement d'Ontario ne tenait qu'à un cheveu et comme il fallait pour sauver la situation avoir recours aux moyens désespérés, on ne trouva pour l'exécution de cet ouvrage personne si ce n'est Preston lui-même. Aucun autre organisateur du parti de la réforme n'aurait pu faire agir cette bande, et l'on a dû employer quelque moyen pour décider Preston à abandonner son emploi de bibliothécaire qui lui donnait un salaire lui permettant de vivre à son aise. On lui a confié la direction de cette bande de bandits en lui promettant une situation meilleure, qui lui rapporterait un salaire plus élevé, s'il réussissait à mener son travail à bonne fin. Il est de fait qu'avant même d'avoir terminé sa besogne il était nommé à l'emploi qu'il remplit aujourd'hui. Ces circonstances laissent coupçonner bien des choses et elles démontrent que les honorables membres de la droite, en dépit de leur air d'innocence et de simplicité, savaient très bien ce qu'était cet homme et quelle besogne il avait accomplie dans la province d'Ontario depuis 10 ans, besogne qu'il a continué de faire récemment dans Huron-ouest et dans Brockville.

M. DAVIN : Je voudrais attirer l'attention du comité sur certaines dates. Le 13 janvier, M. Preston était nommé et le 12 janvier il avait envoyé à M. McNish le télégramme suivant :

TORONTO, 12 janvier 1899.

M. Donald McNish, Saint-Thomas.

Mes plus cordiales félicitations. Excessivement peiné de ne pas me trouver avec vous ce soir. Etre supporté par une si noble armée de travailleurs devrait vous rendre l'homme le plus fier d'Ontario. Serrez pour moi la main de nos gens et remerciez la machine.

PRESTON.

Je vois mon honorable ami de Maisonsonneuve (M. Préfontaine) applaudir vivement. Je suppose qu'il a devant les yeux la subvention que le gouvernement accordera demain à son chemin de fer.

Le ministre de l'Intérieur a dû admettre que la conduite de cet homme est telle qu'il a été obligé de dire au comité que s'il est prouvé que Preston s'est rendu coupable des fautes qu'on lui reproche, lui, le ministre, lui demandera une explication ; mais il n'a pas dit qu'il le destituerait. La question, M. le Président, est donc de savoir si des faits suffisants ont été prouvés à ce comité pour permettre à ce dernier de dire que la preuve est assez forte pour permettre au ministre de débarrasser le pays de cette honte d'avoir à son service ce Preston à un salaire de $3,000 par année plus ses dépenses de voyage. Il est prouvé qu'après avoir participé à la défaite du parti conservateur dans l'une des élections les plus corrompues qui aient jamais eu lieu dans Ontario, le lendemain le ministre de l'Intérieur lui donnait la position qu'il occupe encore. N'est-ce pas un fait extraordinaire que cette nomination ait été faite le lendemain même du jour où Preston envoyait ce télégramme ? Je dis qu'on peut conclure raisonnablement de ce fait que Preston était en communication avec quelqu'un qui pouvait aborder les ministres et leur dire que sans doute il y aurait une enquête et que le plus tôt Preston quitterait le pays, le mieux ce serait. Je dis que c'est là une conclusion raisonnable.

Mais le ministre de l'Intérieur vante la vertu du parti libéral devant nous et déclare que notre zèle en vue d'obtenir la pureté dans les élections, est tout nouveau. Eh bien ! M. le Président, les dossiers et les rapports des cours de justice de ce pays démontrent que——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils font voir que j'ai dû envoyer au pénitencier une couple d'amis politiques de l'honorable député.

M. DAVIN : L'honorable ministre veut-il parler du procès du Portage la Prairie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je fais allusion, pour un, à M. Charles Chamberlain, et si l'honorable député ne connaît

pas quel est ce monsieur, je crois que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) peut le renseigner amplement.

M. DAVIN : Je sais que c'est un de ses propres amis qui a été condamné au Portage la Prairie. Le ministre dit que le parti tory l'a attaqué sans relâche parce qu'il avait poursuivi ces causes au Portage la Prairie. Mais pas du tout. Le parti tory ne s'est pas plaint de ce que tout individu accusé d'un crime fût poursuivi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le parti tory a trouvé que j'étais grandement en faute pour avoir poursuivi ces personnes devant les tribunaux.

M. DAVIN : Non pour les avoir poursuivies ainsi, mais pour la manière dont l'honorable ministre a fait la chose. Son but était de mettre sans raison aucune ses mains dans le trésor du Canada.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai employé le moyen de les faire condamner et c'est à cela que s'oppose l'honorable député.

M. DAVIN : Non, non ; ce à quoi nous avions objection, c'était que le procureur général de la province du Manitoba mît sans raison aucune ses mains dans le trésor du pays, et il n'a pu encore rendre compte des milliers de dollars qu'il a ainsi retirés. L'honorable ministre fait montre d'une grande audace en faisant allusion à ces faits, car il ne peut guère démontrer sa parfaite innocence au peuple du Canada, qui ne croit pas à cette innocence.

Mais ce qui nous occupe maintenant est le cas de Preston ; il s'agit de savoir si un homme qui a été l'organisateur et, cela est admis, un organisateur ayant recours à la corruption et aux manœuvres frauduleuses telles que celles décrites par mon honorable ami qui siège en arrière de moi——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Admis par qui ?

M. DAVIN : Par lui-même. Prenez la lettre que j'ai lue. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'était pas présent quand j'ai lu ce que l'honorable Samuel Blake disait de cet homme. Il a dit que s'il occupait la position de ministre de l'Intérieur, la tête de Preston tomberait sans retard. L'honorable ministre des Chemins de fer n'était pas dans la Chambre quand j'ai lu cela, et c'est là le langage d'un homme qui n'est pas seulement un libéral ardent, mais qui a été dans le passé un juge éminent comme il est maintenant un avocat éminent. Ce qu'il dit, c'est qu'il y a des preuves suffisantes de la mauvaise conduite de Preston pour le destituer immédiatement.

J'espère, en dépit de ces quelques applaudissements intéressés que nous avons entendus, qu'on trouvera, dans ce comité, quelques libéraux qui——

Une VOIX : Vous allez être trompé.

M. SIFTON.

M. DAVIN : Mon honorable ami qui m'interrompt n'a pas besoin de s'imaginer qu'il représente tout le parti libéral du Canada. Du moins je ne le crois pas. Il y a quelques jours, nous avons eu un exemple de libéralisme indépendant quand nous avons vu trois libéraux voter contre le gouvernement. Pourquoi n'aurions-nous pas le droit de nous attendre à voir d'autres libéraux voter contre le gouvernement maintenant, vu que la cause du gouvernement n'est pas meilleure que celle qu'il défendait, il y a quatre ou cinq semaines, parce que durant ces semaines, ils cherchaient à avoir leur part des estimations, et jamais un gouvernement n'a été aussi lent à présenter ces estimations que celui d'aujourd'hui. En examinant des transactions du genre de celle dont nous établissons aujourd'hui l'existence, en constatant que le gouvernement emploie l'argent public à des fins politiques, le peuple est convaincu que ce gouvernement n'a pas de caractère et il a perdu confiance dans ce gouvernement.

M. DAVIS : Vous constaterez le contraire avant bien longtemps.

M. DAVIN : L'honorable député verra la chose ; il constatera que le peuple a perdu toute confiance en ces messieurs depuis que ce qui s'est passé dans Elgin-ouest et ailleurs est connu, et spécialement depuis qu'on a connaissance de ce qui s'est dit à une enquête faite à un endroit que je ne puis mentionner d'une manière spéciale ici, et dans une cause à laquelle l'honorable ministre a fait allusion et qu'il n'a pas fait connaître sous son vrai jour. J'ai assisté aux séances des comités de la Chambre des communes en Angleterre comme j'ai assisté aux comités ici. J'ai l'habitude d'assister aux séances des cours de justice, et je dis que jamais jusqu'à présent, on n'a vu tentatives plus mesquines pour empêcher une enquête telles que celles faites par l'honorable député de Kingston (M. Britton), l'honorable député de Halifax (M. Russell) et d'autres députés, dans le but d'empêcher que les faits condamnables soient exposés sous leur vrai jour, faits qui feront voir au peuple quels sont les moyens par lesquels le gouvernement actuel a remporté les élections partielles depuis que le pays a été assez malheureux d'avoir au timon des affaires ces messieurs de la droite. Cela a tellement préoccupé l'opinion publique durant ces six ou sept derniers jours, que le gouvernement tremble et que nous verrons, demain probablement, quand arrivera la discussion des estimations, quels moyens ont été employés pour faire voter ces messieurs avec le gouvernement sur une question comme celle que nous sommes à dénoncer.

M. MACDONALD (Huron-est) : Je discuterai brièvement cette question. J'espère que cette excitation va se calmer et que nous en reviendrons à la résolution proposée par l'honorable député de Simcoe-est (M.

Bennett). Il demande à cette Chambre de se prononcer sur la destitution d'un fonctionnaire contre lequel on n'a pu faire la moindre preuve de nature à démontrer qu'il est coupable. Il n'y a, même dans la déclaration faite par M. McNish, rien qui laisse supposer que M. Preston ait commis quelque irrégularité ou illégalité. M. McNish dit que Preston était dans le comté durant l'élection. Doit-on supposer que tous ceux qui se trouvaient dans cette division durant l'élection, y étaient pour des fins contraires à la loi et qu'ils sont coupables de crime ? Si c'est là la conclusion à laquelle ces messieurs en arrivent, elle ne vaut pas grand' chose en vérité. L'honorable député de Northumberland (M. Guillet) n'a cité aucun fait pour démontrer que M. Preston est coupable. Il a parlé d'une bande de corrupteurs qui se serait rendue dans ce comté, mais a-t-il prouvé que M. Preston fût le chef de cette bande, ou qu'il fût coupable d'actes illégaux ?

M. GUILLET : Ces scélérats sont venus avec lui.

M. MACDONALD (Huron-est) : Supposons que l'honorable député (M. Guillet) soit accusé d'avoir commis quelque chose de mal ou de criminel, croirait-il que justice lui serait rendue s'il était condamné sans qu'on lui accorde un procès où il pourrait démontrer son innocence ?

M. Preston écrit une lettre au premier ministre, dans laquelle il dit qu'il est parfaitement innocent des accusations portées contre lui par la presse du pays, et qu'il est prêt à prendre les moyens de revendiquer son caractère contre ces accusations.

M. GUILLET : Son oncle a juré qu'il ne le croirait pas sous serment.

M. MACDONALD (Huron-est) : M. Preston a déclaré au premer ministre qu'il n'était coupable d'aucun de ces actes illégaux qu'on l'accusait d'avoir commis, et il a pris les moyens d'intenter des poursuites à tous ceux qui ont écrit contre lui dans les journaux. Je le demande à tous ces messieurs de la gauche : n'est-ce pas le devoir de ce comité et de tous les membres de cette Chambre de donner à M. Preston une occasion, avant de le juger, de venger son caractère, de revendiquer son honneur comme il se propose de le faire ? Dans les circonstances actuelles, et sans avoir plus de détails, serait-il juste de la part du comité d'adopter une résolution destituant un homme contre lequel il n'y a pas même un soupçon de preuve sur lequel on puisse se baser. Je mets en doute la déclaration de l'honorable monsieur qui a lu ce qu'a déclaré M. Blake, pour faire voir que M. Blake a voulu dire que M. Preston et tous les fonctionnaires qui pourraient se trouver dans son cas, devaient être destitués avant qu'on eût prouvé qu'ils s'étaient rendus coupables des actes qu'on leur reprochait.

Est-ce que M. Blake dit cela ? Je le demande à l'honorable député, est-ce que M. Blake dit que dans les circonstances actuelles, sans aucune preuve que celle qu'on a essayé de faire, il serait prêt à couper la tête de Preston et des autres, avant qu'on lui ait démontré d'une manière satisfaisante que ces personnes sont coupables ? Je pense être juste en disant que M. Blake est un homme qui ne condamnerait pas quelqu'un sans une preuve suffisante, et il en agirait de même à l'égard de Preston.

M. GUILLET : Je désire répondre à la question que m'a posée l'honorable monsieur (M. Macdonald).

Quelques VOIX : A l'ordre ! asseyez-vous.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Huron-est pose une question et mon honorable ami (M. Guillet) veut lui répondre.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : A moins que l'honorable député (M. Macdonald) ne lui permette, l'honorable monsieur (M. Guillet) ne peut l'interrompre.

M. WALLACE : Il doit s'attendre à une réponse.

M. GUILLET : J'ignore ce que dit M. Blake. Je ne connais que ce que j'ai lu à ce sujet dans la presse publique qui déclarait positivement que c'était là l'opinion de M. Blake.

Quelques VOIX : Quelle presse ?

M. GUILLET : J'ai lu cela dans plusieurs journaux du pays, notamment le " Witness " de Montréal, et le " Mail ", de Toronto. Ces journaux ont dit bien clairement que M. Blake avait déclaré que s'il en avait le pouvoir, cela ne lui prendrait pas plus de temps que celui nécessaire pour écrire leurs noms, pour destituer M. Preston et les autres.

M. MACDONALD (Huron-est) : Asseyez-vous maintenant. Si l'honorable monsieur (M. Guillet) était à subir son procès, serait-il content d'être condamné sur ce que le " Mail " ou le " Witness " ou M. Samuel Blake peuvent dire ? Je ne le crois pas. Si l'on prouve les accusations portées contre M. Preston, je ne le défendrai pas un seul instant ni lui ni d'autres qui auraient commis des illégalités et des fraudes dans Elgin-ouest ou ailleurs. Mais il n'y a pas un seul député, ici, ce soir, qui condamne dans sa conscience M. Preston simplement sur la déclaration faite par le député de Simcoe-est (M. Bennett). Tous ces messieurs de la gauche savent parfaitement que la preuve contre Preston ne justifierait pas sa destitution.

M. McCLURE : Je ne connais personnellement ni M. Preston, ni sa manière de faire les élections ; je connais à peine ce qui s'est passé dans l'élection l'Elgin-ouest ou de toute autre division électorale d'Ontario. Je puis donc envisager la question d'une manière impartiale. Je crains qu'on n'ait ap-

porté trop de chaleur dans cette discussion, ce qui n'est pas de nature à éclairer le jugement, et ainsi que l'a dit l'orateur qui vient de reprendre son siège (M. Macdonald) il serait bon pour nous d'en revenir aux faits et de décider du vote qu'il nous faudra donner. Je ne veux pas donner sur cette question un vote que je ne pourrais pas expliquer et défendre. Je ne sais pas ce qu'il peut y avoir de fort ou de faible dans les accusations portées contre M. Preston. Je ne veux pas décider cette question d'après ce qui peut se produire pour tel ou tel parti. Je ne veux pas décider cette question d'après ce que je connais du parti tory dans le passé ou d'après les prédictions de l'honorable député (M. Davis) quant à l'avenir.

L'honorable député (M. Davin) est le dernier homme qui devrait parler d'autres membres de cette Chambre en disant d'eux qu'ils tremblent. Il ne retient pas son siège dans cette Chambre par des majorités assez fortes pour lui permettre de jeter la pierre à d'autres.

Mais quelle est l'accusation contre M. Preston ? Rappelons-nous que nous ne faisons pas le procès de l'élection de Huron-ouest ici, et je dois déplorer et condamner très fortement le langage qu'on a tenu dans cette Chambre à propos de cette enquête. Comme étant un des membres du comité, je n'exprimerai aucune opinion sur cette enquête à présent. Je serai prêt cependant à faire connaître mon jugement, comme membre indépendant de cette Chambre, quand toute la preuve aura été faite, mais en tant que je me trouve personnellement concerné, aucune accusation portée dans cette Chambre alléguant qu'on veut empêcher l'enquête, n'a la moindre base.

Mais quelle est l'accusation portée contre M. Preston ? D'abord on nous a dit qu'il avait été un organisateur du parti libéral. Est-ce là un crime ? Si c'est un crime, il y a un nombre considérable de criminels dans le pays. J'ai appris que l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) allait d'un comté à un autre par tout le pays, et j'ai lu qu'il ne quittait jamais une place sans y avoir nommé un organisateur tory. Bien que peut-être à cause de la connaissance que j'ai des méthodes des torys, je n'aie pas une haute opinion d'un homme nommé à cette charge, cependant, je ne le condamnerais pas parce qu'il est organisateur tory. J'approuve pleinement la déclaration qu'a faite l'honorable ministre de l'Intérieur, parce que je ne condamnerai personne pour la raison seule que la presse tory dit que c'est un scélérat, non plus que je le condamnerais si la presse libérale disait qu'il est un scélérat. Malheureusement la presse de ce pays ne possède pas l'esprit d'indépendance—je veux parler avec respect de la presse—mais malheureusement elle est avant tout et au suprême degré l'esclave d'un parti, et c'est pourquoi il faut que tout membre du parlement, que tout homme qui désire se former un jugement parfait sur une chose soient en garde contre ce qui est publié dans les journaux, et encore plus spécialement doivent-ils être très prudents et ne pas condamner quelqu'un sur les écrits ou les comptes rendus qui paraissent dans les journaux comme le "Mail" et le "World," de Toronto, qui depuis longtemps se sont départis du caractère spécial qu'ils avaient.

Mais on nous dit que nous avons la déclaration faite sous serment de M. McNish, laquelle on a lue ce soir.

Une VOIX : Non.

M. McCLURE : Eh bien ! une déclaration sous serment quelconque. Supposant que cela soit, je défie n'importe quel membre de cette Chambre de me montrer que le nom de M. Preston est mentionné dans cette déclaration. Nous n'avons rien de plus que la mention qu'il était dans le comté quand ces actes de malhonnêteté ont été commis. Sans doute quelques-uns des honorables messieurs de la gauche se trouvaient aussi dans ce comté, et nous ne sommes pas pour les condamner pour cela.

Maintenant quant au langage attribué à M. Blake, je dirai que je ne suis pas ici ce soir pour justifier ma conduite d'après ce que M. Blake ou d'autres personnes dans Ontario pourront dire. Bien que cependant mon propre jugement puisse ne pas être aussi bon que celui de M. Sam Blake, c'est le meilleur que j'ai pu me former, je n'accepterais pas le sien de préférence au mien.

Nous avons donc le fait que la presse tory a accusé M. Preston d'actes illégaux, de manœuvres frauduleuses en ce qui touche à l'élection dont il est question; mais, d'autre part, nous voyons que M. Preston répudie carrément ces accusations et qu'il prend le seul moyen qui lui reste, des poursuites pour libelle. Ces messieurs ne peuvent nier que M. Preston n'ait commencé ces poursuites judiciaires et jusqu'à ce qu'il néglige de pousser sa cause ou qu'il ne réussisse pas dans ces poursuites, nous devons suspendre notre jugement. Quelques-uns des honorables messieurs de la gauche sont avocats ou prétendent l'être à leur façon, et cependant, ils vont se trouver à déclarer par leur vote que si un homme est accusé par les journaux de choses qu'il nie et qu'il prend des poursuites judiciaires pour libelle, alors avant que cet homme ait l'occasion d'expliquer et de prouver sa cause, cet homme est coupable. En supposant que M. Preston fût aussi méchant que ces messieurs le disent, je lui donnerais le bénéfice de ce grand principe de la loi anglaise, et je le considérerais comme innocent jusqu'à ce qu'on ait prouvé qu'il est coupable.

M. WALLACE : On a dit dans cette Chambre, ce soir, que l'honorable Samuel Blake avait fait sa déclaraiton en l'accompagnant de tant de "considérant" et de "pourvu que" qu'elle n'est plus une condamnation des actes de M. Preston. C'est au moins ce que j'ai cru que l'honorable député de

Huron-est (M. Macdonald) entre autres, a dit. Si l'honorable député avait pris la peine seulement de lire la déclaration de M. Blake, il n'aurait pas fait cet énoncé.

M. HEYD : Dans quel journal se trouve-t-elle ?

M. WALLACE : Je ne cite pas un journal, je cite M. Samuel Blake.

M. HEYD : Qui imprime ce journal ?

M. WALLACE : Peu importe que quelqu'un se lève dans la Chambre et nie que M. Blake ait fait cette déclaration. Un honorable député dit que ce journal n'est pas digne de foi parce que ce n'est pas un journal libéral. Je ne sais pas si la déclaration a paru dans les journaux libéraux du pays, mais elle a été publiée dans les journaux conservateurs et indépendants, et M. Blake ne l'a jamais niée, bien qu'elle ait été publiée il y a plusieurs jours. Mais quelle est cette déclaration ? M. Blake dit :

Si j'étais en office, la tête de Preston et celle de tous les autres individus qui ont été parties à ces actes honteux, tomberaient aussi vite que je pourrais écrire les noms de ces gens sur le papier.

C'est là la déclaration ; on n'y voit pas de " pourvu que "——

M. MACDONALD (Huron-est) : Je voudrais dire à ce sujet——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. WALLACE : M. le Président, je demande que vous m'accordiez la parole. Nous n'avons pas besoin de président partisan ici.

M. MACDONALD (Huron-est) : J'étais pour faire une déclaration.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : A moins que l'honorable député qui a la parole ne le permette, personne n'a le droit de l'interrompre.

M. WALLACE : M. le Président, je vous demanderais de me donner la parole.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je crois que l'honorable député devrait retirer l'expression qu'il vient d'employer et qui comporte une accusation de partialité contre le président.

M. WALLACE : J'avais le droit d'avoir la parole et j'en ai appelé au président pour me faire rendre justice, mais il n'a pas remué dans son fauteuil, il n'a pris aucun moyen pour faire reconnaître mon droit. Je ne désire aucunement dire quelque chose qui soit de nature à blesser le président, mais j'ai certains privilèges et droits dans cette Chambre, et je ne suis pas pour permettre qu'aucun président ne m'en prive. Je dis que l'honorable Samuel Blake, un libéral éminent qui a fait les luttes de son parti et qui a approuvé des actes que nombre d'entre nous trouvions étrange de voir défendus par un homme de sa position et de son caratère, condamne un acte que ces messieurs du parti ministériel ont essayé l'un après l'autre de défendre, et personne plus que l'honorable ministre de l'Intérieur, dont le langage a été des plus forts et des plus véhéments. Que dit ce ministre ? " Aucun fonctionnaire ne sera destitué parce qu'il est accusé par les torys." Il ajoute : " Il n'y a pas assez de conservateurs dans le Canada pour faire destituer cet homme." Eh bien ! M. le président, nous verrons s'il y aura assez de grits pour le maintenir dans son emploi après tout ce qui a été dévoilé. L'honorable ministre de l'Intérieur a été obligé d'admettre que M. Preston devait se disculper lui-même. Mais quels moyens a-t-il pris pour demander à M. Preston de se disculper ? Lui a-t-il envoyé un câblegramme lui disant : " Les accusations les plus sérieuses ont été portées contre vous " ? Non, pas un mot ; il n'a rien fait. Il a dit que Preston a écrit ou télégraphié au premier ministre ; mais il n'a fait la chose que ces jours derniers, quand les journaux lui eurent appris ce qui se passait ici. Il a vu alors que sa tête était en danger et c'est pourquoi il a télégraphié au premier ministre. Pourquoi le ministre de l'Intérieur n'a-t-il pas employé quelques moyens ? Pourquoi n'a-t-il pas télégraphié à Preston : " Des accusations sérieuses sont portées contre votre intégrité, contre votre honneur, contre la bonne réputation du parti libéral tel que conduit par vous, et vous aurez soit à démissionner immédiatement ou à traverser l'Atlantique pour faire face à vos accusateurs et vous défendre des accusations portées contre vous."

Mais qui a porté ces accusations ? En premier lieu, le parti conservateur, mais en second lieu, M. Donald McNish, un libéral député au parlement, qui a été déclaré élu grâce aux actes de corruption les plus odieux dont l'histoire politique de ce pays fasse mention. Et, cependant, le ministre de l'Intérieur se lève et dit : " Nous défions tous les conservateurs de faire destituer cet homme."

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a pas dit cela. Il a dit qu'il défiait tous les torys du Canada d'obtenir la destitution de cet homme sans fournir de preuve.

M. WALLACE : Il n'a rien dit de tel. J'ai écrit ses paroles et voici ce qu'il a dit : " Il n'y a pas assez de torys en Canada pour faire destituer cet homme."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sera assez juste, je n'en doute pas, pour dire que ce qu'a déclaré le ministre de l'Intérieur c'est qu'il ne remercierait pas Preston de ses services simplement parce qu'il est accusé.

M. WALLACE : J'ai cité ses propres paroles, qu'il a répétées du reste à la fin de son discours. Il a dit aussi qu'il avait envoyé au pénétencier deux conservateurs qui avaient commis des fraudes dans les élections du Nord-Ouest. Mais quels sont les faits en ce qui concerne cette question ? Les faits sont que le seul homme condamné au Nord-Ouest pour la part

qu'il avait prise aux élections de 1896, et à la distribution des fameux $10,000 était l'un de ses propres amis politiques. Personne n'a été envoyé au pénitencier. L'honorable ministre a parlé de M. Charles Chamberlain qui, à tout événement, s'il a commis des actes frauduleux, ne s'est servi de ces moyens qu'aux élections de 1881, et l'honorable ministre a ajouté que si l'honorable député d'Assiniboïa-ouest ne connaissait pas ce M. Chamberlain, il pourrait s'adresser au représentant d'York-ouest. Je voudrais savoir ce que l'honorable ministre entend dire en faisant cette insinuation. S'il veut insinuer que j'ai eu connaissance des manoeuvres frauduleuses employées par Charles Chamberlain, ou tout autre personne de cet acabit, je déclare que c'est là insinuer une chose fausse sans aucune excuse. Je mets le ministre au défi de trouver la moindre preuve que j'ai été mêlé dans aucune de ces fraudes, de ces manœuvres corruptrices dont on a accusé certains individus par tout le Canada.

L'honorable ministre nous dit que nous avons volé des sièges en 1891 et que nous nous sommes promenés avec une bande de scélérats d'un comté à un autre par tout ce pays, et il a été jusqu'à dire à l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) que la raison pour laquelle il l'interrompait, c'était parce qu'il savait que tel était le cas.

M. HUGHES : Je n'ai pas entendu cela.

M. WALLACE : L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a défié le ministre, et je le défie à mon tour, de citer un cas du genre dont il a fait mention relativement aux élections de 1891. J'ai mois-même pris une part active aux élections partielles qui ont suivi les élections générales de 1891, et je puis dire, même pour ces dernières, que je n'ai eu connaissance d'aucune illégalité, mais que ces élections ont été conduites honnêtement et avec cette justice que j'ai toujours constatée dans les élections qui se sont faites précédemment dans ce pays. Je dis que l'assertion du ministre est une calomnie gratuite à l'adresse du parti conservateur, et je le défie de produire la moindre preuve à l'appui de son énoncé qu'une bande d'individus chargés de ce substituer aux électeurs véritables, et de changer le contenu des boîtes de scrutin a été employée par les conservateurs aux élections de 1891.

Quels sont les faits ? Ces individus dont je viens de parler se sont répandus dans le pays, aux élections partielles de 1892. Il y avait un organisateur politique pour le parti libéral, M. Alexander Smith. Il était dans un comté à travailler honnêtement et loyalement pour le succès de son parti, quand la veille de la votation, le soir, une bande d'individus de l'espèce mentionnée il n'y a qu'un instant, arrivait dans le même train où se trouvait M. Preston qui la dirigeait et qui la répandit ensuite dans tout le comté.

M. MACDONALD (Huron-est) : Cela n'est pas le cas.

M. WALLACE : C'était le jeu ainsi que nous l'a détaillé l'honorable député de Northumberland-ouest (M. Guilet), dont les affirmations doivent être acceptées à l'encontre de celles de l'honorable ministre.

M. MACDONALD (Huron-est) : Ce n'est pas là une preuve.

M. WALLACE : Je connais l'honorable député de Northumberland-ouest depuis vingt ans et c'est la première fois que l'on met en doute une affirmation de sa part, mais bien inutilement, car on ne réussira pas dans ce comité ou ailleurs à jeter du doute sur la déclaration qu'il a faite. Suivant ce qu'a affirmé l'honorable député (M. Guillet), ces individus chargés de changer le contenu des boîtes de scrutin et de se substituer aux électeurs véritables étaient sous la direction de Preston et s'étaient rendus dans le comté en question. Ils portaient à leur cravate une épingle en forme de fer à cheval de manière à se faire reconnaître par les officiers des bureaux de votation et les représentants du candidat grit. Ces derniers portaient une certaine marque qui servait à les faire reconnaître.

M. MACDONALD (Huron-est) : Comment savez-vous cela ?

M. WALLACE : Je rappelle des faits qui ont été prouvés en cour. Deux hommes ont été arrêtés et ont filé vers d'autres cieux sans s'occuper des cautions qui les avaient fait mettre en liberté, et le procès est devenu une farce grâce aux manœuvres des amis des honorable messieurs de la droite. C'est là une preuve évidente que les individus qui se substituent aux électeurs, qui bourrent de bulletins faux les boîtes de scrutin ont été dans le parti libéral après le procès subi en 1892 par le même Preston. Nous parlons du "Auld Lang Syne." Il est de fait que Preston a commis ces infamies depuis des années. Ne connaissons-nous pas son histoire ? Ne savons-nous pas que son oncle, John Rochester, qui a été membre de cette Chambre, a juré qu'il ne le croirait pas sous serment dans aucune cause d'affaires ? Ne savons-nous pas que douze hommes honnêtes et justes ont déclaré que Preston était une canaille et un fripon ? Ne savons-nous pas que c'est là tout son passé ? Cependant, ces messieurs pressent sur leur cœur des hommes de ce caractère, et ils leur donnent des charges élevées.

L'honorable ministre de l'Intérieur a encore dit que la majorité conservatrice actuelle avait repoussé une motion demandant à ce parlement de permettre l'examen de fraudes électorales. Non, on a cité les mots mêmes d'un amendement présenté dans un cas semblable par ces messieurs de la droite eux-mêmes, qui ne pouvaient trouver à redire à cette motion s'ils se rappelaient leur propre procédure et leur propre vote.

L'honorable ministre a dit que dans les cas de Huron-ouest et de Brockville, la commission demandée a promptement été ac-

cordée. Oui, après que l'honorable député de Halifax (M. Borden) eut prouvé avec succès à cette Chambre que des fraudes avaient été commises dans la division de Huron-ouest et que des électeurs avaient été dépouillés de leur droit le plus sacré, c'est-à-dire du droit de voter au scrutin et de voir inscrire leur vote. L'honorable ministre réclame le mérite d'une vertu que son parti n'a pas. Ces messieurs n'ont pas osé repousser sa demande, parce qu'alors on se serait écrié que le gouvernement avait peur de faire une enquête au sujet de l'entretien de Huron-ouest et du scandale du Yukon, impliquant, comme ils le faisaient, trois membres du cabinet et tout un groupe de fonctionnaires, qui ont participé à la friponnerie. L'opinion publique avait été tellement soulevée, que ces messieurs n'ont pas osé refuser l'enquête. Cependant, ils prétendent avoir fait acte de vertu en ne refusant pas l'enquête concernant l'élection de Huron-ouest.

Je ne puis que répéter qu'il appert, non d'une preuve de ouï-dire, mais de son propre télégramme, que Preston a pris une part remarquable à cette élection. Il est établi qu'il a supplanté l'organisateur Smith, et qu'il a pris la direction et la gestion de l'organisation de l'élection. Et puis, M. McNish, dont le témoignage ne peut être suspect, a avoué que son propre parti avait commis des fautes à la dite élection. Preston était l'organisateur ; la gestion de l'organisation lui fut remise par M. Alexander Smith.

M. MACDONALD (Huron-est) : Comment le savez-vous ?

M. WALLACE : J'énonce des faits déclarés sous serment par M. McNish.

M. MACDONALD (Huron-ouest) : Il n'a pas juré cela.

M. WALLACE : La preuve prise sous serment démontre que M. McNish a déclaré que Preston était l'organisateur.

Que signifie le télégramme de Preston ? S'il veut dire quelque chose, il signifie qu'il se trouvait dans Elgin-ouest et qu'il accourait en toute hâte à Ottawa pour recevoir la récompense de sa friponnerie. L'ensemble des faits démontre que M. Preston était là ; et, comme le sait tout aussi bien que moi l'honorable député de Huron-est, lorsque M. Preston paraît dans un comté, il se charge de l'organisation dans l'intérêt du parti libéral.

M. MACDONALD (Huron-est) : Il n'est jamais venu dans ma division.

M. WALLACE : Je n'ai pas dit qu'il y fût allé.

M. MACDONALD (Huron-est) : Alors, comment puis-je savoir qu'il se charge ou non de l'organisation ?

M. WALLACE : Si l'honorable député sait quelque chose à ce sujet, il sait que ce que j'ai dit est exact ; et s'il ne sait rien, il parle et interrompt beaucoup trop.

Je répète que M. Preston a dirigé les fraudes d'Elgin-ouest. Nul ne l'a contesté. Ce monsieur en a réclamé tout l'honneur. C'est l'instigateur en chef, et il demande qu'à cause de ce qui avait été accompli on remercie pour lui la " machine à battre que l'on a si malmenée." Et en beaucoup d'autres endroits, nous constatons la perpétration des mêmes iniquités par la même bande, conduite par le même gredin, W. T. R. Preston.

M. DAVIS : L'honorable député (M. Wallace) a défié le ministre de l'Intérieur d'indiquer un cas de corruption commise par les conservateurs à l'élection de 1891 ou à toute élection partielle, n'est-ce pas ?

M. WALLACE : J'ai donné lecture des paroles du ministre. Il a dit que dans la province de l'Ontario, les conservateurs avaient volé des comtés en 1891, et il s'est plaint de ce qu'une bande d'individus s'abattaient de comté en comté.

M. DAVIS : Et l'honorable député (M. Wallace) a également dit qu'il défiait le ministre de l'Intérieur de trouver un cas de corruption commise par les conservateurs en 1891 ou à toute élection partielle.

M. WALLACE : Je n'ai rien dit de la sorte. Je désire corriger l'honorable député. J'ai donné lecture des paroles de l'honorable ministre, puis j'ai défié celui-ci de citer un seul cas concernant l'élection de 1891, ou les élections partielles de 1892, faites dans la province d'Ontario. Je ne parlais pas du Nord-Ouest ; car j'ignore ce qui s'est passé là.

M. DAVIS : On me permettra assurément de comprendre ce que j'ai entendu dire. Je crois avoir entendu l'honorable député faire l'assertion que j'ai mentionnée relativement aux élections partielles. Or, l'honorable député doit avoir oublié qu'il y a eu une élection partielle à Winnipeg en 1892. Un nommé Chamberlain, du comté d'York, est venu à Winnipeg, accompagné d'une bande d'individus qui le suivaient pour gagner l'élection dans l'intérêt du parti conservateur. L'honorable député a probablement oublié que M. Chamberlain et un nommé Haldane ont été poursuivis en raison de fraudes électorales ; et si je me rappelle bien, l'un d'eux a été condamné à la prison, et l'autre à une amende de $1,000. que les amis de celui-ci, nul doute, ont eu à prélever.

Il a oublié encore que l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) a été privé de son siège grâce à la manipulation des boîtes de scrutin de la part des amis des membres de la gauche à la dernière élection générale. L'honorable député a oublié, peut-être, la preuve tendant à démontrer qu'on avait réellement établi une école à Winnipeg pour former les sous-officiers rapporteurs à l'art de manipuler les bulletins de manière à priver les électeurs de leur droit de vote. La première question posée aux élèves de cette école était : " Savez-vous jouer aux cartes ? " Et la jarre était placée

sur la table—je ne dis là rien de nouveau, tout cela a été révélé à l'enquête,—et l'on enseignait à ces sous-officiers rapporteurs la manière de s'y prendre pour voler les bulletins des électeurs. Et lorsque leur éducation fut complétée, ils furent envoyés dans les comtés du Manitoba et du Nord-Ouest pour manipuler les bulletins. L'un d'eux raconta comme une bonne farce comment, dans un certain canton, il avait manœuvré de manière à faire voter un libéral bien connu en faveur des conservateurs.

Il y a quelques années, on a commis dans mon propre comté les choses les plus monstrueuses. Je me rappelle que toutes les troupes de la gendarmerie à cheval furent sommées de se rendre un jour en face des casernes pour y entendre lire une dépêche supposée émanée de sir John Macdonald, et qui disait que si l'on votait en faveur du parti conservateur, on obtiendrait des "scrips" et des médailles. Et cependant, l'honorable député accuse les libéraux d'avoir commis des fraudes électorales !

M. HUGHES : Je désire savoir, M. l'Orateur, si le ministre, en réponse à une interruption que j'ai faite, a déclaré que je savais que son assertion était vraie, et que c'était là la raison de mon interruption ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne comprends pas bien la question de l'honorable député.

M. HUGHES : Lorsque le ministre s'adressait à la Chambre, je me suis levé pour signaler qu'à la suite des demandes en invalidation d'élection instituées subséquemment à l'élection de 1891, deux libéraux contre un conservateur avaient perdu leur siège. J'ai fait cette observation en réponse à l'assertion de l'honorable ministre disant que des bandes d'individus s'étaient abattus de comté en comté dans l'intérêt des conservateurs de la province de l'Ontario. Or, on m'informe que le ministre a fait la remarque que je savais que la chose était vraie, et que c'était là la raison pour laquelle je l'interrompais. Je veux savoir si l'honorable ministre a fait cette remarque ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. HUGHES : Eh bien ! tout ce que j'ai à dire, c'est que le ministre de l'Intérieur a de propos délibéré déclaré une fausseté en cette Chambre.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : Je ne crois pas que l'honorable député soit dans l'ordre en employant un langage comme celui-là.

M. HUGHES : Je demande que le ministre retire cette assertion. Je n'accepterai une remarque semblable ni d'un ministre ni d'un autre.

M. le PRESIDENT : Je m'en rapporterai au jugement de l'honorable député (M. Hughes) et de la Chambre au sujet de savoir si le langage employé par l'honorable député est tant soit peu permis.

M. MONTAGUE : Nul doute que l'expression de l'honorable député est forte——

M. TALBOT : Qu'il la retire !

M. MONTAGUE : L'honorable député (M. Talbot) n'a pas le droit d'interrompre un membre de cette Chambre. Ces interruptions sont tout à fait incompatibles avec l'esprit qui règne dans la Chambre, et l'on ne devrait pas les permettre.

Le député de Victoria-nord (M. Hughes) a fait une déclaration grave, mais je pense que l'assertion de l'honorable ministre de l'Intérieur est tout aussi peu parlementaire. Il a affirmé que des fraudes avaient été commises à la connaissance de l'honorable député de Victoria-nord, et que c'est là la raison pour laquelle celui-ci a adopté une certaine attitude.

Le MINISTRE DES FINANCES : En supposant qu'on pourrait exciper des paroles de l'honorable ministre de l'Intérieur, je pense que mon honorable ami (M. Montague) n'a guère exposé la position sous son vrai jour. Comme on n'a pas objecté en temps voulu à ces paroles, il n'existe pas de point d'ordre à leur sujet. Assurément, l'honorable député de Victoria-nord n'hésitera pas à retirer l'expression malheureuse dont il s'est servi, expression qu'il sait être aux antipodes des règles parlementaires.

M. WALLACE : Je signalerai à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) que si l'honorable député de Victoria-nord n'a pas immédiatement appelé l'attention sur les paroles du ministre de l'Intérieur, c'est qu'il n'a pas entendu ces paroles. Seulement, le ministre de l'Intérieur vient de déclarer à la Chambre qu'il les a prononcées.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit de ce que j'ai dit au sujet de l'interruption.

M. WALLACE : C'est ce dont je parle. L'honorable ministre de l'Intérieur a prétendu qu'on avait volé des comtés et qu'une bande d'individus s'étaient abattus d'une circonscription à l'autre dans l'intérêt du parti conservateur. L'honorable député de Victoria-nord l'a interrompu, et le ministre a rétorqué que l'honorable député savait que la chose était vraie et que c'est là la raison pour laquelle il l'interrompait. Il admet maintenant avoir fait cette assertion, mais l'honorable député de Victoria-nord ne l'a pas entendu lorsqu'elle a été faite.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce que j'ai dit, c'est qu'il était notoire qu'une bande d'individus s'abattait d'une circonscription à l'autre dans l'intérêt du parti conservateur. La presse a porté publiquement cette accusation, et je suis convaincu qu'elle était fondée et que les honorables députés de la gauche le savaient.

Quant à l'assertion que j'ai faite au sujet de l'honorable député de Victoria-nord en particulier, il m'a interrompu lorsque je disais cela ; et, connaissant son expérience parlementaire, j'ai cru qu'il était juste de déduire de là qu'il avait l'intention de m'attirer sur un autre terrain. S'il m'avait demandé de retirer mon assertion, je l'aurais fait, mais il n'a pas protesté. Il me demande maintenant si j'ai fait l'assertion. Oui en effet, mais il a abandonné son droit d'en demander la rétractation. Ce que j'ai dit, je l'ai dit en réponse à son interruption, et s'il m'avait demandé de retirer mon assertion, il est probable que je l'aurais fait.

M. HUGHES : *Je ne l'ai pas entendue* alors.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Eh bien ! l'honorable député aurait dû me demander de la retirer.

M. HUGHES : Je ne vous l'ai pas entendu faire ; vous n'avez pas parlé assez haut.

Le *MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député aurait dû demander si je l'avais faite, pour en réclamer ensuite la rétractation s'il y objectait, mais il n'en a rien été.*

M. HUGHES : Je retire le mot fausseté, et je déclare que celui qui dit que je savais qu'on commettait des fraudes ou que j'y participais——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai nullement dit qu'il y ait participé.

M. HUGHES : Qu'est-ce que le ministre a dit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je retire mon assertion concernant mon honorable ami. Je n'ai eu nullement l'idée de l'accuser de *s'être rendu coupable de fraude.*

M. FEATHERSTON : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a lancé le défi que personne ne peut trouver rien de répréhensible dans les élections de 1891 et de 1892. Eh bien ! je mentionnerai une assemblée à Springfield, dans le comté de Peel, où il a adressé la parole. J'étais candidat à l'élection partielle de 1892, mon élection de 1891 ayant été annulée. Après cinq jours d'enquête, on avait découvert un cas au sujet duquel j'avais abandonné mon mandat. Je pense que j'aurais pu parfaitement sortir sain et sauf du procès, mais l'autre partie craignait quelque peu de voir son candidat perdre ses droits politiques, et comme on m'offrait de payer tous les frais, je préférai faire face aux dépenses d'une autre élection plutôt que de courir le risque de payer tous les frais de ce procès. Le député d'York assistait à cette assemblé de Springfield, et il m'y dépeignait sous les couleurs les plus noires, me représentant comme l'un des hommes les plus corrompus qui eussent jamais brigué les suffrages du comté de Peel. Un des partisans mêmes de mes adversaires —un homme respectable, je suppose, se leva et dit : " Messieurs, je ne suis pas hypocrite. Je n'ai pas confiance dans un parti qui pose autant à la pureté et à l'excellence, car je sais par moi-même que les gens de ce parti ne sont guère plus immaculés que Featherston, et que même ils le sont dix fois moins ". On essaya d'empêcher cet homme de parler et de dire ce qu'il désirait, mais on n'y réussit point. On retourna à l'hôtel pour lui engendrer querelle, et il en résulta que cet homme m'appuya à cette élection et qu'il admit qu'il avait versé $5 dans le fonds formé pour poursuivre l'invalidation de mon élection. Le même homme entraîna avec lui un certain nombre de ses amis du parti conservateur, et la conséquence en fut que je gagnai 20 voix dans cet arrondissement de votation à cette élection-là.

L'honorable député de Victoria-nord a demandé : " Combien de libéraux et combien de conservateurs ont vu invalider leur élection en 1892 ?" Eh bien ! je sais qu'il n'a couru aucun risque, lui, de voir annuler son élection. Une demande en invalidation lui a été signifiée, mais la peur l'a pris, et il a cherché à obtenir un compromis par lequel, si cette demande était retirée, on abandonnerait celle dirigée contre le député du comté de Peel.

M. HUGHES : L'honorable député dit-il que *j'ai voulu faire ce compromis* avec lui en 1892 ?

M. FEATHERSTON : Oui, M. l'Orateur. Il se hâtait un peu trop, vu que ses amis lui épargnèrent l'ennui d'une demande en invalidation en lui substituant un homme de paille pour recevoir, à la place de M. Hughes, la signification de cette demande. Il ne fut fait aucune *signification à l'honorable député lui-même, et lorsque, quelques* semaines après, il fut assigné devant le tribunal, il prétendit que la demande ne lui avait jamais été signifiée. Telle est la manière dont il a évité la perte de son siège en 1892.

Autre trait. Lors de l'élection partielle du comté de Pontiac, en 1892, qui avait réuni là toutes les forces conservatrices de Toronto, celles-ci se retirèrent à l'hôtel où j'étais, et j'ai vu ce qui se passait. Il y avait là un petit bonhomme qu'on appelait le petit Johnnie, à ce que j'ai appris ensuite. Je le notai, parce que je croyais qu'il faisant d'assez bonne besogne pour le parti. En 1896, je rencontrai ce jeune homme à Toronto. Il me fixa, pensant me connaître. Il me dit : Je crois vous avoir déjà vu." Je répondis : " Vous souvenez-vous de la grosse lutte que nous avons faite à Pontiac lors de l'élection partielle de 1892 ? " Il me prit pour un conservateur, naturellement, ensuite. Il me raconta tout ce qui concernait l'élection de Pontiac. Je lui dis : " Vous avez joué une jolie partie à Halton, n'est-ce pas ? " Il répondit : " Oui, et il me fit le récit de tout ce qui s'était passé là, m'apprenant comment il s'était rendu à Halton et à quelles pratiques ingénieuses il avait eu recours pour affermir

les électeurs. Eh bien ! M. l'Orateur, ce petit bonhomme a été placé à la douane de Toronto par l'ancien gouvernement, et je ne crois pas qu'il dût y rester plus longtemps.

M. HUGHES : Je regrette d'avoir à déclarer en réponse à l'honorable député de Peel (M. Featherston) qu'il a fait une assertion que j'appellerais, s'il l'avait faite en dehors de cette Chambre, un mensonge délibéré, et que je qualifie ici d'inexactitude. Voici ce qui est arrivé en 1892. Il fut élu et son élection fut attaquée devant les tribunaux. Il vint me trouver pour me proposer un compromis, et je refusai d'y accéder. Je m'adressai à M. Archer Miller pour faire un compromis avec l'honorable député, mais je refusai d'y accéder quant à moi. Je connaissais ma position. Je savais que si mon élection était annulée, je pourrais remporter de nouveau mon élection sans coup férir, et je refusai l'offre.

L'honorable député est venu me supplier de faire ce compromis avec lui. Bien plus, il m'a réellement proposé que nous nous cachions autour de cette Chambre pour nous soustraire à la poursuite des huissiers, et, pendant plus d'une semaine, j'ai été le seul d'une douzaine de députés qui se soit librement rendus à la ville pour y prendre son dîner, alors que l'honorable député, M. l'Orateur, s'esquivait aux abords de la Chambre. Il est venu me trouver pour me faire une proposition, et je l'ai repoussée. Je voulais y rester complètement étranger. Et il doit se rappeler que je suis allé chercher M. Archer Miller, du comté de Prince-Edouard, pour déterminer un compromis entre eux.

M. FEATHERSTON. Je me rappelle ce qui est arrivé. J'étais assis à la gauche. La chose s'est passée de ce côté-là de la Chambre. Je ne me suis jamais entretenu avec lui nulle part ailleurs, à ce que je me rappelle. Il a absolument gâté sa position, vu que la demande d'invalidation de mon élection m'avait été signifiée avant l'époque qu'il mentionne. J'étais à l'hôtel lorsque la signification m'en a été faite. Je me dirigeais alors vers la salle à manger, et j'ai reçu courageusement cette signification.

M. HENDERSON : Je regrette d'avoir entendu l'honorable député de Peel faire l'une de ses assertions, car je respecte très hautement ce monsieur. Il représente un comté voisin du mien, mais comme il a fait allusion à une ville de ma circonscription et qu'il a voulu faire rejaillir sur moi du discrédit, je ferai seulement la remarque que voisi. L'honorable député s'est levé pour nous raconter comment il s'était fait passer de propos délibéré pour un autre homme afin de tromper la personne avec laquelle il conversait, et il veut ensuite que nous ajoutions une foi absolue à ce qu'il vient de dire.

M. FEATHERSTON : J'ai obtenu l'information d'une manière tout à fait convenable.

Quelques VOIX : A la question ! à la question !

M. CLANCY : Je n'entends pas retenir la Chambre plus de quelques minutes.

Une VOIX : Qu'on regarde l'heure.

M. CLANCY : Je vois certains députés siégeant sous la tribune qui ne prêtent pas beaucoup d'attention, je crois, à ce qui se passe dans l'Ontario. Je n'aimerais pas à déterminer le degré de la morale publique d'après ce que j'observe être leur conduite ce soir, et si ces membres veulent s'accorder la justice qu'ils ne sont pas disposés à me rendre, ils voudront bien garder le silence un instant.

Je crois qu'il serait insignifiant de prétendre rayer le crédit concernant M. Preston si nous n'avons pas de raisons importantes pour le demander. Quels sont les faits ?

M. HEYD : On les a exposés une douzaine de fois.

M. CLANCY : Si mon honorable ami (M. Heyd) a une bonne cause, il peut se permettre d'écouter, mais s'il en a une mauvaise, il peut se permettre d'interrompre.

Quels sont les faits ? M. Preston a été associé à une classe de gens bien connus, d'une extrémité à l'autre de la province de l'Ontario, pour manquer absolument de caractère. Ces gens-là sont connus d'un bout à l'autre du pays, et nous devons tâcher de comprendre l'effet que la chose aurait sur le peuple anglais et sur l'appréciation qu'on ferait de Preston et du gouvernement qui le maintient en place en de semblables circonstances. Si le gouvernement n'est pas disposé à renvoyer Preston sommairement, ne serait-il pas à propos de le suspendre jusqu'à ce qu'il fût parfaitement établi que les accusations portées sont fausses et mal fondées ? On a accordé une haute position à Preston en Angleterre. Il a été placé au-dessus de tous les autres fonctionnaires, et la position qu'il occupe exige qu'il soit exempt de toute accusation de mauvaise conduite. Il s'agit, non d'une question de $3,000, mais de chercher à assurer la plus grande utilité aux services de ce fonctionnaire du gouvernement.

Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui doute que Preston connût ces gens-là, ou qu'il les ait tirés après soi parce qu'ils étaient associés avec lui dans toutes ces luttes. Ce sont là des gens absolument dépourvus de caractère, c'est-à-dire des gens prêts à se parjurer lorsqu'il y a lieu, à commettre des fraudes et des fausses représentations, et il n'y a pas un libéral qui n'ait assez de décence pour répudier une liste formée de noms comme ceux du Cap Sullivan, de Tom Lewis, de Jack O'Gorman, de Bill Mayloy, de Dan Ferguson et de Duncan Bole. Je le demande : voudrait-on s'associer à un seul acte de ces hommes-là ? Preston était leur associé, c'est-à-dire l'associé d'hommes qui se sont rendus coupables de fautes.

Que doit-on déduire de cela ? N'est-ce pas que Preston était au fait de la chose ? Je

ne crois pas que l'honneur du Canada demande——

M. LANDERKIN : L'honorable député voudra-t-il mentionner ce dont ces gens sont coupables ?

M. CLANCY : Je vais demander à mon honorable ami d'être raisonnable. Dans quel cas s'est trouvé le Cap Sullivan ? L'honorable député ne sait-il pas que les juges l'ont noté de mauvaise conduite dans leur rapport concernant l'élection d'Ontario-sud ? Ne sait-il pas que ces gens-là sont dépourvus de caractère ?

M. LANDERKIN : Qu'ont-ils fait ?

M. CLANCY : Dira-t-il que ce sont des citoyens de bonne réputation ?

M. LANDERKIN : Je ne les connais nullement.

M. CLANCY : Il dit que——

Le PRESIDENT (M. Campbell) : L'honorable député (M. Clancy) doit s'adresser au président.

M. CLANCY : Je n'ai jamais refusé de m'adresser au président, et je pense que mon honorable ami (M. Campbell) est un peu plus exigeant à mon sujet qu'il ne l'est pour les autres, et je l'avertis——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. CLANCY : Je dis que je n'ai commis aucune infraction, car je défie le président, ou tout autre de dire que je me sois jamais adressé à un député directement.

Le PRESIDENT : L'honorable député (M. Clancy) a eu tort d'échanger des propos à travers la Chambre avec l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin), et j'ai appelé son attention sur le fait qu'il est nécessaire de s'adresser au président.

M. CLANCY : Je déclare à l'honorable monsieur que c'est au président que je me suis adressé, et il n'a pas le droit de me dire de m'adresser au président lorsque je le fais. Assurément un député a le droit en s'adressant au président, de discuter tout comme il lui plaît une question avec un autre député, pourvu qu'il n'enfreigne pas les règles. Je suis tout aussi désireux que mon honorable ami de maintenir les règlements.

M. MONTAGUE : Le président a absolument tort de déclarer que l'honorable député de Bothwell s'adressait directement à l'honorable député de la gauche, car il s'adressait au président. L'honorable député de Bothwell disait " L'honorable député fera-t-il telle ou telle chose ? " Il employait là la troisième personne, et c'est là la règle que l'Orateur est chargé de faire observer. Je regrette de dire que si quelqu'un a violé la règle, c'est l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) qui s'adressait directement à l'honorable député de Bothwell.

M. LANDERKIN : J'ai posé seulement une question à l'honorable député de Bothwell, et il ne s'en est pas occupé autrement que je ne le ferais. Qu'il ait violé la règle en répondant, je ne sais. J'ignorais que je violais la règle, car cela m'arrive rarement.

M. CLANCY : Je n'ai pas de plainte à porter contre l'honorable député de Grey-sud. Ce dont je me suis plaint, c'est d'être rappelé à l'ordre, alors que je n'étais nullement hors d'ordre. La réponse faite par l'honorable député de Grey-sud à la question que je lui ai posée fut qu'il ne connaissait pas ces gens-là, et j'oserais dire que telle est la réponse qu'on devrait recevoir généralement de la droite. J'ai cru que l'honorable député ne voulait pas reconnaître les personnes mentionnées sur la liste que j'ai citées ici ce soir.

M. LANDERKIN : L'honorable député voudrait-il me permettre de lui poser une question. Connaît-il les 14 personnes qui ont perdu leurs droits politiques dans Ontario-sud ?

M. CLANCY : J'ignore ce fait là. J'ai entendu dire que les juges avaient noté de mauvaise conduite certains hommes dans leur rapport. Je puis déclarer à l'honorable député que, comme il le sait fort bien, je n'ai aucune connaissance personnelle de ces hommes-là.

M. LANDERKIN : Excepté du Cap. Sullivan ?

M. CLANCY : Le Cap. Sullivan est un sujet notoire.

M. LANDERKIN : C'est un Irlandais.

M. CLANCY : Tout le monde connaît le Cap. Sullivan au Canada.

M. LANDERKIN : Je n'aime pas à les entendre condamner sans procès.

M. CLANCY : Il est de telle notoriété que tout le monde le connaît dans chaque circonscription de l'Ontario. C'est un homme d'une réputation tellement mauvaise que les membres de la droite ne se soucient pas de le connaître.

Je le répète, M. Preston est connu pour s'être associé avec des hommes perdus de réputation en ce pays, et il lui faut accepter la conséquence résultant de ses liaisons avec le Cap. Sullivan. Si le gouvernement libéral défend aujourd'hui M. Preston, il lui faut défendre le Cap. Sullivan et ses associés. Tout homme bien pensant au Canada aujourd'hui admet que M. Preston devrait être suspendu de ses fonctions, et, cependant, malgré qu'il passe en ce pays pour un homme dépourvu de caractère et de prestige, il est gardé à la tête du bureau de l'immigration en Angleterre. Le ministre de l'Intérieur n'a pas eu honte de nous dire aujourd'hui qu'il n'y avait pas assez de conservateurs au Canada pour provoquer le renvoi de Preston.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans preuve.

M. CLANCY : Le ministre des Finances reconnaît maintenant la gravité de cette assertion, et il essaie d'en amoindrir l'effet.

Le MINISTRE DES FINANCES : N'était-ce pas là la teneur de la déclaration du ministre de l'Intérieur, savoir : Non pas que ce fonctionnaire ne devrait pas être renvoyé, mais qu'il ne devrait pas l'être sans preuve ?

M. CLANCY : Je répondrai à mon honorable ami d'un façon parfaitement franche. L'honorable ministre a déclaré qu'il avait été maltraité et traqué par la presse conservatrice et par le parti conservateur, en raison de certains de ses actes, et qu'il était faux qu'il eût commis ces actes. Il donna des exemples de son cru pour démontrer la fausseté de ces accusations, mais il alla encore plus loin et déclara que, pour cette raison, il n'y avait pas assez de conservateurs au Canada pour provoquer le renvoi de M. Preston.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai déclaré bien formellement qu'il n'y avait pas assez de conservateurs au Canada pour provoquer le renvoi de M. Preston sans que celui-ci fût convaincu d'avoir agi d'une manière inconvenante.

M. HUGHES : C'est là le résultat d'une réflexion tardive.

M. CLANCY : Le ministre (M. Sifton) s'effraie maintenant de la témérité de sa déclaration, mais j'ose prétendre que les "Débats" démontreront demain que le ministre a fait sans restriction et après beaucoup de discussion la déclaration que je lui ai attribuée.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre (M. Sifton) a prononcé cette phrase à la fin de son discours. Elle a provoqué des applaudissements de la part des membres de la droite, et peut-être mon honorable ami (M. Clancy) n'en aurait-il pas saisi les derniers mots.

Une VOIX : Oh.

M. HEYD : Je suis désireux, comme toute la Chambre, de voir finir cette discussion, et je suis extrêmement heureux qu'il soit deux heures du matin, et que les correspondants de journaux eussent déjà recueilli assez de matière pour qu'il ne leur fût pas permis de faire publier dans la presse de demain ce qui a eu lieu, depuis deux ou trois heures, car il me semble seulement que mes honorables amis de la gauche ont tâché de s'amuser ce soir. En supposant que les accusations portées contre Preston soient vraies, chose que, pour ma part, je ne suis pas prêt à admettre, mais en supposant que M. Preston soit tout aussi mauvais sujet qu'on le représente, la seule conduite logique que devraient alors adopter nos amis de la gauche serait de demander par un amendement que son salaire fût élevé à $6,000.

M. CLANCY.

M. DAVIN. Habile.

M. HEYD : Ce n'est pas habile, mais ce serait logique pour la gauche. Le sentiment dont devrait être pénétré un homme ordinaire en entendant les protestations de pureté faites par la gauche, est suffisant pour lui faire perdre la respiration. De la part d'un parti qui a régné durant 20 ans grâce à la corruption des circonscriptions de ce pays, se lever comme on l'a fait ce soir pour invoquer la pureté, et condamner le pauvre Preston et le Cap. Sullivan, quand ces messieurs ont été élus durant 20 ans grâce aux-mêmes pratiques dont ces hommes ont été accusés——

Plusieurs VOIX : Pauvre Preston !

Plusieurs autres VOIX : Pauvre garçon !

M. HEYD : Non pas pauvre Preston, mais pauvres représentants du parti des purs qui pendant 25 ans ont corrompu ce pays, et qui maintenant trouvent à redire parce qu'ils constatent qu'enfin la corruption a fait son œuvre ! Remontez à l'époque du scandale du Pacifique.

M. BENNETT : Rappelez-vous le Yukon.

M. HEYD : Pourquoi sir Hugh Allan a-t-il payé $500,000, et qu'a-t-on fait de cette somme ? Qu'a-t-on jamais fait depuis avec les contributions du Salon Rouge de Toronto ? La corruption a été effrénée au Canada dans les derniers 20 ans, grâce à l'ancien gouvernement conservateur, et maintenant les membres de la gauche viennent ici faire profession de pureté et de sainteté, et condamner le Cap. Sullivan et M. Preston !

M. WALLACE : Pauvre Preston !

M. HEYD : Allons à Winnipeg, ou à London, ou à Brantford, si vous voulez——

M. CLANCY : Qu'est-il advenu de l'individu arrêté dans votre circonscription ?

M. HEYD : Comment ! M. le Président, je siège ici ce soir en qualité de représentant de Brant grâce à la corruption conservatrice. Si le parti conservateur n'eût pas été corrompu, M. Paterson posséderait aujourd'hui le mandat qui m'a été confié ; mais parce que les meneurs conservateurs ont précisément fait ce dont on accuse M. Preston, l'ancien représentant de Brant-sud (M. Henry) a perdu son siège, et il m'est arrivé d'être élu. Voilà là l'une des meilleures preuves de la corruption qui a existé en 1896.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HEYD : Vous semblez sourire.

M. SUTHERLAND : On veut savoir ce qu'il est advenu de l'individu arrêté dans votre propre circonscription.

M. HEYD : Je ne connais rien à ce sujet, mais je sais que mon ancien adversaire conservateur a perdu son siège pour cause de corruption. Je ne sache pas qu'il y ait eu

de la corruption à mon élection. Je ne crois pas qu'il y en ait eu. La chose n'a pas été prouvée devant les tribunaux, dans tous les cas, et alors nous avons droit de présumer que l'élection a été exempte de corruption.

C'est étrange comme ces messieurs de la gauche semblent ne pas respecter le principe anglais de l'équité, et comme ils sont toujours prêts à présumer la culpabilité de tous les libéraux et à marquer, sur la foi de purs racontars, un homme du sceau de la scélératesse, afin d'avancer leurs propres fins politiques. Cela n'est ni juste, ni équitable. Tout en n'étant pas sympathique aux méthodes que M. Preston a été chargé d'appliquer, je prétends que tant qu'on n'aura pas prouvé que M. Preston est coupable nous avons droit de le présumer innocent. Ces messieurs de la gouche n'ont aucun droit de le marquer du stigmate de la scélératesse; ils n'ont pas droit de se servir du langage qu'ils ont employé à son sujet ce soir, avant de pouvoir s'appuyer sur de meilleures bases. Lorsque le ministre de l'Intérieur dit qu'il n'y a pas assez de conservateurs au Canada pour assurer son renvoi sans preuve, le renvoi de M. Preston, il émet une doctrine qui recevra l'appui tant des conservateurs que des libéraux.

Ces messieurs de la gauche nous disent qu'il y a assez d'honnêtes gens dans le pays pour renverser ce gouvernement. Ces messieurs pensent-ils que le peuple du Canada a perdu la tête au point qu'il irait renverser le gouvernement actuel pour le remplacer par—*quoi ?* Une chose qui a été ignominieusement battue il y a trois ans. Qu'on ne caresse pas cette illusion ! Qu'on ne suppose pas qu'on en retirera beaucoup de satisfaction !

Ce doit avoir été un sujet de surprise, je ne dirai pas de satisfaction, de voir nos amis flâner dans les corridors depuis quelques jours et manifester tant d'intérêt au sujet de l'enquête de Huron-ouest. C'est la première fois que nos amis ont réellement l'avantage, si l'accusation est fondée, de payer le parti libéral avec la monnaie de sa pièce. J'ai confiance que nos amis n'envisageront pas cette affaire à un point de vue de parti, mais qu'ils accorderont à ceux qui sont accusés le bénéfice de doute, du moins jusqu'à ce qu'ils soient convaincus.

Eh bien ! comme nos honorables amis de la gauche semblent disposés à en arriver au vote, je ne dirai rien de plus.

M. BEATTIE : Je ne suis nullement surpris de voir l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) faire les remarques qu'il a faites au sujet de la bande. Il m'est arrivé de me trouver dans la circonscription de ce monsieur le jour de son élection, et toute la bande était là. A dix heures et demie du matin, nous en avons fait arrêter un pour le placer sous les verrous. Admis, toutefois, à caution par le magistrat, il s'est enfui du pays, et on ne l'a pas encore traduit devant le tribunal.

L'honorable député a fait une remarque au sujet de London. S'il peut trouver des consolations en songeant à London, ce doit être parce qu'il ignore l'état de choses qu'on y consate. Il y a eu trois demandes en invalidation d'élection à London, et je vais l'informer de leur nature. La première demande avait trait à la lutte intervenue entre l'honorable John Carling et le major Walker. A l'instruction du procès, il fut prouvé que le major Walker avait dépensé plus de $30,000 pour corrompre les électeurs de London, et il perdit non seulement son siège, mais encore, je crois, ses droits politiques. La demande suivante se rapportait à l'élection faite entre M. Hyman et sir John Carling, et elle a été abandonnée de guerre lasse par M. Hyman. Il fut établi que les électeurs étaient gardés dans une salle, et dans un tel état qu'ils ne pouvaient marcher et qu'on devait les conduire au bureau de votation pour y déposer leur bulletin. La troisième demande concernait ma propre élection. Mes adversaires portèrent 2,750 accusations contre moi et mes amis, accusations dont pas une ne fut prouvée bien que la cour siégeât plus de trois semaines. La moitié de la bande qui poursuivait l'instruction du procès dirigé contre moi fut assignée un beau matin à se rendre à Brantford pour répondre de la conduite qu'elle avait tenue à l'élection de mon honorable ami.

Lors de l'instruction de la demande en invalidation dirigée contre moi, je crois que dans un cas, il fut établi qu'on avait loué les services d'un pauvre vieillard, à qui l'on avait fait faucher une pelouse, et que celui pour qui il avait fait ce travail, au lieu de lui donner 75 cents, avait cru que cela valait davantage, et lui avait donné $1.25. Il fut prouvé qu'il avait donné 50 cents de trop à cet homme, mais il fut constaté que celui-ci était locataire de l'avocat qui poursuivait l'accusation contre moi, et qu'il n'avait pas payé de loyer pendant près d'un an. C'est là la seule accusation dont la vérité ait été établie.

Si donc l'honorable député peut trouver quelque consolation à faire allusion aux demandes en invalidation de l'élection de London, il est invité à s'en donner à son aise.

M. GIBSON : L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a porté une accusation très grave contre le Cap. Sullivan. Je désire informer ce monsieur que le capitaine Sullivan descend d'une des meilleures familles de la péninsule de Niagara. Il a un frère qui est prêtre à Thorold, et un autre frère qui est capitaine de vaisseau, et qui est fort respecté ; et quant à lui, il jouit du respect de la population de Sainte-Catherine, au milieu de laquelle il demeure.

Je trouve qu'il est très injuste de la part de l'honorable député de Bothwell de signaler le capitaine Sullivan et d'oublier tous les 14 conservateurs dont les actes de corruptions commis à l'élection d'Ontario-sud ont

été mentionnés dans le rapport du juge. Parce que le capitaine Sullivan a été mentionné dans ce rapport, je trouve très déloyal qu'on s'attaque à son caractère personnel plutôt qu'à son caractère politique. Je crois que l'honorable député devrait retirer l'accusation qu'il a portée.

Là où le capitaine Sullivan est le mieux connu, sa parole en affaires serait acceptée aussi promptement que celle de tout membre de cette Chambre. J'ai connu le capitaine Sullivan durant un grand nombre d'années, et c'est la première fois, je crois, qu'il ait été mentionné dans le rapport d'un juge pour avoir commis quelque chose de répréhensible.

Je suppose que la faute qu'il a commise est de nature politique seulement. Quant à son caractère personnel, c'est-à-dire, son honnêteté et son intégrité, c'est un homme possédant la confiance de toutes les populations où il est connu dans la province de l'Ontario.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'aimerais seulemet citer des "Débats" un petit extrait du compte rendu de ce qui a eu lieu hier soir, considérant que la chose atteint le jugement porté dans ce cas-ci par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) et par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy).

M. DAVIN : A l'ordre !

Le MINISTRE DES DOUANES : La chose est parfaitement dans l'ordre.

M. DAVIN : L'honorable ministre va-t-il citer un débat antérieur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais citer ce qu'on a dit hier soir, relativement au renvoi des fonctionnaires publics.

M. DAVIN : Cela est hors d'ordre.

M. WALLACE : J'en appelle aux règlements. L'honorable ministre connaît les règles de la Chambre, je pense. Je ne veux pas l'empêcher de lire les discours faits par l'honorable député de Bothwell et moi-même, car leur examen attentif lui ferait du bien.

M. COWAN : Est-ce là le point d'ordre ?

M. WALLACE : Le point d'ordre consiste à savoir si un membre de cette Chambre peut lire l'extrait d'un discours prononcé dans un débat antérieur.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je voulais dire qu'on m'a demandé, hier soir——

M. CLANCY : L'honorable ministre ne discute pas le point d'ordre.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre sait qu'un point d'ordre est soulevé.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai accepté le point d'ordre, et je ne me propose pas de citer les extraits que je voulais lire ; mais hier soir, alors que se faisait la discussion——

M. MONTAGUE : L'honorable ministre est encore hors d'ordre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député ne peut pas soulever de point d'ordre avant de savoir ce que je vais dire.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre s'est déjà mis hors d'ordre en faisant allusion à ce qui a eu lieu hier soir. Il parle d'un débat antérieur, et je demande la décision du président.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : L'honorable ministre des Douanes, si j'ai bien compris, allait citer des "Débats" des extraits de certains discours prononcés hier soir, mais l'honorable député d'York-ouest a immédiatement soulevé un point d'ordre. Avant que la décision du président fût rendue, le ministre des Douanes a abandonné son intention de donner lecture de ces extraits. Par conséquent, je ne pense pas qu'il existe de point d'ordre maintenant.

M. MONTAGUE : Je comprends parfaitement que le premier point d'ordre a été réglé.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Non, vous ne me comprenez pas. Je consultais l'ouvrage du Dr. Bourinot, et je n'étais pas prêt à rendre ma décision dans le moment. Je supposais que le ministre des Douanes allait discuter le point d'ordre comme il en avait le droit, mais il ne l'a pas fait, non plus qu'il n'a repris le cours de ses remarques.

M. MONTAGUE : C'est parfaitement cela, il a compris tout à fait qu'il était hors d'ordre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous êtes hors d'ordre ?

M. MONTAGUE : Non.

M. LANDERKIN : Eh bien ! c'est étonnant.

M. MONTAGUE : Je croyais que l'honorable ministre——

Le MINISTRE DES DOUANES : Ne vaudrait-il pas tout autant que l'honorable député ne mentionnât pas ce qu'il croyait ?

M. MONTAGUE : Je considère ce que l'honorable ministre a dit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le point d'ordre n'a pas été basé sur ce que je croyais.

M. MONTAGUE : Non, sur ce que vous avez dit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'ai-je dit ?

M. MONTAGUE : Le point d'ordre est basé sur le fait que l'honorable ministre a commencé à relater les circonstances du débat d'hier soir.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas ce que je faisais. J'allais faire une autre déclaration relativement à ce qu'on m'a demandé de faire aujourd'hui, savoir : de pro-

duire certains documents, lors même qu'il aurait été décidé des item auxquels il se rapportaient, et dire que j'avais quelques-uns de ces documents dans mon pupitre. J'ai été blâmé en raison de ma conduite dans certains cas. Je ne puis parler de ce que l'honorable député de Bothwell et l'honorable député d'York-ouest ont dit, mais si l'honorable député eût été ici, il aurait constaté que l'honorable député d'York-ouest a soutenu qu'un fonctionnaire, quel que soit son cas, ne doit jamais être renvoyé sans enquête.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DES DOUANES : Tel étant le cas, je serai heureux de produire les documents et de démontrer qu'il y a eu enquête.

M. MONTAGUE : Je suis absolument disposé à m'en rapporter aux collègues de l'honorable ministre sur le point de décider s'il est justifiable de déclarer, sur un ton courroucé et élevé, que j'ai affirmé une inexactitude. J'ai fait partie de cette Chambre environ 12 ans, et je n'ai pas encore vu un ministre persister à se mettre et se tenir hors d'ordre dans la mesure que l'a fait le ministre des Douanes ce soir. Il a manifestement, avec intention et défi, continué son discours, bien qu'il sût, de même que chacun de ses collègues, qu'il était hors d'ordre. Au lieu de faire la lecture que cette Chambre savait être hors d'ordre, il a pris un autre moyen d'arriver au même but, savoir : faire la déclaration insérée dans les " Débats," au lieu de la lire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai nullement fait de déclaration.

M. MONTAGUE : Il a trompé la Chambre en prétendant qu'il se levait pour démontrer que le point d'ordre n'était pas fondé, alors qu'il n'avait pas l'intention d'en parler, mais qu'il désirait toucher à une autre question. C'est là une subtilité, M. l'Orateur, dont aucun ministre de la Couronne ne devrait se rendre coupable en cette Chambre. Ses collègues, comme l'hoonrable ministre des Finances, savaient qu'il était hors d'ordre. Il n'y a pas un de ses collègues qui déclarera que cette attitude de sa part n'avait pas pour but d'éluder les règles de la Chambre. Et je dis que la manière insolente avec laquelle il a levé la voix et s'est adressé à moi, lorsque j'avais tout simplemet et tout uniment demandé un appel au règlement, n'était pas digne d'un ministre de la Couronne.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je n'ai pas l'intention de me laisser faire de remontrances par l'honorable député de Haldimand. Il y a plus longtemps que lui que je fais partie de cette Chambre et j'en connais les règlements tout aussi bien que lui. La position qu'il occupe dans cette Chambre ne lui donne pas le droit de me faire de remontrances relativement à ces questions. Si je ne me conforme pas au règlement, il devrait se contenter d'appeler votre attention sur la chose.

M. MONTAGUE : J'ai essayé mais la voix de l'honorable ministre a couvert la mienne.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député était assis, et lorsque je me suis levé, il ne vous a pas demandé, M. le président, de donner votre décision sur la question.

M. MONTAGUE : Oui, je l'ai demandé.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député ne l'a pas demandé ; il a repris son siège sans vous demander de décider si j'avais enfreint les règlements, ou non. J'ai simplement déclaré à l'honorable député de Bothwell et à l'honorable député de Simcoe-est que j'étais prêt à déposer ce soir sur le bureau de la Chambre les documents qu'ils m'avaient demandé de produire, il y a quelque temps, et que je n'avais pas à cette époque en ma possession. On m'avait reproché d'avoir renvoyé du service un fonctionnaire public sans faire une enquête suffisante ; or, j'ai ici le dossier de l'enquête tenue par le magistrat stipendiaire à Brantford dans une de ces causes, et le rapport de l'inspecteur des douanes dans le cas mentionné par l'honorable député de Bothwell, et j'ai dit que je déposerais ces papiers sur le bureau de la Chambre. L'honorable député voudrait-il me dire en quoi j'ai manqué au règlement ? Il prétend que le ministre des Finances savait que je violais le règlement, mais je dois lui dire que ni le ministre des Finances, ni aucun autre député, ni le président de ce comité n'ont fait une pareille déclaration. Si ce dernier eût cru que je violais les règlements, il m'aurait certainement fait remarquer la chose. L'honorable député de Haldimand oublie qu'il n'a pas l'autorité voulue pour établir des règlements dans cette Chambre.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre est dans l'erreur. J'ai demandé au président du comité de donner une décision à ce sujet, et tous les députés qui sont dans la Chambre le savent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le président du comité s'est prononcé sur la première question qui lui a été soumise, mais il ne s'est pas prononcé sur la deuxième.

M. MONTAGUE : Le président du comité a déclaré lui-même qu'il n'avait pas donné de décision à ce sujet.

Le MINISTRE DES DOUANES : S'il n'a pas donné de décision, c'est parce que j'ai accepté la remarque qu'il a faite et que j'ai cessé de lire l'extrait commencé.

M. MONTAGUE : Alors encore, l'honorable ministre violait de nouveau les règlements en faisant allusion à une discussion antérieure, et j'ai demandé plusieurs fois au président de lui ordonner de cesser, mais l'honorable ministre a continué quand même de parler.

M. CLANCY : L'honorable ministre admettra avec moi que lorsqu'il a pris la parole,

il voulait indiquer ce qui à son avis était une inconséquence de ma part et de la part d'autres honorables membres de cette Chambre, en demandant que M. Preston fût renvoyé du service sans enquête, tandis que nous reprochions au gouvernement de renvoyer du service d'autres fonctionnaires, et cela sans enquête. Voilà ce que j'ai cru comprendre de ses paroles. Or, dans le cas qui nous occupe—et je ne crois pas que l'honorable député puisse m'accuser de donner une fausse interprétation à ses paroles—il enfreignait les règlements.

Maintenant, permettez-moi de dire un mot relativement au capitaine Sullivan. Mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson) croit que je devrais faire excuse, parce que, comme il le dit, il s'agit là d'une affaire d'élection. Mais avant d'en agir ainsi, je me permettrai de lui demander s'il approuve le mal commis par cet homme parce qu'il s'agit d'une affaire d'élection. Le capitaine Sullivan est connu dans toute la province, comme un homme qui s'est rendu dans tous les comtés afin d'y corrompre les électeurs ou de se rendre coupable d'autres fautes de même genre. Il est possible que ses amis soient respectables. S'il en est ainsi, il les a certainement déshonorés. Est-ce que l'honorable député (M. Gibson) approuve sa conduite parce qu'il a agi dans les intérêts d'un parti politique ? Vraiment ce sont là d'étranges principes de morale. La seule accusation que j'aie à formuler contre le capitaine Sullivan, c'est qu'il s'est rendu coupable d'actes répréhensibles durant les élections. Je regrette d'apprendre qu'il appartient à une famille respectable. Il est loin de lui faire honneur.

M. GIBSON : Ce que je veux faire remarquer à l'honorable député, c'est qu'il puisse se souvenir du nom du capitaine Sullivan, mais qu'il oublie les noms des conservateurs. Il n'est pas prouvé que le capitaine Sullivan était là à ce moment.

L'amendement de l'honorable député (M. Bennett) étant mis aux voix est rejeté par un vote de 15 contre 57.

M. WILSON : L'honorable ministre voudrait-il me dire combien il existe d'agences en Angleterre et en Irlande ainsi qu'en Europe ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a d'abord en Angleterre le bureau du haut-commissaire, puis le bureau de M. Devlin à Dublin, celui de M. O'Kelly à Londonderry, celui de M. Griffith, dans le pays de Galles, le bureau de Liverpool, celui de Glasgow et le bureau situé dans le Forfarshire, où M. Duncan est agent. Sur le continent, il y a trois agences—ce qui fait sept agences en Angleterre et en Irlande, et trois sur le continent.

M. CLARKE : A la page 176 du rapport annuel du ministère de l'Intérieur, on trouve un état indiquant, "le nombre d'hommes et de femmes adultes, et les sexes des enfants de chaque nationalité arrivés en 1898." Ce tableau est comme suit : Irlandais, 709 ; sur ce nombre il y avait 375 adultes du sexe masculin, 241 adultes du sexe féminin, 39 enfants du sexe masculin, 40 enfants du sexe féminin, et 14 petits enfants. Je voudrais savoir comment cette classification est faite. Ces immigrants qui sont indiqués comme venant de certains ports de l'Irlande ont-ils été envoyés par des fonctionnaires du ministère en Irlande, ou bien sont-ce tout simplement des immigrants d'origine irlandaise qui sont partis de différents ports des Iles Britanniques ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le nombre indiqué dans ce tableau et celui des immigrants qui sont venus d'Irlande, mais non nécessairement et directement de ce dernier pays. Un grand nombre d'entre eux sont venus par voie de Liverpool.

M. CLARKE : On peut dire qu'un certain nombre d'entre eux ont été envoyés par les agents du ministère en Angleterre et en Ecosse.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne le crois pas. Cependant, la chose est possible. Mais les rapports doivent indiquer avec beaucoup d'exactitude le nombre des immigrants qui sont venus d'Irlande.

M. CLARKE : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable ministre que les steamers qui partent de Liverpool pour le Canada arrêtent ou à Queenstown ou à Londonderry. Je voudrais savoir si ces 709 immigrants que l'on dit venus de l'Irlande ont réellement été envoyés par les agents du ministère en Irlande.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis obligé de déclarer que d'après la manière dont les documents sont tenus, il n'est pas possible d'affirmer qu'il en est ainsi.

M. CLARKE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si M. Preston, depuis qu'il a été nommé surintendant des agences, a fait un voyage en Finlande, et s'est mis en relation avec les habitants de ce pays pour les amener à immigrer au Canada.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il soit allé jusque là, parce que, comme le sait l'honorable député, les lois russes condamnent ces agents à la prison. Mais M. Preston a visité Copenhague, où il a, je crois, rencontré des Finlandais avec qui il a discuté la chose. C'est là mon impression et je crois que c'est là ce que l'on avait l'intention de faire en premier lieu.

M. CLARKE : A-t-il transmis un rapport indiquant les démarches qu'il a faites pour obtenir ces Finlandais ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLARKE : L'honorable ministre produira-t-il la correspondance, lorsque les estimations supplémentaires seront discutées ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je déposerai tout la correspondance sur le bureau de la Chambre.

M. WILSON : Je crois que l'honorable ministre a commis une erreur relativement au nombre des agences en Ecosse. Je crois qu'il y en a 4. En consultant les pages H—15 et 16, il va constater que les agences devraient être de 9 au lieu de 7.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y avait 4 agents ; l'un d'eux, M. Stewart, est décédé il n'y a pas bien longtemps à Inverness, et personne n'a été nommé à sa place. L'agence supplémentaire dont veut parler l'honorable député, est celle de Dumfries. Je l'avais considéré comme faisant partie du bureau de Glasgow. Il travaille sous les ordres de M. Murray.

M. HUGHES : Le ministre de l'Intérieur a dit qu'il n'y en avait que 2 en Irlande. J'avais compris qu'il y en avait 3.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a un agent à Londonderry, il y en a 2 à Dublin, M. Devlin et M. Webster, son commis. M. Webster reçoit $900, M. Devlin $2,000, et l'agent à Londonderry reçoit $1,800.

M. CLARKE : Je crois que le ministre nous a dit quel était le nombre des agences aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai donné ces renseignements cette après-midi. Je n'ai pas lu tous les noms des commissaires car il y en a environ 100 en tout.

M. CLARKE : Je veux connaître le nombre des agences.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député trouvera dans les "Débats" les noms de tous agents à salaire dont j'ai donné lecture cette après-midi. Je n'ai pas lu les noms de ceux qui sont employés à commission.

M. WALLACE : Je voudrais appeler l'attention du comité sur certaines questions concernant ces agences que nous possédons dans les vieux pays, et où des sommes énormes sont dépensées, sans résultats appréciables. On n'a pas prouvé que les deux agences établies en Irlande avaient contribué à amener un seul colon dans notre pays. Maintenant, prenons le cas de l'agence de Liverpool, dont M. A. F. Jury a la direction. Les seules dépenses de l'agence vont s'élever à plus de $8,000. M. Jury ne possède ni l'expérience ni les connaissances nécessaires pour accomplir les devoirs de cette position. Or, lorsque nous demandons ce que fait M. Jury, on nous dit qu'il fait des conférences. Combien d'endroits a-t-il visités ? Si l'on doit en croire la liste produite, il a visité treize endroits différents durant l'année. Ce ne peut être là son travail d'une année.

Je puis dire que M. Jury n'est pas du tout l'homme qu'il faut pour amener des immigrants dans ce pays. Le ministère de l'immigration doit amener au pays des cultivateurs et non des journaliers. Par conséquent, celui qui cherche à amener des cultivateurs doit connaître quelque chose à la culture ; or, M. Jury a toujours vécu dans la ville, il n'a aucune connaissance théorique ou pratique de l'agriculture et il ne prétend pas en avoir. Lorsqu'il habitait ce pays, il était contre l'émigration des ouvriers, dont les villes du Canada étaient remplies d'après lui. C'est cet homme que l'on envoie en Angleterre et qui est placé à la tête d'une agence dont les frais s'élèvent annuellement à $8,000. Voici ce qu'il dit dans son rapport au haut-commissaire :

Mon travail l'année dernière a consisté à assister aux expositions agricoles et à faire des conférences.

S'imagine-t-on Alfred Jury faisant une conférence devant un auditoire intelligent ! Cet homme ne peut dire une phrase anglaise dans laquelle il n'y ait pas des fautes. Il ne possède pas une seule des qualités voulues pour faire un bon conférencier, et je ne crois pas qu'il puisse jamais réussir à remplir convenablement cette position. Il vous parle dans les termes suivants des assemblées auxquelles il a assisté :

Mon travail l'année dernière a consisté à assister aux expositions agricoles, à faire des conférences, à visiter les agents des steamers, à aller voir à leur domicile ceux qui avaient l'intention d'émigrer et à les recevoir au bureau, à surveiller les affaires du Canada tel qu'indiqué dans la presse de ce pays, afin de me tenir au courant des développements de ce pays.

Il dit encore :

Dans le mois de juillet dernier, j'ai reçu plusieurs tiges de maïs, que j'ai exposées dans toutes les expositions qui ont eu lieu après l'arrivée de ces tiges ; M. Devlin les a aussi exposées à Dublin, et partout elles ont soulevé le plus vif intérêt.

A chaque ligne de son rapport, il se plaint qu'il n'a pas reçu d'échantillions, que les brochures et les gravures qu'on lui expédie ne sont pas ce qu'il faut pour attirer les immigrants vers notre pays. En un mot, il ne fait rien parce qu'on ne lui a envoyé que quelques tiges de maïs, ou que les gravures ne sont pas convenables :

Si des quantités considérables de ces objets m'étaient expédiées, je pourrais conclure un arrangement avec des agents de steamers du district après chaque exposition pour placer ces échantillons dans leurs vitrines, et ces expositions qui auraient un caractère plus ou moins permanent seraient considérées comme étant d'excellentes annonces.

Je voudrais dire un mot de notre littérature et de nos affiches. Dans certains cas, les brochures ne contiennent pas assez de détails, ou bien les affiches sont imprimées sur un papier trop faible pour pouvoir servir longtemps. Quant à ce qui concerne les brochures, je proposerais que dans toutes celles qui se rapportent aux établissements du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, des détails plus complets fussent donnés sur les premières opérations des colons : que ces brochures indiqueraient par exemple à quelle époque et à quel prix ils pourraient se faire construire une maison, et ce que serait cette maison une fois terminée.

Cet homme a fait un voyage à travers le continent avant d'aller prendre son poste.

Il ignore entièrement ce que peut être la vie des prairies ou dans les fôrets profondes. Il a toujours demeuré à Toronto depuis son arrivée dans le pays, et il travaillait dans un établissement de tailleur. Il ignore quels sont les besoins des colons, et il s'est toujours déclaré contre l'importation des ouvriers dans ce pays, et il est difficile de s'attendre qu'il va conseiller à ces derniers de venir au Canada.

Quant à ce qui concerne les affiches qui ont été envoyées ici, le papier sur lequel elles sont faites est tellement faible, si on le compare au métal dont elles sont encadrées que dans un grand nombre de cas elles sont en partie détruites avant d'atteindre leur destination, et une fois posées, il suffit du plus léger choc pour les déchirer et leur faire perdre toute valeur.

Je ne crois pas que le mouvement de l'immigration soit considérable durant la présente année, et tant que la prospérité actuelle régnera dans ce pays, mais les agents qui sont aujourd'hui dans le Royaume-Uni ont sur leurs prédécesseurs l'avantage de pouvoir envoyer des immigrants dans un pays prospère comme l'est le Canada.

Cependant, d'après ses propres déclarations, aucun immigrant ne vient au Canada.

Le cultivateur ordinaire aime trop son foyer, et est trop fortement attaché à tout ce qui lui rappelle le passé pour pouvoir être facilement entraîné vers un autre pays, tandis que le laboureur et le serviteur de ferme sont trop pauvres pour payer leur transport, de sorte que, dans les circonstances actuelles, on ne peut s'attendre à une émigration considérable de ces classes de la société, bien qu'aucun effort ne soit épargné pour les envoyer au Canada si la chose est possible.

Le rapport de cet agent démontre qu'il n'a pas reçu ce dont il avait besoin pour lui permettre de montrer le pays sous son meilleur jour, qu'il n'a reçu aucun encouragement pour aider à augmenter le nombre des immigrants venant de la mère patrie, mais lui et les employés qui sont sous ses ordres ont coûté $8,091 au pays. Il possède un bureau ainsi qu'un certain nombre de fonctionnaires, et je vois qu'il réclame un certain montant pour la location d'une lanterne ; je suppose que cette lanterne était destinée à faire voir les gravures sur le mur. Il a assisté aux expositions qui ont eu lieu aux treize endroits que j'ai mentionnés. Et le résultat de son travail est loin d'être satisfaisant.

Je crois que nous ferions bien de réduire les dépenses qui ne sont destinées qu'à donner de l'emploi à certains individus dans le besoin et à des hommes politiques affamés, parce que personne parmi ceux qui connaissent M. Alfred Jury, ne voudraient prétendre qu'il possède les qualités voulues pour faire un agent d'immigration convenable. Durant les vingt dernières années qu'il a passées au Canada, il a tout fait pour discréditer ce pays, et il entreprend maintenant de chanter ses louanges et ces avantages qu'il offre à ceux qui ont l'intention de devenir colons. D'abord il ne connaît pas le pays. Il n'a jamais visité sérieusement les districts agricoles ; en un mot, il n'est jamais sorti de Toronto. Il n'a visité les Territoires du Nord-Ouest qu'une fois et à la hâte après avoir été nommé, et ce qu'il a vu se limite aux endroits situés le long de la ligne du chemin de fer.

A mon avis, cette dépense n'est pas justifiable. L'honorable ministre de l'Intérieur a fait cette après-midi l'éloge du travail accompli par le révérend M. Burrows, qui a amené des colons dans le district de la Rivière la Pluie. L'honorable député de York (M. Foster) nous a dit qu'il avait visité cette partie du pays, que toutes les histoires racontées par l'honorable ministre de l'Intérieur étaient de pures inventions, qu'il n'y avait là aucun établissement sérieux, que les colons amenés des Etats-Unis par M. Burrows étaient retournés dans leur pays, et que la tentative faite par lui pour coloniser cette région était restée sans succès. L'honorable ministre peut donc essayer de nous tromper et de se tromper lui-même, il peut croire que ces résultats sont le fruit de sa bonne administration, mais d'après ce que nous connaissons, nous ne faisons pas sous ce rapport des progrès aussi considérables que ceux que nous aurions droit d'espérer, vu les dépenses supplémentaires que l'on nous demande d'approuver.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : J'ai compris que l'honorable préopinant s'opposait à M. Jury parce qu'il manquait d'éducation et était incapable de s'exprimer convenablement en public. Il a ensuite lu un extrait du rapport de M. Jury, et je n'ai pu trouver dans cette partie de son rapport aucune preuve de ce manque d'éducation ou de connaissance de la langue anglaise.

M. WALLACE : Je n'ai jamais accusé M. Jury d'avoir écrit ce rapport.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a lu ce rapport comme étant de M. Jury, et s'il ne voulait pas que ce dernier fût considéré comme étant le rapport de cet homme, dans ce cas, il a tenté d'induire la Chambre en erreur.

M. WALLACE : N'allez pas trop vite. Je n'ai jamais accusé M. Jury d'avoir écrit ce rapport.

Le MINISTRE DES DOUANES : Personne ne peut prétendre que ce rapport n'est pas bien fait. On peut différer d'opinion quant aux idées émises pas M. Jury, mais l'honorable député (M. Wallace) croit-il qu'il pourrait faire meilleure figure devant toute assemblée pour discuter une question d'intérêt public, que M. Jury ?

M. WALLACE : Je ne me compare pas à M. Jury. Je vais me comparer avec l'honorable ministre (M. Paterson) et dire que je puis faire tout aussi bien que lui. L'honorable ministre peut se comparer avec M. Jury, si cela lui fait plaisir.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a voulu critiquer et j'ai dit que M. Jury pouvait discuter les questions d'intérêts public aussi intelligemment et en aussi bon anglais que l'honorable député lui-même.

L'honorable député a aussi dit que M. Jury avait toujours demeuré à Toronto, mais je ne crois pas que l'honorable député (M. Clarke) admettra que cela ait pu avoir pour effet de diminuer son intelligence.

M. CLARKE : Je crois que cela devrait lui être d'un grand avantage, mais je dois déclarer aussi qu'actuellement, la culture n'est pas très prospère dans la ville.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce qui n'empêchera pas l'honorable député de discuter avec intelligence les questions concernant l'agriculture qui sont soumises à la Chambre. Je crois que M. Jury peut exposer une question devant une assemblée publique avec beaucoup d'intelligence et de la manière la plus agréable possible. Lorsque j'a dit que M. Jury pouvait s'exprimer en aussi bon anglais, et aussi facilement que l'honorable député de York-ouest lui-même, je n'ai voulu dire aucune chose désagréable à l'adresse de l'honorable député, parce que je crois que M. Jury est capable de s'acquitter de cette tâche, et j'ai compris qu'il avait toujours été considéré comme étant un orateur des plus agréables à entendre.

M. MONTAGUE : Comme les membres du gouvernement semblent désireux de vouloir continuer la discussion sur cet item, nous faisons aussi bien de prendre tout le temps dont nous avons besoin. J'aurais voulu que cet item eût été adopté depuis longtemps, mais les honorables membres de la droite ont cru devoir s'écarter de la question, et nous allons donc continuer le débat. Il y a assez longtemps que je siège dans cette Chambre pour me rappeler que lorsque M. Daly était ministre de l'Intérieur et faisait son possible pour obtenir de bons agents d'immigration, les honorables membres de la droite lui firent une guerre acharnée dans le seul but de faire comprendre que l'on gaspillait l'argent public pour les fins de l'immigration, et l'une de leurs principales objections était que le gouvernement confiait ces positions à des amis politiques.

Jamais dans l'histoire de ce ministère on n'a vu employer des hommes politiques aux idées aussi tranchées pour ce travail que ceux qui sont actuellement au service de l'honorable ministre. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on accorde des faveurs à ceux de nos amis qui nous ont rendu service, mais il faut aussi que ces hommes possèdent les qualités voulues pour remplir leurs positions, et il faut s'assurer s'ils font leur devoir ou bien s'ils comptent seulement sur les services passés pour conserver leur position. Relativement à M. Jury, je dois dire que jamais homme n'a plus méprisé le Canada que celui-là, et Alfred Jury était certainement le dernier homme qui aurait dû obtenir la position d'agent d'immigration à Liverpool, parmi tous ceux qui aspiraient à la chose. M. Jury a attaqué le Canada de différentes manières. Il était bien connu qu'il avait toujours quelque chose à dire sur la situation commerciale et les affaires du pays.

Il ne connaissait rien du Canada. C'était un agitateur, et sa prétention principale était que l'immigration devait être restreinte, que l'on ne devait faire venir aucun ouvrier au Canada. Le ministre admet cela maintenant, et cependant, les ouvriers de la Grande-Bretagne sont les seuls hommes auxquels M. Jury pouvait parler avec quelque connaissance. Il connaissait quelque chose de la condition des ouvriers en ce pays, et, partant, il pouvait parler de la question avec un peu d'intelligence, mais il a lui-même prétendu que l'on ne devait pas les faire venir au Canada. Il s'est donc opposé à l'immigration de la seule classe qu'il était censé pouvoir influencer. Les seules autres classes sont les agriculteurs et les classes plus instruites de la Grande-Bretagne, qui auraient pu avoir assez d'influence pour envoyer des agriculteurs en ce pays. En ce qui concerne les classes instruites, malgré les compliments faits à M. Jury par le ministre des Douanes, je dirai que, de l'avis de ceux qui connaissent la manière de parler de M. Jury et ses qualités d'orateur, sous le rapport de l'intelligence ou autrement, il n'était pas celui qu'il faut pour convaincre les classes supérieures du public anglais. Quant aux agriculteurs, M. Jury, devant un auditoire de cultivateurs anglais, serait tout à fait dépaysé. Il ne connaît rien des exigences de l'agriculture canadienne.

Je suis prêt à donner, confidentiellement, au ministre de l'Intérieur le nom du gentleman qui m'a dit—et il sait ce dont il parle—que M. Jury, comme agent du gouvernement à Liverpool, est la risée de ceux qui connaissent les affaires du gouvernemnt dans cette partie du pays. Est-il un membre de cette Chambre, d'Ontario ou d'ailleurs, qui, connaissant M. Jury, dira que les services qu'il rend à la Confédération du Canada ont une valeur de $2,000, ou de toute autre somme ? Le ministre des Douanes a parlé de son rapport comme d'un document habilement écrit. Si jamais il a existé un rapport insignifiant, c'est celui-là.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est rédigé en bon anglais.

M. MONTAGUE : On ne laisse pas de mauvais anglais figurer dans un rapport. Si l'on écrivait du mauvais anglais, l'imprimeur de la Reine, ou les correcteurs d'épreuves, verraient à ce qu'il fût mis en bon anglais. Le ministre de l'Intérieur sait que ce rapport ne montre pas la situation comme devrait le faire un agent d'immigration du Canada dans une ville aussi importante que Liverpool. Il est vrai, comme le dit l'honorable ministre, que M. Jury a fait un certain nombre de conférences. Combien, à son avis, M. Jury a-t-il envoyé de personnes au Canada ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est absolument impossible de distinguer les immigrants envoyés par nos agents d'Angleterre.

M. MONTAGUE : Si l'honorable ministre voulait examiner la chose attentivement, il constaterait que les services de M. Jury sont de bien peu d'importance pour la Confédération du Canada. C'est simplement une récompense politique que M. Jury a reçue, et bien que je n'objecte pas à ce qu'on lui donne une récompense politique, j'objecte à ce qu'il continue à considérer ainsi les fonctions qu'on lui a confiées ; j'objecte à ce que l'on n'exige pas qu'un homme travaille pour gagner son salaire ; et j'objecte à ce que l'on nomme à un poste un homme absolument incapable de l'occuper. Il est incontestable que M. Jury est incapable de remplir cette charge. On ne l'a mis là que parce qu'il avait rendu service au parti libéral d'Ontario en créant de l'agitation parmi les ouvriers en faveur de ce même parti et parce qu'il avait cherché à tromper les classes ouvrières de cette province, comme il l'a fait plusieurs fois pendant les luttes électorales, et, en récompense de ces services rendus au parti libéral, on lui donne une des principales charges dans le Royaume-Uni, charge qu'il est absolument incapable de remplir, et que l'on devrait lui enlever.

M. HUGHES : Je demanderai au ministre de l'Intérieur s'il a fait des démarches pour porter les soldats anglais qui ont obtenu leur congé à s'établir au Canada ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. HUGHES : Il est très difficile, en Angleterre, de trouver des emplois convenables aux soldats qui ont servi sous les drapeaux pendant dix ou douze ans ; et un grand nombre de ces hommes, ne trouvant pas d'occupations, s'engagent dans d'autres armées. Il est bien connu que pendant la récente guerre entre les Etats-Unis et l'Espagne, plusieurs soldats anglais qui avaient obtenu leur congé étaient dans l'armée américaine. Ces hommes, j'en suis convaincu, aimeraient mieux s'établir au Canada qu'aux Etats-Unis, et je demanderais à l'honorable ministre de s'occuper de cette question par l'intermédiaire du haut-commissaire, dans le but de faire envoyer ces hommes au Canada pour qu'ils s'établissent sur des terres. Ces hommes-là, j'en suis convaincu, vaudraient beaucoup mieux que les classes que l'on fait venir au pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A mon avis, la proposition de l'honorable député est bonne. Je suis tenu de dire que je n'y avais pas encore songé, et je ne crois pas que l'on ait suggéré la chose ; mais je vais tâcher de voir ce que je puis faire à ce sujet.

M. CLARKE : Puis-je demander à l'honorable ministre si M. Jury consacre une partie de son temps à chercher à encourager les ouvriers anglais à venir au Canada, ou s'il travaille seulement dans le but d'envoyer des agriculteurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Jury, comme tous les autres agents en Grande-Bretagne et en Irlande, a des instructions formelles de ne pas envoyer d'ouvriers.

M. CLARKE : Je signalerai à l'attention du ministre le second paragraphe du rapport de M. Jury ; le voici :

Dans le nord de l'Angleterre, durant l'année 1898, la plupart des branches de commerce ont prospéré, et, en conséquence, cet état de choses n'a pas été favorable à l'immigration ; mais je n'ai pas perdu une seule occasion, je n'ai épargné aucun travail pour démontrer à la population de cette partie de l'Angleterre les avantages que le Canada offre à l'immigration ou au commerce.

A mon avis, il veut surtout parler des centres industriels.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député interprète le rapport d'une manière trop absolue. Les instructions portent que les agents devront travailler parmi la population agricole seulement. Si l'honorable député lit le troisième paragraphe, il verra que l'ouvrage se fait parmi la population agricole.

M. CLARKE : Ce paragraphe me semble comporter que M. Jury s'est occupé spécialement de pousser les personnes engagées dans l'industrie à se rendre au Canada.

Je vois que, cette année, le crédit destiné à l'immigration est augmenté de $100,000. Le ministre peut-il me dire s'il a reçu des plaintes de quelque association ouvrière des villes du Canada relativement à cette somme considérable ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas avoir reçu de lettres de cette nature. Il est possible qu'une lettre ait été envoyée au ministère et n'ait pas été signalée à mon attention, mais je ne le crois pas. Il est tout probable qu'une lettre de cette nature aurait été immédiatement signalée à mon attention.

M. WALLACE : Relativement à la clause sur laquelle l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a appelé l'attention, M. Jury dit :

Dans le nord de l'Angleterre, durant l'année 1898, la plupart des branches de commerce ont prospéré, et, en conséquence, cet état de choses n'a pas été favorable à l'immigration ; mais je n'ai pas perdu une seule occasion, je n'ai épargné aucun travail pour démontrer à la population de cette partie de l'Angleterre les avantages que le Canada offre à l'immigration ou au commerce.

M. Jury dit ici que les conditions du commerce ne sont pas favorables à une grande immigration. Si ce paragraphe veut dire quelque chose, il signifie que cet homme qui, dans ce pays, menaçait tout gouvernement qui tenterait d'amener ici des ouvriers pour faire concurrence aux nôtres, lesquels—il le prétend—sont déjà trop nombreux, cet homme, dis-je, s'efforce aujourd'hui d'envoyer ici cette même classe.

M. CLARKE : Et il excuse son insuccès par la prospérité du commerce en Angleterre.

M. WALLACE : Il admet qu'il n'a pas accompli l'œuvre qu'il avait entreprise.

J'aimerais dire un mot de nos brochures et de nos affiches. Sous certains rapports, les premières ne renferment pas assez de détails ; les dernières sont en papier trop léger et l'on ne saurait en faire usage pendant longtemps. En ce qui a trait aux brochures relatives à la colonisation au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie Anglaise, je suggérerais respectueusement d'y donner des renseignements plus détaillés relativement aux premiers travaux du colon ; par exemple, en quel temps et à quel prix il peut se faire construire une maison, et ce qu'elle serait lorsqu'elle serait terminée ; quand, un homme qui arrive vers la fin de mars, peut-il avoir une récolte, et comment il faut qu'il fasse pour l'avoir ; le coût des articles nécessaires à l'exploitation d'une terre et le prix que rapporteraient les produits ; comment l'on peut affermer ou acheter des terres pour des fins d'élevage, comment se fait l'élevage, le coût des animaux d'un an et l'âge auquel ils sont prêts pour le marché, ainsi que le prix qu'ils rapportent ; où sont situées les terres à pâturages de la Colombie Anglaise et leur proximité des voies de transport. Ce sont là quelques-unes des questions que l'on me pose constamment.

Naturellement, M. Jury ne connaît rien lui-même de ces questions, et il admet que les brochures ne donnent pas les renseignements voulus. Que fait donc le gouvernement ? Il emploie là tout un personnel ; des clavigraphistes, des sténographes, des commis, des teneurs de livres, des préposés à la correspondance étrangère, des fonctionnaires de toute classe, et il n'a rien qui puisse donner les renseignements requis par les gens mêmes que nous voulons avoir. La meilleure ligne de conduite que le gouvernement devrait adopter serait, à mon sens, ou de fermer les bureaux ou de les pourvoir convenablement. L'exposition de plusieurs tiges de maïs dans la vitrine d'un magasin ou en quelque autre endroit n'est pas de nature à attirer beaucoup l'attention. Je m'étonne que l'honorable ministre, avec son sens pratique des affaires, n'organise pas mieux les choses, afin que l'on puisse de quelque manière encourager l'immigration qui convient au Canada, savoir, celle de fermiers possédant un petit capital, des journaliers et des domestiques de ferme.

Société protectrice d'immigration pour les femmes.....	$1,000

M. WALLACE : A mon avis, nous avons assez travaillé, ce soir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La discussion s'est faite sur toute la question, et nous devrions voter ces crédits.

M. MONTAGUE : Le crédit n° 95 accuse une augmentation de $90,000, et il faudra le discuter un peu.

M. WALLACE : Si vous laissez adopter les autres crédits et que vous laissiez lever la séance, nous pourrons adopter le crédit n° 95 avec beaucoup moins de discussion que nous ne pouvons le faire maintenant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je soumets ces crédits depuis les quatre dernières années, et toute la discussion n'a jamais duré plus de deux heures ; cependant, nous discutons les mêmes crédits depuis onze heures et demie, ce matin. A mon avis, les honorables députés devraient, en toute justice, consentir à ce que la besogne se fasse.

M. WALLACE : Le fait de suspendre l'item ne ferait pas durer la discussion plus longtemps. Ce n'est pas pour recommencer une discussion, mais pour obtenir des renseignements qu'il nous est impossible d'examiner attentivement aujourd'hui. En quelques minutes, demain matin, nous pourrons, je crois, terminer cette besogne d'une manière plus satisfaisante que nous ne le pourrions en y consacrant beaucoup de temps ce soir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député veut consentir à ce que cette discussion se termine demain matin, avant une heure, je suis satisfait.

M. WALLACE : Nous pouvons, je crois, facilement promettre cela.

Le comité lève sa séance et expose l'état de la question.

PRODUCTION DE DOCUMENTS.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Hier soir, j'ai promis à quelques députés que certains documents seraient produits, s'il y avait possibilité. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a demandé que le rapport du commissaire nommé pour examiner l'affaire John Galna fût déposé sur le bureau de la Chambre ; et l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a demandé le rapport fait par l'inspecteur relativement à M. Callwell. J'ai ici ces documents, et je propose qu'il soit émis un ordre de la Chambre pour leur production, et je serai prêt à les déposer sur le bureau de la Chambre .

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance, levée à 3.05 du matin (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 27 juillet 1899.

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

PRIÈRE.

MEDAILLES POUR SERVICE MILITAIRE.

M. CLARKE (par M. Taylor) :

1. Quelle est la date du décret royal publié dans la *Gazette* de Londres, autorisant la décoration pour longs services pour les officiers et la médaille pour longs services pour les sous-officiers et les soldats des troupes auxiliaires canadiennes?

2. Quelles démarches, s'il en est, ont été faites par le département de la Milice et de la Défense pour remplir les conditions mentionnées dans le décret royal susdit?

3. Quelle durée de service est requise pour mériter lés dites décoration ou médaille, et est-il nécessaire que le service ait été continu?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LE DEFENSE (M. Borden) : 1. Le 2 juin 1899. Le décret est daté du bureau de la Guerre, le même jour. 2. Aucune, jusqu'aujourd'hui. 3. Vingt ans. Service continu.

SERVICES MEDICAUX AUX SAUVAGES DE YALE ET CARIBOU.

M. PRIOR :

1. Quels montants ont été payés par le gouvernement en 1896-7, 1897-8 et 1898-9, dans le district électoral de Yale et Caribou, pour services médicaux et remèdes?

2. A qui ces paiements ont-ils été faits, et quelle somme a été payée à chaque médecin?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : L'interpellation n'est pas claire. A qui se rapporte-t-elle.

M. PRIOR : Aux sauvages.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'interpellation ne mentionnant pas les sauvages, je ne savais pas si elle s'y rapportait. L'honorable député pourra voir que les item n'indiquent aucun paiement fait pour services médicaux aux sauvages.

DRAGUEUR "CANADA".

M. FOSTER :

Pendant combien de temps Harry W. Clark a-t-il servi comme mécanicien sur le dragueur fédéral le "Canada"? S'acquittait-il de ses devoirs d'une manière satisfaisante? M. Clark est-il actuellement sur le dragueur? Sinon, a-t il été renvoyé et pourquoi? Une enquête a-t-elle été faite? Qui l'a remplacé sur le dit dragueur?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Harry Clark a servi comme mécanicien sur le dragueur fédéral pendant deux étés. M. Clark n'a pas été renvoyé. Les officiers des dragueurs ne sont pas nommés en permanence ; ils sont engagés chaque année, et M. Clark n'a pas été rengagé au commencement de la présente saison. Il a aussi été jugé opportun que le mécanicien fût un plongeur. M. Clark n'était pas plongeur, tandis que M. George Burrows en est un.

LES DEUX LANGUES—OFFICIERS DE LA MILICE.

M. TYRWHITT :

Le gouvernement se propose-t-il d'appliquer le règlement suggéré par le général Hutton, portant que les officiers et sous-officiers agissant comme instructeurs comprennent l'anglais et le français et soient capables de donner leurs instructions aux recrues dans les deux langues?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Pour bien expliquer la chose, je vais lire les ordres qui ont été publiés par le général. Le mardi, 14 février, le général a publié ce qui suit :

Le major général commandant désire rappeler aux officiers et à l'état-major des corps permanents ou d'instruction, et à tous ceux qui aspirent à des postes élevés, ou à des charges importantes dans l'état-major général, qu'une partie considérable de la milice de la Confédération est composée de régiments canadiens-français. D'après le major général, il est essentiel que tous les officiers qui, aujourd'hui, occupent ou aspirent à occuper des postes importants dans l'état-major puissent donner aux corps canadiens-français leurs instructions dans leur propre langue. Tous les officiers de l'état-major, des corps permanents, et de l'état-major d'instruction (y compris les sous-officiers) devraient plus spécialement acquérir une connaissance pratique et théorique de la langue française, et le major général suggère que tous ceux qui sont incapables de lire ou de parler français assez facilement saisissent la première occasion de combler cette lacune.

Le 5 mai, ce qui précède a été suivi de l'ordre suivant :

Afin d'encourager l'étude du français par les officiers et les sous-officiers anglo-canadiens, et l'étude de l'anglais par les officiers et les sous-officiers canadiens-français des corps permanents, on a l'intention de faire subir des examens à une date que l'on fera connaître plus tard.

Le nombre maximum de points sera comme suit :—

Dictée	100
Traduction pour les officiers anglo-canadiens : français en anglais ; pour les officiers canadiens-français : anglais en français	100
Traduction pour les officiers anglo-canadiens : anglais en français ; pour les officiers canadiens-français : français en anglais	200
Composition ou lettre et manuscrit	100
Examen oral : Conversation, comprenant la lecture de manuscrit à première vue, et traduction d'une langue dans une autre à la simple lecture	200
Total	700

Le résultat de cet examen sera inséré dans les ordres de la milice, et les officiers et les sous-officiers qui obtiennent 5 des points auront la note "examen passé," et ceux qui obtiennent 8, auront la note "interprète."

L'examen se fera d'après des arrangements faits par le commandant du Collège militaire royal et le professeur des langues française et anglaise. Des règle-

ments spéciaux à ce sujet ont été préparés pour la gouverne des intéressés.

Les officiers et les sous-officiers qui auront reçu la note "interprète" seront appelés à l'examen une fois tous les cinq ans.

En outre, je dirai que j'approuve ces recommandations et que le gouvernement les approuve. J'ajouterai que, dans l'armée anglaise, chaque officier est obligé de posséder une connaissance parfaite de la langue française.

M. TYRWHITT : Je n'ai pas exactement compris la réponse à ma question. Je désirais particulièrement savoir si cet ordre serait mis en vigueur dans le cas des sous-officiers aussi bien que dans celui des inspecteurs.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ajouterai seulement à ce que j'ai dit que, autant que possible, cet ordre sera encouragé, mais je ne veux pas dire qu'il sera mis en vigueur.

Sir CHARLES TUPPER : Puis-je demander si, d'après le major général, le ministre de la Milice de la Défense devrait savoir assez le français pour pouvoir le parler ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dirai à mon honorable ami que c'est une lacune que je m'efforcerai de combler aussi rapidement que possible.

EXAMENS DES OFFICIERS.

M. TYRWHITT :

Combien d'officiers parmi ceux qui ont pris part aux exercices au camp de Lévis, avaient passé leurs examens d'aptitudes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : On a demandé à l'officier du district militaire No. 7 de fournir ce renseignement ; l'honorable député permettra peut-être que l'interpellation reste sur l'ordre du jour.

IMPORTATION DE MAIS.

M. CLANCY :

Quelle quantité de maïs a été importée au Canada pour la consommation pendant les onze mois expirés le 31 mai de l'exercice 1899 ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je crains qu'il ne soit impossible d'avoir les renseignements demandés par l'honorable député dans cette interpellation et dans la suivante. L'honorable député atteindrait peut-être son but si je pouvais produire un état de la quantité importée pendant les neuf mois, car ce sont des états trimestriels. Je vais essayer d'obtenir l'état pour les onze mois, mais si je ne l'obtiens pas, je produirai l'état de trois trimestres.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il être assez bon de les produire immédiatement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais les faire préparer le plus tôt possible.

COMMERCE DE PREFERENCE.

M. McNEILL : Avant d'aborder l'ordre du jour, je demanderai au premier ministre s'il veut avoir la bonté de me communiquer les termes de la résolution qu'il désirait substituer à celle dont j'ai saisi la Chambre, il y a un jour ou deux au sujet du commerce de préférence. J'ai une résolution dans les mains, et je demande à mon très honorable ami si elle exprime bien sa pensée.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

AMELIORATIONS AUX HAVRES DE PORT-COLBORNE ET DE MAITLAND.

M. MONTAGUE : Le ministre des Finances, représentant le ministre des Travaux publics, a été assez bon de me communiquer le rapport relatif au havre de Port-Colborne. Pourrais-je lui demander s'il fera la même chose au sujet du havre de Maitland ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque j'ai demandé des renseignements au département l'on m'a dit que ce dernier rapport n'était pas prêt. Je vais m'enquérir de nouveau de ce rapport, et s'il est prêt, je le passerai à l'honorable député.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais demander au ministre des Finances s'il a déposé sur le bureau de la Chambre un état indiquant quelles subventions on va proposer de donner aux chemins de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Naturellement l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) déposera aujourd'hui sur le bureau de la Chambre un état de ces subventions. Je ne puis dire si nous allons l'avoir ce matin. L'honorable député a dit avoir compris que cet état serait fourni ce matin, mais j'espère que nous l'aurons au cours de cette séance, ou aujourd'hui, dans tous les cas.

SAISIE DE BATEAUX ET DE FILETS APPARTENANT A DES PECHEURS CANADIENS.

M. PRIOR : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais demander au premier ministre s'il sait que certains bateaux et filets appartenant à des pêcheurs canadiens ont été saisis par des Américains. Je lis, dans le "Daily Colonist," de Victoria, du 22 juillet, la nouvelle suivante :

VANCOUVER, 21 juillet.—Plusieurs pêcheurs canadiens ont dépassé hier la ligne américaine avec leurs filets. Les Américains ont saisi filets, bateaux et tout, et les vendront aux enchères. Les pêcheurs ignoraient qu'ils étaient dans les eaux américaines ; mais les dépêches télégraphiques échangées entre Washington et Ottawa n'ont pu encore induire les Américains à remettre les filets et les bateaux saisis.

J'aimerais demander au premier ministre si l'attention du gouvernement a été appelée

sur cette matière, et, dans l'affirmative, si la question est à l'étude.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas que le gouvernement ait reçu les renseignements contenus dans ces dépêches, lesquelles, ainsi que le sait mon honorable ami, ne sont pas toujours exactes. J'espère que la chose est exagérée. J'ai raison de croire que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Louis Davies) étudie la matière, mais je ne pourrais rien dire de positif à ce sujet.

SUBSIDES.—COMMERCE DE PREFERENCE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. McNEILL : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, j'aimerais appeler l'attention de la Chambre pendant quelques instants sur la déclaration que le premier ministre a faite, dans une occasion très solennelle, au cours d'un discours très soigneusement préparé qu'il a prononcé mercredi de la semaine dernière. Voici ce qu'a dit mon très honorable ami :

> Il est du devoir du Canada de prendre le plus tôt possible tous les moyens en son pouvoir pour obtenir un traitement privilégié sur les marchés de la Grande-Bretagne.

J'ai proposé une résolution conçue dans ces termes, le lundi suivant, et mon très honorable ami a exprimé son désappointement de ce que je ne l'avais pas consulté au préalable. Au sujet de cette matière, je dirai bien sincèrement que, pour ma part, j'aurais considéré le compliment comme d'un goût douteux si quelqu'un m'eût demandé si j'étais encore prêt à m'en tenir à une déclaration que j'aurais faite dans cette enceinte, quelques jours auparavant.

Je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire de consulter le premier ministre sur la matière. A la dernière session, j'ai eu plusieurs entretiens avec mon très honorable ami et quelques-uns de ses collègues, dans l'espérance que nous pourrions en arriver à une entente, et adopter une proposition qui serait acceptable aux deux côtés de la Chambre. Il a été absolument impossible de nous entendre sur la matière. J'ai constaté que l'attitude prise par ces messieurs rendait de plus les négociations absolument inutiles. J'ai dit l'autre jour ici, et je le répète, que j'avais souvent importuné les membres du cabinet à ce sujet, que j'en étais presque confus.

Quoiqu'il en soit, comme je l'ai déjà dit, il était inutile d'insister plus longtemps, et d'avoir de plus nombreuses conférences privées au cours de la dernière session. Cela me paraissait évident. J'ai saisi la Chambre d'une résolution portant simplement qu'il était opportun que les produits du Canada reçussent un traitement privilégié sur les marchés de la mère patrie. Bien que cette proposition eût été adoptée à la grande conférence intercoloniale de 1894, le gouvernement ne peut permettre, à ses partisans de l'appuyer et de dire qu'il était désirable d'accorder au Canada une préférence sur le marché anglais contre ses concurrents étrangers.

La déclaration que l'honorable premier ministre a faite mercredi de la semaine dernière m'a paru si exacte et si juste que, si nous avions pu en faire la base d'une résolution, il est certain qu'elle aurait considérablement raffermi la main de ceux qui travaillent, en Angleterre, pour procurer ce grand avantage à notre pays. Pourquoi le premier ministre, dans le dicours soigneusement préparé qu'il a fait l'autre jour, dans une occasion solennelle, a-t-il fait cette déclaration, lorsqu'il n'avait pas l'intention de la maintenir. J'avoue que je ne le comprends pas. Nous sommes maintenant dans l'extraordinaire, j'oserais dire, humiliante situation de voir le premier ministre du Canada, après avoir fait une déclaration, dans un discours soigneusement préparé sur une question qui, d'après M. Chamberlain, est la plus grande et la plus importante de toutes les questions impériales : refuser à la Chambre le droit de dire que cette déclaration est exacte et juste.

La situation est extraordinaire et humiliante, et j'aimerais savoir du premier ministre quelles sont les raisons qui ont dicté sa ligne de conduite et ce que voulait dire sa déclaration s'il n'était pas prêt à la maintenir. Voulait-il faire croire au peuple canadien qu'il était en faveur du commerce de préférence et qu'il pensait qu'il était du devoir du gouvernement de prendre, le plus tôt possible, tous les moyens en son pouvoir, pour obtenir, pour nos produits, un traitement privilégié sur les marchés de la Grande-Bretagne ? S'il voulait dire que le peuple canadien devait comprendre que telles étaient sa politique et ses vues, comment se fait-il qu'il refuse aujourd'hui de maintenir sa déclaration même qu'il a faite dans cette enceinte ?

Cette déclaration est conçue en termes excellents pour jeter de la poudre aux yeux du pays. Elle sera très utile à ses partisans, lors d'un prochain appel au peuple, car ceux-ci pourront dire : Nous sommes autant en faveur du commerce privilégié que nos adversaires ; écoutez ce qu'a dit le premier ministre : Sir Wilfrid Laurier a déclaré bien clairement qu'il croit de son devoir d'obtenir cette préférence pour nos produits, au plus tôt et par tous les moyens possibles ; pouvez-vous demander quelque chose de plus précis et de plus formel ?

L'effet sera excellent au point de vue électoral, mais le premier ministre doit comprendre que ce n'est pas par une déclaration platonique qu'il peut faire ici qu'il amènera l'Angleterre à nous accorder un traitement privilégié. Il doit parfaitement savoir que si la Chambre adoptait cette résolution, cela favoriserait beaucoup la cause du commerce de préférence dans la mère patrie, et c'est pour cette raison, je présume—car je ne puis

expliquer autrement son attitude—qu'il refuse de laisser voter cette résolution.

Mais la déclaration qu'il a faite au Canada sera connue en Angleterre ; j'aurai bien le soin de la communiquer au très honorable M. Chamberlain, et cela aura du moins pour effet de faire comprendre au secrétaire d'Etat pour les Colonies que mon très honorable ami ne croit pas qu'il pourrait impunément combattre cette politique au Canada. Mais au moment même où il faisait cette déclaration et disait à la Chambre et au peuple qu'il il était en faveur de la préférence commerciale et qu'il serait du devoir du gouvernement de faire, le plus tôt possible, tout en son pouvoir, pour faire triompher cette idée, il trahissait la cause du commerce privilégié, en votant contre cette résolution qui aurait été un puissant argument pour nos amis de l'autre côté de l'Atlantique.

Je n'ai pas l'intention de prendre le temps de la Chambre, mais je veux savoir ce que l'honorable premier ministre a à dire pour expliquer la situation extraordinaire dans laquelle il se trouve aux yeux du pays. Voici la résolution que mon très honorable ami a bien voulu me communiquer :

Que cette Chambre exprime sa conviction qu'il est à propos de prendre tous les moyens raisonnables afin de favoriser et développer le commerce interimpérial, et que cet objet devrait être atteint au moyen de concessions réciproques et d'une préférence mutuelle, et renouvelle son approbation des dispositions du tarif canadien aux termes desquelles la Grande-Bretagne reçoit un traitement privilégié sur les marchés du Canada.

J'étais prêt à accepter cette résolution, comme je l'ai dit à mon très honorable ami, si on voulait simplement me permettre de la modifier de façon à rendre évident que c'était la préférence commerciale qu'on avait en vue. Mais cela ne faisait pas l'affaire. Si le premier ministre m'avait permis d'ajouter au moyen de concessions mutuelles, d'une préférence commerciale ou de droits réciproques, j'aurais consenti volontiers à accepter cette résolution ; mais il s'est immédiatement opposé à cela. " Préférence " peut vouloir dire préférence postale. Je suis convaincu que la réforme effectuée par le directeur général des Postes développera beaucoup le commerce interimpérial. " Préférence " peut vouloir dire que l'on accordera des subventions aux lignes de steamers, ce qui encouragerait aussi le commerce interimpérial.

Je voulais qu'il n'y eût aucune équivoque sur ce mot, mais aussitôt que je proposai d'ajouter " préférence douanière " mon très honorable ami refusa d'accepter mon amendement. Je désire donner ces explications simplement pour faire comprendre pourquoi je n'ai pas accepté la résolution de l'honorable premier ministre. C'est une résolution qui semble être en faveur du commerce privilégié, tout comme mon très honorable ami semblait être en faveur de ce commerce, lorsqu'il disait qu'il était du devoir du gouvernement de faire tout en son pourvoir pour obtenir la préférence commerciale. Mais le premier ministre n'ayant pas voulu me permettre d'ajouter quelques mots afin de rendre le sens de cette résolution parfaitement clair, je refusai d'accepter celle-ci.

Je propose, M. l'Orateur, appuyé par sir Charles Tupper :

Qu'il est du devoir du gouvernement du Canada de prendre le plus tôt possible tous les moyens en son pouvoir, afin d'obtenir un traitement privilégié pour les produits canadiens sur les marchés de la Grande-Bretagne.

Le PREMIER MINISTRE : Je crains bien que les relations, excellentes jusqu'ici, qui ont existé entre mon honorable ami (M. McNeill) et moi, ne deviennent tendues et que nous ne soyons peut être à la veille d'une rupture. Mais si ces relations sont brisées, je suis bien certain qu'il n'y aura aucune faute de ma part, mais que la responsabilité en incombera à l'honorable préopinant. Mon honorable ami est réellement trop chatouilleux, dans ses rapports avec moi. Sur son honneur ou sa vertu, je n'ai rien à dire.

L'honorable député a dit qu'il s'était presque humilié l'an dernier en essayant de négocier avec moi et de me convertir à ses vues. Je ne vois pas qu'il y ait cause d'humiliation, parce que, après avoir cherché à nous entendre sur un terrain commun, nous n'avons pas réussi. Mon honorable ami a sa manière de voir sur cette question et j'ai la mienne. J'ai fait beaucoup, je crois, pour me conformer à ses vues, et me mettre au même niveau que lui. Mais parce que nous n'avons pas pu atteindre cet objet désirable, je ne vois là aucune humiliation, ni pour mon honorable ami, ni pour moi.

M. McNEILL : Le très honorable premier ministre me permettra-t-il un mot d'explication ? Lorsque j'ai dit que je me sentais humilié, c'était parce que j'avais été obligé de courir si souvent après les membres de l'administration pour discuter cette matière.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami n'avait pas reçu d'invitation à ce sujet.

M. McNEILL : Parfaitement, et c'est pour cette raison que je me sentais humilié.

Le PREMIER MINISTRE : La faute en est à mon honorable ami lui-même. Je suis peiné que l'honorable préopinant ait envisagé la chose à ce point de vue. Je suis toujours désireux de m'entendre avec lui, et j'aurais été heureux de pouvoir lui être agréable dans cette occasion ; mais mon honorable ami a certaines vues qui peut-être lui sont particulières, et il n'a pas raison de trouver extraordinaire que d'autres membres de cette Chambre, tout en désirant le traiter avec courtoisie, ne sont pas capables d'atteindre au niveau élevé qu'il a établi pour lui-même. Il doit faire la part de la faiblesse humaine, et si nous ne pouvons être tous aussi bons, aussi patriotes et aussi Anglais qu'il l'est lui-même, il doit nous prendre tels que nous sommes.

Quant à moi, je ne suis que cendre et poussière, et je suis loin de prétendre être aussi bon que mon honorable ami. Je me contenterai de dire que, en ce qui concerne ma conduite dans cette matière, je ne me sens nullement humilié, si je ne trouve pas toujours le moyen d'incorporer un discours dans une résolution. Si mon honorable ami trouve toujours le moyen d'exprimer dans une résolution toutes les vues qu'il a exposées dans son discours, et cela sans peine et sans hésitation, il a un don que bien peu d'hommes possèdent, car il n'y a rien de si difficile que d'exprimer avec concision et clarté, dans une résolution, les idées développées dans un dicours d'une heure.

Je me suis opposé à la motion que mon honorables ami a proposée l'autre jour et qu'il renouvelle aujourd'hui, parce qu'elle implique une condamnation du gouvernement. Cette motion porte : Qu'il est du devoir du gouvernement du Canada de prendre, le plus tôt possible, tous les moyens en son pouvoir, pour faire telles et telles choses.

Ces paroles sont une censure de notre conduite et impliquent que le gouvernement n'a pas rempli tout son devoir en cette matière, ou n'a pas fait tout ce qui lui était possible. Voilà l'insinuation que je repousse. Je crois que nous avons fait beaucoup pour l'idée même que soutient mon honorable ami, et plus que n'importe quelle autre administration canadienne.

Je me place au même point de vue que mon honorable ami, il y a quelques instants. Il ne veut pas accepter la motion que je lui ai communiquée parce qu'elle comporte une alternative. Si j'avais voulu faire de cette motion une arme de parti, j'aurais pu la rédiger en termes beaucoup plus énergiques ; mais afin de me rendre aux vues de mon honorable ami, s'il m'était possible de dissiper ses scrupules, et d'avoir une expression d'opinion unanime sur la matière, j'ai remis entre les mains de l'honorable député la motion suivante :

Que cette Chambre exprime sa conviction qu'il est à propos de prendre tous les moyens raisonnables, afin de favoriser et développer le commerce interimpérial, et que cet objet devrait être atteint au moyen de concessions réciproques et d'une préférence mutuelle, et renouvelle son approbation des dispositions du tarif canadien aux termes desquelles la Grande-Bretagne reçoit un traitement privilégié sur le marché du Canada.

Mon honorable ami s'oppose à cette motion. Il désire que nous rétrécissions la sphère dans laquelle nous pouvons obtenir une préférence et des concessions d'Angleterre. Il ne veut pas que la question toute entière de nos rapports avec la mère patrie reste libre, mais il veut que nous nous attachions à une seule idée. Il veut circonscrire notre sphère d'action en ajoutant les mots " commerce ou tarif ".

Mon honorable ami a dit, il y a quelques instants, que la résolution que je lui avais communiquée pouvait comporter une préférence dans le service postal. S'oppose-t-il à cela ? De plus, que cela pouvait comporter une préférence dans le service télégraphique. S'oppose-t-il à cela aussi ?

Il dit : Je veux que la préférence se borne à une chose et à une seule. Eh bien ! M. l'Orateur, mon idée est plus vaste et plus large, car je désire avoir cette préférence dans tous les cas où elle est possible. Mon honorable ami doit savoir que cette question a deux aspects, et que si vous essayez de contraindre l'opinion publique en Angleterre, vous manquerez tout.

L'honorable préopinant a parlé, il y a quelques instants, des résolutions de la conférence intercoloniale, qui a eu lieu à Ottawa en 1894. Est-ce qu'il ne sait pas que ces résolutions n'ont pas été acceptées par les autorités impériales ? Pourquoi, alors, chercher à forcer le gouvernement anglais à faire une chose qu'il a déjà refusé de faire ? La ligne de conduite la plus sensée qu'un gouvernement ait adoptée en cette matière, c'est celle que nous avons suivie lorsque nous avons offert et réellement donné une préférence au peuple anglais sur notre marché, sachant bien que, aussitôt que possible, le gouvernement anglais suivrait notre exemple.

Mais mon honorable ami ne veut pas attendre. Il me rappelle Pierre l'Ermite, qui a prêché la première croisade ; cet homme parlait très bien, mais il n'avait pas le don de bien conduire la foule, et il fut le pire ennemi du mouvement qu'il avait tant à cœur. Je crois aux bonnes intentions de mon honorable ami, mais je regrette de ne pouvoir suivre sa direction en cette matière, de sorte qu'il ne me reste pas autre chose à faire que de demander à la Chambre de repousser cette résolution, et plus tard, nous aurons l'occasion d'enregistrer nos vues sur cette question. Mon honorable ami sait que je ne puis proposer aucun amendement à sa résolution, mais que je dois, ou l'accepter ou la repousser, telle qu'elle est. Par conséquent, je n'ai pas d'autre alternative que de voter contre cette résolution. Je suis peiné de voir que l'honorable député (M. McNeill) a refusé la branche d'olivier que je lui tendais, et que, sans s'humilier, il pouvait accepter. Mais, puisqu'il croit devoir prendre cette attitude, je lui demanderai s'il sert bien la cause qu'il a tant à cœur.

Sir CHARLES TUPPER : Sans avoir eu l'occasion de me consulter avec l'honorable député qui a présenté cette résolution que j'ai été très heureux d'appuyer, je me lève pour tendre la branche d'olivier à l'honorable premier ministre. Je crois que je puis, en ajoutant un seul mot à cette résolution, faire disparaître toutes les objections de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier).

Je puis dire que l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeil), qui s'est toujours si vivement intéressé au commerce de préférence, a toujours manifesté comme moi, l'ardent désir d'obtenir, de la Chambre, une

expression d'opinion unanime sur cette grande question qui, je n'hésite pas à le déclarer, est la plus importante qui ait jamais été soumise à l'examen du peuple canadien. A cette phase avancée de la session, tout le monde désire terminer le plus tôt possible les travaux de la Chambre, et je ne veux consacrer que quelques instants à cette matière qui a déjà été, d'ailleurs, discutée à fond.

Le premier ministre dit que cette motion est une censure de sa conduite. J'ai peine à le croire sérieux, lorsqu'il affirme qu'incorporer dans une résolution une déclaration qu'il a faite lui-même dans cette enceinte sur une question d'une grande importance est une censure de sa conduite. S'il en est ainsi, tout ce que je puis dire, c'est que mon très honorable ami est son propre censeur, car il déclare que ses paroles même sont une censure de sa conduite et de celle de son administration.

Je n'ai pas d'autre objet que celui que j'ai toujours eu en vue, à savoir, obtenir, par tous les moyens et concessions possibles, un vote unanime de la Chambre, car je suis convaincu que cela favoriserait la cause du commerce privilégié à laquelle tous les membres de cette Chambre sont liés, et pas un, par des engagements plus forts et plus solennels que mon très honorable ami.

Quelle est la situation ? Mon très honorable ami, en demandant au corps électoral de lui confier les rênes du pouvoir, a solennellement affirmé qu'il était parfaitement d'accord avec moi sur cette question, et que je n'étais pas un partisan plus ardent que lui-même de ce commerce interimpérial dont le développement dépendait de concessions réciproques. Il est allé plus loin, et il a pris la question telle qu'elle était alors.

Il dit aujourd'hui que le gouvernement anglais a répudié l'action de la conférence intercoloniale d'Ottawa sur cette question. Cette assertion ne me paraît pas tout à fait loyale. Mon très honorable ami sait que, lorsque les résolution de cette conférence ont été transmises en Angleterre, le marquis de Ripon était secrétaire d'Etat pour les colonies. Celui-ci, étant un libre-échangiste invétéré, n'a pas vu d'un bon œil la proposition de la conférence. Mais bien des choses se sont passées depuis. Le très honorable M. Chamberlain a exposé ses vues sur cette question du commerce interimpérial privilégié et a dit que les avantages et la préférence ne devaient pas seulement être d'un côté, mais devaient être réciproques et mutuels.

Tenant dans sa main la déclaration du très honorable ministre des Colonies actuel, mon très honorable ami, lorsqu'il demandait qu'on lui confiât le pouvoir, s'est engagé publiquement à faire triompher cette opinion, déclarant qu'il approuvait les paroles de M. Chamberlain. M. Chamberlain n'a jamais abandonné un seul instant, jusqu'à présent, l'attitude qu'il a prise alors. Mon honorable ami a cité les paroles de M. Chamberlain, et il a ajouté formellement qu'il était prêt à appuyer cette politique, qu'il voyait dans la déclaration de M. Chamberlain l'annonce d'un grand bien pour le Canada, et que si on lui confiait les rênes du gouvernement, il chargerait immédiatement une commission d'aller négocier avec le gouvernement anglais un arrangement commercial privilégié basé sur ces conditions.

Je n'entends pas pousser plus loin l'examen de la chose, je me bornerai seulement à dire que pour une raison restée inexpliquée jusqu'à ce jour mon très honorable ami a changé d'avis, et que lorsqu'il est allé en Angleterre, à l'époque la plus propice à l'accomplissement de l'objet qu'il s'était solennellement engagé à favoriser, il a adopté une attitude absolument différente. Je n'entends pas non plus pousser plus loin l'examen de cette attitude, mais j'attire son attention sur le fait qu'à Toronto, après son avènement au pouvoir, il a encore répété sa déclaration favorable à la préférence de tarif réciproquement établi. Il a dit qu'il eût été idiot de sa part si, pouvant obtenir pareille chose, il ne l'avait pas fait ; et il expliqua à ce banquet que son attitude avait consisté à tâcher d'adopter à une certaine époque des mesures pour faire abroger les traités qui empêchaient l'Angleterre d'accorder un privilège aux colonies, et les colonies d'accorder un privilège en Angleterre, et qu'une fois ces obstacles écartés, le sujet était accessible à la discussion, et qu'il était prêt à le discuter.

Eh bien ! on lui demande d'affirmer de nouveau en cette Chambre cette dernière déclaration qu'il a faite au peuple canadien, savoir : qu'il était encore résolu d'employer tous les moyens en son pouvoir pour réaliser l'établissement de ce commerce de préférence qu'il déclarait si important pour le Canada. Je lui demande s'il ne se place pas dans une position très malheureuse, lorsqu'il conseille à cette Chambre de refuser de sanctionner ce qui n'est que le simple énoncé de sa politique, tel que fait par lui sur cette question en cette enceinte.

Je n'ajouterai rien de plus à ce sujet, qu'une réponse à l'objection qu'il allègue maintenant, quand il dit que nous empêchons l'unanimité de se produire en cette Chambre en n'acceptant pas la motion qu'il a rédigée. Je n'hésite pas à dire qu'en vue d'empêcher que cette question ne soit une question de parti, qu'en vue de voir cette politique appuyée du poids et de l'influence de tout le parlement du Canada, chose que je sais être de grande conséquence, je suis prêt à faire tout le chemin qu'il est possible à un homme de faire pour assurer en cette Chambre une expression d'unanimité qui, je le sais, sera seulement le reflet du sentiment unanime du Canada.

Je dirai à mon très honorable ami comment je me propose de le faire. Je lui demanderai d'accepter sa propre motion, en y ajoutant seulement quelques mots exprimant précisément ce qu'il a déclaré.

La motion est ainsi conçue :

Cette Chambre se déclare convaincue qu'il est à propos de développer et de favoriser le commerce par tous les moyens raisonnables entre les diverses parties de l'Empire, et que cet objet devrait être atteint au moyen de concessions et de préférences réciproques.

Le très honorable premier ministre demande à mon honorable ami le député de Bruce-nord s'il objecte aux préférences de câble et aux préférences postales. Nullement. Seulement, ce que veut mon honorable ami, le député de Bruce-nord, c'est qu'il n'y ait pas de malentendus, et que, en sus de toute autre chose, cette motion comprenne la préférence de tarif, préférence que mon très honorable ami s'était solennellement engagé à favoriser lors de la dernière lutte électorale, en déclarant que s'il obtenait le pouvoir, il tâcherait d'en assurer l'établissement—déclaration qu'il a répétée dans la ville de Toronto, disant que maintenant que le grand obstacle était écarté, il était prêt à donner suite à la chose. Je demande à mon très honorable ami, conformément à sa propre déclaration, de permettre à mon honorable ami (M. McNeill), non de remplacer sa motion par une autre, mais de l'amender de manière qu'elle se termine par les mots : " au moyen de concessions et de préférence réciproques en matière de tarif et autres ".

Si mon très honorable ami déclare à la face du monde : " Je m'opposerai à ce que le parlement impérial accorde toute préférence de tarif à ce pays ", naturellement, il ne peut accepter ma proposition. Mais s'il l'accepte, nous pouvons rendre unanime l'adoption de cette motion en cette Chambre, et au gouvernement appartiendra le soin de voir à ce qu'il en soit fait l'usage le plus judicieux possible.

Je demande à mon très honorable ami si la proposition que j'ai faite ne devrait pas écarter toute divergence d'opinion, et si elle ne devrait pas, au lieu d'être considérée comme une critique, être réputée l'expression du sentiment unanime de cette Chambre, manifestée par motion proposée par mon très honorable ami lui-même.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Les opinions émises par mon honorable ami (sir Charles Tupper) sont dignes de considération. Il ne trouvera pas extraordinaire, j'en suis convaincu, si je lui demande du temps pour considérer ce qu'il a dit et pour consulter mes collègues. Je lui donnerai une réponse cette après-midi.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis certain que mon honorable ami, le député de Bruce-nord, sera prêt à retirer sa motion à la suite de cette entente, conduite à laquelle j'acquiescerai cordialement. C'est là une question importante, au sujet de laquelle l'expression du sentiment de la Chambre devrait être unanime.

M. McNEILL : Je serai heureux de laisser la motion en suspens.

Sir CHARLES TUPPER.

Le PREMIER MINISTRE : Il sera nécessaire que mon honorable ami (M. McNeill) retire sa motion. Cet amendement est fait à une motion concernant les subsides, et l'honorable député pourrait le présenter plus tard.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Sera-t-il permis à l'honorable député (M. McNeill) de retirer sa motion ?

M. EDWARDS : Comme je puis ne pas être ici lorsque cette question reviendra sur le tapis, je désire maintenant dire quelques mots là-dessus. Représentant un comté agricole et sachant comme je le sais que l'industrie agricole est la plus importante de ce pays, je ne pourrais manquer d'accorder mon appui le plus cordial à toute mesure pratique de nature à faire progresser cette industrie. Seulement, j'ai confiance dans le mode qui consiste à s'occuper de questions d'une manière pratique ; j'ai confiance dans le système qui consiste à tenter ce que nous avons quelque espoir d'accomplir. A mon avis, cette proposition est le seul résultat d'un esprit de protection tombé en démence. Les membres de la gauche, il y a des années, ont établi un système sous l'empire duquel les cultivateurs du Canada ont beaucoup souffert, accablés qu'ils étaient, et comme aucune autre classe n'était accablée, par une taxation injuste et mal à propos.

M. COCHRANE : Vous l'avez améliorée maintenant.

M. EDWARDS : M. l'Orateur, lorsqu'un patient souffre d'une terrible maladie dont il est atteint depuis nombre d'années, le remède ne doit pas lui être administré de manière à le tuer tout de suite. La guérison de ce mal de l'impôt dont souffrent les cultivateurs du Canada doit être amenée par degré. Mais que propose-t-on, au lieu d'une réduction du fardeau de l'impôt qui obère nos cultivateurs ? De taxer les artisans et les ouvriers d'Angleterre au bénéfice des cultivateurs du Canada. Et pour en arriver à quels résultats ? Ceux de voir devenir plus chers qu'aujourd'hui les produits que le Canada achète de l'Angleterre.

Un jour pourra venir où l'Angleterre et ses colonies devront nécessairement s'unir commercialement ou autrement contre le reste du monde.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Edwards), qui s'adresse à la Chambre avec tant de talent, voudra-t-il me permettre de lui signaler que la Chambre est saisie d'aucune question, la motion ayant été retirée à la demande du premier ministre. Le sujet reviendra sur le tapis à la séance de l'après-midi. Je crois que mon honorable ami ignore la position, car sinon il n'empêcherait pas le gouvernement de procéder au vote des subsides dans les circonstances.

M. EDWARDS : Je puis avoir tort, M. l'Orateur, et alors je me soumettrai à votre décision. D'après ce que je comprends, ce-

pendant, le proposeur de la motion et celui qui l'a appuyée, l'ont retirée, mais la Chambre n'a pas accordé la permission de le faire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je pense que l'honorable député (M. Edwards) a le droit de parler. Il s'agit d'une motion proposant de procéder à l'examen de subsides, à laquelle on a proposé un amendement qu'on demande maintenant à retirer. J'ai demandé si l'on permettait à l'honorable député de retirer sa motion, et là-dessus l'honorable député qui a la parole s'est levé.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande à mon honorable ami (M. Edwards) si, à cette phase de la session, il entend empiéter sur la décision à laquelle pourra en arriver le leader de la Chambre sur cette question, l'offre de retirer la motion ayant été faite sur le conseil du premier ministre.

M. EDWARDS : M. l'Orateur, si le leader de la Chambre exprime le désir que je ne dise rien sur le sujet, je discontinuerai; mais, M. l'Orateur, j'ai sur certaines questions de cette nature des opinions qui ne sont pas tout à fait particulières, et comme l'honorable député de Bruce-nord a déclaré qu'à une certaine époque antérieure on avait donné instruction aux membres de la droite de ne pas voter pour sa motion, je puis dire que je ne voterais pas en sa faveur lors même que tous les premiers ministres de la terre me demanderaient de l'appuyer.

J'espère qu'avant longtemps, les droits seront encore davantage réduits de manière à aider le cultivateur du Canada : j'espère qu'ils seront sensiblement réduits, non seulement dans l'intérêt des cultivateurs, mais dans l'intérêt de tout le monde au Canada, tant des manufacturiers que des cultivateurs, car si la grande industrie agricole est prospère, toutes les autres industries le seront. L'agriculture est la base de la prospérité du pays, et si l'on écrase illégitimement nos cultivateurs d'impôts, comment les manufacturiers peuvent-ils prospérer ?

Eh bien ! que suggère-t-on ? Ces messieurs qui sont protectionnistes ne sont pas contents de grever la population du Canada, c'est-à-dire de surcharger d'impôts la classe agricole en faveur d'une autre classe au Canada, mais voici qu'on propose de taxer l'artisan et l'ouvrier anglais pour venir en aide aux cultivateurs du Canada. Les cultivateurs du Canada seraient-ils assez lâches pour avoir besoin qu'on les traite ainsi comme des enfants à la mamelle ? Non, M. l'Orateur, les cultivateurs du Canada demandent seulement une justice également répartie et le franc jeu, et non pas de privilèges. Qu'on leur accorde cela, et on ne verra jamais les cultivateurs canadiens demander que l'artisan ou l'ouvrier anglais soient taxés pour lui venir en aide. Non, M. l'Orateur, faisons ce que nous pouvons, rendons justice aux cultivateurs en matière d'impôt dans notre propre pays, et ensuite faisons ce que nous pouvons dans l'intérêt du progrès et de l'amélioration de l'agriculture au Canada.

On a antérieurement déclaré en cette Chambre que les fermes des provinces maritimes étaient abandonnées.

M. DOMVILLE : Ce n'est pas le cas, elles ne le sont pas.

M. EDWARDS : N'importe, on l'a dit, et quel remède a-t-on suggéré ? Qu'il devrait être fait quelque sorte d'arrangement par lequel les fermiers anglais et autres immigrants au Canada s'établiraient sur nos fermes ainsi abandonnées. Quel sens renferme cette proposition ? Si nos cultivateurs ne peuvent vivre sur leurs fermes, pourquoi essaierons-nous d'induire les immigrants à s'établir sur ces fermes ? Le vrai remède consiste, de la part des représentants des provinces maritimes, à améliorer les conditions de l'agricultre dans leurs provinces. Il est parfaitement vrai qu'il y a dans les prairies de l'ouest des colons qui ont abandonné leurs fermes des provinces de l'est du Canada ; mais ce n'est là qu'une affaire de temps, et lorsque les conditions de l'agriculture auront été améliorées, cette partie est du Canada sera aussi prospère que le sera jamais la partie ouest.

Maintenant, M. l'Orateur, je désire vous démontrer la contradiction qu'on a commise dans un débat antérieur concernant cette question. On a dit que le gouvernement avait abandonné sa cause en diminuant le tarif concernant les articles d'importation anglaise, sans se prévaloir à cette époque de l'occasion d'obtenir une préférence sur le marché anglais. On disait en même temps que la clause privilégiée du tarif n'est nullement favorable à l'Angleterre, mais qu'elle a augmenté les importations américaines. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne crois pas qu'il y ait un homme qui soit capable d'en arriver à une conclusion exacte à ce sujet, mais je prétends que la réduction de 25 pour 100 opérée en faveur des marchandises anglaises importées au Canada a produit ce résultat bienfaisant, savoir : Qu'elle a diminué l'impôt qui pesait sur notre population, c'est-à-dire qu'elle a réduit précisément dans cette mesure la protection concernant les marchandises produites dans notre propre pays ; et sous ce rapport, elle a été fort profitable aux producteurs du Canada.

Mais comment peut-on dire que les importations l'Angleterre ne seraient pas moindres aujourd'hui qu'elles ne le sont sans cette préférence? Je pense qu'elles seraient également moindres. Il est parfaitement vrai que nos importations des Etats-Unis ont grandement augmenté, mais on trouve une raison très naturelle à la chose dans l'essor dont le commerce en tout genre a joui au Canada. Les importations de la matière première, tout comme celles de beaucoup d'articles manufacturés, ont très fortement augmenté en ce pays. Et puis, voici une simple proposition. Sur un parcours de près de 4,000

milles, le Canada est limitrophe des Etats-Unis, et ceux-ci produisent toutes sortes de machines exactement de la nature de celles dont nous avons besoin, et en conséquence de notre développement en tous sens, il a surgi au Canada une grande demande de machines de diverses sortes qu'on fabrique aux Etats-Unis, mais non en Angleterre. Par exemple, si j'avais besoin aujourd'hui relativement à l'exploitation du bois de construction, laquelle est la plus grande industrie après l'agriculture ; si j'avais besoin, dis-je, de châssis de scie, ou devrais-je aller pour me le procurer ? Il me faudrait aller aux Etats-Unis, parce que nul autre pays, pas même l'Angleterre, ne manufacture cet article. Par le fait que cet article, pour la raison qu'on y fait de sa fabrication une spécialité, est manufacturé aux Etats-Unis à meilleur marché qu'il ne peut l'être au Canada, on l'importe en ce pays. Par conséquent, c'est la chose la plus naturelle du monde que notre commerce avec les Etats-Unis augmente très fortement dans les circonstances actuelles. A mon avis, telle est la cause de l'accroissement de notre commerce avec les Etats-Unis, et cette cause ne réside nullement dans les conditions du tarif.

M. l'Orateur, c'est là un vaste sujet, et il est bien connu que je suis un libre-échangiste à tous crins, et il est inévitable qu'en certaines occasions au moins, j'éprouve le désir de donner cours à l'expression de mes opinions. Mais mon honorable ami, le député de Bruce-nord, dit, en cette occasion-ci : Oh ! mais vous êtes déloyal.

M. McNEILL : Non, je ne voudrais pas dire cela.

M. EDWARDS : Il pourrait le dire, M. l'Orateur, mais tant que la frontière du Canada sera contiguë sur un parcours de 4,000 milles à la frontière nord des Etats-Unis, il est désirable, dans l'intérêt des deux pays, que les relations commerciales les plus libres existent entre eux.

Cependant, M. l'Orateur, laissez-moi dire que je ne le cède à nul autre dans ma foi aux institutions britanniques. Si je suis radical, je suis un radical constitutionnel, et j'ai fermement foi dans les institutions britanniques. Laissez-moi dire que contemplant les Etats-Unis et la grandeur de cette grande nation, je trouve que le pays a fait le peuple plutôt que le peuple a fait le pays. Il est impossible qu'un pays comme les Etats-Unis, avec tous ses différents climats et ses énormes ressources, ne soit pas un grand pays. Situés au nord de cette grande république, la tâche qui nous incombe, vu notre climat rigoureux et notre situation géographique, pourra être plus difficile, mais nous sommes à la hauteur des circonstances, comme le sont les peuples du nord ; et bien que l'œuvre doive être plus ardue, nous réaliserons le grand objet que nous avons en vue, c'est-à-dire l'objet de faire du Canada un grand pays également. Comprenant comme je le fais le grand avantage que les institutions anglaises possèdent sur les institutions américaines, je le déclare ici franchement et sincèrement, M. l'Orateur, je préférerais vivre pauvrement au Canada plutôt que richement aux Etats-Unis. Il n'y a aucun doute quant à mes opinions à ce sujet, ainsi que quant à la position que je prends et que je prendrai toujours.

On a dit peu de choses à cette session-ci, en cette Chambre, relativement à la nature désirable du commerce avec les Etats-Unis. Cependant, ce commerce aidera au développement du Canada mieux que la chose ne peut se faire de toute autre manière. Pas un homme sensé, comprenant tant soit peu l'état de choses existant entre le Canada et les Etats-Unis, la situation géographique des deux pays, le grand échange de produits opéré entre l'est et l'ouest, ne peut en arriver à une autre conclusion que celle que les meilleures relations commerciales susceptibles d'être obtenues avec cette nation seront des plus favorables aux intérêts tant du Canada que des Etats-Unis.

Et une opinion que je nourris, et que j'ai toujours nourrie, est que nous ne pouvons combattre les Etats-Unis à coups de tarif. Il est absolument impossible qu'un pays de 5,000,000 d'habitants puisse lutter de cette manière contre une nation de 80,000,000 d'habitants. La seule manière dont nous puissions la combattre consiste dans l'abaissement sensible de notre tarif. En prélevant un droit de 10 pour cent aujourd'hui, c'est-à-dire un simple droit de tarif de revenu, nous amènerions, malgré leur grandeur et leur puissance, les Etats-Unis jusqu'à nos genoux, et il leur faudrait adopter eux-mêmes notre programme. Il en résulterait que les canaux du Saint-Laurent constitueraient la route suivie par le commerce de cette partie nord du continent.

J'ai de très fortes opinions à ce sujet, et tant que je les aurai je les exprimerai. Le Canada ne produira jamais sa plus grande prospérité, il n'accomplira jamais tout le progrès qu'il doit atteindre, tant que nous n'aurons pas établi autant que possible le libre-échange, et alors le rêve chimérique de demander à l'Angleterre de faire au bénéfice du Canada une chose qui lui serait nuisible, s'évanouira. Ce rêve est celui du visionnaire, et c'est faire perdre son temps inutilement au parlement que de le discuter. Si, dans l'intérêt du peuple anglais, l'Angleterre désire accorder une préférence aux articles d'importation canadienne, il sera alors temps de faire la proposition actuelle, mais maintenant il est futile, stupide et insensé de discuter une question comme celle-là, et c'est gaspiller son temps que de le faire.

M. DOMVILLE : M. l'Orateur, avant que la question soit soumise à l'approbation de la Chambre, je désire dire seulement quelques mots sur le sujet. Je n'ai pas beaucoup confiance dans cette affaire de préférence ; je n'ai pas grand'foi dans cette fédération impériale. Peut-être y a-t-il un grand nombre

de gens en Angleterre à qui la préconisation de ce système a valu l'obtention des honneurs impériaux, mais je suis d'avis que le Canada devrait voir à lui-même et faire ses propres affaires. Tout ce que nous demandons, c'est notre marché. Nous pouvons procurer aux impérialistes de la mère patrie quelques positions au Canada en mettant à la porte quelques-uns de nos propres gens. Je déclare donc que s'il doit y avoir un tarif de préférence, il doit être conforme à la motion que j'ai inscrite à l'ordre du jour. Il ne me sera pas donné de voir arriver son tour à cette session-ci, mais je la lirai, pour l'insérer dans les "Débats" sans ennuyer personne. Le principe qu'elle comporte est que les marchandises importées au Canada en vertu du tarif de préférence doivent l'être directement par l'intermédiaire d'un port canadien. Je suis ici en qualité de représentant des provinces maritimes, où nous marchons dans le sens de l'édification de ce pays. Je ne suis pas pour voir sans rien dire les marchandises expédiées sous l'empire du tarif de préférence, par Boston, Portland et New-York. Si le peuple anglais veut expédier ses marchandises au Canada et acheter nos céréales, on devrait alors nous accorder quelque protection en Angleterre, et si nos céréales obtenaient une protection semblable, nous devrions accorder une préférence à la mère patrie, et c'est ce que je suis disposé à faire.

Je donnerai lecture de cet avis de motion afin que celle-ci soit insérée dans les "Débats," et j'aurai fini. J'entends proposer :

Que, attendu que le parlement du Canada, par l'acte 61 Victoria, chapitre 37, dans le but d'encourager l'augmentation du commerce entre la Confédération et la mère patrie et les Antilles anglaises, a stipulé qu'un commerce privilégié devait être appliqué aux articles fabriqués et autres de ces pays respectivement ; et attendu que d'énormes quantités de marchandises ayant droit à une telle préférence sont aujourd'hui importées au Canada, par des ports étrangers, au grand désavantage de nos propres ports de mer et qu'il est à désirer autant que possible d'encourager notre commerce d'importation par les ports canadiens ; cette Chambre est d'avis qu'il serait sage, et dans les meilleurs intérêts du pays, de stipuler que la préférence accordée par le dit acte devrait seulement s'appliquer aux articles importés par mer du pays de production au Canada par un port canadien.

L'amendement (de M. McNeill) est retiré et la motion est adoptée.

(En comité.)

Dépenses imprévues—

Dépenses des agences canadiennes, anglaises et étrangères, et dépenses d'immigration générales, y compris le salaire des commis supplémentaires du bureau principal..... $257,000

M. MONTAGUE : Il y a là une augmentation de $90,000. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) voudra-t-il nous dire la cause de cette augmentation ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Les $257,000 se composent des estimations suivantes, savoir : l'estimation des dépenses du bureau du haut commissaire concernant la besogne européenne est de $57,299. Nous demandons $60,000 en chiffres ronds. Pour dépenses de voyages et d'annonces, et pour frais généraux aux Etats-Unis, nous demandons $60,000. Pour frais de voyages se rattachant aux agences canadiennes et pour tous les fonctionnaires canadiens, nous demandons $30,000 ; pour les frais d'établissement de colons, $20,000 ; pour la subvention concernant le chemin de fer du lac Saint-Jean, $8,000; pour annonces et impressions au Canada, $30,000 ; pour enregistrements payés par suite de l'arrivée des Doukhobortses, $20,000 ; pour primes à être payées relativement à l'immigration des enfants, $5,000 ; pour commissions aux agents d'enregistrements, étrangères au montant mentionné relativement aux Doukhobortses, $10,000 ; et un certain nombre d'item divers, $10,000. Cela fait en tout $257,000.

L'honorable député s'est informé des dépenses faites aux Etats-Unis. Les dépenses générales des agents, aux Etats-Unis, cette année, seront de $27,623.34, en sus de $7,881 pour annonces ?

M. FOSTER : Il y a là deux ou trois points sur lesquels je désire quelques renseignements. L'un de ces points concerne l'entretien des immigrants aux hôpitaux. Je trouve que les immigrants sont gardés à raison de 90 cents par jour, à l'hôpital général de Calgary et à l'hôpital Sainte-Croix. J'aimerais que l'on m'expliquât quel est le programme à ce sujet. Il semble que la même chose se pratique à l'hôpital de Medicine-Hat et généralement le long de la ligne. En ce qui concerne les uniformes, il ne semble pas y avoir beaucoup d'uniformité. Par exemple, je constate que les uns reçoivent deux uniformes d'été et un uniforme d'hiver, d'autres en reçoivent un de chaque sorte et d'autres, un seul en tout. Puis, en ce qui concerne ceux qui reçoivent les uniformes, il paraît qu'on en donne à des gens dont l'emploi n'est pas du tout permanent, mais tout simplement temporaire.

Par exemple, un interprète qui a fait deux mois de travail reçoit un uniforme complet et une casquette d'uniforme. Un autre homme reçoit un uniforme complet, un pantalon, un bonnet de fourrure, une casquette de drap et une série de boutons. Un autre homme reçoit deux uniformes d'été, un uniforme d'hiver, un pardessus à $30 et un Chesterfield à $14.50, et tout cela est donné à un homme qui ne porte pas son uniforme, M. McCreary. Puis, je trouve un fort item pour toutes sortes de denrées alimentaires à Winnipeg. Quel est le principe suivi à cet égard ? Puis, il y a une somme pour venir en aide aux victimes des feux de prairies. C'est un item peu considérable, mais comment se fait-il que vous donniez cela à même un crédit pour l'immigration ?

Puis, il y a les frais de transport avancés aux immigrants, $73.85. Puis, il y a ici un singulier item : dépenses pour trouver des journaliers pour le chemin de fer du Pas du

Nid-de-Corbeau, $109.82. Qu'est-ce que nos agences d'immigration peuvent bien avoir à faire avec le recrutement de journaliers pour le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ? Puis, il y a un petit item de whisky, 6 bouteilles, à $1, $6. Je suspose que ceci est pour l'usage des animaux que les immigrants amènent sur leur terres. Il y a ici un item : "W. F. McCreary, Yorkton, pour voitures (livery)." Je croyais que nous avions ici un autre vêtement complet, mais nul doute que c'est pour louage de chevaux et je suppose que c'est exact.

Lorsque vous arrivez à ces agents d'immigration aux Etats-Unis, les appointements ne sont pas très élevés comparativement, mais si vous considérez les dépenses totales de leurs bureaux, cela s'élève à près de $40,000. Ceci est très élevé, et je ne crois pas que l'honorable ministre ait le droit de prétendre que tous les immigrants qui viennent des Etats-Unis sont le résultat du travail et des dépenses de ces agents d'immigration. Il existe un courant d'immigration, le meilleur qu'il soit possible d'avoir, et qui résulte des renseignements donnés par les colons, lesquels renseignements imposent à l'intelligence du public la conviction que notre Nord-Ouest est un bon endroit pour y émigrer. Ceci est tout à fait indépendant des services de ces agents et si, à mesure que le Nord-Ouest et le Manitoba se sont débarrassés de la gelée et des autres inconvénients, il s'en est suivi une successions de bonnes années et de bonnes récoltes, cette influence persuasive produit son effet dans tous les pays d'où nous viennent des immigrants, et dans nul pays plus que dans les Etats limitrophes de l'Union, surtout chez les Canadiens qui y ont émigré.

Je crois que dans bien des cas ces dépenses sont excessives. La quantité d'annonces publiées est tout simplement effrayante. Je voudrais avoir une idée du but de cette réclame, et je voudrais savoir si l'honorable ministre croit que ce but est atteint maintenant, et que le montant est convenablement appliqué. Le bureau de M. McInnes coûte au pays $5,500, les gros item figurent en dehors de ses appointements et sont pour les dépenses de son bureau, le loyer, le transport des délégués, les annonces et le reste. Le bureau de M. Davies coûte $5,891, ce qui est très élevé. En dehors de ses propres appointements, il y a sa pension et son logement, et autres dépenses accessoires, dont aucune ne comprend les forts item pour annonces. Nous trouvons cela plus loin et j'y reviendrai plus tard, mais à tout prendre la somme de $40.000 a été dépensée pour les agences d'immigration des Etats-Unis. C'est là un très fort montant et je doute que nous en retirions des résultats équivalents.

En ce qui concerne les agences européennes, les dépenses à Dublin sont très considérables. Je crois que l'honorable ministre doit être convaincu lui-même que les résultats de l'immigration de l'Irlande au Canada n'ont pas été, et qu'on ne peut guère s'attendre à ce qu'ils deviennent très considérables. Je trouve un item pour "l'exposition de chevaux de Dublin, $98.31," et je ne sais pas du tout comment cela peut être amené. A Liverpool, nous avons M. A. F. Jury, l'agent, et M. Jury, garçon de bureau et messager. Je suppose que c'est le fils de l'agent. Nous avons là $108.12 pour abonnements aux journaux, ce qui est un item considérable.

Les frais de subsistance et de voyage de M. Jury s'élèvent à environ $1,000. En tout, les dépenses de ce bureau s'élèvent à $8,091, y compris M. Jury lui-même et ses commis. Je ne veux rien dire en particuller au sujet de M. Jury, mais je ne crois pas que l'honorable ministre ait en lui le meilleur agent qu'il pourrait avoir pour la région dont Liverpool est le centre, et dans laquelle il succède à un homme aussi compétent et aussi bien connu que M. Dyke. Il est probable que le ministre a une opinion toute différente. Dans les dépenses générales de l'immigration, je constate que l'on a payé au professeur Oleskow, $2,582 pour dépenses relatives à l'immigration des Galiciens. Est-ce là le professeur au sujet du paiement duquel l'honorable ministre a donné une explication hier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : Lorsque nous arrivons aux impressions, nous trouvons de très fortes dépenses. Le système qui consistate à donner des primes aux journaux de parti pour des éditions spéciales a pris des proportions. Or, il arrive quelquefois que vous pouvez retirer de bons avantages sous ce rapport, mais lorsque, par exemple, vous donnez une forte subvention au "Globe," de Toronto, pour une édition de Noël ou du jubilé, ou quelque chose de ce genre, je ne crois pas que vous fassiez le meilleur usage possible de l'argent de l'immigration.

En tout, pour impressions et annonces en Canada, il a été dépensé $9,000, dont une proportion considérable a été donnée aux journaux pour des éditions spéciales d'annonces, comme on les appelle. Mais lorsque vous allez aux Etats-Unis, vous constatez que c'est là que les annonces et les impressions battent leur plein. Aux Etats-Unis, l'an dernier, on a dépensé environ $18,000 pour annonces et impressions, quelques-uns des montants ont été dépensés pour des annonces proprement dites, lesquelles consistent, je suppose, à annoncer le fait qu'il y a en Canada des terres pour les colons, et à donner aux colons une idée des règlements, mais une bonne partie de l'argent a été dépensée pour des articles de journaux ; il y a un grand nombre de journaux qui, moyennant une bonne subvention, ne demandent pas mieux qu'à vous faire "mousser," et il est douteux qu'en cela, nous ayons la valeur de notre argent.

Il n'y a aucun avantage politique à attendre de ces rapports de journaux, parce que ce ne sont pas des journaux canadiens. Le "Canadian-American" a reçu $1,900 pour

200,000 exemplaire d'une édition spéciale. De quelle manière ces exemplaires ont-ils été distribués, et êtes-vous bien certains que nous avons bénéficié de cette distribution ? Il doit y avoir une méthode au moyen de laquelle le ministre s'est assuré qu'ils ont été distribués dans notre intérêt dans les pays étrangers ou dans des endroits particuliers aux Etats-Unis. La " Chicago Newspaper Union " a reçu $2,879.64 pour annonces. Quel genre d'annonces a été fait pour ce montant très considérable ? Puis, Lord et Thomas, de Chicago, ont reçu $1,356.75, et l' " A. N. Kellogg Newspaper Company " a reçu $3,-156.75, et la " Western Newspaper Union," $6,095.50, rien que pour annonces.

Ce sont là des dépenses généreuses, et ce sont des dépenses pour des journaux publiés aux Etats-Unis. Je crois qu'avant de dépenser $10,000 ou $20,000 à annoncer dans ces journaux, nous devrions avoir une explication complète sur ce que nous recevons pour notre argent. C'est une chose très facile que de dépenser $340,000, mais c'est une somme immense à enlever aux contribuables de ce pays. Nous dépensons cette somme pour l'immigration. Un tiers de cette somme, peut-être la moitié, a été dépensé sur ce que nous pourrions appeler la partie mécanique ; une grande partie sert à payer le travail officiel général du département, tandis qu'une partie relativement minime atteint le but qui consiste à attirer ceux qui ont l'intention d'émigrer. Je fais ressortir ces points non dans un but de critique malveillante, mais parce que je désire comprendre ce que nous recevons pour l'argent dépensé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La première question posée par l'honorable député était relativement au programme concernant les hôpitaux. Nous avons suivi le programme du gouvernement précédent, c'est-à-dire, que nous considérons toute personne qui n'a pas passé un an au Manitoba et au Nord-Ouest, et qui est admise dans un hôpital comme un patient immigrant et pour son entretien nous payons 90 cents par jour. L'an dernier, nous avons payé à l'hôpital de Calgary, $459 ; à Medicine-Hat, $1,211.40, et à l'hôpital général d'Edmonton, $614.20.

Quant aux uniformes, lorsque j'ai pris la direction du département, on allouait à chaque agent un uniforme d'été et un uniforme d'hiver. Mon sous-ministre me dit que cette coutume a été suivie jusqu'au 1er juillet 1898. Comme on considérait que cette allocation était trop libérale, elle a été réduite alors. Depuis le 1er juillet, la règle a donc été d'allouer un habillement complet avec un pantalon supplémentaire, un pardessus et un chapeau et une casquette. Le fait que deux ou trois lots d'articles sont mis au débit du même individu provient de ce que les comptes ne sont pas arrivés à temps, de sorte que les comptes pour plus d'une année paraissent dans la rapport de l'auditeur général. Je suis convaincu qu'il n'y a pas eu violation de la règle.

M. FOSTER : Mais ce Chesterfield semble être une infraction à la règle. Je m'oppose au Chesterfield.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député est assez au courant de la mode pour savoir qu'un Chesterfield est un pardessus ordinaire. C'était un vêtement très à la mode il y a un grand nombre d'années, mais c'en est un très ordinaire aujourd'hui.

M. FOSTER : J'avais compris que l'honorable député disait qu'un pardessus n'était pas alloué.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, le pardessus est compris.

M. FOSTER : Il y a ceci à objecter—c'est qu'à Winnipeg, comme vous le diront tous les habitants jeunes et vieux, personne ne porte de pardessus ; le climat ne rend pas ce vêtement nécessaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a aussi parlé des aliments. Nous ne pouvons avoir une règle absolue à ce sujet, et nous devons nous en rapporter beaucoup à la discrétion du commissaire de l'immigration. S'il se trouve, dans le pavillon des immigrants, des gens pour lesquels il faut acheter des aliments, il lui est permis d'en acheter une petit quantité afin de pourvoir à leurs besoins. Les dix-neuf vingtièmes des gens qui entrent dans le pavillon des immigrants peuvent acheter leurs propres aliments. Dans le cas des Doukhobortses, les aliments ont été imputés sur le fonds du comité. Le but que nous nous proposons d'atteindre est de prévenir le mécontentement et d'éviter que les gens envoient des rapports à l'effet qu'ils sont en Canada et qu'ils y souffrent de la misère.

Quant à l'item concernant les secours aux victimes des feux de prairies, je suppose que le commissaire a employé quelques nouveaux colons relativement aux feux de prairies de la manière ordinaire, je crois que l'explication doit être celle que j'ai donnée. Si l'honorable député le désire, je m'enquerrai des faits et je donnerai des détails.

Un autre item avait rapport aux dépenses faites pour procurer des journaliers au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous avons fait une offre spéciale pour placer des Gallois qui arrivaient. C'étaient des cultivateurs du pays de Galles, pays qu'ils avaient quitté sur la promesse, de la part de notre agent, qu'ils seraient placés sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, et qu'ils auraient du travail durant un certain temps. Vers le même temps, il y avait à Duluth des Canadiens qui avaient écrit pour demander si un effort ne pourrait pas être fait pour les avoir, et un agent fut nommé à Duluth pour aller parmi les Canadiens et s'arranger pour les faire venir, et un certain nombre d'entre eux furent envoyés sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, et plus tard, quelques-uns

d'entre eux ont pris des terres. Il a été fait à ce sujet quelque dépense dont il est question dans cet item. Le whiskey dont parle l'honorable député a été acheté pour la quarantaine.

M. FOSTER : Pour tuer les germes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, on dit qu'il est très efficace pour cette fin. En ce qui concerne la question générale des dépenses aux Etats-Unis, je dois dire qu'une bonne partie de ces dépenses a été pour annonces dans les journaux des Etats-Unis, mais que nous n'avons pas fait cela dans le but de subventionner les journaux américains dans l'intérêt du parti libéral. Et nous n'avons pas non plus dépensé le l'argent dans ce but en annonçant le Canada, mais je dois admettre qu'à conditions égales, je serais disposé à donner la préférence à nos amis. Je dois dire qu'à mon avis, et comme résultat de nos observations à ce sujet, de tout l'argent que nous avons dépensé pour cette partie du service de l'immigration, ce sont les annonces qui ont donné les meilleurs résultats.

L'argent qui a été dépensé pour annonces aux Etats-Unis a été en grande partie affecté à l'achat des pages intérieures des journaux à grande circulation, ou à l'achat d'espace, que nous achetons d'institutions telles que la "Chicago Newspaper's Union." Il m'est inutile de donner de longues explications sur ce sujet, parce que je l'ai discuté au long à le dernière session. Nous avons trouvé ce genre d'annonces très utile. Dans le cas de la "Chicago Newspaper's Union," nous avons acheté une certaine quantité d'espace et nous avons pu changer le système d'annonces aussi souvent que nous l'avons voulu en donnant tant du pouce. Naturellement, les journaux contenant les annonces étaient adressés aux agents, et notre expérience a été celle de l'annonceur ordinaire dans toute entreprise commerciale, c'est-à-dire que dès que nous cessions d'annoncer, les lettres de demandes de renseignements adressées à nos agents commençaient à diminuer. Ces lettres adressées à nos agents sont en proportion presque exacte de la quantité d'annonces de diverses sortes que nous publions.

Je crois que les annonces les plus efficaces, d'après les rapports de nos agents, sont celles qui paraissent à l'intérieur des journaux. Dans le cas d'un journal de Chicago, le "Chicago American", nous avons acheté 200,000 exemplaires et nos agents ont adressé un grand nombre de ces numéros aux grainetiers dans toute l'étendue du Nord-Ouest et je crois qu'ils ont produit beaucoup de bien. Ce système qui consiste à envoyer des imprimés ressemble beaucoup au tir à balle ; une balle sur dix seulement atteint le but ; mais si vous ne tirez pas vous n'atteignez rien. Nous avons continué à faire diverses sortes de propagande afin de tenir les renseignements devant le public.

M. SIFTON.

M. ROSS ROBERTSON : L'honorable ministre dit que 200,000 exemplaires du "Chicago American" ont été mis en circulation. Dois-je comprendre que ces exemplaires ont été envoyés à des particuliers, c'est-à-dire à 200,000 adresses différentes, ou qu'ils ont été envoyés en lots dans certaines parties de la région nord-ouest des Etats-Unis ?

Le MINISTERE DE L'INTERIEUR : Les 200,000 exemplaires ont été expédiés du bureau de publication. Les frais de port ont été payés par les éditeurs du journal, et ils ont été expédiés aux adresses que nous avons fournies. Ce sont eux qui ont fait l'expédition.

M. ROSS ROBERTSON : Vous avez fourni les 200,000 adresses ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, nous avons fourni 200,000 adresses. Nos agents et les éditeurs ont travaillé ensemble à se procurer les adresses, mais nos agents ont fait la majeure partie de ce travail. Le bureau de publication a envoyé les journaux aux adresses que nous avons fournies. Nous avons maintenant la liste des adresses quelque part au département.

M. ROSS ROBERTSON : Dans ce cas, je crois que l'argent a été dépensé à propos.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire ceci au sujet de la question générale de l'immigration des Etats-Unis. Lorsque j'ai organisé le personnel et que j'en ai pris la direction au printemps de 1897, il n'existait pas le moindre mouvement migratoire des Etats-Unis au Canada. S'il existait un mouvement quelconque c'était plutôt dans le sens contraire ; il en partait plus qu'il n'en revenait. Quelques années auparavant, il y avait eu un léger mouvement mais il avait cessé. Or, il est de fait que le mouvement d'immigration des Etats-Unis a grandi depuis lors à tel point, que l'an dernier, nous avons eu près de 10,000 colons du Michigan et des Etats-Unis du Nord-Ouest.

Nous retraçons ces colons presque entièrement aux endroits où nos agents ont travaillé, et je dois dire que je n'ai pas le moindre doute que nous n'aurions pas eu plus d'un ou deux mille de ces immigrants n'eût été ce genre de travail. Je n'irai pas jusqu'à dire que nous n'aurions eu aucun immigrant des Etats de l'ouest, mais nous n'en aurions pas eu le tiers ni le quart de ce que nous en avons eu. A mon avis, et c'est aussi l'opinion de mes agents, le travail de l'immigration doit être fait de la même manière que la vente des produits ; dès que vous cessez les annonces et la propagande, le mouvement s'arrête. L'an dernier, par exemple, nous avons inauguré un nouveau plan. Nous avons invité le "State Editorial Association" de deux ou trois Etats à aller à l'ouest sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons bien reçu ces journalistes et les agents du département

leur ont fait des honneurs tout le long du voyage, et en somme, tous les rédacteurs des journaux de campagne sont retournés avec une excellente idée du Canada, et emportant un fort bagage de renseignements qui leur étaient inconnus auparavant. A leur retour, ils ont peint le Canada sous les couleurs les plus brillantes.

Ceci est arrivé dans deux ou trois Etats l'année dernière. Cette année nous avons invité la "National Editorial Association". Ses membres sont allés sur le littoral et ils sont à peine de retour, ayant été sous les soins de l'un de nos agents ; ils vont retourner chez eux et donner des rapports favorables de ce qu'ils ont vu. Naturellement, cela est le meilleur genre de réclame. Elle ne coûte pas très cher, et c'est la meilleure annonce que nous puissions avoir, parce que lorsque les rédacteurs écrivent d'après le résultat de leurs propres observations, ils font probablement plus d'impression sur les gens que ne pourrait en faire une annonce ordinaire. Ils ont été disposés à nous traiter avec justice. Il peut se faire que cela soit dû jusqu'à un certain point au fait que nous les avons bien reçus, mais les sommes dépensées à les bien recevoir sont de peu d'importance.

Je sais que les dépenses dans quelques-uns des bureaux des Etats de l'ouest sont considérables. Nous nous sommes efforcés de les réduire beaucoup sans diminuer la somme de besogne qu'elles font. C'est au comité à décider si nous devons ou non réduire la somme affectée à ce travail. Si nous réduisons les dépenses, nous aurons moins de colons, et le nombre de colons que nous recevons est passablement proportionné au travail que nous faisons. Nous avons un excellent personnel d'agents dans les Etats de l'ouest ; ils sont très compétents à remplir les devoirs de leurs charges et très actifs.

Comme je l'ai fait remarquer hier, nous avons réussi bien au-delà de ce que nous espérions au début. Nous avons réussi à attirer d'excellents colons des Etats de l'ouest, et je crois que ce serait commettre une grave erreur que de réduire le travail au moment actuel. Nous avons virtuellement inauguré le mouvement, et les gens ont l'habitude de s'accoutumer à l'idée d'aller à certains endroits, une personne suivant l'autre ; et, ayant inauguré ce mouvement, lui ayant donné les proportions qu'il a atteintes, au point que nous avons reçu près de 10,000 colons l'an dernier et que je crois que nous en recevrons de 12,000 à 14,000 cette année, je crois que ce serait une erreur sérieuse que de risquer de détruire ce mouvement à l'heure qu'il est.

Je crois que nous devons le continuer pendant un certain temps, bien que je ne veuille pas dire qu'il devrait être continué d'une façon permanente. Je ne crois pas que le travail de l'immigration, ou la mise en œuvre de la propagande en pays étrangers doivent être considérés comme une particularité permanente de nos institutions, mais jusqu'à ce que nous ayons réussi à établir un mouvement qui nous procure une classe de citoyens dont l'utilité ne saurait être contestée, je crois que nous aurions tort de permettre au mouvement de se ralentir. Je crois que nous devrions continuer de marcher du même pas que nous marchons aujourd'hui, et s'il est possible d'accélérer la marche jusqu'à ce que, dans quelques années, le mouvement devienne permanent.

Il n'y a aucun doute qu'au moment actuel, nous avons une excellente occasion de faire ce travail parmi les gens des Etats de l'ouest, parce que l'idée prévaut aujourd'hui que leurs terres publiques sont épuisées, et le bruit circule maintenant à travers les Etats de l'ouest et du nord-ouest, que nous avons d'immenses étendues dans les Territoires du Nord-Ouest où l'on peut obtenir des concessions gratuites de terres. Les honorables députés pourraient croire que tout le monde dans les Etats de l'ouest sait que nous donnons des terres gratuitement dans les Territoires du Nord-Ouest, mais il semble y avoir l'ignorance la plus épaisse, la plus complète parmi la population agricole des Etats de l'ouest au sujet du Canada.

Pas plus loin qu'au sud de la partie méridionale du Minnésota, nos agents ont rencontré des groupes de population qui ignoraient que nous puissions récolter du blé dans les Territoires du Nord-Ouest. Ils croyaient que nous étions dans la région des glaces, et qu'il nous était absolument impossible de faire de la culture comme celle qu'ils sont accoutumés à faire.

Notre premier travail a eu pour but de faire venir au Canada, de certaines localités, quelques notables, de les faire voyager à travers le pays afin qu'ils pussent, à leur retour, dire à leurs amis quelle espèce de pays ils avaient vu. Ils ont été ébahis de ce qu'ils ont vu, et leur expérience a servi à répandre beaucoup de renseignements parmi les habitants de ces localités. Je n'ai aucun doute que, d'ici à quelques années, le gouvernement fera un placement avatageux s'il continue à répandre des renseignements parmi les gens du Michigan, du Wisconsin, du Minnesota, du Montana et de ce groupe d'Etats renfermant une population parmi laquelle on pourra recruter les colons les plus prospères pour le Nord-Ouest canadien.

M. DAVIN : Avant que l'honorable ministre reprenne son siège, je veux lui demander d'expliquer un item dans le rapport de l'auditeur général :

H. Walton Jones, agent scandinave—
Comptes etc., payés à compte d'appointements et dépenses..... $1,435 82

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai envoyé ce gentleman à Stockholm pour faire rapport sur la possibilité de travailler avec succès à l'immigration en Suède. L'honorable député sait qu'il y a certains Etats du Nord-Ouest qui ont été en grande partie colonisés par des Suédois et des Norvégiens, des Suédois surtout, qui ont fait d'excellents

colons. Ils ont peut-être été les meilleurs de tous les colons européens, à part les colons des Iles Britanniques. Le Minnesota a été colonisé en grande partie par des Norvégiens et des Suédois, et j'ai cru qu'il était à désirer que l'on eût des renseignements sûrs et définitifs sur la question de savoir ce qui pourrait être fait en Suède, pour y inaugurer un mouvement migratoire vers notre ouest canadien. J'ai éprouvé beaucoup de difficulté à trouver quelqu'un qui fût compétent et qui parlât la langue du pays.

M. DAVIN : Est-ce que ce gentleman parle la langue ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, très bien. Il est porteur du degré de docteur en philosophie de l'université suédoise, et il est tout à fait familier avec la langue suédoise ainsi qu'avec l'idiome finlandais. C'est un linguiste d'un talent exceptionnel. Il m'a été recommandé par l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) que j'ai consulté sur cette question. Il m'a été recommandé comme le meilleur homme que l'on pouvait trouver pour ce service ; il a été envoyé en Suède, il a fait son rapport et ses comptes sont pour ses dépenses.

M. DAVIN : Est-il encore à l'emploi du département ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

A une heure, M. l'Orateur-suppléant lève la séance.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme il est entendu qu'il y a d'autres affaires pour cette après-midi, je propose que le comité lève la séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

M. FOSTER : Je suppose que l'autre affaire dont parle mon honorable ami est la résolution relative à la prohibition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Je ne savais pas que cela viendrait cette après-midi. Est-ce que cela ferait une différence pour le gouvernement si nous continuions à nous occuper des subsides cette après-midi, et que l'on remît la prohibition à demain après-midi, pourvu que tout le monde y consente ? Je crois que l'honorable ministre qui doit proposer la résolution devrait nous donner son opinion là-dessus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il peut être entendu que la résolution attendra jusqu'à demain.

Sir CHARLES TUPPER : Demain est vendredi, et c'est le jour où un certain nombre de députés s'en vont.

Le PREMIER MINISTRE : Comme nous sommes aux derniers jours de la session, je crois que ce ne serait pas trop exiger que de demander aux députés d'être ici vendredi et samedi.

M. FOSTER : Ne serait-il pas à propos qu'il fût entendu que la résolution sera proposée à onze heures demain ? Cela serait plus commode pour la plupart des députés dont quelques-uns pourraient vouloir s'absenter.

Le PREMIER MINISTRE : Cela pourrait déranger les comités qui siègent le matin. Je donnerai plus tard une réponse à l'honorable député.

Appointements et dépenses relatives à l'administration du district du Yukon. $100,000

M. PRIOR : J'aimerais à demander à l'honorable ministre des Douanes s'il a produit le rapport de M. Ogilvie relatif à la sous-estimation des navires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que je ne l'ai pas encore produit.

M. BERGERON : Quelle est la raison de l'augmentation de cet item ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ceci est un crédit pour l'administration du Yukon sous la juridiction du ministère de l'Intérieur. Je dois dire que ce montant avait été calculé avant que j'eusse reçu l'estimation de M. Ogilvie. Les instructions de M. Ogilvie étaient d'envoyer le plus tôt possible une estimation des exigences du service dans le district pour l'an prochain, afin qu'elle pût être soumise au parlement ; mais son estimation ne nous est pas parvenue avant que le budget principal eût été préparé et distribué, et j'ai dû préparer une estimation d'après les renseignements que j'avais à ma disposition. Mais lorsque j'ai reçu l'estimation de M. Ogilvie, j'ai constaté que mon estimation n'était pas suffisante ; de sorte que, il y a une estimation supplémentaire qui doit suivre celle-ci, et qui augmente l'estimation à $110,000 ou $115,000. Le total sera de $215,000. Je vais lire les parties de la lettre de M. Ogilvie qui ont rapport à cette estimation.

Sir CHARLES TUPPER : Comme cela n'a pas encore été mis sur le bureau de la Chambre, je crois qu'il serait à désirer que l'honorable ministre lût toute la lettre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La lettre ne parle pas beaucoup des estimations, mais elle parle d'autres choses qui donneront des renseignements au comité.

BUREAU DU COMMISSAIRE, Dawson, T. Y.,
28 février 1899.

A l'honorable CLIFFORD SIFTON,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-inclus, une estimation des recettes du territoire du Yukon, depuis le 30 juin 1899 jusqu'au 30 juin 1900, laquelle s'élève à $1,507,500. M. Lightgow et moi, nous sommes arrivés à ce montant après avoir repassé autant que possible, les recettes de l'année précédente. Naturellement, cela n'inclut pas les recettes locales, recettes des boissons, etc., mais tout simplement les recettes fédérales. J'inclus également une estimation des dépenses probables de l'année prochaine, laquelle comprend en grande partie, comme vous le verrez, les fonds nécessaires pour les bâtiments requis. Nous avons fixé cela à $100,000. Je crois que nous pouvons présumer, avec assez de certitude, que cela suffira pour tous les bâtiments nécessaires dans le pays, et il peut se faire qu'il y ait un excédent. Cela n'inclut pas les dépenses relatives à la police à cheval du Nord-Ouest, dont M. White vous donnera les détails. Dans le cas ou vous décideriez d'abandonner le système actuel qui consiste à donner des vivres aux fonctionnaires et à leur accorder une allocation pour frais de subsistance, j'ai inclus une estimation pour cela indiquant qu'il faudra environ $48,500. L'estimation pour dépenses s'élève à $162,200, en tout $310,700. Déduisant ceci de l'estimation des recettes, nous avons une balance de $1,296,800, ou en chiffres ronds, d'un million et quart en faveur du territoire.

Naturellement, vous comprendrez facilement qu'une bonne partie de ces dépenses, et particulièrement celles qui se rapportent aux bâtiments, seront faites une fois pour toutes et ne seront plus requises à l'avenir. Si la milice quitte la région, il est possible que les bâtiments construits pour son usage à Selkirk suffisent aux besoins du service du gouvernement à cet endroit d'ici à de longues années. Ils sont vastes et commodes, et je crois qu'ils conviendront sous tous rapports.

Les bâtiments érigés pour loger la milice à Dawson seront requis pour loger la police. La police est maintenant à l'étroit.

A ce propos, je crois qu'on ne devrait jamais se servir du bois de cette région pour finir les bâtiments. Je vous ai écrit à ce sujet, cependant, et je me contenterai d'attirer tout simplement votre attention sur ma communication précédente.

La compagnie A. C. apporte du sequoia de Californie moyennant environ $150 par mille pieds. Je crois que le bois de construction, même en ajoutant ce prix de transport au coût primitif à l'endroit où il est acheté, reviendra en fin de compte à meilleur marché que le bois indigène. Je consulterai l'agent de la compagnie A. C. ici et je tâcherai d'obtenir une promesse de vente pour la quantité nécessaire pour finir nos bâtiments. On me dit que cette compagnie a l'intention d'amener ici de San-Francisco une cargaison de sequoia et autre bons bois de construction.

Je suppose que ce dont nous avons besoin pour le gouvernement sera admis franc de droits. Aurez-vous la bonté de me dire cela dès que cela vous conviendra?

Il n'est guère possible que le bois arrive ici avant le 1er juillet.

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

(Signé) WILLIAM O'GILVIE,
Commissaire.

L'estimation faite par M. Ogilvie du montant qu'il faudra faire voter pour les dépenses depuis le 30 juin 1899 jusqu'au 30 juin 1900 pour le Territoire du Yukon, est comme suit :—

APPOINTEMENTS.

No.	Rang.	Montant. $	$
1	Commissaire	5,000	
1	Secrétaire particulier	1,200	
1	Messager	720	
2	Sténographes à $1,200	2,400	
1	Contrôleur	2,000	
1	Greffier du contrôleur	1,200	
1	Conseiller Légiste	2,500	
1	Sténographe du Conseil et Conseiller Légiste	1,200	
1	Commissaire des Mines d'Or	4,000	
1	Sténographe pour Commissaire des Mines d'Or	1,200	
1	Inspecteurs des mines à 1,500	6,000	
1	Comptable, bureau du commissaire des Mines d'Or	1,200	
3	Enrégistreurs des Mines à $1,100	3,300	
10	Commis à $900	9,000	
3	Commis à $720	2,160	
3	Enrégistreurs en dehors de Dawson, à $900	2,700	
1	Concierge, bureau du Commissaire des Mines d'Or	720	
1	Un agent des bois et des terres de la Couronne	1,800	
1	Commis-chef et comptable	1,200	
1	Commis	900	
1	Inspecteur de bois	1,500	
2	Inspecteurs de bois à $1,200	2,400	
1	Agent des bois, Selkirk	1,200	
1	Agent des bois, Tagish	1,000	
3	Cuisiniers à $720	2,160	
3	Domestiques à $720	2,160	
3	Journaliers à $720	2,160	
1	Charpentier	720	
			63,700

DIVERS.

Frais de voyages ou coût de la pension des inspecteurs des mines Grand Forks, Dominion, Stewart River et Selkirk	10,000	
Frais de voyages en général	3,000	
Frais de voyages, inspecteurs des bois.	3,000	
Impressions requises à Dawson	1,000	
Papeterie et livres achetés à Dawson.	1,000	
Frais casuels	10,000	
Transport à Saint-Michel (pour être arrangé à Ottawa), remorquage en remontant le Yukon	1,000	
Aide aux malades et aux nécessiteux.	15,000	
		44,000
		107,700

Estimation requise au lieu de rations pour les fonctionnaires—

Par année—		
Commissaire	2,000	
Commissaire des Mines d'Or	1,200	
Contrôleur	1,200	
Conseiller légiste	1,200	
Greffier	1,200	
Agent des bois et des terres de la Couronne	1,200	
45 fonctionnaires à $900 par année	40,500	
Rations supplémentaires do	10,000	
		58,500
		166,200

NOTE.—En sus de ce qui précède, M. O'Gilvie estime à $7,400 pour deux chaloupes alcovapeur et $2,400 pour deux mécaniciens pour bateaux, leurs services pouvant être utilisés pour autre chose dúrant l'hiver à $1,200 chacun 9,800

$176,000

Ces chaloupes sont singulièrement bien adaptées au service de cette région, car elles sont mues par l'huile et l'alcool. Une quantité relativement minime d'huile de pétrole fait mouvoir l'une de ces chaloupes pendant longtemps. Elles n'ont pas besoin de porter du combustible et elles sont conséquemment les meilleurs bateaux pour la police. Nous en avons acheté un l'année dernière et nous avons besoin d'en acheter deux cette année.

M. HAGGART : Comment produisez-vous la force motrice ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Au moyen de l'huile et de l'alcool. L'huile de pétrole fournit la chaleur et l'alcool se condense plusieurs fois, de sorte qu'il en faut très peu. Le grand avantage d'une embarcation de ce genre c'est qu'elle peut rejoindre tout autre bateau qui est forcé d'arrêter pour prendre du combustible.

En sus de ces $176,000, j'ai demandé $35,000 dans les estimations supplémentaires, comme crédit général pour les dépenses imprévues. L'an dernier, il nous a fallu émettre des mandats spéciaux pour un montant très considérable. J'ai cru devoir demander ce crédit général qui serait disponible en cas de dépenses imprévues et urgentes ou pour le cas où les dépenses excéderaient les estimations.

M. FOSTER : Mon honorable ami verra jusqu'à quel point il est impossible que la Chambre puisse voter un crédit de cette nature. Il nous demande une somme ronde, puis il nous lit une masse de détails que la Chambre ne peut suivre en aucune manière. Ces détails devraient figurer dans les estimations. Je lui demanderais de remettre l'item jusqu'à ce que nous ayons vu ces détails demain dans les "Débats". C'est le mieux que nous puissions faire dans les circonstances, mais ce que mon honorable ami aurait dû avoir fait, c'eût été d'avoir donné ces détails dans les estimations.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que l'idée de l'honorable député est raisonnable et que l'item devrait être remis à plus tard.

L'item est renvoyé à plus tard.

Pour service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada $126,533 33

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) voudra-t-il expliquer la position du service de la ligne rapide ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je puis dire que dans le moment, la position est celle-ci : Comme l'honorable député le sait sans doute parfaitement bien, les négociations entamées avec la maison Petersen, Tate et Cie, ont parfaitement réussi. Nous n'avons pas jugé opportun, dans le moment actuel, d'annoncer pour demander des soumissions, pour des raisons que l'honorable député lui-même, je crois, a invoquées et qu'il comprendra très bien. Il y a eu, comme il le sait, une augmentation énorme du prix des matériaux qui entrent dans la construction de ces navires. De plus, après nous être informés avec soin, nous avons constaté que les divers chantiers de construction de navires anglais étaient tellement encombrés, qu'il eût été impossible de trouver une raison convenable pouvant entreprendre un pareil projet ; et même si nous eussions conclu une convention, nous ne pouvions avoir aucun espoir de voir commencer immédiatement les travaux de construction. En conséquence, pour le moment, la question doit être considérée comme en suspens.

M. FOSTER : Que se propose-t-on de faire de ce crédit ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député (M. Foster) sait que ceci est le même crédit qui est voté depuis un grand nombre d'années pour avoir un service postal hebdomadaire entre la Grande-Bretagne et le Canada. Il sait de plus, car je crois que le même état de choses s'est produit de son temps, que depuis un assez bon nombre d'années, nous n'avons guère réussi à obtenir un service tel que le Canada devrait en avoir un, à mon avis. L'arrangement avec les Allan et les Torrance est expiré. Il a été prolongé, si je ne me trompe, jusqu'au 1er du mois prochain ou à peu près. Pour les mois suivants, c'est-à-dire, jusqu'à la clôture de la navigation, nous nous proposons de confier le service à la ligne Elder-Dempster. Mais je suis dans le moment en négociations avec plusieurs compagnies de paquebots, entre autres les Allan et les Torrance, et j'espère pouvoir faire rapport à la Chambre —mais je crains que ce ne soit pas avant la fin de la session actuelle—que nous aurons reçu une proposition plus satisfaisante pour le service que celle que nous avons maintenant.

Naturellement, l'honorable député est au fait de la prétention qui a été émise par ces compagnies de paquebots. Elles allèguent que la subvention est tout à fait insuffisante, que nous ne saurions avoir un service tel que celui dont je parle et que je considère comme nécessaire, pour cette somme. Il peut y avoir beaucoup de vrai dans cette prétention, je dois l'avouer ; et il est possible, bien que je ne veuille m'engager à rien sous ce rapport, qu'il nous faille modifier nos idées sur ce point, après que nous aurons reçu les réponses de plusieurs compagnies de paquebots avec lesquelles je suis en communication comme je l'ai dit. Je ne crois pas que l'intérêt public puisse rien gagner à ce que nous entrions dans de minutieux détails sur ce point, ou à ce que nous exprimions une opinion sur ce que la somme devrait être. Pour le moment, comme je l'ai dit, le service est sur le point d'être entrepris par la ligne Elder-Dempster.

M. FOSTER : A quelles conditions ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Aux mêmes conditions—£500 pour chaque voyage d'aller et retour.

M. FOSTER : En partant de Québec ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, de Québec et de Montréal durant le reste de la saison.

M. FOSTER : Pourquoi avez-vous abandonné l'ancienne ligne pour celle-ci ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Parce que je regrette de dire que le service qu'elle faisait n'était pas satisfaisant.

M. FOSTER : Sous le rapport de la rapidité ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. FOSTER : Quelle rapidité ces gens donnent-ils ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils proposent de faire un peu mieux que l'autre ligne, et je crois qu'il est probable qu'ils réussiront. Si l'honorable député le désire, je vais lui donner les derniers détails qui m'ont été fournis des départs à destination de l'ouest de la ligne Allan. Ceci est corrigé pour le temps moyen :

Nom du navire.	Départ de Moville.	Temps net.
Parisian	20 nov..	8 jours 3 heures 15 minutes.
Laurentian .	4 déc..	9 " 20 " 15 "
Parisian	23 déc..	10 " 23 " 10 "
Californian..	7 janv.	8 " 9 " 45 "
Numidian ..	27 janv.	13 " 6 " 45 "
Californian..	10 fév..	8 " 23 " 33 "
Laurentian .	3 mars	9 " 16 " 30 "
Californian..	18 mars	8 " 1 " 25 "
Mongolian ..	7 avril.	10 " 0 " 55 "

Je puis ajouter qu'il était convenu que de Moville à Halifax le service serait en moyenne d'environ huit jours. Ces chiffres indiquent une moyenne de 9 jours, 17 heures et 17 minutes—près de dix jours. Je crois que nous ne pourrions guère appeler cela un service de malle rapide. Je ne veux pas critiquer injustement ces messieurs—ils peuvent avoir eu des difficultés, du gros temps, etc. ; mais neuf jours et 17 heures entre Moville et Halifax, font beaucoup moins que dix nœuds à l'heure, et je crois que l'honorable député admettra avec moi qu'on ne peut guère appeler cela un service rapide.

M. WALLACE. Quelle est la moyenne du temps d'après le nouvel arrangement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La moyenne dans chaque cas doit être la même—huit jours. La moyenne du temps que nous avons eue pour les traversées vers l'est est un peu meilleure—neuf jours, 3 heures et 11 minutes. Je suppose que l'honorable député ne tient pas aux détails. J'ai pris des renseignements au sujet de la ligne Elder-Dempster et tout ce que j'ai entendu dire est en sa faveur. Ses navires jaugent en moyenne 8,500 tonneaux et ce sont des navires neufs, tandis que presque tous ces autres steamers, comme l'honorable député le sait, sont de vieux navires. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, le " Parisian " a vingt ans. Il a été aménagé à neuf. Les autres sont de vieux navires. Les navires Elder-Dempster sont les plus beaux navires de transport qui viennent à Montréal. Deux d'entre eux ont été construits en 1898, et deux n'ont été terminés que cette année. Je crois qu'ils atteindront probablement une bonne moyenne de vitesse.

M. WALLACE : Combien feraient-ils de nœuds à l'heure s'ils faisaient la traversée en huit jours ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Environ 12½ nœuds à l'heure. La moyenne de la vitesse, d'après les chiffres que j'ai cités, comme l'honorable député pourra le constater, est d'environ 9½ nœuds, une allure qui ne peut guère convenir à nos besoins. Comme je l'ai dit, la compagnie allègue que le montant n'est pas assez élevé. De notre côté, nous soutenons, et non sans raison, je crois, que $126,000 sont un assez joli denier, et le nombre des passagers, etc., devrait l'engager à employer de meilleurs navires. Elle n'a pas cru devoir le faire.

M. WALLACE : Quel est le tonnage moyen des malles transportées ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela ressort naturellement du ministère des Postes. Mais nous n'expédions qu'un septième de nos malles, vu que le service ne se fait qu'une fois tous les sept jours. Maintenant, la grande masse des matières postales à l'ouest de Montréal va certainement être expédiée par d'autres routes. Presque invariablement, au dire des autorités postales, les lettres que l'on veut expédier en toute hâte prennent la route de New-York. Si elles ne portent pas une suscription à cet effet, elles vont probablement en grande partie par notre ligne. Je crois que les lettres mises à la poste vers la fin de la semaine vont par notre ligne, mais celles qui sont mises avant mercredi sont envoyées à d'autres steamers.

M. ROSS ROBERTSON : On ne garde pas une lettre pour la ligne canadienne——

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député comprendra que ceci appartient au directeur général des Postes ; je ne parle que de mémoire. Mon sous-ministre me dit qu'on général, jusqu'à mercredi, elles sont envoyées à d'autres lignes, et celles qui ne sont pas marquées via New-York, après mercredi, vont par la ligne canadienne. Naturellement, les colis postaux vont par notre ligne.

M. ROSS ROBERTSON : Nous ne pouvons guère espérer que les gens gardent des lettres jusqu'au mercredi pour la ligne cana-

dienne, lorsqu'ils peuvent atteindre la ligne Cunard le jeudi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, je dis que celles qui sont en mains après mercredi vont par la ligne canadienne, à moins qu'elles ne portent une suscription à l'effet contraire.

M. ROSS ROBERTSON : Une lettre envoyée par la ligne canadienne ne serait pas mise à la poste avant jeudi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Exactement.

M. ROSS ROBERTSON : Et les lettres qui sont mises à la poste avant jeudi passent par New-York, parce que les dernières lettres pour l'Angleterre, viâ New-York, après le courrier du " White Star," partent le jeudi après-midi ou le jeudi soir pour rejoindre le courrier de la ligne Cunard.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne crois pas que le gouvernement doive permettre aux lettres d'être expédiées par la ligne canadienne, à moins qu'il ne soit indiqué sur ces dernières qu'elles ne sont pas pressées. Si ceux qui écrivent ainsi désirent prendre leur temps, leurs lettres pourraient être expédiées par la ligne canadienne, autrement, ils les expédieraient par le premier steamer à leur disposition. Je voudrais savoir ce que veut dire l'item 189, " Ligne de steamers entre Halifax et Terreneuve, viâ les ports du Cap-Breton, $2,000 " ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service a été fait durant quelques années par Pickford et Black, tous les quinze jours. Les steamers de cette ligne arrêtent à plusieurs ports situés sur les côtes ouest et sud de Terreneuve, ainsi qu'au Grand-Narrows, à Sydney-nord et à Antigonish, dans la Nouvelle-Ecosse.

Sir CHARLES TUPPER : Il y a quelque temps, j'ai appelé l'attention de mon honorable ami sur l'importance qu'il y avait d'accorder une subvention aux steamer " Bruce," qui fait le service entre le Cap-Breton et Terreneuve, et j'avais compris que le gouvernement devait prendre cette demande en considération. Je constate avec chagrin qu'aucun crédit n'a été accordé pour ce service dans les estimations. Pourtant s'il y a une ligne de navires à vapeur qui mérite d'être encouragée par le gouvernement, c'est bien celle-là. Ce steamer a rendu des services inestimables au pays en établissant des communications régulières entre Terreneuve et le Cap-Breton. Ce service se fait très régulièrement, et je sais que durant l'hiver de 1898, le service s'est fait régulièrement, non seulement durant l'hiver, mais toute l'année, à l'exception d'un seul voyage—ces voyages étaient hebdomadaires.

Inutile pour moi de rappeler au comité que ce service a contribué à augmenter d'une façon considérable les revenus du chemin de fer Intercolonial. Un service régulier de steamers entre le Cap-Breton et Terreneuve se ferait très facilement et ne pourrait manquer de transporter un nombre considérable de passagers ainsi que le trafic. Il existe actuellement un chemin de fer qui transporte de Saint-Jean aux autres endroits de l'île tous les produits du Canada, et je ne comprends pas comment il se fait qu'un crédit n'ait pas été placé à cette fin dans le budget.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comme je l'ai déjà fait remarquer à l'honorable député, des négociations sont actuellement pendantes à ce sujet, mais elles n'ont pas encore atteint une phase qui puisse nous permettre de demander à la Chambre de voter un crédit dans ce but.

Sir CHARLES TUPPER : Comme cette ligne est exploitée depuis longtemps sans recevoir aucune subvention, je crois que mon honorable ami ferait bien de demander un crédit à cette fin, lequel ne serait payé qu'autant que le gouvernement pourrait conclure les arrangements satisfaisants avec les propriétaires du navire. Si le gouvernement ne se fait pas voter ce crédit, il se trouvera incapable de pourvoir à ce service, quand bien même il réussirait à s'entendre avec les propriétaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crains que mon honorable ami (M. Foster) ne considère pas comme constitutionnel le fait de vouloir faire adopter un crédit, avant que nous puissions en faire connaître tous les détails. Mais après ce que vient de dire l'honorable chef de la gauche, toutes les parties intéressées seront probablement satisfaites de la promese que nous faisons de continuer les négociations afin d'en arriver à une conclusion satisfaisante. Nous avons bien compris que depuis que le chemin de fer de Terreneuve est terminé, nous avons là des chances considérables d'augmenter notre trafic avec cette île, et l'honorable député avait certainement raison sur ce point. Nous sommes doublement intéressés dans cette entreprise, par ce qu'elle peut faire réaliser au chemin de fer Intercolonial. Mais l'honorable chef de la gauche n'ignore pas que lorsqu'il s'agit de traiter avec nos colonies-sœurs, nous sommes quelquefois obligés d'attendre bien longtemps avant qu'elles soient disposées à conclure un marché.

M. FOSTER : Je n'ai pas encore réussi à savoir quelle serait la vitesse des navires de la ligne Elder-Dempster.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'espère que la vitesse uniforme des navires de la ligne Elder-Dempster sera de 12½ nœuds. Cette vitesse n'est pas considérable, mais nous ne pouvons exiger plus pour le montant que nous payons, et à part cela, elle est encore beaucoup plus considérable que celle de leurs devanciers. Mais je dois dire, pour éviter tout mal-entendu, qu'il ne s'agit là que d'un arrangement temporaire. Je suis actuellement en négociation avec d'autres compagnies de steamers, et j'espère pouvoir obtenir un service dont la Chambre sera satis-

faite. Nous admettons tous que le service actuel ne peut être considéré comme étant satisfaisant. Le chef de la gauche a déclaré à plusieurs reprises dans cette Chambre, que le service que nous avions eu durant ces dernières années était trop lent. Il m'en coûtait de rompre avec ceux qui nous avaient servis si longtemps, mais il me faut essayer d'obtenir un service plus efficace avant de demander à la Chambre de voter un nouveau crédit à cette fin, et j'espère réussir. Il est juste de prétendre que nous serons probablement obligés de demander un crédit plus considérable, mais nous pourrons attendre pour cela de savoir quels sont les arrangements que nous pouvons conclure.

M. FOSTER : Je suis quelque peu surpris des remarques que vient de faire en terminant l'honorable préopinant. Parlant de la lenteur du service actuel, il a dit qu'il croyait que les honorables membres de la gauche étaient disposés à admettre avec lui qu'il était nécessaire d'obtenir un service plus rapide. L'honorable ministre doit avoir une bien faible opinion de nous, pour croire que nous n'avons pas compris la portée de cette remarque. C'est le contraire de ce qu'il a dit qui existe. Il a fallu dix ou douze ans au parti conservateur pour faire comprendre aux honorables députés qui siègent aujourd'hui à la droite qu'il était nécessaire de faire quelque chose pour obtenir un service plus rapide.

L'honorable ministre du Commerce nous a donné aujourd'hui certaines raisons qui jettent beaucoup de lumière sur la nature des délais coûteux apportés par le gouvernement lui-même dans la réalisation de ce service rapide sur l'Atlantique, retards qui ont été causés par l'inexpérience des honorables ministres et leur manque de connaissance des affaires. Ils ont annulé un contrat qui nous aurait donné un service rapide il y a déjà un an, et après d'aussi longs retards, ils viennent déclarer à la Chambre que les conditions sont tellement changées, que toute tentative qui serait faite dans le moment pour obtenir un service rapide sur l'Atlantique serait excessivement dispendieuse, et que de fait les constructeurs de navires ont tellement d'ouvrage, qu'il serait pour ainsi dire impossible de demander aux compagnies de commencer la construction d'un certain nombre de navires rapides et de les terminer dans un délai déterminé.

Ce qu'il vient de dire est très instructif, et je n'ai pas le moindre doute que les honorables membres de la droite vont bénéficier de la leçon qui vient de leur être donnée par l'honorable ministre du Commerce. L'honorable ministre sait-il quelle est la proportion des colis postaux qui sont expédiés par ces navires ? Je crois qu'une bien faible partie de ces derniers sont expédiés par ces navires à petite vitesse. Ne vaudrait-il pas la peine de s'assurer si nous ne perdons pas entièrement l'argent que nous accordons à ces navires peu rapides et destinés au transport du fret ? Il est possible qu'un certain nombre des amis de l'honorable ministre expédient leurs lettres par ces steamers, mais la plus grande partie de nos malles sont expédiées par voie des Etats-Unis. Cela n'empêche pas que nous payions chaque année une subvention de $126,000 à ces navires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai pas l'intention de critiquer les remarques que vient de faire l'honorable député de York (M. Foster), et il reste encore à savoir si nous ne pouvons pas faire mieux. Sommes-nous justifiables de payer ces $126,000 ? Voilà encore une question, mais je ferais remarquer à l'honorable député d'York ainsi qu'à l'honorable chef de la gauche que s'il n'existe pas de commerce suffisant pour justifier cette entreprise, c'est cependant à leur demande ainsi qu'à la nôtre que le gouvernement de ce pays a fait tout ce qui était en son pouvoir pour obtenir un service d'hiver, et c'est en partie pour l'entretien de ce service que cet argent est requis. Il est assez difficile d'organiser un service d'hiver entre Saint-Jean et Halifax, et c'est en partie pour cette raison qu'une faible partie de nos malles sont expédiées par ces navires. J'ai fait préparer un état qui indique que chaque navire a toujours transporté cinq ou six cents livres pesant de matières postales.

M. FOSTER : Quelle serait la proportion ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Un huitième ou un dixième, c'est-à-dire une proportion insignifiante ; il ne peut y avoir de doute à ce sujet. A l'exception peut-être de la saison d'hiver, durant laquelle le service se fait entre Halifax et Saint-Jean, tous les hommes d'affaires expédient leurs lettres vià New-York.

M. BERGERON : Quant à ce qui concerne Montréal, je crois que les neuf-dixièmes des lettres expédiées de cette dernière ville le sont vià New-York. Les journaux publient les heures de départ des convois chargés du transport des malles à destination de New-York toute la semaine, de sorte que les personnes qui ont à expédier des lettres en Europe, savent à quelles heures elles doivent déposer leurs lettres au bureau de poste afin de les faire arriver à temps pour le départ des navires par voie de New-York. Il n'y a qu'une bien faible proportion qui est expédiée par les lignes canadiennes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est ce qui arrive cinq jours par semaine.

M. ROSS ROBERTSON : L'honorable ministre du Commerce a-t-il dit que ces steamers arrêtaient à Queenstown ou à Moville ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les steamers de la ligne Elder-Dempster arrêtent à Queenstown.

M. ROSS ROBERTSON : Et les malles seront débarquées à cet endroit de la même manière qu'elles le sont par les steamers de la ligne Cunard ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La même chose.

M. ROSS ROBERTSON : Et expédiées de la même manière ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. COCHRANE : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre du Commerce sur une déclaration faite par sir William Van Horne. Une fois cette subvention accordée à ces bateaux pour le transport des malles, conservera-t-il une certaine juridiction sur les taux de transport du fret ? Les Canadiens se trouvent aujourd'hui dans une position bien humiliante. Si je me souviens bien des paroles prononcées par sir William Van Horne devant une assemblée publique à Québec, je crois qu'il a dit qu'il en coûtait neuf pence ou plus du double, pour transporter une tonne de beurre du Canada en Europe, qu'il n'en coûtait pour l'expédier par les Etats-Unis. Il me semble que lorsque nous accordons des subventions aussi considérables que celles-là pour le transport des malles, et lorsque nous n'avons pas lieu d'espérer que la traversée se fera rapidement, ou qu'ils transporteront une proportion assez forte de ces malles, l'honorable ministre devrait avoir quelques renseignements à nous donner relativement aux taux pour le transport du fret, et à sa résolution bien arrêtée de ne pas permettre qu'une somme aussi considérable d'argent ne soit pas enlevée de la poche des cultivateurs par ces compagnies de steamers et les prix de transport exorbitants qu'ils exigent.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons aucune juridiction quant à ce qui concerne les prix de transport.

M. COCHRANE : Il me semble que le gouvernement qui paie des subventions aussi considérable à ces steamers pour le transport des malles devrait exercer une certaine juridiction sur les prix qu'ils imposent pour le transport du fret.

M. WALLACE : En résumé, je crois que cette affaire est loin d'être avantageuse pour les Canadiens. Nous payons une subvention annuelle pour le transport d'envrion un septième des malles canadiennes en Angleterre. Cela équivaut à £500 par voyage, or, que recevrons-nous pour cette somme ? Le transport de ces malles n'entraîne aucune dépense supplémentaire pour les compagnies de steamers ; cela ne leur coûte pas un dollar de plus ; d'après les termes de l'arrangement couclu avec le ministre du Commerce, leurs navires doivent faire le voyage en huit jours, or, comme la distance entre Halifax et Moville est d'un peu moins de 2,400 milles, cela leur fait une vitesse d'environ 12½ ou 13 nœuds à l'heure, ce qui est une bien faible vitesse, puisqu'il leur faut neuf jours et dix-sept heures, ou quarante et une heures de plus que le temps qui leur est alloué par le gouvernement pour faire le voyage.

Les compagnies de steamers ne se sont pas imposées la moindre dépense pour transporter les malles plus rapidement. L'honorable ministre ne peut nous dire le poids exact des colis postaux transportés par les steamers, mais nous savons tous que ce poids n'est pas très elevé, et qu'expédié comme fret le transport de ces malles ne coûterait pas plus de £100 ; cependant, la compagnie reçoit £500 pour ses services. Le steamer est tenu d'arrêter à Moville à l'aller et retour ; mais je suppose qu'il ferait la même chose quand bien même il n'aurait que ses propres affaires. Je comprendrais que le gouvernement puisse accorder une subvention aussi considérable, s'il était entendu que la compagnie donnerait à ses vaisseaux une vitesse de 18 nœuds à l'heure, et ferait le trajet en six ou sept jours ; mais il est évident que le gouvernement n'a pas obtenu un service rapide de la compagnie en retour du montant considérable qu'il lui a accordé.

Le cabinet doit essayer d'obtenir un service rapide. Les compagnies de New-York donnent un service de 20 et 22 nœuds à l'heure, de sorte que, avec notre service de 12½ nœuds à l'heure, nous n'avons aucune chance de succès. Un service rapide est non seulement nécessaire pour le transport des malles, mais il l'est aussi pour le transport des passagers et du fret, et ces derniers prendront naturellement la route la plus rapide quand bien même cela devrait leur coûter plus cher. Il est donc de la plus grande importance que le gouvernement s'occupe de la nécessité qu'il y a d'obtenir un service rapide sur l'Atlantique.

Je me souviens d'avoir fait, il y a deux ans passés, la traversée de l'océan sur le steamer "Canada" de la ligne Dominion, partant de Boston. Ce navire a fait la traversée à une vitesse moyenne d'envrion 16 nœuds à l'heure, ce qui est probablement le trajet le plus rapide qui se soit fait en partant de Boston ; et les Bostonnais qui avaient pris passage sur le navire, bien que ce dernier fût canadien, tiraient beaucoup d'orgueil du fait qu'un vaisseau partant de leur port ait acquis cette vitesse. Si le gouvernement, malgré tout l'avantage que cela offrirait, ne peut obtenir un service de steamers faisant 20 ou 22 nœuds à l'heure, il devrait essayer au moins d'en obtenir qui feraient 18 nœuds à l'heure, cela constituerait une augmentation de 50 pour 100 sur la vitesse des steamers que nous avons aujourd'hui. Il est vraiment regrettable que la route canadienne ne suive pas les progrès de l'époque.

Plusieurs membres de cette Chambre doivent se souvenir de l'époque où la route canadienne était la route la plus rapide pour traverser l'océan, alors que les affaires et la réputation du Canada furent pour ainsi dire établies d'une manière définitive au moyen d'une subvention de $8,000 par semaine ou $416,000 par année. La presse libérale de cette époque dénonça cette subvention

comme étant un suicide politique pour le Canada ; mais ces résultats n'en furent pas moins des plus satisfaisants, car ils contribuèrent à établir solidement la réputation de notre route canadienne. D'autres steamers l'adoptèrent ; et bientôt la route du Saint-Laurent devint la route par excellence pour traverser l'océan, et le Canada retira de cela des avantages nombreux.

Ainsi, nous devons nous imposer tous les sacrifices nécessaires pour obtenir un service rapide sur l'Atlantique, et prendre soin en même temps que ces navires soient pourvus de tous les appareils frigorifiques perfectionnés. Il est impossible de placer ces appareils frigorifiques dans un vieux navire avec avantage. Il faut que ce soient de nouveaux vaisseaux afin que vous puissiez bénéficier de toutes les améliorations modernes sous ce rapport. En agissant ainsi, vous obtiendrez un service rapide pour le transport des malles et des passagers, et ce qui est encore plus important, des navires munis d'appareils frigorifiques pour le transport rapide des marchandises périssables, qui atteindront de cette manière les marchés anglais avec rapidité et en excellent état. Rien ne peut contribuer d'une manière plus efficace au développement des ressources du Canada, qu'un projet comme celui-là convenablement exécuté.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable préopinant vient de faire là des remarques que j'approuve, et je comprends comme lui l'importance qu'il y a pour notre pays de conclure des arrangements concernant les appareils frigorifiques. Ces navires qui sont de construction moderne, deux ayant été construits l'année dernière et un cette année, nous sont indiqués comme possédant tous les appareils frigorifiques qui peuvent être requis dans les intérêts du commerce. Nous devrons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour nous conformer aux remarques de l'honorable député, mais il ne devra pas se plaindre si nous sommes obligés de demander un crédit plus considérable pour mettre ses projets à exécution.

Service à la vapeur tous les quinze jours entre Saint-Jean et Liverpool, Grande-Bretagne, durant l'hiver de 1899-1900, pas moins de dix voyages d'aller et retour.	$20,000

M. MONTAGUE : Je présume que cette dépense fait partie du projet que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, se propose de réaliser à Saint-Jean, en dépensant des sommes d'argent considérables pour y construire des élévateurs et des quais et transporter au moyen de l'Intercolonial le blé aux steamers qui viendront le prendre à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'ignore pas que lorsque ce montant a été accordé pour la première fois, Saint-Jean n'était pas le terminus de l'Intercolonial. J'ai laissé ce crédit afin d'avoir un certain montant à ma disposition pour régler la question du service d'hiver, mais je dois ajouter qu'il est bien possible que je ne m'en serve pas, cela dépendra quelque peu des arrangements qui pourront être conclus. Je crois qu'il est préférable de laisser ce crédit, dans l'intérêt du port de Saint-Jean, dont le commerce, je suis heureux de le dire, se développe dans des proportions considérables. Comme il existait un service hebdomadaire l'année dernière entre Saint-Jean et Liverpool, cet argent n'a pas été employé. Ce crédit est destiné à obtenir un service bi-mensuel durant la saison d'hiver entre Saint-Jean et Liverpool, les steamers ne devant pas faire moins de dix voyages complets. Aucune somme n'a été dépensée sur ce crédit l'année dernière.

M. FOSTER : Sur quel crédit a-t-on pris pour payer le service de l'année dernière ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons pas eu besoin de cet argent l'année dernière, parce que nous avions un service des malles hebdomadaire.

M. FOSTER : Les frais en étaient payés à même le crédit destiné à payer le coût du transport des malles océaniques entre l'Angleterre et le Canada ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En partie.

M. MONTAGUE : Il est possible que la question que je veux traiter ne se rapporte pas directement à ce crédit, mais j'ai compris que la politique du gouvernement, telle qu'énoncée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et qui consiste à vouloir exporter le blé par le port de Saint-Jean, en le transportant par le chemin de fer Intercolonial, a été approuvée durant la présente session. Or, je n'hésite pas à dire que pour tout homme quelque peu renseigné sur les différentes routes, il s'agit là d'une chose impraticable. Le Grand Tronc se sert de Portland ; le chemin de fer Canadien du Pacifique possède sa ligne courte pour aller à Saint-Jean ; et si l'Intercolonial doit transporter du blé à Saint-Jean pour l'exportation, il va lui falloir faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et au Grand Tronc. Or, ceux qui sont parfaitement au courant du commerce, qui connaissent chaque pouce de terrain, et qui font des affaires avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, me disent que malgré la ligne courte que possède cette dernière compagnie, qui est de plusieurs centaines de milles plus courte que l'Intercolonial, elle ne transporte jamais une livre de blé à Saint-Jean, à moins que ce ne soit en perte, et cela à cause de la concurrence que lui fait le Grand Tronc.

Et puisque malgré sa ligne courte, le chemin de fer Canadien du Pacifique ne peut rien réaliser avec le transport de cet article, la Chambre comprendra facilement que c'est folie de la part de l'Intercolonial de vouloir faire concurrence à ces compagnies et de

faire réaliser des bénéfices au pays par ce moyen, ou même d'y faire un placement avantageux.

On me dit que n'était l'encouragement que le chemin de fer Canadien du Pacifique doit donner aux steamers qui à leurs voyages de retour lui apportent des cargaisons considérables à transporter, ce chemin de fer ne transporterait pas de blé au port de Saint-Jean.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne puis approuver tout ce que vient de dire l'honorable préopinant. Nous avons fait des dépenses considérables pour construire ce que l'on appelle la ligne courte devant relier Montréal au port de Saint-Jean, dans le but de faire concurrence à Portland, et les renseignements que je possède sont tout à fait différents de ceux que vient de donner mon honorable ami. Sir William Van Horne m'a dit lui-même qu'il lui faisait plaisir de constater que grâce à une heureuse entente entre les lignes de steamers venant à Saint-Jean et les compagnies de chemins de fer, ils se trouvaient en position de faire concurrence à la ligne de Portland pour le transport du blé, et il ne comprenait pas pourquoi Saint-Jean ne deviendrait pas, dans tous les cas, un port d'hiver important du Canada.

Service à la vapeur entre Halifax, Saint-Jean, Terreneuve et Liverpool, du 1er juillet 1899 au 30 juin 1900 ..... $20,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce contrat est voté régulièrement depuis un grand nombre d'années. La seule chose digne de remarque à ce sujet, c'est que le service est maintenant accompli par la Furniss-Withy Company.

M. FOSTER : En vertu d'un contrat ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce contrat n'est pas permanent, il doit être renouvelé chaque année.

Service à la vapeur entre Saint-Jean, Dublin, et Belfast, durant l'hiver de 1899-1900 .... $7,500

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service est fait par la Ulster Steamship Company, dont M. McLean et Cie sont les agents. Cette compagnie n'a pas accompli le nombre complet de voyages exigés en vertu de son contrat l'année dernière, sous prétexte que la température avait été trop mauvaise, je crois cependant que le service est assez bien fait, et j'ai renouvelé le contrat.

S'ils ne font pas le service, ils ne sont pas payés. C'est pour Dublin et Belfast.

Pour des lignes de steamers devant naviguer pendant les mois d'été entre Saint-Jean, Halifax et Londres ; et pendant les mois d'hiver entre Saint-Jean et Londres, directement, et Halifax et Londres, directement..... $36,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons divisé ces deux item. Il y a quelques années, l'honorable député avait le même crédit, mais il l'avait combiné en un seul, pour $40,000, il se lisait comme suit :

Pour une ligne de steamers devant naviguer pendant les mois d'été entre Saint-Jean, Halifax et Londres : et pendant les mois d'hiver entre Saint-Jean et Londres, directement, et Halifax et Londres, directement.

S'il n'y a pas d'objection, je vais remettre le crédit comme il était auparavant.

M. FOSTER : Cela fera-t-il quelque différence pour la navigation cette année ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas, les choses se feront de la même manière que l'an dernier.

M. FOSTER : D'Halifax à Londres directement, en hiver, et de Saint-Jean à Londres directement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. FOSTER : Peu importe qui c'est.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas.

Communication à la vapeur entre Saint-Jean et Digby, du 1er juillet 1899, au 30 juin 1900..... $12,500

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comme le sait l'honorable député, cela est conduit par le "Prince-Rupert," comme autrefois.

M. HENDERSON : Je désire attirer l'attention du ministre sur une pétition dont j'ai une copie, et qui date de quelques jours. D'autres députés ont, sans doute, reçu des copies semblables. Cela vient des minotiers de la province d'Ontario, et aussi de Québec, je crois. Cette requête porte les noms suivants : W. W. Ogilvie, Montréeal ; James Goldie Cie (à responsabilité limitée), Guelph ; Lake of the Woods Milling Company (à responsabilité limitée), Montréal ; McKay Milling Company (à responsabilité limitée), Ottawa ; Goldie Milling Company (à responsabilité limitée), Ayr, Ont. ; David Plewes, Toronto ; Robert Noble, Norval, Ont., et autres. La requête se lit comme suit :

A l'honorable sir LOUIS DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Nous, soussignés, minotiers et marchands de grain d'Ontario, de Québec et du Manitoba, soumettons humblement :

Que si l'on exige à Digby le quaiage intégral sur la farine et les produits du grain consignés à Digby et autres endroits sur le chemin de fer Dominion Atlantic, nous ne pouvons expédier nos produits par l'Atlantique ou le chemin de fer canadien du Pacifique par le port de Saint-Jean avec autant d'avantage qu'aux taux réduits des chemins de fer américains ou pour le port de Boston, route qui depuis des années a eu la haute main sur le trafic de la farine canadienne dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse.

Que nous sommes toujours prêts à encourager les routes canadiennes, et que l'on ferait bien d'abolir le quaiage intégral à Digby, et que, dans notre opinion, si ce droit était aboli à Digby, il le serait aussi aux autres endroits où il est exigé, et cela ne serait pas seulement dans l'intérêt local de Digby, mais dans l'intérêt général du pays.

Conséquemment, vos requérants demandent que le taux de quaiage à Digby ne soit pas exigé sur la farine, le grain et ses produits venant en wagons de Québec, Ontario et l'ouest à Digby et autres points sur le chemin de fer Dominion Atlantic.

C'est là, je l'avoue, une question qui ne m'est pas très familière, mais je connais la bonne foi des requérants, et je sais que le gouvernement agira dans l'intérêt du commerce d'expédition s'il se rend à leur demande. Je m'adresse au ministre du Commerce en l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries, à qui cette requête a été envoyée et j'espère qu'il étudiera la question et s'entendra avec le ministre de la Marine et des Pêcheries. Je crois qu'il y a en jeu un intérêt considérable, vu surtout que cette requête est accompagnée d'une autre signée, si j'ai bien compris, par les commerçants de farine des provinces maritimes qui semblent partager l'avis des expéditeurs de farine.

M. MILLS : Je désire appuyer la demande de mon honorable ami. J'ai reçu des requêtes de la même nature. Comme je connais peut-être mieux que mon honorable ami les provinces maritimes et les requérants, il me sera peut-être permis de signaler les noms qui me sont tout spécialement connus : Geo. Armstrong, Frank L. Roop, John H. Charlton, de Middleton ; H. T. Warne, de Digby ; S. F. Jefferson, Shaffner Brothers, H. H. Whitman et E. Young, de Lawrencetown ; L. D. Shafner, Shafner et Piggott, H. R. Shaw, J. E. Lloyd, Joseph I. Foster, W. W. Chesley, John Lockett et fils, James E. Burns, Runciman, Randolph et Cie, T. A. Foster, W. A. Kinney et J. W. Forsyth, de Bridgetown ; W. J. Shannon, John L. Clark, Geo. E. Corbitt et W. McCormick et fils, d'Annapolis. Ce sont là des commerçants de farine importants des provinces maritimes. et je désire recommander leur requête au gouvernement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député sait, sans doute, que cela n'est pas de mon ressort, mais bien du département du ministre de la Marine et de Pêcheries. S'il veut me communiquer les requêtes, je les ferai transmettre à l'honorable ministre. C'est la première fois que j'entends parler de la chose, bien que en mon absence une communication ait pu être adressée au département.

M. MILLS : Je savais que cette requête était au département de la Marine et des Pêcheries, mais puisque mon honorable ami (M. Henderson) a soulevé la question, je me lève pour l'appuyer.

M. HENDERSON : Si j'ai soumis la chose à l'attention du ministre du Commerce, c'est à cause de l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries, et parce que l'occasion se présentait ; j'ai cru le moment opportun vu que le crédit demandé avait trait à Digby.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député sait que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'est pas absent, mais engagé dans le comité en haut.

M. HENDERSON : J'avais oublié cela. Je ne me plains pas de son absence

Une ou des lignes de steamers faisant le service entre Saint-Jean et Halifax, ou l'un ou l'autre, et les Antilles et l'Amérique du Sud. $78,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je désire attirer l'attention des messieurs de la gauche sur ce crédit. Comme ils le savent, pendant un temps considérable, il a été fait, par Pickford et Black, un service mensuel entre ces ports. Dernièrement, le gouvernement impérial nous a demandé si nous serions prêts à continuer notre subvention, et peut-être ajouter $2,000 ou $3,000 pour avoir un service double dont il paierait la moitié. Le gouvernement impérial veut de plus continuer le service actuel qui, les honorables députés le savent, affecte un bon nombre des Antilles, comme les Bermudes, Saint-Christophe, Antigua, Montserrat, la Martinique, Sainte-Lucie, Trinidad et Damerara ; il s'agit de maintenir ce service, mais de le mettre bi-mensuel au lieu de mensuel.

M. FOSTER : Le service régulier touche-t-il les Bermudes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je le crois. Il y a deux services. Un de la Jamaïque à Halifax.

M. WALLACE : Ces steamers vont-ils aux îles du Vent ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils vont à Trinidad et à la Guyane anglaise. Cela va doubler le service sans en augmenter le coût d'une manière appréciable pour nous, et le gouvernement impérial désire vivement que nous acceptions cet arrangement. Après explications, je me propose, de soumettre une résolution à l'effet que ce service soit pour cinq ans, ce qui, je crois, était le terme du contrat fait d'abord par l'honorable député (M. Foster).

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons obtenu des conditions avantageuses sous le rapport de la vitesse, ce qui est une question très importante, comme me le recommandent les marchands de Saint-Jean et d'Halifax. En tous cas, la durée du voyage sera réduite de plusieurs jours. Chaque voyage sera beaucoup plus court qu'à présent. L'honorable député sait qu'il y a nombre d'endroits où arrêter, et pour rendre le voyage plus rapide il faudra en laisser quelques-uns de côté pour n'y arrêter qu'au voyage de retour. On nous dit que ce serait d'un grand avantage pour les commerçants des provinces maritimes s'ils pouvaient communiquer avec la Trinidad et la Guyane anglaise plus fréquemment qu'aujourd'hui, où le voyage dure de 11 à 14 jours, et Pickford et Black promettent de faire la chose si la

Chambre accepte l'arrangement soumis par le gouvernement impérial.

M. FOSTER : Avec les mêmes bateaux ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, ils nous promettent de meilleurs steamers. Le service actuel est fait par le "Taymouth Castel," le "Duart Castle" et le "Beta." Ils promettent de construire de nouveaux steamers pour ce service, mais cela ne peut être fait de suite. Ils s'engagent à les construire de bonne heure, l'an prochain, mais je ne saurais promettre la chose.

M. FOSTER : En attendant, ils mettront un bateau rapide ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils le disent. Ils vont aussi renouveler les machines du "Taymouth Castle" et du "Duart Castle" pour le service actuel. Je dois dire que le "Beta" est engagé dans le service de la Jamaïque. Il est entendu avec le gouvernement impérial que le bateau à destination de la Trinidad et de la Guyane anglaise arrêtera aux Bermudes.

M. FOSTER : J'étais sous l'impression que ces steamers n'arrêtaient pas aux Bermudes, mais que cela dépendait du service de la Jamaïque.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le mémoire que j'ai ici dit que le service ordinaire, c'est-à-dire le service des Antilles, se fait de Saint-Jean viâ Halifax jusqu'à Demerara touchant aux Antilles anglaises sur la route, à partir des Bermudes puis de Saint-Christophe jusqu'à Trinidad et Demerara.

M. FOSTER : Quel est le but du gouvernement impérial en donnant cette subvention ? Je ne puis imaginer que la question d'une plus grande vitesse et de meilleurs steamers. Cela n'est-il pas l'intention ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Assurément.

M. FOSTER : Je connais les difficultés qu'offre cette route, car j'ai eu à m'en occuper, mais ce ne doit plus être une excuse pour le service actuel. Je crois que les entrepreneurs actuels ont fait un bon service, mais on se plaint, dans les Antilles et chez nos propres commerçants, que la durée du voyage est trop longue et l'on dit que les steamers devraient être meilleurs. Si les deux gouvernements donnent une subvention raisonnable, je crois que l'on pourra améliorer le service.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suis de l'avis de mon honorable ami. Dès que la question a été soulevée, j'ai insisté sur ces deux conditions, et j'ai obtenu de grandes modifications en notre faveur. Nous avons un double service. Le service actuel n'est que mensuel et nous allons avoir un service bi-mensuel, ce qui sera très avantageux pour Saint-Jean et Halifax. Quant à l'objet en vue par le gouvernement impérial, l'honorable député sait que depuis longtemps, aux Antilles, on fait appel aux autorités impériales à ce sujet, et c'est un des moyens que l'on a adoptés—et je dois dire que l'on a fortement demandé notre concours dans cette affaire—c'est un des moyens adoptés pour venir en aide aux Antilles anglaises dans l'état de stagnation où elles se trouvent.

M. FOSTER : Relativement à ces traités de réciprocité faits avec les Etats-Unis, je crois comprendre qu'il n'y a rien de préjudiciable au Canada.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On nous assure la chose.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait-il communiquer ces traités à la Chambre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas à présent.

Sir CHARLES TUPPER : Le gouvernement possède sans doute les informations que ces messieurs, lorsqu'ils étaient ici, n'ont pas hésité à me donner. Ils m'ont dit qu'il n'avait été fait avec les Etats-Unis aucun arrangement préjudiciable aux produits de l'Angleterre ou des colonies.

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose nous a été assurée comme résultat des négociations entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien.

Communication à la vapeur durant la saison de 1899, depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation, entre la terre ferme et les îles de la Madeleine..... $9,000

M. McLENNAN (Inverness) : Ce service intéresse aussi l'île du Cap-Breton. J'ai reçu de plusieurs commerçants de mon comté des communications dans lesquelles on se plaint de ce que le steamer actuel ne fait pas un aussi bon service que celui qu'il y avait auparavant. On se rappellera que l'entreprise a été donnée à une autre compagnie qui, me dit-on, a promis au gouvernement de mettre un excellent steamer neuf sur la route. Autant que je sache, cela n'a pas été fait, et d'après des informations venant de bonne source, je suis convaincu que le steamer actuel ne vaut pas celui qu'il a remplacé. Une chose certaine, c'est que pour l'île du Cap-Breton il n'a pas fait un aussi bon service qu'auparavant. J'ai ici des lettres d'hommes d'affaires dans lesquelles on me dit que des marchandises arrivées à la station de Pictou en avril sont restées là jusqu'en juin, bien que ce bateau soit supposé faire le service entre ces deux endroits. Une de ces lettres vient d'un homme dont je ne saurais mettre en doute la bonne foi et qui a fait pendant longtemps des affaires sur cette côte. Il me dit qu'il conduit une homarderie sur les côtes d'Inverness, et que les machines nécessaires pour son établissement sont restées plusieurs semaines à la station du chemin de

fer de Pictou bien qu'il en eût un grand besoin.

Je demanderai à l'honorable ministre de s'enquérir et de voir si la nouvelle compagnie ne pourrait pas mettre sur cette route un bateau aussi bon que celui qui y était auparavant, et si les officiers de ce bateau ne pourraient s'occuper du transport du fret entre les endroits indiqués.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je vais prendre note de la recommandation de mon honorable ami. S'il veut me donner de plus amples détails, je vais tout de suite faire faire une enquête. Dans le transport du fret, il se présente souvent cette difficulté-ci : L'hiver il s'accumule beaucoup de fret qui ne peut être transporté de suite. Il faut faire plusieurs voyages, et on me dit que c'est là la cause du retard dont se plaint l'honorable député. Mais si le service n'est pas fait d'une manière satisfaisante, je serais reconnaissant à mon honorable ami de me communiquer les faits, et nous ne perdrons pas de temps à apporter remède à la chose.

M. McLENNAN (Inverness) : Je vais communiquer ces lettres à l'honorable ministre, et il pourra voir par lui-même que la plainte que j'ai faite est bien fondée. A propos de l'accumulation du fret en hiver, les commerçants n'expédient jamais rien par cette route après la clôture de la navigation.

M. LEMIEUX : Je connais le service en question. Il est fait entre Pictou et les îles de la Madeleine. Je suis surpris d'entendre les remarques de l'honorable député d'Inverness (M. McLennan), car les expéditeurs des îles de la Madeleine sont tout simplement enchantés du nouveau service. L'autre jour encore, je recevais des lettres dans ce sens de certains propriétaires de homarderies. Outre les communications avec les îles de la Madeleine, le steamer se rend aussi à l'île Bryon, à dix milles du groupe principal, et il arrête à plusieurs autres ports. Des soumissions ont été demandées ce printemps pour ce service, et la saison était déjà avancée lorsque l'entreprise a été accordée à MM. Hart et Leslie, de Halifax, qui sont bien connus dans les provinces maritimes. Maintenant, mon honorable ami sait qu'après avoir obtenu cette entreprise du gouvernement, M. Leslie est allé en Angleterre pour se procurer un bateau convenable. Malheureusement, il n'a pas réussi et il a acheté tout de suite, à Halifax le steamer "Lunenberg." Je sais que les plaintes qui viennent maintenant du Cap-Breton viennent de ceux mêmes qui voulaient avoir l'entreprise, et je puis les nommer si cela est nécessaire.

M. McLENNAN (Inverness) : Ce n'est pas du tout le cas.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Je demanderai au ministre du Commerce s'il a été demandé des soumissions pour ce service.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Et l'entreprise a-t-elle été donnée à un chiffre plus élevé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : D'après le mémoire que j'ai ici, des soumissions ont été demandées, mais la rémunération demandée par les soumissionnaires excédait tellement le prix qui nous croyions devoir payer, qu'aucune n'a été acceptée, et par la suite nous avons fait un arrangement avec M. Leslie.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Par soumission ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sans soumission.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Pour le même service ? On me dit que c'était pour un service tout différent.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas.

M. LEMIEUX : Le service est mieux fait que l'an dernier. J'en sais quelque chose. Le steamer qui faisait le service entre Pictou et les îles de la Madeleine l'an dernier ne se rendait pas à l'île Byron ni à certains autres ports, et il y a eu certaines difficultés au sujet du service de la malle. Le service est préférable aujourd'hui. Le steamer arrête à Pointe-Basse et, une fois par mois, il va à l'île Bryon habitée par environ 300 pêcheurs durant l'été. Il y a amélioration sous tous les rapports.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Je ne connais pas le service actuel, mais on me dit qu'il n'est pas fait selon les conditions stipulées dans les premières soumissions, et qu'il a été fait un arrangement privé avec celui qui a cette entreprise. On me dit que s'il eût été demandé de nouvelles soumissions sur la base de l'arrangement actuel, d'autres personnes auraient soumissionné.

M. McLENNAN (Inverness) : J'allais précisément attirer l'attention de l'honorable ministre sur le fait que M. Leslie n'a pas eu cette entreprise par soumission, comme le dit l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux). Comme on l'a fait remarquer les soumissions ont été demandées pour une entreprise toute différente, et, je le répète, je connais des hommes d'affaires sur la côte ouest du Cap-Breton, qui n'ont jamais eu l'idée d'entrer dans ce genre d'affaires, et qui se plaignent avec raison, à ma connaissance personnelle, de ce que l'on ne transporte pas d'une manière convenable leurs marchandises. L'approbation de l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) vient du fait que le service supplémentaire de ce steamer est avantageux pour les homarderies des îles de la Madeleine, dont M. Leslie est le propriétaire.

M. LEMIEUX : Il n'a pas de fabrique à cet endroit.

M. McLENNAN (Inverness) : L'honorable député va-t-il me dire que Robert Leslie ne tient pas plusieurs fabriques en exploitation, aux îles de la Madeleine ?

M. LEMIEUX : Pas sur l'île Bryon.

M. McLENNAN (Inverness) : Je sais que M. Leslie est un grand paqueur de homards des îles de la Madeleine ; qu'il est propriétaire de ce steamer ; qu'il a eu l'entreprise indépendemment des soumissions, et que, par conséquent, il ne devrait pas négliger l'intérêt de ces gens-là sans s'exposer à des récriminations. Je veux communiquer sans délai à l'honorable ministre les plaintes qu'on m'a faites, et lui dire aussi, qu'à ma connaissance, ce bateau n'a pas donné satisfaction à l'île du Cap-Breton où il est censé aborder.

M. FOSTER : De quel bateau se sert-on actuellement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Du "Lunenburg."

M. FOSTER : Et de quel bateau se servait-on l'année dernière ?

M. McLENNAN (Inverness) : Du "Saint-Olaf."

M. FOSTER : Quelle comparaison peut-on faire de ces deux bateaux ? Ont-ils le même tonnage ?

M. LEMIEUX : A peu près.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : L'ancien bateau valait beaucoup mieux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le "St-Olaf" était plus grand.

M. McLENNAN (Inverness) : Beaucoup plus grand ; c'était un splendide bateau.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cependant, le "Lunenburg" va beaucoup plus vite.

M. FOSTER : Dans les circonstances, la différence entre les deux bateaux est assez digne de remarque. Le "Saint-Olaf" était un bon bateau, en état de répondre, par sa dimension et sa capacité, aux exigences de la situation. Le "Lunenburg" étant plus petit, on s'explique facilement qu'il faille y accumuler les colis. Je ne crois pas que mon honorable ami, le ministre du Commerce, puisse dire que M. Leslie a obtenu son entreprise par voie de soumissions, car les conditions sont changées ; le service que fait le "Lunenburg" diffère, sous bien des rapports, de celui qu'on avait prévu dans la demande des soumissions, et, par conséquent, ceux qui ont soumissionné d'après les anciennes conditions qu'on leur avait faites, n'ont pas pu soumissioner aussi avantageusement d'après les nouvelles. Cela s'explique, en partie, par l'amitié de M. Leslie pour l'administration actuelle et par sa sincère croyance à l'efficacité du rapprochement des personnes et des cœurs lorsqu'il s'agit d'obtenir une entreprise ; c'est ce qui l'a fait venir et rester à Ottawa, où il s'est si longtemps occupé à tirer les ficelles.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ignore de quelle nuance politique M. Leslie peut être.

M. FOSTER : Dans bien des cas, mon honorable ami fait comme on lui dit. Un député bien tranquille qui siège près de lui a dû entendre vibrer les ficelles que tirait M. Leslie. Grâce au ministre du Commerce, nous avons un plus petit bateau et un moins bon service, sans qu'il ait été demandé de soumission à l'entrepreneur ; de plus, celui-ci s'occupe en même temps et surtout de transporter par ce bateau ses colis de homards.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le service n'en est que plus considérable.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Il a été fait tout d'abord des soumissions aussi basses que celles qu'on avait faites relativement à la précédente entreprise, ou bien je suis mal renseigné.

M. FOSTER : Le ministre ferait bien de produire un état des soumissions.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le sous-ministre me dit que toute la correspondance à ce sujet est déjà sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le "Saint-Olaf", que l'on compare au "Lunenburg," n'était pas d'une grande utilité, car on le faisait dévier de sa route pour aborder en d'autres endroits où ses propriétaires trouvaient un profit plus considérable. Quant au "Lunenburg," j'ignorais jusqu'à présent qu'il faisait le service. Je sais, cependant, qu'il voyageait, il y a quelques années, à partir de Halifax ; que c'était un solide bateau, que c'était même le plus rapide de ce port.

M. FOSTER : On me dit qu'on aurait pu se servir du "Saint-Olaf," et qu'un des soumissionaires a proposé de l'employer pour faire le service.

M. McLENNAN (Inverness) : Oui, c'est le cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le propriétaire du "Saint-Olaf" a dit au département qu'il n'était pas disponible, parce qu'il l'employait à d'autres fins.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Cela n'a eu lieu que plus tard.

Communications à la vapeur durant la saison de 1899, i.e., depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme..... $10,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il s'agit de la compagnie de navigation à vapeur de Charlottetown.

M. FOSTER : Est-ce le même vaisseau ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je le crois.

M. MARTIN : Le gouvernement du Canada fait faire le service, à l'entreprise, par la compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard. Je voudrais savoir du ministre à quelle date doit expirer le contrat relatif à cette entreprise.

Le MINISTRE DU COMMERCE : A la fin de la saison de navigation de cette année.

M. MARTIN : Je désire faire remarquer au ministre que le service prévu dans ce contrat est loin de répondre au commerce considérable qui se fait entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ; il doit savoir que la capacité des bateaux, telle que requise d'après ce contrat, est très insuffisante, et que la compagnie actuelle a fait des dépenses et des pertes considérables pour mettre sur cette même ligne des bateaux beaucoup plus grands. La province étant, pendant l'été, le lieu de rendez-vous d'un nombre de touristes qui va toujours croissant, on voyage de plus en plus, pendant la belle saison, entre l'Ile et la terre ferme. Par le contrat dont il s'agit, on ne requérait qu'un bateau d'environ $60,000, tandis que la compagnie actuelle, entr'autres, a un bateau qui coûte $180,000, et fait pour le gouvernement un service beaucoup plus efficace que celui qu'on avait prévu dans le contrat ; et cela, dans l'intérêt du public voyageur et du peuple de la province et à perte pour elle-même. Il se fait tant de progrès, il s'accorde tant de subventions plus considérables dans tout le Canada, que ce pays, obligé comme il l'est, d'après les termes mêmes de l'acte de la Confédération, de faire communiquer par bateau, l'Ile du Prince-Edouard avec la terre ferme, exigera, je l'espère, par l'entremise du ministre, lorsque ce dernier demandera de nouveau des soumissions pour ce service, des steamers beaucoup plus considérables que ne l'exigeait l'ancien contrat. La compagnie actuelle donnant satisfaction, je regrette que le gouvernement n'ait pas cru devoir augmenter la subvention qu'elle lui accorde, bien que l'ancien contrat ne soit pas expiré.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami dit-il que ce service fait partie de celui qu'exige l'acte de la Confédération ? Si c'est cela qu'il dit, je ne crois pas que ce soit exact. D'après moi, l'acte ne parle que du service d'hiver.

M. MARTIN : L'honorable ministre trouvera, sans doute, qu'il y est question du service d'hiver et d'été.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Oui, mais à l'époque de la Confédération, tel qu'il est dit dans l'acte, le gouvernement fédéral s'est chargé du service postal entre l'île et la terre ferme. Non seulement la compagnie fait le service conformément à cette stipulation, mais elle emploie, à cette fin, deux des plus beaux steamers du Canada, et qui fournissent les commodités les plus désirables. Tout ce que le gouvernement devrait stipuler en demandant de nouvelles soumissions, ce serait que les navires fournissent des commodités aussi complètes que les navires actuels qui, eux, répondent parfaitement aux exigences du service postal et du transport des passagers pendant l'été.

M. MARTIN : Je regrette que l'honorable député de King (M. Macdonald) ne m'ait pas bien compris : ce que j'ai dit, c'est que si l'on faisait un nouveau contrat, j'espérais qu'il y fût pourvu à ce qu'on se servît de bateaux plus grands que ceux dont il est question dans l'ancien contrat. Comme l'a dit l'honorable député et comme je l'ai dit moi-même, la compagnie de navigation à vapeur a, aujourd'hui, des bateaux beaucoup plus considérables que ceux dont il était question dans l'ancien contrat ; ce que je prétends, c'est que si l'on demande de nouvelles soumissions, on mette sur cette ligne des bateaux qui répondent aux exigences de la situation, quelque modifiée qu'elle soit. Quant à l'acte de la Confédération, le ministre verra qu'il pourvoit à ce qu'on "fasse communiquer, durant l'hiver et l'été, l'Ile du Prince-Edouard avec la terre ferme, au moyen de bateaux à vapeur, et cela, sans interruption" ; je m'étonne qu'il ignore cela. S'il veut bien jeter l'œil sur l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, ou l'acte qui admet l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération, il trouvera les mots que je viens de citer.

Communications à la vapeur depuis le 1er juillet 1899 jusqu'au 30 juin 1900, entre Grand Manan et la terre ferme..... $4,000

M. FOSTER : Est-ce le même vaisseau, le "Flushing" ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, le propriétaire du "Flushing" nous a dit que ce vaisseau était si usé, qu'il ne pouvait plus faire le service.

Le service actuel consiste en un voyage par semaine entre Grand-Manan et Saint-Jean, et pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, le bateau arrête à quelques autres ports.

Ici se soulève une difficulté : les entrepreneurs voudraient une subvention plus considérable que celle que nous leur accordons ; je ne sais trop comment m'y prendre, mais je vais faire de mon mieux pour arriver à les satisfaire.

M. FOSTER : J'espère que l'honorable ministre admettra l'absolue nécessité de ce service, eu égard à la situation géographique des endroits auxquels il se rapporte. L'île de Grand-Manan a une population considérable, et Saint-Jean est le poste principal de cette ligne. Le maintien du service de ce steamer favorise non seulement les communications postales, mais développe beaucoup le commerce de la cité de Saint-Jean avec cette île. Le "Flushing" devrait être usé à l'heure qu'il est.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On est à construire un nouveau vaisseau.

M. FOSTER : Vu l'importance du service, j'espère que dans l'intervalle, mon honorable ami ne sera pas trop exigeant à l'égard du vaisseau actuel.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois qu'il importe beaucoup de ne pas interrompre ce service.

Communication à la vapeur durant la saison de 1899, c'est-à-dire, depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie..... .... $11,500

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service est encore fait par la compagnie de transport de l'Amérique du Nord ; elle se sert de son vieux steamer l' " Admiral " ; l'été dernier nous avons eu le "City of Monticello ".

M. FOSTER : A-t-il été demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, et l'on a produit les documents qui le constatent, mais les soumissions n'ont pas été acceptées, et en vertu d'un arrêté ministériel, nous avons fait cet arrangement-là.

M. FOSTER : Combien payez-vous à " l'Admiral " ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : $12,500, et on lui accorde un crédit supplémentaire de $1,000.

M. FOSTER : Pourquoi ne pourrait-on se procurer un meilleur vaisseau ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Parce qu'il faudrait plus d'argent. Or, l' " Admiral ", bien que quelque peu démodé, répond assez bien aux exigences actuelles.

M. LEMIEUX : Pour n'être pas un bateau moderne, l' " Admiral " répond, cependant, aux besoins de la population de la baie des Chaleurs. La raison pour laquelle le gouvernement a augmenté la subvention de $1,000, c'est que, à la requête de la chambre de commerce de Gaspé, il a obligé la compagnie de transport de l'Amérique du Nord à prolonger d'un mois, c'est-à-dire, jusqu'au premier janvier, le service de son bateau, que ce soit l' " Admiral " ou un autre, pour donner plus d'avantages aux expéditeurs.

Communication à la vapeur durant la saison de 1899, c'est-à-dire pour au moins 32 voyages aller et retour entre Saint-Jean et Halifax *viâ* Yarmouth et autres ports.... .... $7,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : On va employer pour ce service le steamer " City of Monticello ".

M. FOSTER : Entrera-t-il en déchargement à Yarmouth, ou fera-t-il tout le voyage ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On me dit qu'il fera tout le voyage.

M. FOSTER : A-t-on fait l'arrangement pour le prix de $5,500 ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. FOSTER : Pour ce prix-là, on peut se procurer un bateau de première classe.

Communication à la vapeur durant la saison de 1899, c'est-à dire depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre les ports de Saint-Jean et Bassin-des-Mines.... $3,000

M. FOSTER : Ce bateau si digne des rêves d'un poète est-il celui dont on se sert encore ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, c'est du " Beaver " qu'on se sert.

M. FOSTER : Qu'est devenu l'" Hiawatha " ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On l'a vendu.

M. FOSTER : A qui a-t-on accordé l'entreprise ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : A M. W. R. Potter, de Canning. On a cessé d'arrêter à une couple de ports où l'on arrêtait autrefois, et l'on arrête maintenant à la Rivière-Bass et à Chevrienne.

M. FOSTER : Est-ce qu'on fait un voyage tous les mois ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Toutes les semaines, je crois.

Communication à la vapeur depuis le 1er juillet 1899 jusqu'au 30 juin 1900, entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge..... ..... $12,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cet item est absolument le même qu'auparavant.

Communication à la vapeur depuis le 1er juillet 1899 jusqu'au 30 juin 1900, entre Québec et le Bassin de Gaspé, les steamers faisant escale aux ports intermédiaires..... $5,000

M. FOSTER : Combien se fait-il de voyages sur cette ligne là ?

M. LEMIEUX : Un tous les 10 jours.

M. FOSTER : Mon honorable ami (sir Richard Cartwright) verra que nous avons été bien tolérants. Nous aurions eu droit de demander un état du commerce exposant l'augmentation qui s'y est faite ou les raisons qu'il y a d'en espérer une, et ainsi de suite, de manière à établir que ces crédits ont quelque raison d'être.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les rapports qu'on m'a faits, démontrent qu'il n'y a jamais beaucoup de changement à cet égard ; c'est presque toujours le même chose tous les ans.

M. FOSTER : Et ce service, que vaut-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On me dit que les habitants de cette grande côte l'apprécient beaucoup ; comme le sait l'honorable député, ils n'ont pas d'autres communications que celle-là, et d'après notre ar-

rangement, ce vaisseau arrête à un grand nombre de ports, y compris les ports de moindre importance où se fait le commerce de poisson.

M. FOSTER : Quel est ce vaisseau ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le "City of London" ; il appartient à la compagnie de transport de l'Amérique du Nord.

Communication à la vapeur entre un port ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un port ou des ports de la Grande-Bretagne.... $5,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Naturellement, comme le comprend l'honorable député, ce service en est un dont nous faisons, pour la première fois, l'expérience, et que nous a sérieusement demandé d'établir la population de l'Ile du Prince-Edouard. Dans la dernière saison, le "*Lake Huron*" appartenant à la ligne "*Beaver*", *faisait deux voyages, et le "Gaspesia" en faisait un.* Nous avons songé, cette année, à faire un arrangement d'après lequel il se ferait *cinq voyages avant la fin de la saison de navigation, mais je ne sais* pas si nous réussirons.

M. MARTIN : J'ai demandé, à plusieurs reprises, des renseignements, au sujet de ce service-là, et on ne m'a *jamais répondu* d'une manière satisfaisante ; ce que vient justement de dire l'honorable ministre ne suffit pas, non plus ; on semble n'être arrivé à aucune conclusion définitive en ce qui concerne l'Ile du Prince-Edouard.

Il y a trois ans qu'on a pourvu de compartiments frigorifiques tous les steamers qui fréquentent les ports du Canada, excepté ceux de l'Ile du Prince-Edouard, mais pour la première année, on a oublié l'Ile du Prince-Edouard à ce sujet. L'an dernier, quand j'ai demandé des renseignements au sujet du service, le ministre de l'Agriculture m'a répondu qu'il était en pourparlers avec les propriétaires de steamers ; il semblait être alors en correspondance, comme l'année précédente, et ce qui est arrivé, c'est que la saison s'est écoulée sans qu'il se soit fait *plus de deux* voyages, dont l'un par le "*Gaspesia*".

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est trois voyages qu'il y a eu en tout.

M. MARTIN : Deux voyages, dont l'un par le "Gaspesia" et ce bateau n'était pas muni de compartiments frigorifiques selon le sens de ce mot, de sorte que les expéditeurs ont fait de grandes pertes et qu'il est mort beaucoup d'animaux qu'on expédiait de l'Ile du Prince-Edouard en Angleterre. Fort d'une expérience de deux années, le ministre aurait dû demander des soumissions dès le commencement de la saison ; on avait laissé entendre à la population de l'Ile du Prince-Edouard que le service commencerait au mois de juin de cette année ; les cultivateurs et les hommes d'affaires ont basé là-dessus leurs calculs, mais le service n'est pas encore commencé, et la population de l'Ile du Prince-Edouard a souffert des pertes considérables en soignant inutilement son bétail. J'ignore si le ministre a demandé des soumissions.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous en avons demandé, mais nous n'avons pas reçu de réponses.

M. MARTIN : L'honorable ministre n'a pas dit quand on en avait demandé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que c'est dans le mois de mai.

M. MARTIN : D'après les renseignements *que j'ai, ça doit être dans le mois de juin, c'est-à-dire à l'époque où le service aurait dû* être établi. Le gouvernement a, sans doute, écrit à des propriétaires de bateaux, ses amis, comme lorsqu'il s'est agi du steamer qui devait faire le service entre les *Iles de la Madeleine et Gaspé, mais il n'a pas encore trouvé d'ami qui eut un bateau ; c'est pourquoi* l'Ile du Prince-Edouard a encore à souffrir. On a cherché à établir par des statistiques, en cette Chambre, que l'Ile du Prince-Edouard n'importait pas autant de marchandises que les autres provinces du Canada. Comment ces chiffres pouvaient-ils prouver autre chose, quand les steamers subventionnés transportent des marchandises à tous les ports du Canada, et que l'Ile du Prince-Edouard est laissée sans communication océanique ? Les marchandises lui arrivent par voie de Halifax et de Montréal et sont entrées là, comme si elles devaient y être consommées. Je puis dire à l'honorable ministre que le vaisseau n'a pas réussi, en trois voyages, à transporter tout le fret que lui destinait l'Ile du Prince-Edouard, et que dans le voyage qu'il a fait, à la saison dernière, le "Gaspesia" a dû laisser là une énorme quantité de fret. Je crois souverainement injuste qu'on néglige l'Ile du Prince-Edouard sous prétexte qu'elle n'est pas considérable.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'Ile du Prince-Edouard n'ayant jamais rien obtenu, on nous tiendra compte, j'espère, d'y avoir songé, et d'avoir travaillé avec espérance de réussir à lui assurer un service efficace.

M. MARTIN : Je rappellerai à l'honorable ministre que les entrepôts frigorifiques ne sont pas de création bien ancienne. Il sait qu'il produit là une défense qui ne vaut rien.

Le MINISTRE DU COMMERCE : *Mais* les communications à la vapeur existent depuis assez longtemps ; il y a longtemps, il y a vingt-cinq ans que l'on vote des crédits à ce sujet ; néanmoins, durant tout ce temps-là, l'Ile du Prince-Edouard n'a rien obtenu.

M. MARTIN : Il est souvent arrivé au ministre de s'attribuer la création des entrepôts frigorifiques, mais dès qu'il y trouve

son intérêt, il s'efforce de démontrer qu'ils existent depuis longtemps.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai jamais rien dit de tel.

M. MARTIN : Dans tous les cas, je trouve qu'on traite bien mesquinement la province de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'Ile du Prince-Edouard n'a pas été, sous le rapport de la communication directe avec la mère partie ou sous le rapport des entrepôts frigorifiques autant favorisée que les autres parties du Canada, la faute n'en est ni au gouvernement, ni à mon département, ni au département du commerce. Nous pensions avoir raison de croire qu'il suffirait d'une subvention de $5,000 pour faire faire à un vaisseau, à raison de $1,000 le voyage, cinq voyages par année entre l'Ile du Prince-Edouard et la mère patrie. Cela ne s'est pas fait, mais les pourparlers que nous avons eus avec certaines compagnies de steamers nous portaient à croire que cela se ferait l'année dernière ; et, de fait, cette subvention, à laquelle venait s'ajouter une partie du crédit voté pour les entrepôts frigorifiques nous a permis de faire avec la ligne Beaver, un arrangement d'après lequel un de ses steamers, le "Lac Winnipeg", je crois, devait faire quatre ou cinq voyages par année. Cela n'a pas réussi. Il est vrai qu'il s'est fait deux voyages, mais il a fallu cesser, et employer à la place du "Lac Winnipeg", le "Gaspesia", qui s'offrait pour le reste de la saison. On a demandé des soumissions pour ce service, au commencement de la saison, mais on n'en a pas reçu, et il s'est effectué un arrangement avec la ligne Beaver.

On se plaint de ce que nous n'avons pas de bons entrepôts frigorifiques. Il est vrai qu'il n'y a pas sur ces vaisseaux, ce qu'on appelle des entrepôts frigorifiques mécaniques, car nous étions loin d'être assurés que le même vaisseau continuerait à servir. L'installation d'entrepôts frigorifiques mécaniques à bord d'un vaisseau, coûte fort cher et il ne faut y songer que lorsque le vaisseau est destiné à cette sorte de service. J'ai cherché à déterminer une compagnie à en installer, mais elle n'a pas cru devoir se rendre à ma demande avant d'avoir constaté quel serait le commerce de l'Ile du Prince-Edouard, et si elle s'adonnerait à ce service pour longtemps. Nous avons fait, pour parvenir à ce but, tous les efforts possibles, mais aucune compagnie n'a voulu entreprendre l'installation d'entrepôts frigorifiques mécaniques. Ce que voyant, je l'ai déterminée à pratiquer sur ses navires un compartiment isolé ; ce n'est ni efficace, ni permanent, mais les marchandises réussissent à y trouver la température voulue ; les produits qu'on y a enfermés se sont rendus en bon état de l'autre côté de l'Atlantique. Nous avons fait, ensuite, avec le "Gaspesia", les mêmes arrangements. Par malheur, son deuxième voyage, personne ne l'ignore, n'a pas eu de succès, et encore une fois, il a fallu renoncer à notre projet.

Daprès nous, ce crédit de $5,000.00 que je demande pour le service de l'Ile du Prince-Edouard, va nous permettre de nous entendre avec quelque autre compagnie de steamers qui pourra croire que l'Ile du Prince-Edouard fait assez de commerce pour mériter le service d'un vaisseau. C'est ce que nous avons en beaucoup de misère à faire croire. Les compagnies de steamers ont tort de se baser sur les résultats de l'année dernière pour refuser pareille entreprise ; je suis sûr qu'elles prendraient à l'Ile du Prince-Edouard, une quantité considérable de fruits, puisqu'il en est resté sur le quai de Charlottetown, qu'elles n'ont pas pu prendre. Je m'étonne qu'aucune compagnie de steamers n'ose consacrer un vaisseau à ce service ; il y a là des profits à faire, mais jusqu'à présent, nous n'avons pu en déterminer aucune.

On objecte qu'au commencement de la saison, il n'y a pas beaucoup de marchandises à expédier de l'Ile du Prince-Edouard. De fait, l'année dernière, il n'y en a eu que très peu jusqu'au premier de juillet ; assez peu, qu'il n'y eut pas lieu d'y envoyer un vaisseau.

Nos produits agricoles que l'on destine à ces vaisseaux là, ce sont le beurre, le fromage, le bétail et le grain, articles qui ne s'expédient généralement pas avant le milieu de l'été. Je vois que mon honorable ami hoche la tête ; peut-être devrais-je dire un peu plus tôt dans l'été, mais je ne crois pas me tromper en disant le premier juillet. Ainsi, la saison est courte ; les compagnies de steamers prétendent ne pouvoir faire avec profit plus de quatre voyages. Voilà qui est fort malheureux ; aussi devons-nous espérer que dans le cours du temps, les inconvénients disparaîtront, et que la saison d'expédition de ces produits agricoles de l'Ile du Prince-Edouard sera prolongée comme elle l'a été pour les autres de ce pays. Tout de même, il y a difficulté, et je suis sûr que l'honorable député l'admet ; mais nous nous efforçons de la vaincre et d'obtenir, pour cette saison même, un arrangement plus satisfaisant et plus durable.

M. MARTIN : L'honorable ministre a omis de donner au comité une seule raison du retard qui s'est produit ; il dit que l'an dernier et cette année, il a été demandé des soumissions ; mais l'année dernière, ces soumissions, on ne les a demandées qu'au mois de juin, après la prorogation du parlement ; cette année, la même chose s'est répétée, comme si l'expérience de l'année dernière n'aurait dû servir de rien. Le ministre devrait pourtant s'apercevoir que le service devant commencer au mois de juin, il ne faut pas attendre cette époque-là pour demander des soumissions ; que les propriétaires de steamers devant savoir, longtemps avant l'ouverture de la saison, à quoi ils vont employer leurs bateaux. Il faut demander les soumissions en mars ou en avril ; il est diffi-

cile aux compagnies, quand leurs bateaux ont commencé un service, de le leur faire abandonner pour un autre.

L'honorable ministre a tenté en vain d'expliquer pourquoi il n'y avait pas de véritables entrepôts frigorifiques dans ces bateaux; l'absence d'entrepôts frigorifiques a causé aux expéditeurs de fruits de l'Ile du Prince-Edouard des dommages considérables ; c'est pourquoi, l'année dernière, ils s'attendaient à avoir un bateau pourvu d'entrepôts frigorifiques, mais ce fut en vain, et ils ont encore subi des pertes considérables.

L'honorable ministre a dit qu'il craignait qu'il n'y eût là trop peu de fret, comme on l'a constaté, dit-il, la première année qu'il s'est agi d'établir ce service. La raison de l'insuffisance du fret, c'est que le peuple n'était pas prêt à en expédier, et ne savait pas s'il aurait un vaisseau à sa disposition, mais pendant la saison actuelle, on lui a laissé entendre qu'il aurait un bateau pour le mois de juin. Les hommes d'affaires et les cultivateurs se sont préparés en conséquence, mais encore une fois, il n'y eut pas de bateau ; j'en ai demandé la raison au ministre dans cette Chambre même, et il m'a répondu qu'il ne faisait rien au mois de juin. Quand j'y suis allé, les cultivateurs m'ont dit qu'ils se voyaient obligés de ne plus soigner leurs animaux, et de les renvoyer aux pâturages ; nous serions bien prêts à les expédier, ont-ils dit, mais selon toute apparence, nous n'aurons pas de bateau.

Si l'honorable ministre veut remédier à cet état de choses l'an prochain, il devra s'y prendre de meilleure heure pour demander des soumissions ; s'il veut que le service commence en juin, il devra les demander en mars ou en avril ; mais dire que le service doit commencer en juin, et demander des soumissions en juin même, voilà qui est tout à fait ridicule.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : M. le Président, la question dont il s'agit intéresse au plus haut point l'Ile du Prince-Edouard ; comme l'a dit mon honorable ami nous nous préparons à profiter de ce commerce le plus possible, et j'ai confiance que le gouvernement n'épargnera absolument rien pour nous procurer le service d'un steamer. La récolte promet beaucoup ; le rendement de nos fromageries promet même de dépasser celui de l'an dernier, le plus fort que nous ayons jamais eu ; la pêche du homard a été excellente, et la récolte des fruits nous offre de très belles espérances ; il est donc nécessaire qu'on trouve à cette province un débouché pour ses produits et qu'on mette à sa disposition des entrepôts frigorifiques qui lui permettent de les rendre en bon état sur le marché. La culture des fruits est très répandue dans cette petite province, et a encore augmenté depuis quelques années ; nos expéditions de fruits en Angleterre, l'année dernière, ont eu, en somme, beaucoup de succès, grâce au zèle qu'ont déployé les expéditeurs pour les faire arriver avantageusement sur le marché anglais. Le service ayant commencé tard dans la saison, il se fera moins de voyages qu'on s'y attendait ; or, un voyage étant censé coûter $1,000, je suggèrerais qu'on cherchât, moyennant cette somme, à se procurer un bateau, si le gouvernement prétend en obtenir un à ce prix, comme on a estimé qu'il le pouvait. Je n'ai rien à dire du service qu'on nous a fourni l'année dernière ; il a été très avantageux à la province ; il s'est fait trois voyages, et les bateaux n'ont pas pu prendre tout le fret qu'il y avait. Si le service pouvait durer du commencement à la fin de la saison, la province fournirait assez de fret pour l'alimenter.

Pour encourager les communications et le commerce directs entre le Canada et l'Afrique du Sud..... $5,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le comité comprendra que l'année dernière, vu l'exposition qu'il y a eu lieu à Grahamstown, c'était pour faire une expérience que nous avons voté ce crédit. On a nolisé un bateau à voiles, l' "Arcadia," mais par malheur, grâce au calme dont il a souffert sous les tropiques, son voyage s'est fait lentement, et n'a pas eu le succès que j'en attendais. En vue de développer notre commerce avec le Sud Africain, nous avons cru devoir voter cette année le même crédit, espérant que, le cas échéant, nous pourrons avoir, cette année, plus de succès.

M. WALLACE : Où s'est rendu ce steamer ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Au Cap. C'était un voilier, nous n'avons pu réussir à avoir un steamer.

Communication à vapeur, chaque jour, durant la saison de 1899, i.e., depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona, et un voyage tous les quinze jours jusqu'à Big-Pond et East-Bay..... $4,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est la compagnie de steamers de Bras d'Or qui faisait ce service ; elle a cessé d'exister, et nous avons donné l'entreprise à deux compagnies.

Quant à ce service, nous nous sommes entendus avec la compagnie de steamers Victoria, et nous employons aussi le steamer " Blue Hill ".

Communication à la vapeur, chaque jour, durant la saison de 1899, i.e., depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre Port Mulgrave et St. Peter's, devant s'étendre deux fois par semaine jusqu'à Irish-Cove et Marble-Mountain..... $4,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est là une partie du crédit qui, auparavant, n'était pas divisé. C'est maintenant le steamer " Vega " qui fait le service.

M. LEMIEUX : Se rend-il à Saint-Pierre et Miquelon ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le crois pas.

M. McDOUGALL : Je voudrais signaler au ministre du Commerce que les propriétaires de ces lignes de steamers se sont plaints, il y a deux ans, et l'année dernière, surtout, de ce qu'on différait le paiement de leur subvention. L'année dernière, ils ont beaucoup souffert de ce retard-là. Comme le sait l'honorable ministre du Commerce, ces gens qui viennent d'acheter leurs steamers et d'entrer dans les affaires, n'ont pas beaucoup d'argent en réserve, et leurs employés, leur charbon et tout ce qu'il faut pour tenir ces steamers en exploitation, leur coûtent des sommes considérables. En ne recevant pas leur subvention en temps opportun, non seulement ils éprouvent des inconvénients, mais ils en font éprouver à leurs fournisseurs et à leurs employés ; je profite de l'occasion pour signaler ce fait à l'attention du ministre.

On a dit que cela dépendait d'une difficulté qui s'était soulevée au sujet de l'obligation, pour ces steamers, d'arrêter à certains postes ; la difficulté provient plutôt de ce qu'il ne se conclut pas d'arrangements entre le département et ces compagnies avant que la Chambre adopte le crédit. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi à l'égard des subventions que l'on accorde aux autres compagnies de steamers. Je puis me tromper, mais je suis sous l'impression que les subventions aux steamers relativement à d'autres services s'accordent de la même manière tous les ans, mais qu'il se fait, entre leurs propriétaires et le gouvernement, un nouvel arrangement qui n'est finalement conclu qu'après l'adoption de la subvention par la Chambre. Par exemple, à l'heure qu'il est, il y a déjà quatre mois après, que quelques-uns de ces steamers font le service ; j'ignore si c'est en vertu d'un arrangement ou non, mais à tout événement, il devrait y avoir une entente bien définie, de manière qu'en s'y conformant, les propriétaires de bateaux n'aient pas à souffrir de retards au sujet du paiement de leur subvention. Si je comprends bien, Irish Cove et Marble-Mountain sont les endroits qui se rattachent à ce service. En passant de Canso et du canal Saint-Pierre, à Sydney, l'équipage semble avoir eu de la difficulté à atteindre Irish Cove d'un côté du lac et la Montagne de Marbre, de l'autre côté, à une distance de douze à quinze milles, avant de se diriger sur Sydney. C'est la seule raison par laquelle je puisse m'expliquer pourquoi on a différé de payer à ces gens leur subvention. Ce que je recommande, c'est qu'on adopte un plan d'après lequel le département puisse leur payer leur subvention dès qu'elle devient due, puisqu'ils ont tout juste le capital qu'il leur faut pour faire le service.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le département ne désire pas du tout faire souffrir ces questions-là d'aucun retard, mais, mon honorable ami le sait, il faut que certaines formalités soient remplies, avant que l'auditeur général puisse passer notre chèque : et jusqu'à ce que cela se fasse, il nous est impossible d'aider à ces gens. Nous ferons de notre mieux pour qu'il ne se produise aucun retard inutile ; on me dit, cependant, que la vrai difficulté provient de ce que la compagnie n'a pas produit toutes les pièces justificatives qu'exige l'auditeur.

M. McDOUGALL : Ce que je recommande, si la chose est possible, c'est que dans les cas où il s'agit de payer, disons $3,000.00, et qu'il provient une difficulté de ce que certaine partie du service ne s'est pas faite, on paye à la compagnie une partie des $3,000.00, et qu'on retienne la différence tant que le département n'aura pas éclairci, à sa satisfaction, le point en litige ; mais ce sur quoi j'insiste, c'est qu'on ne retienne pas tout le montant dû à la compagnie.

M. McLENNAN (Inverness) : Je puis certifier que ce que vient de dire le ministre est parfaitement exact ; je me suis opposé moi-même à ce qu'on payât à une de ces compagnies sa subvention jusqu'à ce qu'elle eût convenu de faire tout le service, ce qui comprend Marble-Mountain dans le comté d'Inverness, et j'ai demandé au ministre de ne pas lui payer sa subvention jusqu'à ce qu'elle eût consenti à cela. Tout ce que je puis dire dans le présent cas, c'est que la compagnie était beaucoup à blâmer.

M. McDOUGALL : Je ne crois pas que la compagnie puisse convenablement faire le service sans renoncer à arrêter à un poste, que ce soit "Irish Cove" ou Marble-Mountain ; de la ligne directe, il n'y a pas beaucoup plus loin à l'un de ces deux postes-là qu'à l'autre ; la course entre le canal Saint-Pierre et Grand Narrows ne représente qu'environ la moitié de la distance qu'il y a entre les deux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous nous efforcerons de nous rendre au désir de l'honorable député dans la mesure de la liberté que nous en donnent les règlements du service.

Service direct à la vapeur bi-mensuel entre Montréal et Manchester durant l'été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester durant l'hiver..... ..... $38,933 33

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il était entendu entre l'ancien ministre des Finances et nous, que nous devions considérer d'abord ces autres item, mais qu'à l'occasion de ce crédit et d'un autre, il lui serait permis de parler de ce service de Manchester, ce à quoi je n'ai aucune objection. La Chambre sait qu'on a tenté de faire un contrat avec les gens de Manchester pour ce service, et qu'on a convenu que ce service-là serait fait par des steamers d'une capacité d'au moins 8,000 tonneaux. La compagnie a commencé à faire construire ces steamers au mois de juillet 1898, puis nous a représenté que vu la grève des ingénieurs, il ne serait pas fini en temps opportun. En conséquence, nous n'avons pu en utiliser qu'un seul, et la compagnie a été obligée de se servir de steamers plus petits, ce qui a occasionné un plus grand

nombre de voyages, sans que nous lui ayons payé plus qu'une certaine somme, proportionnellement au service. Indépendemment de ces circonstances, le service a donné satisfaction et a permis à notre population de rendre directement ses marchandises au marché de Manchester, le centre de consommation le plus important du Royaume-Uni. Dans un rayon de 25 milles de Manchester, il y a, dit-on, une population de consommateurs qui s'élève à 7 ou 8,000,000, et qui est presque entièrement composée d'ouvriers. Nous avons donc raison de croire que l'argent qui a servi à transporter nos marchandises directement à cette immense population n'a pas été gaspillé, surtout, si l'on songe que Manchester a bâti à grands frais des entrepôts frigorifiques de première classe où se conservent les denrées de nature périssable que nous produisons.

M. WALLACE : Les navires du Canada avaient-ils une cargaison considérable ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, surtout ceux du Saint-Laurent. Les navires des Provinces maritimes étaient moins chargés.

M. WALLACE : Quelle cargaison avaient-ils en revenant ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En revenant, nos navires ne sont jamais aussi chargés que nous le voudrions bien, et je ne vois pas, non plus, comment cela se pourrait. Nous exportons surtout des produits bruts, tandis que l'Angleterre nous envoie des articles de fabrique qui n'occupent pas plus d'un dixième ou d'un vingtième de l'espace qu'il faut aux nôtres. De plus, nous importons d'Angleterre beaucoup moins de fer et d'articles en fer qu'autrefois, notre commerce, à cet égard, ayant pris une autre direction. Nous avons donc perdu ce fret-là, et je suis sous l'impression qu'avant longtemps, ce sera notre tour d'envoyer du fer en Angleterre. Naturellement, il s'agit de l'avenir, et je ne veux faire, à cet égard, ni prophéties ni promesses.

M. WALLACE : Vous proposez-vous d'accorder des subventions, aux mêmes conditions que dans le passé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, mais nous aurons des steamers beaucoup plus avantageux.

M. WALLACE : Les nouveaux steamers sont-ils prêts, à l'heure qu'il est ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, on commence précisément à s'en servir.

M. WALLACE : L'entreprise est-elle accordée pour un certain nombre d'années ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pour trois ans, et bien expliqué, pour pas plus. D'ailleurs, la compagnie n'a sollicité notre encouragement que pour cette période-là. Viendra-t-elle nous demander de la prolonger, nous ne savons pas, mais il a été parfaitement entendu entre nous, qu'elle se contenterait d'un contrat pour trois ans, à titre d'encouragement, vu qu'elle en est à ses débuts.

M. WALLACE : Ne vous êtes-vous pas engagé à accorder d'autres secours plus tard ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, au contraire, il est expressément entendu qu'elle n'en demandera pas. On a lancé les bateaux, et ils seront prêts à faire le service cette année, à ce qu'on me dit. Le "City of Manchester" fait déjà le service.

M. WALLACE : Quelle est la durée du voyage de Montréal à Manchester, et des autres ports dans les mois d'hiver.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On met 11 jours à se rendre de Montréal à Manchester. Il n'y a que le "Manchester" qui ait fait le voyage dans cet espace de temps-là, les autres navires étant beaucoup moins rapides. Le "Manchester" file douze nœuds à l'heure, mais il peut faire beaucoup mieux.

M. WALLACE : Ces steamers sont-ils aussi convenables pour les passagers que pour le fret ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils ne peuvent prendre que peu de passagers, étant spécialement destinés au transport du fret. A ce point de vue, ce sont les plus considérables qui puissent naviguer dans les eaux du Saint-Laurent.

Des navires de 8,000 tonneaux sont d'une capacité très raisonnable, bien qu'il y en ait d'un plus fort tonnage sur d'autres lignes ; mais si l'on considère la quantité du trafic qu'offre ordinairement le port de Montréal, on verra que 8,000 tonneaux constituent un tonnage très près du maximum.

M. WALLACE Je suppose qu'ils servent surtout à transporter les produits agricoles du pays.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui ; ils sont pourvus d'entrepôts froids.

M. WALLACE : Il est très important d'avoir des communications directes avec un centre de distribution aussi important que Manchester. Ces navires sont-ils amenagés pour le transport des animaux ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui. Notre but a été nous mettre en communication aussi directe que possible avec les grands centres de distribution. Liverpool est un excellent centre de distribution, sous certains rapports, mais il n'est pas à comparer à Manchester, peut-être pas à Glasgow et certainement pas à Londres. Avèc des communications directes avec Manchester, Londres et Glasgow, nous sommes en contact avec près de la moitié de l'Angleterre.

M. WALLACE : En effet, Manchester, dans un rayon de 20 milles, est le plus grand centre de distribution du monde entier, tellement la population est dense. Cette ville fait des efforts extraordinaires pour attirer le commerce de partout, au moyen de son

canal maritime. Je ne doute pas que les pays qui prendront le pas sur ce marché, comme le fait le Canada en ce moment, n'en retirent de grands avantages. C'est une sage précaution à prendre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai qu'une chose à dire et je suis convaincu qu'elle recevra l'approbation de la gauche. Tous les producteurs canadiens doivent bien se convaincre que pour se créer une clientèle sur le marché anglais, il ne faut pas tricher sur la qualité de la marchandise. Pour une marchandise de première classe qui donne satisfaction au producteur anglais, on peut exiger tout prix raisonnable, mais toute tentative de fraude nous fera immanquablement perdre ce marché.

Application de l'acte concernant l'immigration chinoise, y compris des gratifications aux fonctionnaires du ministère du Commerce et des Douanes.....	$3,500
Proportion des dépenses du Canada pour le bureau international des tarifs douaniers...	600
Agences commerciales, y compris les dépenses concernant la négociation des traités, et l'extension des relations commerciales.....	$20,000
	$24,100

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce crédit est le même que celui qui a été voté depuis quelques années, et il est distribué de la même manière. Il n'y a qu'un ou deux changements, dans les cas où nous avons pris de nouveaux employés.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut-il donner quelques explications concernant les dépenses pour nos agences commerciales ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai pas employé tout ce crédit. On voit que cette somme comprend aussi la négociation des traités et le développement de nos relations commerciales. Je crois que nous aurons quelques dépenses à faire sous ce rapport, bien que je n'en aie pas fait jusqu'à présent. Ce crédit sert à payer des choses comme le salaire de M. Larke, en Australie, et de nos agents dans diverses parties du monde, comme aux Antilles et dans la ville du Cap.

M. WALLACE : Avez-vous un agent dans la ville du Cap ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, mais ces agents reçoivent peu de chose. C'est M. Larke qui coûte le plus cher. Il reçoit $3.000 par année plus ses dépenses. mais je dois dire qu'il nous a envoyé plusieurs rapports très soigneusement préparés et que notre commerce avec l'Australie augmente très rapidement, surtout pour les instruments aratoires.

Je suis heureux d'ajouter que la farine canadienne a été trouvée tellement supérieure à la farine indigène, qu'elle a obtenu un prix beaucoup plus élevé. Je crois qu'elle se vend £10, 6s. la tonne, tandis que la farine indigène ne rapporte que £6, 6s.. Naturellement, il s'agit de la farine du Manitoba, de la première qualité, mais il n'en est pas moins satisfaisant de savoir qu'elle s'est acquis une si belle réputation et je crois que nous pouvons nous attendre à un commerce considérable dans cet article.

M. WALLACE : Cela ferait £10, 10s. la tonne ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : £10, 6s. pour la nôtre et seulement £6, 6s. pour celle d'Australie.

M. WALLACE : S'agit-il de la grosse ou de la petite tonne ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'en sais rien, mais la grande supériorité du produit canadien n'en reste pas moins acquise. L'honorable député m'a demandé des renseignements sur nos agents, voici leurs noms : Robert Bryson, Antigua ; Geo. Eustace, Burke, Kingston, Jamaïque ; S. L. Horsford, Saint-Christophe ; C. E. Sontum, Christiana, Suède ; Edgar Tripp, Trinidad ; et M. Moffatt, ville du Cap.

M. WALLACE : Quel est le salaire de M. Moffatt ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il n'a pas de salaire fixe ; nous payons le loyer de son bureau, et une certaine gratification. L'an dernier, il a reçu $1,200 à $1,500. Je ne saurais dire ce qu'il réussira à faire pour le développement de notre commerce ; mais vu qu'il y a dans ce pays une forte population minière, nous devrions pouvoir y faire un commerce assez considérable, qui est actuellement presque entièrement entre les mains des Américains, c'est que nous n'avons pas de communications directes avec la ville du Cap, et que nos marchandises doivent passer par New-York. Nous avons eu de grandes difficultés à nous procurer, même un seul navire, allant directement à cet endroit.

M. WALLACE : Je suis informé que plusieurs cargaisons de bois sont parties de Vancouver pour la ville du Cap.

Le MINISTRE DU COMMERCE ; Il commence à se faire un certain trafic dans ce genre, mais le service des voiliers est toujours très irrégulier. De plus un trafic entre Vancouver et la ville du Cap ne peut pas prendre de grandes proportions ; il vaut mieux expédier viâ Liverpool ou New-York.

M. WALLACE : Il me semble qu'il est possible d'établir un trafic considérable avec l'Afrique du Sud, dont la population peut consommer une grande quantité de nos produits. Le gouvernement pourrait faire de plus grands efforts dans ce sens. M. Moffatt ne doit consacrer qu'une partie de son temps à ce travail, pour la rémunération qu'il reçoit. Le gouvernement devrait faire plus qu'il ne fait actuellement, et plus tard, si le trafic augmentait, il pourrait songer à établir une ligne directe entre le Canada et

l'Afrique du Sud, pour l'exportation des produits canadiens.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le gouvernement étudiera la question ; mais la subvention d'une ligne entre ces deux pays serait peut-être très coûteuse.

M. WALLACE : Peu importe, si l'expansion du commerce justifiait l'entreprise. Le gouvernement pourrait aussi faire plus pour développer notre commerce avec les Antilles.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'espère que l'entente que nous avons avec le gouvernement anglais et dont je viens de parler, contribuera grandement à développer notre commerce de ce côté.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Pour une exploration pour trouver la meilleure route pour un chemin de fer entièrement sur le territoire canadien, allant dans le district du Klondike et partant d'un port de la Colombie Anglaise..... $40,000

M. MONTAGUE : A quoi est destiné cet argent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Ce crédit est destiné à payer les dépenses que nous croyons qu'il reste à faire pour compléter les explorations autorisées par le parlement à la dernière session. C'était l'opinion générale, je crois, de faire faire des travaux d'exploration, à partir d'Ermonton, à travers les montagnes Rocheuses et vers le Pacifique, et jusqu'au Yukon, et nous pensons que ce crédit suffira à terminer cette exploration. Presque tout le crédit voté l'an dernier a été dépensé. Nous avons actuellement un nombreux personnel sur les lieux ; nous ne savons pas exactement ce que coûteront ces explorations, mais je crois que ce crédit suffira.

M. CLANCY : Les explorations d'Edmonton et du Pacifique sont-elles faites ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il un rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Il y avait trois brigades d'explorateurs à l'œuvre l'an dernier. Ils sont partis d'un point à 8 ou 10 milles de la frontière de la Colombie Anglaise sur la Rivière de la Paix. La première brigade vint aboutir à la jonction des rivières Panais et Finlay ; cette exploration couvre un parcours de 201 milles. Une autre, partit d'Edmonton ; il n'y avait pas d'explorations à faire avant d'arriver aux montagnes Rocheuses ; les deux brigades s'étant rejointes elles continuèrent ensemble jusqu'à la jonction des rivières des Panais et Finlay ; là elles se séparèrent, l'une prenant à l'est et l'autre à l'ouest. La brigade de l'est explora sur une distance de 210 milles, jusqu'à 10 ou 12 milles de la frontière de la Colombie Anglaise. L'autre brigade se dirigea vers l'ouest jusqu'au Fort Connolly, sur la rivière Osalinqua, et parcourut 202 milles. Le troisième parti traversa la rivière Skeena et se dirigea vers le nord, jusqu'au lac Dease et explora sur une distance de 210 milles ; de sorte que les trois brigades ont exploré 615 ou 620 milles.

M. CLANCY : Tous ces tracés sont-ils consécutifs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il y a une lacune, mais elle a été traversée par les explorateurs, et elle est censée faire partie du tracé. Les ingénieurs sont d'avis qu'il est possible de construire un chemin de fer partant d'Edmonton, traversant les montagnes Rocheuses, la rivière de la Paix, la rivière Skeena, et allant jusqu'au pied du lac Dease.

Cela est bien près de l'endroit où il y aurait intersection, si l'on construisait une ligne de la rivière Stikine, un peu à l'ouest de Glenora ou de Telegraph Creek, et allant au nord jusqu'au lac Teslin. Une des brigades est actuellement à compléter le tracé, et avant de terminer, son intention est de suivre une route allant jusqu'à la mer, en passant entièrement sur le territoire canadien. On espère trouver une route qui ne serait pas extraordinairement coûteuse, et viendrait aboutir à un port appelé Essington, près de l'embouchure de la rivière Skeena.

M. CLANCY : Quelle serait la distance de la jonction projetée, jusqu'à la côte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien que le mesurage n'ait pas été fait d'une manière précise, on pense que du Port Essington, à l'endroit que je viens de décrire, il faudrait un chemin de 230 milles.

M. MONTAGUE : Quelle est la distance totale d'Edmonton, à l'autre extrémité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous placez l'autre extrémité sur la côte du Pacifique, la distance serait de 1,175 milles.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a-t-il quelque rapport sur le pays traversé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, j'ai des rapports très complets.

M. MONTAGUE : Seront-ils produits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; j'ai des rapports de deux des brigades, mais celui de la troisième n'est pas complet. J'ai l'intention de les déposer sur le bureau de la Chambre aussitôt que le troisème sera prêt.

M. MONTAGUE : Ce tracé passe-t-il par le Grand lac des Esclaves ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; il traverse les montagnes Rocheuses, le long de la vallée de la rivière de la Paix, mais sans la traverser ; il suit la rive sud et franchit les montagnes Rocheuses par une large ouverture qu'on dit exister à cet endroit.

Frais d'arbitrage concernant les comptes entre le Canada et les provinces d'Ontario et Québec (des paiements pourront être faits, pour services rendus, à des fonctionnaires, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil)..... $4,000

M. CLANCY : Où en est-on rendu ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député remarquera une diminution de $1,000 dans ce crédit, et cela semblerait indiquer que la fin est proche. Cette affaire traîne depuis plusieurs années et je vois avec plaisir qu'elle sera bientôt terminée. J'espère que l'an prochain tout sera fini. Il ne reste que deux ou trois item à régler.

M. MONTAGUE : Pour qui est cet argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il sert à payer les services professionnels de ceux qui conduisent l'arbitrage, M. O'Connor, d'Ottawa, et M. Robinson, de Toronto.

Classement des anciennes archives, dans la salle du Conseil privé (des paiements pourront être faits à même ce crédit, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil.... $1,000

M. MONTAGUE : A-t-on fait quelque chose pour réunir toutes ces archives dans un même local ? Il y en a au Conseil privé, chez le secrétaire d'Etat, et dans les bureaux du ministre de l'Agriculture. Avant sa retraite, l'ancien gouvernement avait étudié sérieusement la question de réunir tous ces bureaux en un seul, de manière à améliorer le travail et à diminuer les dépenses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien eu de fait.

M. MONTAGUE : Je reconnais que M. McGee, rend de grands services, mais l'honorable premier ministre n'est-il pas d'avis qu'il serait plus avantageux et plus commode d'avoir toutes ces archives sous une direction unique ?

Le PREMIER MINISTRE : Absolument.

Pour aider à payer les frais d'impression et de publication de certains documents publiés par le *Mining Institute* $1,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est semblable à celui de l'an dernier pour venir en aide à une société importante, qui représente assez complètement les intérêts miniers du Canada, et qui accomplit, je crois, une œuvre très utile.

L'Officiel $6,000

M. MONTAGUE : Ceci est une simple affaire de comptabilité, je crois, car cette publication couvre ses dépenses ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; l'imprimeur de la Reine m'informe que l' "Officiel," donne un bénéfice et que ce crédit est plus que compensé.

Impressions diverses..... ..... $27,000

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

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question a été quelque peu discutée, lors des estimations supplémentaires. L'augmentation est due, au dire de l'imprimeur, à ce qu'il y a une plus grande quantité de documents imprimés. Le rapport de la ferme expérimentale, par exemple, est tiré à 40,000 exemplaires, et le rapport de l'auditeur général est plus volumineux que jamais. Généralement, les dépenses pour impressions vont en augmentant.

M. MONTAGUE : A qui a été accordée la fourniture du papier pour l'imprimerie du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas ce renseignement ici, mais je le donnerai plus tard.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre voudra-t-il s'informer si des contrats pour la fourniture ont été signés depuis trois ans, et dans l'affirmative, en informer la Chambre en donnant les prix ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Matériel pour l'imprimerie, y compris une presse "Web perfecting," $19,000, et de nouvelles machines à composer, $14,000... $33,000

M. MONTAGUE : Voilà une forte augmentation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle est due à l'achat projeté de nouveau matériel et non à des dépenses d'entretien. Le rapport de l'imprimerie et de la papeterie qui a été publié, donne le détail des acquisitions projetées :

1. Une presse *perfecting* à papier continu, avec plieuses, donnant de 18,000 à 24,000 feuilles de 16 pages à l'heure.
2. L'achat de quatre machines à composer, et l'échange de deux que nous avons actuellement pour d'autres plus perfectionnées.
3. Le prolongement de l'aile ouest pour donner plus d'espace au département de la reliure.

Ce troisième item est abandonné pour le moment.

M. MONTAGUE : Où achetez-vous vos presses ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucun renseignement, mais je crois que les presses seront américaines. Les machines à composer seront achetées à Montréal où elles sont fabriquées.

Commutation au lieu de remise de droit sur des articles importés pour l'usage de l'armée et de la marine $2,250

M. MONTAGUE : D'après la loi, je crois qu'un consul venant d'un pays étranger peut

importer en franchise, son uniforme et les objets nécessaires à l'emploi qu'il occupe, pourvu qu'il soit né dans le pays qu'il représente, mais le même privilège n'est pas accordé à un Canadien, représentant un pays étranger. Cela ne me paraît pas juste. Je ne vois pas pourquoi un Canadien qui est nommé consul d'un pays étranger, serait plus taxé qu'un homme de ce pays qui serait nommé au même emploi.

M. WALLACE : L'article de la loi se lit comme suit :

Sont admis en franchise, les articles servant à l'usage personnel ou officiel des consuls généraux, qui sont natifs ou citoyens du pays qu'ils représentent, et qui n'exercent pas d'autres occupation ou profession.

Sir CHARLES TUPPER : Puis-je savoir de l'honorable premier ministre ou du ministre des Finances si les subsides des chemins de fer ont été déposés sur le bureau de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Ils sont entre les mains du greffier, ou sinon, ils y seront dans un instant.

Salaires et dépenses éventuelles de l'agence de Paris $3,500

M. WALLACE : Quels résultats a donnés cette agence ? Que fait notre agent ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député sait qu'il envoie des immigrants au Canada. J'amets qu'ils ne viennent pas en très grand nombre ; mais cet agent voit aussi aux affaires générales du Canada à Paris. Beaucoup de Canadiens visitent Paris et son bureau est toujours ouvert à tous, et tous ceux qui y sont allés reconnaissent qu'il rend de grands services.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais à dire un mot sur ce sujet, parce que je l'ai étudié d'une manière toute spéciale pendant que j'étais à Londres. Je suis convaincu de la nécessité absolu pour le gouvernement d'avoir un représentant compétent à Paris. Je dois dire aussi qu'après avoir connu intimement, pendant des années, le représentant actuel du Canada, je ne crois pas qu'il puisse être remplacé par un homme plus capable. C'est un homme d'une haute éducation, il est très populaire à Paris, et il est bien reçu des autorités. Il est en relations amicales avec les journalistes les plus éminents, et dans une occasion importante, j'ai pu constater qu'il est en état de rendre de grands services aux intérêts du Canada. Je considère qu'on ne pourrait pas se dispenser des services de M. Fabre, sans causer un grand tort au pays, et il serait bien difficile de le remplacer par un autre aussi capable.

M. MONTAGUE : Je suis certain que la Chambre a été enchantée d'entendre le très honorable premier ministre avouer les fautes que ses amis, et lui-même aussi, je crois, ont commises lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre. Peut-être pas le premier ministre lui-même, mais ceux qui le supportent ; et cela à sa connaissance et sans qu'il protestât, ceux qui le suivent, dis-je, ont critiqué sévèrement l'item que nous discutons maintenant. L'on peut facilement constater en voyant les "Débats" que ses amis ont déclaré que l'argent était dépensé inutilement. Je suis heureux de constater que l'honorable premier ministre a compris quel était son devoir et constaté que l'opposition que l'on faisait à ce crédit dans le temps était intempestive.

Le PREMIER MINISTRE : Il me ferait peine de constater qu'en vieillissant, je ne deviens pas meilleur, mieux informé et plus instruit.

M. MONTAGUE : L'honorable premier ministre n'est évidemment pas un Bourbon.

Paiements pour services des commis surnuméraires qui ont préparé les rapports demandés par le parlement.... ..... $2,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a diminution dans cet item.

M. MONTAGUE : Nous n'avons pas demandé tant de rapports.

Academie des Arts..... $2,000

M. ROSS ROBERTSON : A la page 35 il y a un item pour la Galerie Nationale des Arts, Ottawa, $2,000. Dois-je comprendre que cet item s'applique à la Galerie Nationale des Arts et que le présent $2,000 est voté pour l'achat de peintures pour cette galerie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas donner cette information à l'honorable député. S'il veut laisser passer l'item, je la lui donnerai plus tard.

Pour aider à la publication des rapports de la Société Royale... ..... $5,000

M. MONTAGUE : Je ne sais pas si beaucoup de députés ont lu ces rapports ; j'en ai lu plusieurs, et je suis certain que si le ministre des Finances considérait la question, il verrait qu'une allocation plus considérable pourrait être accordée avec avantage, bien que je ne sache pas si l'on a demandé plus. Tout ce qui intéresse le Canada, son histoire, sa littérature et la science, est traité de main de maître dans les magnifiques articles que publie la Société Royale. Nul doute que distribuer davantage les rapports de cette société, c'est développer le sentiment canadien et faire connaître en dehors les ressources du pays.

Je ne connais de la société que les rapports qu'elle publie, et je crois qu'il serait avantageux de lui accorder plus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que l'on ait demandé plus, mais on le fera certainement après les bonnes paroles que vient de prononcer l'honorable député.

M. ROSS ROBERTSON : Il me semble que la somme de $5,000 est un joli don fait à la

Société Royale. Je crois qu'avec ce montant, elle peut distribuer un assez bon nombre de volumes. J'approuve tout ce que l'honorable député de Haldimand (M. Montague) a dit à propos des mérites de la société, mais je crois que la somme de $5,000 est bien suffisante. Est-ce que l'impression est faite par l'Imprimeur de la Reine, ou par un particulier que pale la société ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous n'avons rien à faire avec l'impression. La société fait avec cette allocation ce que bon lui semble.

Pour compartiments à froid sur les steamers, les chemins de fer, aux entrepôts et aux beurreries, et pour dépenses pour essais pour l'expédition de produits, et pour constater la qualité des produits de ferme canadiens.. $70,000

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Cet item est moins élevé qu'il n'était l'an dernier, parce que nous avons constaté que nous pouvions tout aussi bien faire en le diminuant.

Un certain nombre de compagnies de steamers ont reçu leur troisième paiement, et en conséquence, nous en avons fini avec elles. Je ne fais pour ainsi dire pas de changement dans la disposition de cette somme et vu ce que je viens de dire, je crois que nous pouvons faire ce que nous devons faire avec $15,000 de moins.

M. MONTAGUE : Quel a été le résultat pour l'expédition des fruits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons fait quelques essais dans l'expédition de fruits de Grimsby dans la péninsule Niagara où nous avons un établissement frigorifique afin de refroidir les fruits avant de les expédier. Nous avons constaté l'an dernier que le transport des pêches a été profitable, et je crois que ça peut devenir un succès. Nous espérons aussi faire plus d'expériences avec les pommes qui mûrissent de bonne heure et qui sont délicates, si la récolte permet de telles expéditions. Ces pommes que nous avons transportées l'an dernier étaient bien conservées ; ces exportations n'étaient pas considérables, nous voudrions en faire plus cette année.

L'exportation des pêches n'a pas réussi du tout en général parce que les pêches ont la chair et la pelure délicates, et il paraîtrait qu'il n'y a pas moyen de les exporter. A mon sens, tout dépend du fait qu'en cueillant la pêche on la meurtrit. Je crois que si les hommes qui la cueillent et l'empaquette prenaient plus de précautions on pourrait faire un commerce profitable des plus belles variétés de ce fruit. L'autre jour on m'informait que des pêches sont expédiées du sud de l'Afrique sur le marché de Londres. Mais ceux qui les cueillent et les mettent en boîtes n'y touchent pas. On les coupe après l'arbre avec des petits ciseaux fait exprès et on les place directement dans des bois où il y des copeaux de liège.

M. ROSS ROBERTSON.

Le résultat est que ces pêches arrivent en parfait état sur la marché de Londres, et se vendent très bien. Je vais faire faire des expériences dans ce sens cette année, si la récolte de pêches est bonne. Je dois dire qu'il a fallu cinq à six ans d'essais pour les Africains du sud avant de pouvoir réussir comme ils sont parvenus à le faire. Nous espérons tirer profit de leur expérience.

Sir CHARLES TUPPER : Il me fait peine de voir que l'on a diminué l'allocation. S'il y a une garantie pour le gouvernement en votant une somme quelconque, c'est bien pour ce service-là. Si l'on cherche dans les estimations, dans ces énormes estimations, un cas où il n'aurait pas fallu diminuer l'allocation, il n'y a pas moyen à mon sens de trouver rien de plus important que la question des entrepôts froids. Avant que l'ancien gouvernement fût défait, il s'était étudié a donner toute son attention à cette question-là.

C'était alors au commencement, mais le gouvernement comprenait que c'était une des questions les plus importantes qui commandaient l'attention des représentants du peuple Une des raisons pour laquelle l'ancien gouvernement attachait tout d'importance au service rapide à travers l'Atlantique, ce n'était pas afin de transporter plus rapidement les passagers et les malles d'un continent à l'autre, mais à mon sens, et c'est son grand mérite, parce que les messieurs Allan s'engageaient par leur contrat à donner toutes les facilités possibles au commerce pour le transport des marchandises dans les compartiments à froid. Regardez aux Etats-Unis, ou encore mieux en Australie, et vous verrez les avantages de ce système. Si mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), s'est occupé quelque peu de la question, il a constaté que le transport dans les compartiments froids est de beaucoup inférieur au Canada comparativement à l'Australie ou aux Etats-Unis. Il sait que les colonies australiennes ont obtenu des succès malgré les désavantages du climat, désavantages beaucoup plus grands que les nôtres attendu qu'il leur faut traverser la zone torride afin de s'emparer du commerce même du beurre qui subit plus les influences climatériques que n'importe quel autre article. Il sait encore qu'avec un admirable système de compartiments froids, l'on peut transporter des pêches du sud de l'Afrique en Angleterre et les débarquer en aussi bonne condition que si elles avaient été cueillies en Angleterre le matin même. A part le commerce privilégié, il n'y a rien de mieux à faire pour le gouvernement afin de favoriser les intérêts des cultivateurs, que de protéger le système des entrepôts et des compartiments froids. Aux Etats-Unis des particuliers dépensent des capitaux énormes afin de donner des facilités aux commerçants, non seulement de leur pays, mais aussi afin d'accaparer le marché canadien et faire passer nos marchandises par les canaux américains, on fait de grosses dépenses

pour les entrepôts frigorifiques locaux pour les wagons-glacières, que pour établir les meilleurs systèmes à bord des paquebots qui transportent ces produits sur l'immense marché de la Grande-Bretagne. J'ai lu avec surprise que l'association des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse avait présenté une adresse à mon honorable ami (M. Fisher) attirant son attention sur le fait que le système d'entrepôts froids n'avait aucun succès, et n'avait rien fait pour le commerce. Les améliorations récentes nous donnent la preuve qu'il n'y a pas moyen d'exporter deux articles dans le même compartiment sans que l'un cause du dommage à l'autre. Les fruits, par exemple, demandent une température autre que celle qu'il faut pour conserver le beurre. Vous ne pouvez pas expédier ces deux articles dans le même compartiment sans les endommager tous deux. Si les colonies australiennes, grâce à leur admirable système de compartiments froids, non seulement dans les steamers, mais dans les colonies elles-mêmes, peuvent vous distancer et vous surpasser sur les marchés de la Grande-Bretagne, il est évident que notre système est vraiment défectueux.

Quant au subside de $126,000 en faveur des steamers transatlantiques, le ministre du Commerce et le gouvernement sont obligés d'admettre que la question des malles n'est pour rien dans ce crédit. Le gouvernement peut, en accordant un subside pour le transport des malles, mettre la condition que les compagnies feront les plus grandes améliorations possibles pour établir des compartiments froids sur au moins les bâtiments qui reçoivent des subsides pour le transport des malles. Nous avons payé un montant considérable, et pour obtenir peu d'avantages, parce que l'on n'achète pas ce qu'il faut pour obtenir des compartiments froids convenables sur ces bâtiments.

Quant aux compartiments froids dans les wagons et les autres moyens de transport sur terre et les entrepôts froids dans le pays, rien n'a encore été fait qui ait quelque valeur. J'attire l'attention du comité sur ce sujet, et je déclare que je trouve absolument malheureux que l'on diminue le subside que nous sommes appelés à voter pour ces entrepôts frigorifiques. On aurait dû doubler le montant afin d'obtenir quelque chose d'aussi efficace que nécessaire. Un des exportateurs les plus importants me demandait l'autre jour où en était cette question. Il avait ordre de recevoir à Québec une quantité considérable de beurre et de fromage qu'il devait expédier dans un compartiment froid, et finalement tout s'est réduit à rien et il n'a pu obtenir que quelques tinettes de beurre. Il nous faut en venir à un système bien suivi et si la chose est faite comme aux Etats-Unis ou en Australie, la conséquence sera que vous donnerez plus de valeur à chaque livre de beurre et de fromage, aux fruits de toutes sortes et autres marchandises périssables que le cultivateur canadien est obligé d'expédier sur les marchés étrangers. Vous donnerez à l'agriculture ce qu'elle a droit d'avoir du gouvernement qui protège aujourd'hui les manufactures par son tarif, comme l'a fait l'ancien gouvernement. De la sorte, vous protégerez le cultivateur sans qu'il en coûte plus au pays que le vote d'une somme insignifiante. En adoptant cette ligne de conduite vous démontrerez aux cultivateurs que le gouvernement s'occupe de ses plus chers intérêts et qu'il profite des avantages que la nature a donnés à notre pays plus qu'à n'importe quel autre pays du monde.

Nous avons un avantage sur les Etats-Unis, parce que la distance qui nous sépare de l'Angleterre est moins grande et avec des vaisseaux aussi rapides que les leurs, nous pouvons livrer nos articles 24 heures plus tôt que ne peuvent le faire des steamers partant de n'importe quel port des Etats-Unis. Nous avons encore l'immense avantage d'avoir le meilleur climat au monde pour les fruits. Les pommes du Canada ont obtenu la médaille d'or à Londres où des pommes de totes les parties du monde étaient exposées, et l'on a trouvé que le Canada était sans rival pour la production et la qualité des fruits. Le gouvernement, au lieu de réduire le subside accordé l'an dernier, devrait l'augmenter de $100,000, et ces $100,000 rapporteraient dix fois plus aux cultivateurs du pays. S'accaparer les marchés du Royaume-Uni, c'est apporter des richesses incalculables au peuple canadien. Nous avons pour nous le climat, le sol, les industries, nous avons tout excepté la sollicitude du gouvernement qui devrait adopter les moyens qui ont fait la richesse des autres pays.

Ce que nous avons fait pour le fromage, nous pouvons le faire pour le beurre, et tout le monde sait ce que cela vaut pour le cultivateur du Canada. Vous avez les pâturages, vous avez le climat, vous avez un bétail plein de santé, vous avez enfin tout ce qu'il faut pour vous permettre de lutter avantageusement sur le marché anglais contre tous les autres pays du monde. Nous savons ce qu'a valu pour le fromage l'aide puissante que lui a donnée la province d'Ontario. Notre commerce a augmenté continuellement et en peu d'années, nous avons dépassé les Etats-Unis, et notre exportation de fromage en Angleterre est plus considérable que la leur. Nous pouvons faire précisément la même chose avec le beurre, les œufs, les volailles et tous les autres articles périssables. Je regrette énormément que le ministre de l'Agriculture ait diminué de $15,000 ce crédit qu'il aurait dû au contraire augmenter de beaucoup. La ligne de conduite qu'a suivie le gouvernement mérite d'être sévèrement condamnée par le comité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Le discours que vient de nous faire l'honorable chef de l'opposition m'a bien amusé, comme il a dû amuser aussi ceux qui connaissent la question qu'il a traitée. Je crois que l'honorable député a dormi depuis

deux ans ; ou bien il vit du passé pour ce qui concerne cette question et beaucoup d'autres. L'honorable député nous a fait un tableau brillant de ce que l'on pouvait faire avec les entrepôts froids et il ne semble pas connaître ce qui s'est fait depuis deux ans au Canada à ce propos. Comme question de fait, il y a trois ans, lorsqu'il conduisait les affaires du pays avec ses amis, le beurre canadien était bien loin de valoir le beurre australien sur le marché anglais ; aujourd'hui, le nôtre est de beaucoup supérieur et ce, grâce aux entrepôts froids que notre gouvernement a encouragés. L'honorable député a aussi oublié qu'il y a quelques années, lorsque lui et ses amis étaient au pouvoir, le beurre canadien valait 20 schellings moins que le beurre du Danemark par cent livres sur le marché d'Angleterre. Aujourd'hui, au lieu de cela, nous sommes presque au pair sous ce rapport avec le Danemark ; il y a peut-être une différence de 5 à 6 schellings contre nous. L'été dernier, lorsque j'étais en Angleterre surveillant le marché, j'ai été heureux de constater en plusieurs circonstances que notre beurre obtenait le même prix que le meilleur beurre du Danemark. L'honorable député dit que notre système d'entrepôts frigorifiques était insuffisant et que nous n'avons pas ce qu'il faut pour transporter nos produits sur le marché anglais, et que nous aurions dû suivre l'exemple de l'Australie et des Etats-Unis.

L'honorable député semble ignorer que nous avons adopté pour les steamers le même système que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et de la colonie du Cap et des Etats-Unis, et 24 ou 25 steamers quittent tous les jours nos ports ayant à bord les mêmes appareils que les pays qu'il a mentionnés emploient. Il n'y a pas de différence entre les commodités qu'ils donnent et celles que nous donnons. Les mêmes manufactures nous fournissent des appareils et des machines semblables et nous avons adopté le même système.

L'honorable député a dit que nous devrions avoir un système parfait de wagons-glacières sur les chemins de fer dans le pays. Il ne me paraît pas s'être donné la peine de constater que nous avons tout cela, qu'il y a sur toutes les lignes de chemins de fer importants des compartiments froids bien équipés répondant aux besoins de ceux qui désirent expédier leurs marchandises à Montréal, à Halifax et à Saint-Jean ; et que de fait le beurre est pris dans les beurreries où il y a déjà des compartiments froids et qui reçoivent des subsides du département que j'administre et qu'après avoir mis le beurre dans ces compartiments froids, il sont placés dans des wagons-glacières pour être transportés aux ports où ils devront être chargés à bord des navires ; que là ce beurre est tenu dans des entrepôts froids jusqu'à ce qu'il soit embarqué, et qu'ensuite il est transporté dans des compartiments froids jusqu'en Angleterre. L'honorable député dit que sur les lignes de steamers aux Etats-Unis on est mieux équipé qu'ici et que l'on attire le commerce des produits canadiens sur ces lignes. L'honorable député ne me paraît pas savoir qu'un montant considérable de produits qui ont besoin d'être transportés dans des compartiments froids de Chicago et de l'ouest, sont expédiés de Montréal à bord de navires équipés à même les bourses offertes pour les entrepôts froids et que ces produits sont transportés par nos steamers. Nous ne permettons pas de mettre ces produits dans les compartiments froids au détriment des produits canadiens qui peuvent être placés à bord de ces bâtiments ; mais lorsqu'il y a de la place les produits américains sont embarqués. Je puis dire à l'honorable député ce qu'il semble ignorer ; c'est que d'abord, on a été obligé de donner des subsides aux navires pour qu'ils soient gréés avec des compartiments froids et que il y a trois ans quelques-unes de ces compagnies ont demandé une subvention pour placer ces commodités dans leurs navires. Aujourd'hui ils placent ces compartiments froids dans leurs nouveaux steamers sans nous demander de subvention. Maintenant que nous avons obtenu ce que nous voulions, l'honorable député voudrait que l'on continue à dépenser l'argent du peuple. Je crois que lorsque nous avons obtenu notre but, il n'est que sage et économique de cesser de dépenser l'argent du peuple pour ce genre de travail, lorsque ceux qui font ce genre d'affaires se chargent de faire ces améliorations sans qu'il nous en coûte un sou. L'honorable député a fait allusion à deux ou trois défauts dans notre système de compartiments froids. Il a parlé d'une réunion de producteurs de fruits à un certain endroit dans la Nouvelle-Ecosse l'hiver dernier. Cette assemblée était nombreuse, composée des hommes les plus influents et les plus capables ; la question a été traitée dans tous ses petits détails. Lorsque je me suis enquis de la chose, j'ai constaté qu'à peine quelques expéditeurs s'étaient servis des compartiments froids et que les producteurs de fruits étaient sous l'impression que ces compartiments froids n'étaient pas ce qu'il fallait pour le transport de leurs produits. On me demandait au lieu de ces compartiments de faire des arrangements avec les compagnies de steamers pour les engager à bien ventiler leurs navires, à poser des ventilateurs, et des éventails mécaniques afin de changer l'air et de tenir la place fraîche. Lors de mon voyage en Angleterre l'été dernier, je me suis donné la peine de voir les gérants des compagnies de steamers et de les interroger à propos du commerce de notre pays. Je leur ai dit ce qu'il fallait faire à ce sujet, savoir : bien que nos producteurs de fruits voient qu'il est nécessaire d'avoir des compartiments froids durant l'été, ils ont constaté que les variétés de pommes qui résistent le mieux aux froids de l'hiver peuvent parfaitement bien se conserver dans le fond de cale des navires, si ou a soin de le bien ventiler, et d'y poser des éventails électriques afin de changer l'air qui

s'y trouve. Comme question de fait, les produits froids, transportés dans les compartiments froids, avaient à payer un peu plus cher de fret. En vertu de l'arrangement que nous avons fait les steamers à compartiments froids qui reçoivent la subvention ne peuvent exiger que 10 schellings par tonne de 70 pieds cubes de plus que le prix ordinaire. Pendant que les navires qui partent des ports américains exigent 20 schellings par tonne de 40 pieds cubes, ce qui est la tonne ordinaire à bord des vaisseaux, sur tous les produits qui partent de Montréal, de Saint-Jean ou de Halifax, il n'est pas permis aux compagnies de steamers d'exiger plus de 10 schellings supplémentaires par tonne de 70 pieds cubes. Voilà encore un avantage que les expéditeurs reçoivent en envoyant leurs produits par nos lignes dans les compartiments froids. Ce que prétendaient les producteurs de fruits, c'était que leurs pommes capables de supporter l'hiver ne pouvaient pas être expédiées en payant le prix supplémentaire et qu'ils pouvaient les envoyer sur le marché pourvu que la cale des navires où elles étaient embarquées fût ventilée. J'ai vu les gérants de plusieurs de ces lignes et j'ai réussi à leur faire dépenser quelque argent pour équiper leurs navires. Et aujourd'hui nous avons un nombre considérable de steamers partant des ports canadiens très bien équipés avec des ventilateurs et des éventails électriques. La conséquence est que ces pommes sont arrivées en Angleterre en meilleure condition que jamais auparavant. Je suis heureux de pouvoir dire que ces compagnies de steamers m'ont promis de faire ces améliorations, sans subvention, sans que l'on dépense l'argent du public, sans qu'on leur fasse de promesses comme l'honorable député paraît vouloir me les faire faire. Ces compagnies vont faire ces travaux à leur propres dépens, et simplement parce qu'on leur a représenté que c'était nécessaire au commerce. Cet automne, tous leurs navires seront ventilés de manière à transporter nos pommes en Angleterre.

Jusqu'à présent et grâce aux occasions que nous offre la saison d'automne alors que de grandes quantités de beurre, de fruits, de volailles et de viande sont expédiées à l'étranger, nous avons pu jouir des avantages qu'offrent les compartiments glacières dans les navires qui quittaient nos ports. Les expéditeurs de ces produits périssables n'ont pas à se plaindre du manque de facilités de transport, et je ne saurais voir comment l'honorable monsieur pourrait me demander de dépenser les deniers publics pour atteindre un but auquel nous sommes arrivés.

L'honorable député a aussi parlé d'autres choses qui ont été faites. Il a fait allusion aux exportations de viande de volaille. Je dirai à ce sujet que l'automne dernier, nous avons tenté d'expédier à l'étranger de petites quantités de cette viande que nous avons vendues à un prix avantageux. Nous avons conclu des arrangements qui nous permettront d'encourager nos gens à expédier, cet automne, au marché anglais, cette viande en quantités considérables. Je suis convaincu d'après les résultats que nous avons obtenus, l'an dernier, que ces exportations seront profitables et avantageuses. Ce qui n'empêche pas l'honorable ministre de me presser de faire ce que j'ai déjà accompli !

L'honorable député se plaint aussi de ce que les steamships n'arrêtent pas à Québec. Je lui dirai que dans chaque contrat avec les compagnies de transport il y a une clause à l'effet que tout navire quittant Montréal devra arrêter à Québec s'il y a dans ce dernier port assez de fret pour payer le retard d'arrêt. Je ne me rappelle pas quelle est la quantité exigée, mais je crois que s'il y a 500 colis, le navire doit arrêter à Québec et dans ce cas, il a dû réserver l'espace nécessaire à ce fret dans les compartiments-glacières.

L'honorable député peut donc juger que la plupart des choses dont il a parlé ont déjà été faites ; les améliorations auxquelles il a fait allusion ont été opérées. Et si, aujourd'hui, je suis capable de diminuer de $15,000 les dépenses du département, comparaison tenue du crédit voté l'an dernier, c'est simplement parce que l'argent a été dépensé d'une manière sage, raisonnée et d'après des principes d'affaires.

Ici encore, je ne puis comprendre pourquoi l'honorable député s'attendrait à nous voir dépenser l'argent du peuple et nous lancer dans des dépenses extravagantes. Après avoir organisé le transport de nos produits périssables dans des compartiments-glacières à bord des navires, des wagons de chemins de fer, après avoir établi des chambres-glacières dans les beurreries, nous avons pu conclure des arrangements pour le transport dans ces compartiments-glacières de nos fruits, de notre viande de volaille, ce qui, nous l'espérons, aura pour résultat d'augmenter considérablement notre commerce d'exportation de ces produits. En un mot, nous avons accompli tout ce qu'aujourd'hui réclame l'honorable ministre.

Dans ces circonstances, je ne crois pas que le discours de l'honorable ministre ait sa raison d'être, et j'espère qu'après ces explications, il trouvera que le montant que je demande est suffisant.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis peiné d'avoir à constater que les devoirs si importants du ministre de l'Agriculture ont été confiés malheureusement à un homme qui les a acceptés, étant sous l'impression qu'il n'y a rien dans le monde qu'il pût apprendre. L'honorable monsieur est un de ces dilettanti de l'agriculture qui s'imaginent posséder sous leur crâne toutes les connaissances possibles en fait d'agriculture. C'est un malheur pour le Canada. C'est en voulant apprendre qu'un ministre peut se rendre utile, pas autrement. Mais quand un homme a un cerveau aussi développé que l'est celui de l'honorable ministre, quand personne dans

le monde entier ne peut lui enseigner quelque chose et quand tout ce qu'il peut faire se résume pour lui à se lever dans cette Chambre et à parler durant des heures de ce qu'il a fait, de ce qu'il fait maintenant, l'utilité de cet homme n'est pas grande.

L'honorable ministre veut savoir si j'ai été endormi ces deux dernières années. Non ; j'ai été assez bien éveillé pour savoir que si les honorables membres de la droite ont fait quelque chose pour le pays, c'est lorsqu'ils ont suivi la ligne de conduite que leur avaient tracée leurs prédécesseurs ; voulaient-ils innover, s'écarter de cette ligne tant soit peu, ils ne faisaient que des bévues.

Quand le gouvernement précédent a abandonné les rênes du pouvoir, la question des compartiments-glacières ne venait que d'être soulevée. Cependant, nous nous en étions occupés sérieusement en dépit de l'opposition de ces messieurs, qui voulaient empêcher le gouvernement de travailler ainsi dans les intérêts agricoles du pays.

Mais l'honorable ministre a repris son siège sans avoir répondu au point principal de mon accusation, c'est-à-dire, le crime que les honorables membres de la droite ont commis en abandonnant la question du service rapide.

Dans quel état se trouverait cette question à laquelle celle des compartiments-glacières était si intimement liée ? A leur arrivée au pouvoir, ces honorables messieurs ont trouvé prêt à être signé le contrat avec les MM. Allan qui, grâce au capital énorme qu'ils pourraient commander des deux côtés de l'Atlantique, et à la grande expérience qu'ils avaient de ses questions, étaient prêts à mettre le projet à exécution. J'écrivis une lettre à mon successeur en office, sir Wilfrid Laurier, quand le gouvernement a changé de direction, lui démontrant qu'en amenant le Gouverneur général à faire ce qu'il avait toujours refusé de faire, c'est-à-dire, permettre que le contrat fût signé d'après l'arrêté du conseil passé par le gouvernement précédent, la nouvelle administration épargnerait deux ans de retard. Les ministres refusèrent de se rendre à mon avis, et non seulement la question a traîné durant plus de deux ans, mais nous avons entendu aujourd'hui l'humiliante confession faite par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) dans cette Chambre et par laquelle il déclare que le gouvernement a perdu toutes ses chances d'accomplir ce qu'il déclarait être de la plus grande importance pour le Canada. Les ministres étaient tellement convaincus de l'importance de ce service rapide et de la question des compartiments-glacières que, même quand nous n'avions pu à cause de l'intervention inconstitutionnelle du Gouverneur général qui refusait de signer ce contrat avec les MM. Allan, faire adopter une mesure à cet effet par la Chambre, les nouveaux ministres, se sont entendus sur un bill qui leur permettait de souscrire un million de dollars par année pour l'établissement et l'entretien d'un service rapide, à la condition

cependant que le contrat à intervenir entre les parties intéressées reçût l'approbation du parlement à la session qui était alors imminente. De sorte que le gouvernement pouvait considérer le contrat en question comme lettre morte, si le parlement refusait de l'approuver. Cependant, ces messieurs non seulement n'ont rien fait, mais sous la même impression qui animait le ministre de l'Agriculture tout à l'heure, ils crurent connaître plus que tout le reste des hommes, et ils firent fi de tous les renseignements qu'on avait obtenus sur cette question importante. Ils entreprirent à tort, comme je le disais en 1897 et en 1898, de faire mieux que ce que leurs prédécesseurs avaient décidé d'accomplir. Et maintenant où en sont-ils rendus ?

M. le président, non seulement le ministre du Commerce admet qu'un grand tort a été causé au peuple du Canada, que le pays a perdu les avantages de ce service qui aurait été en exploitation depuis un an, depuis le mois de mai de l'an dernier, mais il ne nous donne aucune espérance. Il dit que les chantiers de construction des navires sont surchargés d'ouvrage, et que nous ne pouvions pour aucune considération faire construire un navire maintenant, même si nous pouvions passer un contrat pour le montant autorisé par le parlement. Je puis dire à l'honorable ministre que j'ai été assez bien éveillé pour voir que dans cette question les intérêts du Canada ont été sacrifiés pour une période de 5 ou 10 ans, et que ce service important a été ruiné et rendu impossible quant à son établissement par ces messieurs de l'autre côté de la Chambre. Pourtant ce service aurait attiré dans le pays les capitaux américains à cause des avantages que la nature a accordés au Canada ; il nous aurait permis d'avoir la haute main sur le transport des malles entre les deux continents, autant qu'un service hebdomadaire peut le faire, ce qui aurait permis à New-York d'avoir sa malle européenne 24 heures plus tôt qu'il ne l'a actuellement. Tout cela a été perdu, parce que les ministres dormaient quand les intérêts du pays étaient en jeu. Et l'honorable ministre de l'Agriculture continue à négliger ce service sous le prétexte d'économiser la misérable somme de $15,000.

Je vais prendre ces estimations, et je vais lui montrer où ses $15,000 ont été dépensés malhonnêtement par le gouvernement, dont il fait partie ; ces messieurs ont construit un quai dans un endroit où il n'y avait pas assez d'eau pour permettre d'arriver à ce quai. S'il veut faire des économies, qu'il consulte les estimations, et il verra qu'on peut retrancher certains item dans ce but, et cela sans nuire aux intérêts de la classe agricole qui fait la prospérité du pays. Ces honorables ministres sourient lorsqu'on leur dit que les cultivateurs sont des hommes de caractère et d'énergie, travaillant à la grandeur du pays et pour toutes ces raisons devant être beaucoup protégés. Leur principale industrie doit être protégée tout autant que les autres industries. Aussi, lorsqu'ils se trou-

veront face à face avec les cultivateurs, mes honorables amis verront qu'il leur faudra établir une meilleure cause que celle qu'ils ont établie ce soir, avant de convaincre le peuple qu'ils méritent des louanges pour avoir voté $15,000 aux cultivateurs afin de construire un quai à un endroit où il n'y a pas d'eau.

Répondant à ce que j'ai déclaré au sujet de l'Australie, l'honorable ministre de l'Agriculture dit : Nous faisons exactement ce que font l'Australie et les Etats-Unis. Qu'on me permette de demander à la Chambre si le ministre disait la vérité quand, il y a un moment, il déclarait que le système de compartiments-glacières suivi par l'Australie permettait à cette dernière de mettre sur les marchés d'Angleterre des pêches tout aussi fraîches et savoureuses que si elles étaient cueillies à Londres. Mettez en regard ce que disent ceux qui se livrent à la culture des arbres fruitiers au Canada. Ils diront au ministre des Finances que son système de compartiments-glacières ne vaut rien, et qu'il serait préférable d'un adopter un autre.

Si nous avons quelque espoir de voir enfin la fin de la session, nous devons adopter quelques moyens d'empêcher le ministre de l'Agriculture de se lever pour parler dans cette Chambre parce que, malheureusement, quand il se lève ainsi, il ne sait plus quand il doit s'asseoir. Il me fait l'effet d'un certain prédicant qui, après avoir débité un long sermon, demandait à l'un de ses confrères dans le ministère, ce qu'il pensait de ce sermon. "Bien," dit l'ami, "c'était un bon sermon, mais je crois que vous avez passé des endroits admirables où vous auriez dû vous arrêter."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : *Je ne désire aucunement prolonger la discussion, mais l'honorable député m'accuse d'avoir négligé de répondre à ce qu'il appelle le point principal de son accusation contre moi, c'est-à-dire la question des compartiments-glacières, ou plutôt la question de la ligne rapide. Je croyais qu'en discutant la question des compartiments-glacières, je discutais le point pricipal de l'accusation. Mais l'honorable ministre est plus à son aise en parlant de la ligne rapide et d'autres choses de ce genre, et c'est pourquoi il préfère discuter ces matières plutôt que de parler des compartiments-glacières. Qu'il me soit permis de dire à l'honorable ministre que le contrat dont il se vante consacrait l'une des fraudes les plus gigantesques qui aient jamais été commises au détriment du peuple de ce pays, et que le contrat qu'il dit avoir été conclu avec les Allan engageait le gouvernement à payer à ces derniers $750,000 par année, s'ils voulaient accepter ce contrat, car ils étaient libres de l'accepter ou de ne pas l'accepter, suivant leur bon plaisir et rien ne les engageait, tandis que le Canada s'obligeait strictement. Si c'est là l'espèce de contrat que l'honorable député veut nous faire conclure, il n'a pas raison de tant se vanter. A tout événement, nous avons toujours fait ceci et nous n'avons pas voulu et nous avons empêché que le peuple du Canada fût écrasé sous le fardeau que lui aurait imposé ces trois quarts de million de dollars par année pour un service de navires qui n'aurait jamais rencontré toutes les conditions requises vu les conditions et les termes du contrat que l'honorable ministre avait fait et qui nous laissait absolument à la merci de la Compagnie Allan.*

L'honorable député dit que c'est là ce qu'a fait son gouvernement pour le transport de nos produits périssables dans des compartiments-glacières, et que c'est énorme. Ces messieurs avaient préparé un contrat par lequel quatre navires devaient faire, par année, le service entre le Canada et la Grande Bretagne. Et ils disaient que c'était une grande chose pour les cultivateurs. Eh bien ! il est de fait que pour moins de $70,000, j'ai établi des compartiments-glacières dans 23 steamships qui font le service entre le Canada et l'Angleterre, alors que l'honorable député était prêt à dépenser $750,000 par année pour n'avoir seulement que 4 steamships ayant des compartiments-glacières.

Il dit que me suis condamné moi-même lorsque j'ai déclaré que la population de l'Afrique du Sud pouvait envoyer des pêches au marché anglais grâce aux compartments-glacières des navires qui servent au transport. Il ne tient aucunement compte de ce que l'honorable député de Haldimand (M. Montague) a si bien compris : ces populations de l'Afrique du Sud ont adopté un système qui leur permet d'empaqueter ces pêches sans les toucher, sans les marquer des doigts le moindrement et par conséquent ce fruit peut être transporté en parfait état. L'honorable député sourit, et pourtant il est prouvé que nous avons exporté des pêches à Londres, dans des compartiments-glacières et que nous les avons vendues sur le marché à un prix aussi élevé que celui payé pour les pêches de l'Afrique et de la Californie. Malheureusement, quand ces pêches ont été marquées par les doigts de ceux qui les cueillent et de ceux qui les empaquettent, comme c'est généralement le cas, elles n'atteignent pas le marché anglais en bon état : au contraire, quand on a pris toutes les précautions voulues, ce fruit arrive au marché bien conservé grâce au système que nous avons adpoté et mis à exécution.

L'honorable ministre dit que lorsque je me présenterai devant les cultivateurs, je devrai produire une autre défense et qu'il est prêt à laisser les cultivateurs se prononcer sur mon administration. Eh bien ! je suis, moi aussi, prêt à laisser se prononcer les cultivateurs ; j'aime mieux cela que de discuter cette question avec lui.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne puis permettre que l'honorable ministre fasse une déclaration dont le but est de tromper le

comité sur une question très importante, celle du contrat Allan, dont il parle avec un souverain mépris, comme il parle, du reste des MM. Allan. Il dit que ce contrat était des plus honteux et qu'il n'était pas de nature à répondre à la fin pour laquelle il avait été fait. Quelqu'un a-t-il souffert de ce contrat——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, grâce à nous.

Sir CHARLES TUPPER : ——autrement que par le refus du gouvernement de le signer ? Quels sont les faits ? La clause accordant aux MM. Allan un délai de quatre mois avait été insérée au contrat à leur demande, dans le but de leur permettre de négocier avec le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique à la merci desquels, disaient-ils, ils allaient se trouver, à moins qu'ils ne réussissent à faire un contrat avec ces compagnies de chemin de fer avant de clore d'une manière absolue les négociations avec nous. Mais les agents des MM. Allan, de Glasgow, une maison très puissante et très riche, se rendirent auprès du très honorable Secrétaire d'Etat pour les colonies, et lui communiquèrent le fait qu'ils étaient prêts à exécuter l'entreprise immédiatement. Qu'arriva-t-il alors ? Quand on constata que les $750.000 votés pour ce service rapide, le gouvernement étant autorisé par un acte adopté par la Chambre à payer ce montant, n'étaient pas suffisants pour obtenir le résultat qu'on s'était proposé, j'ai réussi à obtenir du gouvernement de Sa Majesté £75.000 sterling pour compléter le montant nécessaire à l'établissement de ce service si important au point de vue de l'Empire et au point de vue national Et quand tout cela eut été fait, quand tous les moyens eurent été trouvés, quand le bureau colonial était mis au courant de toute la transaction par lord Strathcona, alors sir Donald Smith, et quand tout était arrangé d'une manière satisfaisante, pour le malheur du Canada, ce gouvernement est arrivé au pouvoir et il a empêché le succès de l'entreprise.

Mon honorable ami dit maintenant au peuple que le gouvernement a de ce chef économisé $750,000 par année et qu'il a donné aux expéditeurs, au prix de $70,000, les avantages que leur aurait procurés la ligne rapide. S'il s'imagine que les électeurs intelligents du Canada vont se laisser prendre à ses mensonges monstrueux, à cette représentation aussi fausse des faits, il s'apercevra qu'il s'est étrangement trompé, comme il s'est trompé, l'autre jour, lorsqu'il s'est rendu dans Brome avec tant de confiance dans ses électeurs au sujet de la question de la tempérance, et qu'il est revenu la queue basse—même sans queue, l'ayant perdue au cours de la lutte dans Brome.

L'honorable ministre crie bien haut que le gouvernement a économisé $750.000 par année. La chose s'est-elle faite d'une manière ouverte et digne d'hommes courageux ? Le premier ministre n'a-t-il pas déclaré à ses électeurs de Québec que l'établissement de ce service rapide était l'une des choses les plus importantes pour Québec et le Canada ? Cherchait-il à tromper le peuple en tenant ce langage On confia la chose à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) qui avait déclaré publiquement qu'une vitesse de 17 nœuds était suffisante pour un service canadien. Et le résultat de ses efforts est que tout est tombé à l'eau sans même laisser d'épaves. Si l'honorable ministre (M. Fisher) croit que l'action du gouvernement dont il fait partie mérite des louanges sur ce rapport, qu'il caresse cette illusion, comme on a dit à ces amis d'Elgin-ouest de caresser la machine bien-aimée.

M. WALLACE : Le second discours du ministre de l'Agriculture n'a pas été marqué de ces remarques insultantes qui ont caractérisé son premier discours. Il a apparemment profité de la leçon que lui a donnée le chef de l'opposition (sir Charles Tupper). J'ai entendu parler plusieurs fois le ministre de l'Agriculture et j'ai toujours constaté qu'il n'observait pas cette courtoisie, cette civilité que l'on doit à chaque membre, mais surtout pour ce côté-ci de la Chambre, à l'honorable chef de l'opposition. Il n'y a pas sous ce rapport de plus grand pécheur que le ministre de l'Agriculture qui manque complètement d'éducation. Il a fait la remarque que le chef de l'opposition devait avoir aussi bien dormi quand il s'agissait de cette questieon que lorsque d'autres questions étaient en jeu. Il dit que le chef de l'opposition vit dans le passé. J'en appelle au jugement de cette Chambre, il n'y a pas actuellement et il n'y a jamais eu à ma connaissance de député qui a prêté plus d'intérêt actif et intelligent à toute affaire proposée, à toute législation présentée devant cette Chambre que l'honorable chef de l'opposition. M. le président, il est une merveille. Il n'a aucun caractéristique du vieillard. Il est ici, aujourd'hui, avec une énergie sans pareille, surveillant chaque question, discutant avec une intelligence profonde tout ce qui se présente d'important, et le langage dont s'est servi le ministre de l'Agriculture est un tissu d'impertinences—peut-être que ce mot n'est par parlementaire, mais si je pouvais trouver une expression plus forte pour exprimer ma pensée, je m'en servirais.

Le ministre de l'Agriculture dit : L'honorable monsieur peut ignorer la chose, mais j'ai fait tout cela sans qu'il fût nécessaire pour lui de me donner ses conseils. Je ne crois pas qu'il se trouve un seul autre membre de cette Chambre qui se trouverait malheureux de recevoir les avis de l'honorable chef de l'opposition. Les autres ministres sont heureux, je le sais, d'entendre le chef de l'opposition exprimer ses vues basées sur l'expérience et ses sages conseils sur toutes les questions importantes débattues dans cette enceinte. Mais ce ministre de l'Agri-

culture, si rempli de lui-même, si ultra-sage, ce gentilhomme qui se pavane en compagnie de son valet payé par le pays, au lieu de l'être par le ministre lui-même, comme cela devrait être s'il se permet ce luxe, nous dit qu'il a fait toutes ces réformes et qu'il les a bien faites. Il nous dit : Nous avons bien fait toutes choses, bien arrangé toutes choses, bien administré toutes choses——

M. FOSTER : A-t-il dit " nous " ?

M. WALLACE : Non, vous avez raison ; ce n'est pas " nous " mais " je " qu'il a dit. Cependant le pays n'a rien découvert de cette grande habileté chez le ministre de l'Agriculture. S'il possédait jamais un dixième de la vigueur mentale du chef de l'opposition, il pourrait remercier la Providence d'être dix fois plus intelligent qu'il ne l'est aujourd'hui.

Mais à quoi se résument ces résultats étonnants de son administration ? Il dit : Nous avons établi des compartiments-glacières suffisants, partout où le besoin s'en faisait sentir. Eh bien ! si je comprends bien, le point le plus important était d'établir ces compartiments-glacières pour le transport de nos marchandises périssables aux Antilles britanniques. Mais cela a été complètement négligé. Il se vante des exportations de beurre. Prenons un exemple ou deux. A la Guyane anglaise, l'an dernier, nous avons exporté pour $71 de beurre. La population de ce pays a besoin de beurre, et nous en produisons en quantités considérables, cependant tout ce que nous lui en envoyons représente $71. Maintenant examinons nos exportations de beurre à Hong-Kong. Nous avons une ligne de steamers qui fait le service entre la Chine et le Canada régulièrement, une ligne de steamers qui fait l'orgueil de ce pays par son magnifique équipement. Nous devrions avoir expédié à Hong-Kong pour des centaines de dollars de beurre. Combien en avons-nous exporté ? Pour $250 seulement. Ces navires se rendent au Japon et nous n'avons exporté de notre beurre que pour la valeur de $576. Le gouvernement a-t-il fourni des compartiments-glacières à ces navires ? Le gouvernement a-t-il à ce point de vue considéré l'intérêt du pays ? Je prétends que non. Prenez les Antilles danoises ; nous ne leur envoyons que pour $9,000 de beurre. Aux Antilles sud-ouest, où nous aurions dû expédier du beurre pour des dizaines de milliers de dollars, nous n'en avons exporté que pour $75. L'honorable ministre a négligé les points les plus importants et dans sa suffisance et son insolence, il fait la leçon à tous ceux qui ne tombent pas à genoux et n'adorent pas notre omniscient ministre de l'Agriculture. Il s'est vanté ici et partout en disant : Voyez le commerce énorme que nous faisons avec les Etats-Unis ; nous avons exporté 87,000 têtes de bétail quand, il n'y a pas bien longtemps, nous n'en exportions qu'un nombre beaucoup moindre. Mais ce bétail ne rapporte que $14 par tête de bénéfice net aux cultivateurs canadiens. On aurait dû le garder ici, et le nourrir ici, où nous avons tout ce qu'il faut pour cela. Nous expédions nos bestiaux en Angleterre depuis nombre d'années, et cette exportation rapporte plus de $61 par tête au vendeur canadien.

Le ministre de l'Agriculture vante le commerce énorme qu'il prétend avoir établi entre le Canada et les Etats-Unis en abolissant les règlements de quarantaine. Je dis que sous ce rapport, il a fait tort au commerce canadien, parce que tous les avantages auraient dû être conservés au cultivateur canadien.

Nous avons tout ce qu'il faut pour nourrir le bétail ici, mais il croit que c'est une bonne chose d'envoyer nos bestiaux aux Etats-Unis à $14 par tête, au lieu de les nourrir et de les exporter ensuite en Grande-Bretagne.

Ainsi que l'a fait remarquer le chef de l'opposition, ces messieurs désirent trop ardemment s'occuper de toutes sortes de projets en vue des prochaines élections. Ils ont préparé leurs estimations dans ce but et leurs subsides de même. Aujourd'hui ils n'osent pas affronter le peuple, parce qu'ils savent que le peuple ne voudra plus être blagué plus longtemps, et qu'il refusera de se vendre pour son propre argent. Il y a eu toute une série de scandales extraordinaires dans ce pays, le scandale du Yukon, celui d'Elgin-ouest, et nous avons maintenant le scandale de Huron-ouest, dont les iniquités se dévoilent de jour en jour. Qu'il me soit permis de leur dire qu'ils devraient bientôt aller devant les électeurs du Canada qui rendront un verdict contre eux, verdict qu'ils ont richement mérité.

M. OSLER : Je regrette qu'il y ait une réduction dans ce crédit. A mon avis, le discours du ministre de l'Agriculture a pleinement justifié la critique que le chef de la gauche a faite. Je considère cet article du budget comme la partie la plus importante des livres officiels. Toutefois, le ministre de l'Agriculture, après avoir simplement effleuré ce projet, après avoir montré seulement quelques-uns des résultats obtenus l'année dernière par la dépense de $85,000, craint maintenant d'aller plus loin, et il réduit ce crédit à $70,000. Depuis plusieurs années, j'examine cette question ; longtemps avant que je fusse député, j'ai écrit sur ce sujet, et je croyais que le gouvernement fédéral devrait consacrer $100,000 ou $200,000 par année pour le développement de cette industrie que nous discutons. A mon avis, l'on ne saurait faire de dépenses plus avantageuses au Canada que les dépenses faites dans ce but. Les dépenses du dernier exercice, en suivant le système du gouvernement conservateur, ont eu d'heureux résultats ; et je regrette maintenant que l'honorable ministre n'ose pas soumettre un crédit de plus de $70,000 ; $100,000 dépensés à propos de cette manière produiraient de meilleurs résultats que tous les subsides de chemins de fer que nous avons proposés cette année. Ils produiront de grands résultats pour les hommes que l'on oublie si souvent, les pauvres cultivateurs du

pays. C'est le moyen d'aider à développer les industries de la fabrication du beurre et du fromage, et de l'élevage des volailles. Si ce gouvernement avait adopté un projet en vertu duquel $100,000 ou $200,000 par année seraient dépensés dans les différentes provinces pour développer l'agriculture, je l'aurais appuyé.

M. REID : Je désire protester contre la réduction de ce crédit. Pendant un grand nombre d'années, avant les dernières élections, les honorable membres de la droite ont dit aux cultivateurs que le gouvernement conservateur les traitait mal, et ils ont promis que s'ils arrivaient au pouvoir, ils enlèveraient les fardeaux qui pèsent sur les cultivateurs et amélioreraient leur condition. Or, nous voyons qu'en 1896, le gouvernement conservateur a soumis un budget de $39,000,000, et, à cette session, le budget est de plus de $50,000,000. Dans chaque ministère, l'on a augmenté les crédits, sauf dans celui de l'agriculture. Aucune industrie, dans ce pays, n'a besoin d'être favorisée plus que l'agriculture. L'année dernière, j'ai demandé au ministre s'il soumettrait un petit crédit pour développer l'industrie de la fabrication du beurre ; il m'a dit que, vu qu'il faisait quelque chose pour les entrepôts frigorifiques, il ne pourrait rien faire pour encourager l'industrie de la fabrication du beurre. Aujourd'hui, nous voyons qu'il réduit le crédit destiné aux entrepôts frigorifiques. Il nous dit qu'aujourd'hui, notre beurre est l'égal du beurre du Danemark sur le marché anglais, et il attribue cela à son système d'entrepôts frigorifiques. L'honorable ministre doit savoir que s'il compare le beurre de beurrerie du Danemark au beurre fabriqué au Canada avant l'établissement des beurreries, il n'y a aucune comparaison à établir entre les deux articles. La première fois que le beurre canadien a soutenu la comparaison avec le beurre danois, c'est lorsque le gouvernement de Québec a donné aux cultivateurs de cette province une prime de 3 cents par livre ; et dès que ce beurre de beurrerie a été mis sur le marché anglais, on l'a trouvé égal au beurre danois.

Si vous examinez les exportations de l'année dernière, vous verrez que la province de Québec a regulièrement augmenté ses exportation de beurre. L'année dernière, elle en a exporté 8,873,000 livres, tandis que l'Ontario n'en a exporté que 1,445,000 livres. Le gouvernement de l'Ontario n'accorde pas de prime aux cultivateurs pour le beurre de beurrerie, et, en conséquence, l'exportation de cet article n'a pas augmenté dans Ontario.

M. McMULLEN : Une très grande partie du beurre exporté de Montréal vient de l'Ontario.

M. REID : Les rapports de l'honorable ministre de l'Agriculture démontrent que, dans la province de Québec, les beurreries ont augmenté rapidement leur production, tandis que, dans la province de l'Ontario, il n'y a eu guère d'augmentation. Cela prouve que ce beurre est fabriqué dans la province de Québec, et, en conséquence, les rapports du commerce sont virtuellement exacts. Même dans mon comté, je vois que les beurreries n'augmentent pas comme elles le devraient, et les fromageries n'ont pas été converties en beurreries aussi rapidement que nous l'aurions voulu. Si le gouvernement voulait donner quelque encouragement aux cultivateurs sous forme de primes, je crois que la quantité de beurre exportée augmenterait beaucoup, et que le pays serait remboursé une douzaine de fois.

Pendant la lutte électorale, l'on nous a dit que le parti libéral, lorsqu'il serait arrivé au pouvoir, nommerait un cultivateur du métier au ministère de l'Agriculture. Bien que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) soit un cultivateur du métier, je ne vois pas qu'il ait mis un seul crédit dans le budget ou qu'il ait fait une seule chose de plus que n'a fait le parti conservateur lorsqu'il était au pouvoir, pour aider les cultivateurs de ce pays. Les cultivateurs, je crois, ont plus besoin de protection que toute autre classe au Canada, et j'aimerais que le parti libéral fît quelque chose pour les protéger. Pour ma part, quand bien même je serais conservateur, j'appuierais tout crédit que l'on mettrait dans le budget dans l'intérêt du cultivateur.

En passant à la page suivante du budget, nous voyons que le crédit destiné à l'immigration est augmenté de $108,000, et cela, pour rendre plus forts les appointements des fonctionnaires envoyés en Europe. Si l'on avait dépensé ces $108,000 pour venir en aide aux cultivateurs, l'on aurait fait dix fois plus de bien. Je demande au gouvernement, dans l'intérêt des cultivateurs de mon comté, dans l'intérêt des cultivateurs de tout le pays, de faire plus pour eux qu'il n'a fait. Si le parti conservateur n'a pas fait assez lorsqu'il était au pouvoir, que le gouvernement actuel fasse dix fois plus. En permettant à tous les autres ministères d'augmenter leurs dépenses, et en ne faisant rien pour les cultivateurs, quel résultats obtiendra-t-il ? Je l'ignore.

M. ROGERS : Je partage l'opinion de l'honorable préopinant, et je suis fâché de voir que l'on réduise les crédits destinés à l'agriculture. Bien que l'honorable ministre dise qu'il ne voit pas pourquoi nous dépenserions plus d'argent pour les entrepôts frigorifiques aujourd'hui, je crois qu'il y a plusieurs autres moyens d'en dépenser judicieusement à l'avantage des cultivateurs, si nous avons tous les entrepôts frigorifiques dont nous avons besoin. Je n'étais pas ici lundi soir lorsque l'on a discuté le crédit destiné aux stations agronomiques. J'ai été très surpris de voir que l'on s'était opposé à ce projet. Lorsque nous voyons ce que font d'autres pays pour favoriser l'éducation agricole, cela devrait nous encourager à les imiter. Depuis longtemps, je suis d'avis que le gouvernement du jour et ceux qui l'ont précédé n'ont pas fait assez pour les cultivateurs de ce pays. Une des raisons qui m'a porté à quit-

ter mes anciens amis, c'est que je croyais qu'ils ne faisaient pas assez pour les cultivateurs. Il n'est pas facile d'abandonner son parti et de se séparer de ses anciens amis. Mais lorsqu'on le fait consciencieusement, comme je l'ai fait dans ce cas-là, je crois que l'on ne mérite pas de blâme. A mon avis, le parti conservateur faisait trop pour les fabricants, pour les villes, et négligeait la population agricole. En ce qui a trait au commerce privilégié, je croyais que tout ce que l'on pourrait faire dans ce sens serait dirigé contre la protection et donnerait un commerce plus libre à ce pays.

L'honorable ministre de l'Agriculture, je l'espère, soumettra de nouveau à la Chambre le crédit destiné aux stations de démonstration et provoquera un vote sur cette question, et—je l'ai déjà dit—je suis surpris que les honorable membres de la gauche y aient objecté.

Relativement à l'éducation agricole, pour montrer ce que font d'autre pays, l'on me permettra de lire un extrait d'une brochure publiée par M. Bryant, de Toronto, en faveur de l'enseignement agricole dans les écoles publiques. L'auteur parle longuement de l'importance d'encourager l'enseignement agricole dans les écoles. Il termine en faisant voir le peu de chose que fait notre gouvernement dans ce sens, puis il compare ce que l'on fait au Canada avec ce que font d'autres pays. Il dit:

Toutefois, malgré ce danger, voyons ce que quelques-uns des plus petits Etats de l'Europe font en matière d'enseignement agricole. La Bavière, qui a à peu près deux fois la population de l'Ontario, maintient 26 écoles d'agriculture, et subventionne en outre un département agricole à sa fameuse école polytechnique de Munich. Le Wurtemberg, qui a environ les quatre cinquièmes de la population de l'Ontario, a 16 écoles d'agriculture. La Saxe, dont la population n'est que de très peu plus considérable que celle de l'Ontario, et dont la superficie n'est que d'un quarantième de l'Ontario, soutient à Leipsick un département agricole à l'université avec 20 professeurs, et, en outre, quatre écoles d'agriculture de la classe la plus élevée, 20 autres écoles d'agriculture, et un collège vétérinaire. Le duché de Bade, dont la population est d'environ la moitié de celle de l'Ontario, bien qu'il n'ait pas plus d'étendue que cinq ou six de nos comtés, possède une école d'agriculture de la classe la plus haute, 13 autres écoles d'agriculture, quatre écoles d'horticulture et de sylviculture, une école où l'on enseigne le ferrage des chevaux, une où l'on enseigne la manière de faire l'irrigation, et une autre où l'on apprend comment se fait le drainage. Le duché de Hesse-Darmstadt, dont la population est la moitié moindre que celle de l'Ontario, soutient une école d'agriculture de la plus haute classe, et huit autres écoles d'agriculture. Dans le duché de Hesse-Darmsdadt, une acre de terre ne produit jamais moins de 37 boisseaux de blé en moyenne dans tout le pays, tandis que dans l'Ontario nous sommes contents d'une moyenne de moins de 15 boisseaux.

Le duché de Saxe-Weimar, dont la population est d'un huitième moindre que celle de l'Ontario, soutient un département où l'on enseigne l'agriculture à son université d'Iéna avec 15 professeurs, et paie plusieurs professeurs ambulants.

Et si je sortais des petits Etats pour mentionner ce que l'on fait pour l'enseignement supérieur de l'agriculture en Prusse, la simple description des divers collèges, écoles et institutions où l'on enseigne la science de l'agriculture vous fatiguerait. Toutefois, au risque de vous ennuyer, je vais les énumérer brièvement: Quatre collèges d'agricultures supérieurs, avec environ 80 professeurs; 40 collèges de moindre importance, auxquels sont attachées des fermes modèles; cinq écoles spéciales pour la culture des prairies et l'étude scientifique de l'irrigation; une école spéciale pour le dessèchement des marécages; deux écoles spéciales pour l'agriculture industrielle; une école pour le ferrage des chevaux; une école pour la culture des arbres; une école pour l'étude de la production du ver à soie; une école de pisculture; 20 serres chaudes et laboratoires spéciaux pour l'éducation des jardiniers; et trois écoles supérieures et 12 écoles secondaires où l'on fait une spécialité de l'enseignement de la culture de la vigne. Et l'on doit se rappeler qu'à toutes ces écoles, ainsi qu'aux collèges supérieurs sont attachées des fermes modèles pour l'instruction pratique des étudiants. En outre, il faut tenir compte des subventions accordées pour l'enseignement agricole élémentaire, non seulement dans les écoles primaires et supérieures de ces différents Etats, mais aussi dans les écoles spéciales. Et ce qui est vrai des Etats de l'Allemagne, l'est aussi, mais avec de légères différences, de tous les autres Etats européens amis du progrès: la France, l'Autriche, le Danemark, la Belgique, la Suède, etc.

M. DAVIN: Quel est l'auteur de cette lettre intéressante?

M. ROGERS: J. E. Bryant, M.A., rédacteur d'un des journaux agricoles de Toronto. Puis, j'ai un extrait d'un article intitulé "Enseignement agricole dans l'empire du Czar" (Agricultural Education in the Empire of the Czar), lequel fait voir ce que l'on fait pour l'enseignement agricole en Russie, ce pays agricole que nous avons coutume de mépriser. Voici ce que contient cet extrait:

Le projet esquissé demande qu'une éducation supérieure soit fournie par des cercles agricoles indépendants situés dans les principales zones agricoles de la Russie, et par des professeurs d'agriculture et de sciences connexes dans les universités; des écoles d'agriculture supérieures, de la nature des écoles techniques et des écoles donnant des cours d'agriculture; des écoles d'agriculture secondaires, et la diffusion des principes généraux se rattachant à l'agriculture. Les écoles destinées à l'éducation appelée inférieure comprennent des écoles d'agriculture secondaires, des écoles d'agriculture primaires, des classes agricoles et des cours pratiques d'agriculture. Ces écoles inférieures doivent être sous la juridiction du ministre des domaines agricoles et impériaux. Elles doivent être maintenues aux dépens des municipalités, des associations locales etc., mais elles peuvent recevoir du gouvernement une partie de leur entretien. Le cours d'instruction est de quatre ans, et, outre les études générales, comprend les éléments des sciences naturelles, l'économie agricole et rurale, l'élevage des bestiaux, l'art vétérinaire, le droit agricole, l'horticulture, etc., avec charpenterie et travaux de forge appliqués aux machines agricoles.

Les écoles d'agriculture primaires sont ouvertes à tous ceux qui peuvent lire et écrire, et qui connaissent l'arithmétique jusqu'aux fractions. Les cours durent d'un à trois ans. Ils comprennent, outre les études agricoles, l'enseignement des éléments de l'agriculture, avec application. La diffusion de renseignements généraux se rattachant à l'agriculture doit être assurée par l'organisation de conférences publiques sur des questions agricoles, pour l'avantage des différentes classes de la population; les professeurs auront leur instruction dans les écoles publiques sur l'agriculture, l'horticulture, l'apiculture, etc., et de petits

champs seront attachés aux écoles publiques, et l'on procurera les moyens de les cultiver; on donnera l'enseignemnnt de l'agriculture dans les écoles normales, et, dans les écoles de village, l'on aura des cours supplémentaires sur l'agriculture.

Il y a aujourd'hui en Russie trois écoles pour l'éducation agricole supérieure, neuf écoles d'agriculture supérieures, 83 écoles secondaires, et 54 cours spéciaux. On a déjà fait des démarches pour l'établissement d'environ 50 autres écoles d'agriculture.

M. DAVIN : Où l'honorable député prend-il cette citation ?

M. ROGERS : Je cite un extrait du "Farmers' Sun," de Toronto.

Puis, je vais démontrer ce que fait le petit pays de Finlande, situé à l'extrémité nord de l'Europe, d'où nous espérons avoir des immigrants. L'hiver dernier, j'ai rencontré un jeune homme de ce pays-là, et il m'a donné un aperçu si intéressant de cette contrée et de ses habitants que, à mon avis, nous devrions chercher à en faire venir quelques-uns au Canada :

Un Anglais, qui a vécu en Finlande pendant 20 ans, donne un aperçu intéressant de l'état avancé des cultivateurs finlandais, comparativement aux paysans russes. Pendant le siècle dernier, dit-il, leur pays a subi une transformation complète, en dépit de la rigueur du climat. Il paraît que le gouvernement a des conseillers agricoles, appelés agronomes, dont les services sont à la disposition de tous les cultivateurs, pourvu que ces derniers paient les dépenses de l'un de ces fonctionnaires et de son cheval—chose de peu d'importance—tandis qu'il restera à la ferme. Ces fonctionnaires, qui ont dû passer par les écoles d'agriculture de l'Etat, enseignent au cultivateur comment dessécher ses marais, engraisser ses champs, etc. Des femmes de laiterie diplômées sont aussi nommées pour enseigner au cultivateur comment nourrir ses vaches d'une manière rationnelle et comment faire le beurre, qui est un des principaux articles d'exportation. De fait, l'éducation a atteint un degré élevé, et les écoles sont nombreuses et bien pourvues de professeurs très capables et bien rémunérés. Presque tous les paysans peuvent lire et écrire.

Je fais ces citations pour prouver ce que font d'autres pays pour l'enseignement agricole. J'ai toujours cru que l'on devait enseigner l'agriculture dans nos écoles et qu'il fallait rendre la chose obligatoire, et je vois avec plaisir que nous obtiendrons bientôt ce résultat.

Je suis étonné que l'on ait objecté au crédit soumis au comité. L'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) fait autorité en agriculture. Tous les membres de cette Chambre ne possèdent pas le talent qu'il possède pour les choses qui se rattachent aux questions agricoles, et il doit avoir de l'indulgence pour ceux qui ne sont pas aussi avancés que lui. En faisant cette tentative, je crois que le ministre de l'Agriculture a assumé une grande responsabilité. Je ne suis pas certain si le projet réussira, mais, à mon avis, il pourrait avoir de bons résultats. C'est une expérience, et ma seule objection, c'est que le crédit n'est pas assez considérable, mais j'espère que l'honorable ministre insistera sur l'adoption de ce crédit pour mettre le projet à l'épreuve.

Relativement aux entrepôts frigorifiques et aux dépenses des fonds publics dans l'intérêt de l'agriculture, j'ai compris, lorsque j'ai lu les résolutions adoptées par l'Association des fabricants de beurre et de fromage et les expéditeurs d'autres articles périssables, à la grande assemblée tenue dans l'automne de 1896, j'ai compris, dis-je, que ces résolutions devaient être absolument nécessaires.

En ce qui concerne le service rapide sur l'Atlantique, je me demande pourquoi l'honorable ministre a tant de foi dans l'importance de ce projet. L'autre jour, j'ai entendu l'honorable député parler de sir Sandford Fleming avec le plus grand respect comme d'une autorité supérieure. Mais ignore-t-il que sir Sandford Fleming a condamné ce projet de service rapides dans les termes les plus énergiques possible ? Ignore-t-il qu'il a même publié une brochure contre ce projet ? Assurément, l'opinion d'un homme aussi important devrait avoir quelque poids aux yeux de l'honorable député. Je lui dirai que le peuple n'est pas fâché de voir que son projet ait échoué. Nous avons à la place un système beaucoup plus avantageux aux cultivateurs, et dont les résultats, j'en suis sûr, seront beaucoup plus profitables. A l'avenir, il est possible que nous soyons en mesure de discuter un projet de service rapide, mais aujourd'hui, ce qu'il nous faut, ce sont des moyens de transport améliorés et plus économiques. Lorsque nous aurons ces moyens de transport améliorés, lorsque nous aurons des entrepôts frigorifiques bien pourvus, lorsque nos produits pourront être admis dans les circonstances les plus favorables sur le marché anglais, alors, nous pourrons nous occuper du projet d'une ligne rapide.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre peut-il dire à la Chambre quels entrepôts frigorifiqes l'on a mis sur le chemin de fer Intercolonial, dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a des wagons-glacières sur le chemin de fer Intercolonial, tout comme sur les autres voies. Ces wagons vont à Halifax, Lévis et Montréal.

M. McDOUGALL : Et la partie du chemin de fer Intercolonial entre Truro et Sydney ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On n'a pas exprimé le désir d'en avoir. On ne m'en a pas demandé.

M. McDOUGALL : Il est parfaitement vrai que le gouvernement ne désire pas évidemment mettre des entrepôts frigorifiques sur cette partie de l'Intercolonial, mais je sais que les gens qui se livrent à la pêche le long de la côte-est de la Nouvelle-Ecosse désirent fortement que leur poisson soit expédié en entrepôt frigorifique. L'honorable ministre doit savoir que la population de la côte-est de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton expédie du poisson par train-express, sans entrepôt frigorifique, paie des prix élevés et

obtient en même temps un service efficace. Il devrait connaître ces faits avant de venir faire la leçon aux membres de cette Chambre et leur dire que ce serait gaspiller de l'argent que de voter une somme plus élevée que celle qui figure maintenant au budget. Il devrait savoir qu'il se prend pour des millions de dollars de poisson sur la côte-est de la Nouvelle-Ecosse entre les mois d'avril et d'août, et que les gens sont sans moyens avantageux pour expédier dans des entrepôts frigorifiques, sur le chemin de fer Intercolonial, le poisson pêché dans ces eaux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune requête ne m'a été envoyée me demandant des wagons-glacières sur cette partie du chemin de fer Intercolonial. Partout où l'on en a demandé, l'on a fourni des entrepôts frigorifiques. On a annoncé dans les journaux, dans les rapports du ministère et dans nos bulletins que le ministre est prêt à conclure des arrangements avec les compagnies de chemin de fer pour établir des entrepôts frigorifiques partout où l'on en a besoin.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre ne sait-il pas que, l'an dernier, l'on a voté un crédit pour envoyer en Angleterre un gentleman de l'est de la Nouvelle-Ecosse, lequel s'est rendu là pour chercher un marché pour notre poisson frais et pour voir si l'on pouvait établir des entrepôts frigorifiques ? Comment, d'après lui, pourrait-on transporter le poisson sur le marché anglais, à moins d'avoir des entrepôts frigorifiques pour le transporter des comtés situés sur la côte-est de la Nouvelle-Ecosse, où on le prend ? Je suis réellement surpris de voir l'honorable ministre refuser de répondre.

M. CASEY : Je crains que l'honorable député ne cherche à créer des embarras. Je ne sache pas que le ministre de l'Agriculture soit tenu d'être au courant de ce qui concerne la pêche à la Nouvelle-Ecosse. Cela se peut, mais, à mon avis, c'est un nouveau département de l'Agriculture. Toutefois, je ne doute pas que si le système d'entrepôts frigorifiques lui est entièrement confié, et que cette question lui soit soumise, il ne voie à ce que l'on établisse des entrepôts frigorifiques.

Mais je ne me suis pas levé pour parler des pêcheurs, car, si j'ai bien compris, cette discussion concerne l'agriculture, et je désire dire quelques mots relativement aux entrepôts frigorifiques établis pour les produits agricoles. Je vois que les honorables membres de la gauche sont bien prêts à jouer le rôle d'amis du cultivateur lorsqu'ils sont dans l'opposition, mais ils ne savent pas comment. Ils n'ont pas toujours joué ce rôle, lorsqu'ils étaient au pouvoir, mais ils étaient beaucoup plus accoutumés à en jouer un autre. Il n'y a pas très longtemps—c'était en 1895 ou 1896, je crois, alors que l'on se pensait à la veille d'élections—l'honorable député qui était alors ministre des Finances (M. Foster) a dit que si la population agricole du Canada était restée stationnaire pendant la période décennale précédente, le mérite en revenait au régime conservateur. L'augmentation de 1881 à 1891, disait-il, a été d'un demi-million, et toute cette augmentation a eu lieu parmi la population des villes. Il prétendait que c'était là un grand avantage pour les cultivateurs, parce que cela diminuait la concurrence, et qu'il y avait un demi-million d'habitants de plus pour consommer leurs produits. Telle était l'idée que le gouvernement conservateur nourrissait de ce qu'il fallait à la classe agricole, et il disait aux cultivateurs que moins ils augmenteraient en nombre, mieux ils seraient. Aujourd'hui, ces honorables députés font volte-face, se donnent comme les amis des cultivateurs, et cherchent à insister auprès du gouvernement pour qu'il prenne des mesures dont le résultat sera l'augmentation du nombre des cultivateurs dans le pays et la prospérité de leur industrie.

Je comprends que les honorables messieurs de la gauche s'opposent à ce que le ministre de l'Agriculture ne fasse aucune réduction dans le montant, d'après eux, nécessaire à l'installation de compartiments-glacières, réduction que demande le ministre cette année, et qu'ils ne sont pas satisfaits des explications catégoriques de ce dernier.

Si je comprends bien la chose, les deniers déjà votés et les paiements déjà faits aux compagnies de steamships ont suffi à payer le coût d'installation de ces compartiments. Il ne s'agit certainement pas d'accorder une subvention annuelle à ces compagnies pour leur permettre de tenir le système établi en application.

Le gouvernement a payé les frais d'installation et c'est maintenant à ces compagnies d'exploiter la chose. En d'autres termes, le gouvernement se trouve dans la position d'un cultivateur qui a construit les granges, remises et étables dont il a besoin et qu'il a acheté tous les instruments aratoires qu'il lui faut, et qui n'est pas obligé de prendre un certain montant de ses revenus pour payer annuellement ces machines, afin de pouvoir exploiter sa ferme. Ou bien encore, le gouvernement se trouve dans la même position qu'une compagnie fondée en vue d'exploiter l'industrie laitière et qui a beurrerie ou fromagerie, cuves, presses, et tout ce qu'il lui faut pour telle exploitation.

En résumé, M. le président, l'opposition ne se plaint pas de ce que le service obtenu, grâce aux crédits votés, n'est pas suffisant ; mais elle trouve à redire à ce que le gouvernement ne demande pas une nouvelle subvention cette année et les années prochaines, afin de payer les frais d'installation, frais qui ont déjà été payés, et installation qui est parfaite et dont nous retirons déjà des avantages précieux. Cette prétention est tellement ridicule, que je ne puis que penser que ces messieurs l'invoquent, non dans le but de la faire accepter par les cultivateurs, mais pour occuper le temps de cette Chambre.

Ils se trompent grandement s'ils s'imaginent que les cultivateurs ne connaissent pas ces questions. Le discours de mon honorable ami de Frontenac (M. Rogers) démontre que les cultivateurs du Canada, les cultivateurs pratiques, prennent un grand intérêt à se renseigner sur toutes les questions qui intéressent leur état, et qu'il n'est pas nécessaire de venir les leurrer comme on essaie de le faire à propos de ce crédit.

M. DAVIN : Mon honorable ami me permettra-t-il une question ? N'est-il pas évident que l'honorable député de Frontenac croit que si l'on veut protéger tous les intérêts, les cultivateurs doivent être protégés aussi ?

M. CASEY : Je n'ai pas entendu tout le discours de l'honorable député (M. Rogers), mais je dis que ce que j'ai entendu m'a démontré qu'il avait étudié à fond toutes ces questions qui se rapportent à son état et qu'il comprend tout aussi bien que n'importe qui le point actuellement discuté. Mon honorable ami de Frontenac a fait une démonstration irréfutable, quand il a fait le rapprochement entre le service d'emmagasinage dans les compartiments-glacières et le service rapide et qu'il a fait voir la supériorité du premier pour l'avantage du cultivateur. Je suis comme lui et comme sir Sandford Fleming d'avis qu'il est impossible d'avoir ces avantages de compartiments-glacières et un service rapide dans la même catégorie de vaisseaux. Cette ligne rapide idéale ne peut être qu'une ligne de passagers, établi pour des voyages rapides. Pour avoir une ligne parfaite servant au transport du fret, il n'est pas nécessaire d'avoir des navires d'aussi grande vitesse ; il faut des compartiments-glacières. Je crois qu'il est fort probable, d'après la tournure que prennent les choses, qu'avant longtemps, le gouvernement pourra établir une ligne de passagers rapide et en même temps une ligne de fret plus convenable.

M. McDOUGALL : Je désire demander de nouveau au ministre de l'Agriculture s'il veut promettre qu'un certain montant de ce crédit sera employé à l'installation de wagons-glacières sur cette partie de l'Intercolonial qui s'étend de Truro à Sydney.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; certainement, si le besoin s'en fait sentir.

M. McDOUGALL : Je lui demanderais aussi d'établir un service de bateaux à compartiments-glacières le long de la côte est de la Nouvelle-Ecosse. Ces bateaux apporteraient le poisson des ports de pêche à un point quelconque où passe l'Intercolonial. Comme je l'ai déjà dit dans cette Chambre, on prend pour des millions de dollars de poisson le long de cette côte dans l'espace de trois à quatre mois de l'année ; les pêcheurs sont obligés, vu le manque de facilités de transport, de saler leur poisson et de n'accepter qu'une fraction du prix qu'ils en obtiendraient si ce poisson était vendu sur les marchés des provinces de l'ouest, ou comme nous le disons, des provinces d'en haut. S'ils avaient les avantages de transport qui existent dans d'autres parties du pays et dans d'autres contrées, ils pourraient envoyer leur poisson frais sur ces marchés et le vendre à un prix plus élevé. Ces pêcheurs consomment les produits des cultivateurs, des artisans et des manufacturiers d'Ontario et de Québec, en très grande quantité, et ils ont droit d'avoir à leur disposition des facilités qui leur permettent d'envoyer le produit de leur dur labeur aux marchés les plus avantageux de leur propre pays. Il est étrange d'avoir à constater que la plus grande partie du poisson vendu sur les marchés de Montréal, Ottawa, Québec et Toronto vient de Portland ou de Boston, quand nous avons des quantités considérables de poisson frais déposées tous les jours sur notre propre littoral. Il semble que le ministre de l'Agriculture croit que c'est dépenser inutilement de l'argent que de demander un crédit plus élevé, qui servirait à favoriser les intérêts des personnes engagées dans cette industrie. Il ne peut voir qu'il est nécessaire de mettre ces moyens à la disposition de nos pêcheurs ; n'empêche cependant qu'il juge nécessaire de voter un montant considérable pour mettre des voitures somptueuses sur l'Intercolonial.

J'espère que le ministre de l'Agriculture donnera toute son attention à cette question et que le ministre des Chemins de fer et Canaux verra à donner plus de facilités de transport pour leurs produits aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne regrette pas que l'honorable député ait soulevé cette question qui est d'une extrême importance, bien qu'elle ne soit pas directement du ressort du département de l'Agriculture. Je crois que l'honorable député constatera que le crédit demandé pour les fins d'emmagasinage dans les compartiments glacières ne s'applique qu'au commerce d'exportation.

M. McDOUGALL : Y a-t-il quelque subvention pour cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et l'on se propose de mettre des wagons-glacières sur l'Intercolonial, et c'est là ce qui intéresse le plus mon honorable ami. La question d'approvisionner les marchés d'Ottawa et des autres villes des provinces d'en haut de poisson venant des provinces maritimes est très importante, et je suis heureux que mon honorable ami l'ait soulevée ici. Je sais que l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux a été attirée sur ce point et dans les achats de nouvelles voitures pour l'Intercolonial, nous n'avons eu garde d'oublier des wagons-glacières. Je ne crois pas que ces wagons puissent être utilisés avec plus d'avantage pour le commerce en général et pour les intéressés spécialement, qu'en servant au transport du

poisson des provinces maritimes dans les grands centres des autres provinces. Je puis affirmer à l'honorable député que le gouvernement est très sympathique à la chose. Cette question ne relève pas immédiatement du ministre de l'Agriculture, mais je sais que le ministre des Chemins de fer et Canaux lui a donné toute son attention.

La seconde partie de la question de l'honorable député, savoir : si le gouvernement pouvait établir des compartimens-glacières à bord de petits navires le long de la côte, est aussi digne d'attention. Cela encore ne relève pas du département qui aura à s'en occuper, cette question est d'une très grande importance, et je reconnais que le gouvernement devra l'étudier soigneusement.

Il se fait actuellement un commerce considérable de poisson frais entre Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et Montréal, et l'ouest jusqu'à Chicago.

M. McDOUGALL : A des frais considérables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce poisson est transporté par les compagnies d'express qui ont, je crois, des compartiments-glacières dans leurs wagons, mais l'honorable ministre qui demeure à l'est de la Nouvelle-Ecosse peut être plus au courant des choses que je ne le suis. Je reconnais que ce transport par express est coûteux, et nous devrions songer à augmenter notre commerce sous ce rapport. Ce qu'il faut, ce ne sont pas seulement des facilités d'emmagasinage dans des compartiments-glacières, mais aussi des hommes d'affaires entreprenants, intéressés dans le commerce du poisson et qui verront à diriger ce commerce. Je suis convaincu que le gouvernement n'hésitera pas à accorder les facilités demandées si cela est en son pouvoir. Je partage pleinement les opinions exprimées par l'honorable monsieur, et je lui promets pour ma part de faire tout mon possible pour obtenir qu'une aide soit accordée au commerce de poisson des provinces maritimes.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre pourra voir que, alors même qu'on accorderait par l'Intercolonial les facilités dont on a parlé, les besoins actuels continueront à se faire sentir dans une grande mesure. Les pêcheurs du détroit de Canso, qui est une station de pêche considérable, sont actuellement obligés d'expédier leur poisson par steamers ou par express. Je les ai vus obligés d'envoyer leur poisson de Canso dans des bateaux ouverts afin de pouvoir faire à temps le transbordement dans le train express. Tout le long de la côte, les pêcheurs ont besoin de meilleures facilités de transport pour leur poisson expédié au Canada ou aux Etats-Unis. Prenons par exemple, dans le comté de Richmond, Arichat, Descousse, Rivière-Bourgeois, l'Ardoise, et Fourchie, dans le comté du Cap-Breton, Gabarus, Louisbourg, Main-à-Dieu, Sydney et Bras d'Or, et dans le comté de Victoria, Rive Nord, Ingonish et autres endroits jusqu'au cap Nord, et beaucoup d'autres centres autour de l'île ; les navires pourraient recueillir et placer dans des compartiments-glacières le poisson des pêcheurs de ces endroits et l'apporter au chemin de fer——

M. McNEILL : J'ai encore foi dans le désir que anime le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) de travailler dans les intérêts des cultivateurs du Canada. Je partage pleinement les opinions, de ceux qui ont insisté sur l'immense importance pour notre pays de développer notre système de compartiments-glacières. Je suis convaincu que le département de l'Agriculture ne peut trouver rien qui soit de nature à favoriser davantage les intérêts de la classe agricole du Canada. Ce que vient de dire mon honorable ami du Cap-Breton (M. McDougall) démontre que ce système n'est pas nécessairement restreint dans ses effets aux produits de la ferme, mais qu'il concerne aussi les intérêts des pêcheurs. Je suis très peiné de ce que l'honorable ministre ait réduit le montant demandé pour ce service, et je regrette sincèrement de voir l'honorable ministre du Commerce laisser soupçonner que, pour le moment du moins, nous devons abandonner l'espoir d'avoir un service transatlantique rapide. Mais je suis bien loin d'approuver ce que le ministre de l'Agriculture a dit au sujet de ce service en tant que la question des compartiments-glacières se trouve concernée.

L'honorable chef de l'opposition a dit qu'il aurait eu quatre navires qui nous auraient donné un service beaucoup plus rapide que celui que nous a procuré le ministre de l'Agriculture. Si ces navires pouvaient faire la traversée en cinq jours, je crois que mon honorable ami ne mettra pas en doute qu'ils auraient été d'un avantage précieux pour le transport de certains articles périssables. Prenons les fruits, par exemple. Il serait d'une importance incalculable pour nous de mettre nos pêches, par exemple, sur le marché anglais quelques jours plus tôt que nous ne les mettons maintenant. Il en serait de même pour nos poires, notre raisin, nos volailles et beaucoup d'autres produits que je pourrais nommer. Comme nous n'avons pas le service de compartiments-glacières que nous aurait donné la ligne rapide, le pays se trouve en perte ; de là la nécessité de cette ligne.

M. le Président, quand je siégeais du côté du gouvernement dans cette Chambre, j'avais l'habitude de critiquer mes propres amis toutes les fois que je trouvais que la politique qu'ils suivaient était de nature à ne pas être approuvée par moi. C'est mon intention de critiquer mes amis de l'autre côté de la Chambre avec au moins tout autant de liberté que j'en usais à l'égard de mes propres amis. Mais le premier ministre m'a fait aujourd'hui la faveur de me dire que son amitié et la mienne avaient atteint

ce point où elles pourraient se rompre. Je serais très peiné en réalité de perdre l'amitié du très honorable premier ministre ou celle de mes autres amis de la droite, cependant je désire qu'il soit bien compris par le très honorable premier ministre qui, je suis peiné de le constater, n'est pas actuellement à son siège, bien qu'il s'y trouvât, il y a un instant, que je n'ai pas besoin de son amitié ni de celle d'aucun autre homme pour une seconde, pour la dixième partie d'une seconde, du moment qu'il ne voudra plus me l'accorder.

Je regrette beaucoup que la ligne de conduite adoptée et poursuivie par le gouvernement en ce qui touche au service rapide, ait eu pour résultat de priver le pays aussi longtemps de ce service. Je n'ai pas été injuste envers le gouvernement relativement à cette question, parce que, toutes les fois qu'elle est venue devant la Chambre, j'ai toujours reconnu que le gouvernement désirait épargner de l'argent. Je croyais que l'honorable député de Québec-ouest désirait ardemment établir ce service transatlantique rapide et je le crois encore ; je crois aussi qu'il y a eu erreur de jugement quelque part, qu'on a cédé à certaines pressions, car nous avons été privés de ce service. Je ne crois pas plus aujourd'hui qu'alors que l'honorable député de Québec-ouest n'ait pas essayé à faire tout en son pouvoir pour nous obtenir ce service. Je sais que l'honorable chef de l'opposition l'a comparé au vieillard de la mer assis sur les épaules de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Je ne suis pas sûr si ce n'est pas le contraire qui existe, si ce n'est pas l'honorable ministre qui tient les cordons de la bourse et qui, nouveau vieillard de la mer, s'est assis sur les épaules de l'honorable député de Québec-ouest. J'ose dire qu'on découvrira, quand la question aura été élucidée pleinement, que c'est autant la faute de l'honorable ministre des Finances et de quelques-uns de ses collègues que celle de l'honorable député de Québec-ouest, si nous n'avons pas la ligne rapide. J'ignore sur qui on doit faire retomber la responsabilité de la chose, mais si le gouvernement avait accepté le contrat Allan, le service rapide aurait été établi depuis longtemps, et l'on aurait ainsi évité des pertes considérables au pays. Je ne puis m'empêcher d'être surpris du fait qu'il y a trois grandes questions d'intérêt général pour l'empire que ce gouvernement a toujours retardé de régler, questions qui étaient sur le point d'être réglées par l'ancienne administration quand elle a dû abandonner le pouvoir—le tarif de préférence, le service rapide et le câble transpacifique. Le règlement de ces questions, pour des raisons inexpliquées, a toujours été retardé. Je reconnais que le gouvernement a agi de bonne foi dans la question du service rapide, mais je dis que ces trois questions intéressant tout l'empire sont de nature à ne pas être, si elles étaient réglées, vues d'un bon œil par nos amis de l'autre côté de la ligne 45e. Et chose très curieuse, toutes les questions intéressant l'empire et qui sont en voie de règlement par ce gouvernement sont toutes de nature à ne pas froisser nos amis du sud. Chose curieuse en vérité. Nous avons eu le câble transpacifique et je suis heureux de féliciter le directeur général des Postes (M. Mulock) de l'énergie qu'il a déployée dans cette question. Mais nous constatons aussi le fait que l'honorable premier ministre lors de son voyage en Angleterre avait fait rater le projet. Nous avons aussi le fait qu'à la dernière session, le gouvernement a fait preuve de la plus extraordinaire répugnance à aider cette entreprise. Nous avons le fait qu'un sentiment très fort s'est propagé dans le pays en faveur de ce câble et que c'est alors que le gouvernement s'est décidé à favoriser le projet. Nous l'avons obtenu ce câble, mais nous n'avons pas eu le commerce de préférence, et nous savons ce qui s'est produit l'autre jour à ce sujet. Pour une raison ou pour une autre, nous n'avons pas eu ce service rapide que tous nos amis désiraient si ardemment avoir. Je suis vivement frappé du fait qui se dresse devant nous et qui nous démontre que le règlement de ces trois grandes questions de politique impériale a été retardé par ces honorables messieurs.

M. TAYLOR : L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) a demandé ce que le parti conservateur a jamais fait pour l'avantage du cultivateur, et il a proclamé que le gouvernement actuel était l'ami de la classe agricole. Je voudrais lui dire que le parti conservateur, quand il était au pouvoir, a fait quelque chose pour le cultivateur en protégeant tous les produits de son industrie, ce que la classe agricole a parfaitement compris, du reste. Il a maintenant un tarif de protection sur le lard, le beurre, le fromage, tous les produits de la ferme. Mais le parti libéral n'a pas voulu de cette protection, et a aboli l'impôt sur le maïs et réduit celui sur la farine et le blé.

L'honorable député de Frontenac (M. Rogers) a parlé de l'emmagasinage dans les compartiments-glacières. Je demanderais à l'honorable ministre de l'Agriculture d'expliquer cette dépense de $70,000 que je trouve dans le rapport de l'auditeur général comme portée sous l'en-tête " compartiments-glacières." Je vois qu'Ontario n'a eu que quelques centaines de dollars pour ces compartiments. D'autre part, je trouve qu'on a payé plusieurs centaines de dollars à la province de Québec pour du sirop et du sucre d'érable qui devaient être distribués en Angleterre. Cet item apparaît sous le même en-tête que le précédent. Quel avantage les cultivateurs de ce pays retirent-ils du sucre et du sirop ainsi achetés et ainsi distribués en Angleterre ? Le gouvernement a payé $7,614 pour l'exportation de certains fruits en Europe pour essayer ce commerce. Les compartiments-glacières devaient être en très mauvais ordre, puisqu'on n'a retiré de cette exportation en Angleterre que $935. L'ancien

gouvernement se proposait d'établir des entrepôts frigorifiques dans différentes parties du pays pour recevoir les articles périssables ventant des districts environnants. C'est ainsi qu'on voulait établir un vaste entrepôt à compartiments frigorifiques à Brockville qui est le centre d'un des districts qui se livrent le plus à l'industrie laitière. Si le gouvernement avait établi cet entrepôt à Brockville qui est traversé par quatre chemins de fer, les cultivateurs des divers comtés des environs y auraient apporté le beurre, le fromage, les légumes, les œufs dont ils pouvaient disposer à Montréal ou à Québec, où ces articles auraient été placés à bord de steamers ayant des compartiments frigorifiques qui les auraient transportés en Angleterre, en Europe. Si Kingston avait été choisi comme un autre centre ayant des entrepôts à compartiments-glacières, les cultivateurs des environs auraient pu suivre l'exemple de ceux des comtés voisins de Brockville.

Je regrette que l'honorable ministre ait jugé à propos de diminuer ce crédit et d'en laisser d'autres intacts, alors qu'il aurait pu les réduire. Consultons le rapport de l'auditeur général de la page B—41 à la page B—45, et nous y trouverons les item représentant les diverses dépenses portées sous l'entête compartiments-glacières. Nous trouvons qu'à Québec, $3.725 ont été payés à la compagnie d'entrepôts à compartiments frigorifiques, soit la différence entre le montant de leurs recettes et celui de la garantie du gouvernement pour emmagasinage à cet entrepôt. Voilà où est allée la dépense principale. Mais Ontario a obtenu quelques subventions de $50 chacune, pour environ une demi-douzaine de beurreries—soit moins de $1,000 distribués en subventions dans toute la province pour la construction d'une glacière ou de quelque chose de ce genre où le beurre se tient frais. Mais on n'a pas considéré le transport du beurre de la beurrerie aux wagons. Si des entrepôts à compartiments frigorifiques étaient établis dans différents centres tels que Brockville, Belleville, Toronto et Niagara pour les fruits, alors on pourrait retirer des bénéfices appréciables de cette dépense, mais avec l'état de choses actuel, cette dépense est inutile, ou à peu près. Les compagnies de navigation ont pourvu leurs navires de compartiments-glacières, et le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique en ont aussi pourvu certains de leurs wagons ; cependant, le gouvernement a négligé d'établir ces entrepôts qui sont si nécessaires à compléter le système. Je regrette que ce crédit n'ait pas été porté au moins à $100,000 et qu'on n'ait pas établi au moins un de ces entreprôts dans chaque province, avec l'intention de les agrandir d'année en année et d'en construire d'autres. Quelques beurreries qui se trouvent le long des lignes de chemin de fer peuvent expédier leur beurre dans des wagons à compartiments glacierès, mais celles qui se trouvent éloignées de ces chemins de fer ne peuvent bénéficier de ces avantages de transport. Je croyais que le gouvernement était pour établir ces entrepôts dans l'intérêt des cultivateurs de ce pays, mais rien n'indique qu'il songe à la chose. Je vois que $1,000 ont servi à payer les dépenses de voyage en Angleterre de l'honorable ministre lui-même, et que l'argent a été dépensé à payer des fonctionnaires ici et là, alors qu'on ne dépensait pas $1,000 dans Ontario.

M. McMILLAN : Je veux dire un mot ou deux sur cette question de compartiments-glacières à laquelle j'ai donné beaucoup d'attention. Ce système n'est encore qu'à l'état d'essai et je considère que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) marche en avant aussi rapidement que le demande la courte expérience que nous avons de la chose. L'honorable chef de l'opposition nous dit que ce n'est pas le ministre de l'Agriculture actuel qui a établi ce système. En supposant que cela soit fondé, il est vrai de dire, d'autre part, que c'est lui qui l'a établi dans les beurreries. Je suis étonné que l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) trouve que le ministre a commis une faute en ne voyant pas aux moyens à prendre pour le transport du beurre des beurreries aux stations de chemin de fer. Les cultivateurs ne s'attendent pas à avoir ces wagons à compartiments-glacières à la porte de chacun d'entre eux, mais on les avertit du jour et de l'heure où les wagons en question seront à tel ou tel endroit, et je suis convaincu que toutes les beurreries par tout le pays ont retiré de grands avantages de ce chef. J'entendais dire, l'été dernier, par un beurrier que son beurre lui avait rapporté de 2½ à 3 cents par livre de plus parce qu'il avait une glacière dans sa beurrerie, glacière pour laquelle le gouvernement lui avait donné les $50 promis pour la première année.

L'honorable député de Leeds-sud nous a dit que les cultivateurs de ce pays avaient été protégés pour leur bœuf, leur mouton, leur fromage, leur farine et leur blé. Après 56 ans d'expérience dans l'agriculture en Canada, je déclarerai qu'il eut mieux valu pour nos cultivateurs n'avoir pas de protection sur nos grains. J'ai prouvé à la Chambre que l'avoine et le blé se vendaient plus cher aux Etats-Unis qu'en Canada et qu'une grande partie de notre grain s'en allait aux Etats-Unis. Le cultivateur canadien sait qu'il n'a retiré aucun avantage de la protection et il ne la demande pas aujourd'hui ; ce qu'il demande au gouvernement, c'est de lui donner des taux réduits de transport et des entrepôts frigorifiques. Ce système d'entrepôts frigorifiques n'a pas d'abord donné satisfaction, on a trouvé que les réfrigérants valaient mieux pour les œufs et les pommes. Lorsqu'on les enlevait d'une température de 35 ou 45 degrés pour les mettre à une atmosphère de 60 ou 70, les œufs et les fruits devenaient humides, tandis que lorsque ces articles sont transportés dans des compartiments frigorifiques, et

que l'on intercepte la ventilation froide une couple de jours avant d'arriver à destination, ces produits restent dans le meilleur état. Dans les circonstances, le ministre a raison de réduire le crédit et de procéder lentement, jusqu'à ce que le système soit perfectionné. Il nous faut des compartiments frigorifiques sur nos steamers à mesure qu'on les construit, car les steamers actuels ne sont pas construits pour servir d'entrepôts frigorifigues, car la chaleur des chaudières se communique aux marchandises qu'elle détériore. Dans les nouveaux steamers, on met ces entrepôts, et je n'ai aucun doute que l'on ne fasse de grandes améliorations.

Je crois que le ministre a fait tout ce qu'il pouvait pour la province d'Ontario. On peut profiter de la fraîcheur de la nuit pour transporter le beurre à la station du chemin de fer, et le gouvernement ne saurait faire ce que demande l'honorable député de Leeds, c'est-à-dire construire des entrepôts par tout le pays. Cet honorable député et ses amis sont devenus très soucieux des intérêts des cultivateurs depuis trois ans. Ils ne se sont jamais occupés d'eux lorsqu'ils étaient au pouvoir ; ce n'est que depuis qu'ils sont dans l'opposition qu'ils constatent les besoins du cultivateur. Le gouvernement actuel a fait tout ce qu'il était possible de faire. Il a réduit le coût du transport et fourni des entrepôts frigorifiques.

J'ai étudié sérieusement aussi le projet de la ligne rapide, et je déclare que la plus grande partie des marchandises ne sera pas expédiée par cette ligne, ne serait-ce qu'à cause des taux trop élevés. Sur un navire qui fait 22 nœuds à l'heure, vous payez des taux plus élevés que sur celui qui ne fait que 15 nœuds, et il est impossible d'avoir sur la route du Saint-Laurent des steamers faisant de 20 à 22 nœuds à l'heure. J'ai failli deux fois faire naufrage sur le Saint-Laurent à bord d'un steamer qui ne faisait que 8 nœuds, et un de mes fils a fait naufrage il y a eu un an le printemps dernier sur un steamer qui frappa une banquise et que ne faisait aussi que 8 nœuds à l'heure. Une ligne rapide sur le Saint-Laurent est chose impossible à cause des brumes et des banquises, et l'on ne saurait soutenir la concurrence des steamers allant à New-York qui ne rencontrent pas ces obstacles. Je ne crois pas aux avantages décrits par les honorables messieurs de la gauche. Assurément quelques articles périssables pourront être expédiés par cette ligne rapide, mais les taux seront très élevés. Les cultivateurs sont plus contents de leur condition aujourd'hui, et de ce que fait le gouvernement pour eux, qu'ils ne l'ont été depuis longtemps. Ils savent que les frais de transport ont été réduits et qu'il a été conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique un arrangement qui, sans trop affecter les cultivateurs de l'est, détermine une réduction des taux dans l'ouest. A l'avenir, je n'en ai aucun doute, nous allons avoir des taux de transport réduits, et le gouvernement ferait une chose très avantageuse pour nous, s'il accordait des subventions aux lignes de steamers pour leur permettre de transporter nos marchandises à meilleur marché.

L'honorable député de Grenville m'a surpris en disant que les cultivateurs demandaient la protection. Je suis cultivateur et je ne demande pas la protection, car il est impossible au gouvernement de me la donner. Il nous faut soutenir la concurrence des autres pays sur les marchés étrangers, et je demande au gouvernement de réduire autant que possible les frais de transport et de nous faciliter l'accès sur le marché anglais. C'est ce que le gouvernement a fait jusqu'à présent, et je crois que l'on ferait une erreur en ajoutant à ce crédit la somme considérable demandée pour les entrepôts frigorifiques avant que ce système ait été amélioré. Le gouvernement doit agir avec prudence et conformément aux exigences du pays. Nous savons tous qu'il a été fait de grands changements dans le système d'entrepôts frigorifiques et le gouvernement doit s'assurer si ce système est basé sur les meilleurs principes. Je sais que le public est content malgré des honorables messieurs de la gauche pour soulever son mécontentemen. On surveille attentivement ce que fait le gouvernement, et l'on est convaincu que le gouvernement a réduit le prix des instruments agricoles.

M. DAVIN : Non.

M. McMILLAN : La peuple est convaincu que le gouvernement a réduit le prix de tout ce que consomme le cultivateur, quoiqu'en dise l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, qui constatera aux prochaines élections que tout son verbiage dans cette Chambre n'a eu aucun effet parmi les cultivateurs de ce district. Ils savent ce qu'il a fait, ils savent qu'après avoir appuyé une résolution en faveur des cultivateurs, il s'est abstenu de voter, ils savent qu'il cherche son propre intérêt et non l'intérêt des cultivateurs.

M. DAVIN : Je suis heureux de voir que mon honorable ami porte tant d'intérêt à Assiniboïa-ouest et à son représentant.

M. McMILLAN : J'ai là nombre d'amis avec que je suis en communication.

M. DAVIN : Je connais peut-être aussi bien que mon honorable ami le sentiment qui prévaut là-bas, et je puis lui dire que les cultivateurs et les éleveurs d'Assiniboïa-ouest en veulent au gouvernement de n'avoir pas rempli ses promesses. Les honorables messieurs s'étaient prononcés contre les subventions aux chemins de fer et ils en accordent. Ils condamnaient le fait d'avoir 13 ministres, et ils vont en avoir 14. Ils n'ont pas rempli une seule de leurs promesses L'honorable député pense-t-il que les cultivateurs, qui sont des hommes intelligents, vont se laisser tromper de cette façon ?

J'ai écouté avec plaisir le discours du chef de l'opposition dans lequel cet homme d'Etat

distingué démontre qu'il comprend les intérêts de la classe agricole. Je crois que le ministre actuel de l'Agriculture a fidèlement administré son département, mais je ne puis oublier ces crédits que l'on dépense en pure perte dans certains endroits, tandis que l'on pratique la plus grande parcimonie lorsqu'il s'agit des cultivateurs.

J'ai ici une liste des subventions aux chemins de fer, s'élevant à $6,500,000 ; ce qui met les dépenses dans le pays à $60.000,000. Et cependant le ministre de l'Agriculture prêche et pratique la parcimonie quand il s'agit des cultivateurs. Sa conduite soulève chez moi du dégoût, car s'il est une industrie envers laquelle nous devrions nous montrer généreux, c'est l'agriculture.

L'honorable préopinant prétend que je travaille dans mon propre intérêt. Cependant, dès le premier jour que je suis entré dans cette Chambre je me suis dévoué aux intérêts des cultivateurs des Territoires du Nord-Ouest.

Comme l'honorable député semble s'inquiéter de mon sort dans mon comté, je lui dirai que je viens de recevoir une lettre qui est peut-être un indice de ce que sera l'avenir. Cette lettre est datée de Maple Creek, 22 juillet, et l'auteur dit :

J'ai vu un grand nombre d'éleveurs, surtout ceux qui ont voté pour le gouvernement.——

Il s'agit du gouvernement actuel.

——et ils sont tous désappointés.

On me dit que c'est le sentiment général et comment les cultivateurs peuvent-ils en avoir un autre, s'ils sont aussi intelligents que le proclame mon honorable ami ?

M. McMILLAN : Vous dites que les cultivateurs ne sont pas intelligents.

M. DAVIN : Je dis qu'ils sont intelligents, et mon honorable ami aussi. Mais l'honorable député a osé dire que je cherchais mon propre intérêt, lorsqu'on le voit approuver aujourd'hui tout ce qu'il condamnait dans l'opposition. Il est prêt à défendre tout ce que fait le gouvernement. J'espère qu'il ne sera pas désappointé, car je sais qu'il cherche une position——

M. McMILLAN : Ne me mesurez pas à votre aune. Je n'ai jamais cherché de position ; mais l'honorable député a fait répandre dans Assiniboïa-ouest le rapport qu'on lui avait offert un portefeuille dans le cabinet.

M. DAVIN : Je n'ai jamais cherché de position. Je répèterai ce que je disais lorsque mes amis étaient au pouvoir, et alors sir John Thompson, qui occupait un siège près de celui qu'occupe aujourd'hui le ministre des Finances (M. Fielding) a reconnu le fait, c'est que je n'ai jamais parlé de mes intérêts personnels à aucun ministre.

L'autre soir un député a eu l'audace de dire qu'il aurait certaines choses à dire sur mon compte. J'ai alors relevé le défi, et je répète ici qu'il n'est pas un acte de ma vie, privée ou publique, qui ne puisse défier la critique. Les honorables députés ne sauraient essayer de prouver en public dans Assiniboïa-ouest que j'ai cherché mes propres intérêts, car ils seraient bafoués.

L'honorable ministre de l'Agriculture a sans doute un exemplaire d'une brochure publiée par son département, et qui renferme le témoignage de M. Robertson et de M. Grisdale. Je ne ferai pas de citations, car les cultivateurs possèdent aussi cette brochure. Mais, dans le témoignage de ces deux messieurs, vous avez la preuve que le gouvernement pourrait faire davantage pour le commerce des articles périssables, et cependant, l'honorable ministre réduit le crédit destiné aux entrepôts frigorifiques, en d'autres mots, le crédit dans l'intérêt des cultivateurs.

Mon honorable ami de Frontenac (M. Rogers) a fait un discours qui a été compris de l'honorable député d'Elgin (M. Casey). L'honorable député, dans ce discours, déclarait ne pas avoir foi dans la protection ; mais il disait que si cette politique devait être continuée, il voulait sa quote-part pour ses électeurs. Voici la position que nous avons prise : Que l'on fasse autant pour les cultivateurs que pour les autres classes. Si nous protégeons les commerçants de bois, si nous protégeons les fabricants d'instruments agricoles, protégeons aussi le cultivateur.

L'honorable préopinant a eu l'audace de dire que le gouvernement actuel avait réduit le coût des instruments agricoles, tandis que nous avons le même droit sur ces instruments et que le gouvernement a réellement accordé une plus grande protection aux fabricants en abolissant le droit sur la matière première.

Dans tous les comtés du pays, surtout dans le Nord-Ouest, il n'est pas un cultivateur qui n'ait un grief contre le gouvernement, parce qu'il n'a pas rempli sa promesse au sujet des instruments aratoires.

Je ne sais si les ministres ont eu connaissance de la chose, mais l'autre jour, dans un conseil de ville, dans une certaine ville des provinces maritimes, un conseiller présenta une résolution proposant un emprunt de $17,000,000. Comme ses collègues se récriaient, disant que la ville ne pouvait faire la chose, " je voudrais relever le crédit de la ville," a dit ce conseiller, " je voudrais emprunter $17,000,000, pour suivre la même politique qui est suivie à Ottawa. On nous dit d'admirer les hommes d'Etat d'Ottawa, j'essaie de les limiter." Cette idée a provoqué les rires ; mais cependant c'est la politique suivie tous les jours par la majorité de cette Chambre, et nous ne rions pas. Le peuple ne rit pas, mais il est surpris de la persistance du gouvernement à violer ses promesses. La dernière que l'on a violée, a été d'élever le traitement de deux ministres, nous donnant 14 ministres malgré la promesse d'en réduire le nombre dans l'intérêt des cultivateurs. Il ne reste plus debout une seule promesse ; l'inconséquence des hono-

rables membres de la droite est parfaite ; la trahison envers les cultivateurs est complète.

M. FEATHERSTON : La question des entrepôts frigorifiques a été longuement discutée ce soir, et je désire relever quelques observations de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). L'honorable député a dit que nous vendions notre bétail aux Etats-Unis $14 par tête. Or, les animaux que nous avons envoyés à Buffalo ce printemps pesaient en moyenne 1,000 livres, et à $4.50 le cent, auraient rapporté $46. En déduisant le droit, les frais de transport et autres, il reste encore près de trois fois $14. Les bœufs d'un an exportés aux Etas-Unis sont entrés comme veaux et ne payent pas 20 pour 100 de droit. Un troupeau ordinaire de bœufs d'un an pèse en moyenne 600 livres ; à $4.25, à Toronto, cela fait $26.50, et $4.75 et plus, à Buffalo, $28. Le droit est de $2 par tête ; mettez une autre piastre pour transport et dépenses, il vous reste $25.

M. l'Orateur, j'ai été moi-même intéressé dans ce commerce. L'hiver dernier, j'ai acheté des bœufs. Le poids moyen était de 1,025 livres et le prix, $4.23 du cent. Ces animaux étaient d'une bonne classe, et ils me coûtent $43.56. En 1896, j'aurais pu les acheter des cultivateurs pour $30. Or, j'aimerais à demander à l'honorable député qui a bénéficié de l'augmentation du prix de ce bétail. Ce doit être le cultivateur qui a fait l'élevage.

L'honorable député de York-ouest a dit qu'au lieu de vendre ce bétail $14 ou aurait pu, après l'avoir engraissé, le vendre $61. Partant de cette base, prenez ce qu'un jeune bœuf a rapporté cette année. Le même bœuf, en 1896, aurait rapporté $43, au prix courant ; soit un gain de 18 dû à la concurrence que nous avons eue sur notre marché.

L'honorable député de Grenville (M. Reid) dit qu'Ontario n'a pas exporté autant de produits de la laiterie que Québec. Je sais que dans Ontario, depuis Essex jusqu'à Toronto puis jusqu'à Brockville, et de ce district jusqu'à la frontière de Québec, nous avons une des meilleures parties du pays sous le rapport de la laiterie. Je crois qu'il a dû être commis quelque erreur dans Québec et que l'on a représenté des exportations d'Ontario.

M. WALLACE : L'honorable député de Peel veut-il prétendre que les chiffres que j'ai donnés sont faux ?

M. FEATHERSTON : Je cite vos chiffres relatifs au bétail. J'ignore où vous pouvez trouver du bétail pour $14 quand le bœuf d'un an, pesant 600 livres rapporte, à Toronto, $4.25 du cent.

M. WALLACE : Il y a un an de cela. J'ai puisé mes renseignements dans les rapports du commerce et de la navigation du 1er juillet 1898.

M. FEATHERSTON : L'honorable député s'est probablement basé sur ce qu'il a vu à Toronto. Il se rappellera avoir examiné le bétail à Toronto, un jour que j'étais là. Ce bétail s'est vendu $14 ; mais il s'agissait de bétail élevé pour les fins de la laiterie, des jerseys et des ayrshires croisés, du petit bétail bon pour les fins de la laiterie seulement. Je ne les aurais pas acceptés pour rien pour les nourrir tout l'hiver, alors que je pourvais en avoir comme ceux que j'ai achetés l'hiver dernier.

M. WALLACE : A quelle époque de l'année était-ce ?

M. FEATHERSTON : Ce printemps. J'ai rencontré l'honorable député là un jour ; je parlais au monsieur qui lui faisait voir le bétail. Cet homme me dit qu'il avait dit au député de York-ouest que ce bétail, il y a deux ans, valait $5 par tête. Je vais maintenant vous dire quels sont les prix cette année comparativement à ce qu'ils étaient il y a deux ans. En 1897 l'expédition du bétail rapportait de 3½ à 3¾ cents par livre ; en 1898, de 4¼ à 4½ ; en 1899, de 4¾ à 5¼ ; soit une différence, en deux ans, de $18 par tête. Or, qui fait ce bénéfice ? Ce n'est pas le spéculateur ; ce doit être le cultivateur.

En 1897, le bétail destiné à l'abattage rapportait de 2½ à 3 cents par livre ; en 1898, 3¼ à 3¾ ; et ce printemps, de 4 à 4¾. Le 23 juin j'ai vendu un troupeau de bœufs, pesant en moyenne, 1,100 livres, pour 5 cents la livre. Voilà, en deux ans, une différence de $15 par tête.

L'honorable député de Grenville (M. Reid) nous a dit que son parti lorsqu'il était au pouvoir a protégé l'industrie du porc dans le pays, tandis que nous avons ruiné cette industrie en permettant l'importation du porc américain. Je ne sache pas qu'il vienne du porc américain dans le pays, mais je sais que par un arrêté du conseil l'ancien gouvernement permettait aux saleurs d'importer le porc pour l'abattre et l'exporter. Cela s'est pratiqué jusqu'au jour où les cultivateurs sont devenus capables d'engraisser leurs animaux. Cela ne se pratique plus aujourd'hui, parce que le porc américain ne convient pas au marché anglais.

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest prétend que les éleveurs sont mécontents du gouvernement. L'éleveur se trouve beaucoup dans la même position que l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) et moi-même. Il achète son bétail, et bien que cet arrangement ne lui convienne pas, c'est cependant dans l'intérêt de la masse du peuple. Il y a dans l'ouest, un éleveur contre 100 cultivateurs dans le pays. 100 cultivateurs bénéficient de la vente de ce bétail, tandis qu'un seul homme a à payer des prix élevés.

Les honorables députés ont prié le ministre de l'Agriculture de demander un crédit plus considérable pour les entrepôts frigorifiques. L'an dernier nous avons dépensé $40,000 pour cela. L'expérience a réussi et les navires se munissent aujourd'hui de com-

partiments frigorifiques pour faire concurrence à ceux qui ont reçu des subventions. J'admets qu'il fallait donner de l'encouragement lors de l'inauguration de ce système, mais les compagnies sont décidées aujourd'hui à se rendre aux exigences du commerce.

J'aimerais maintenant à traiter une autre question qui a été discutée ici, c'est celle de l'alimentation de notre bétail.

M. FOSTER : Si l'honorable député aborde cette question nous n'en finirons plus.

M. DUGAS : M. le Président, j'en appelle aux règlements. L'article qui nous est soumis a trait aux entrepôts frigorifiques, et je demanderai si l'on a le droit de discuter la question de l'alimentation du bétail.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : Je rappellerai à la Chambre que la discussion ouverte par le chef de l'opposition a pris des proportions considérables, et je ne veux priver aucun député du droit d'émettre son opinion. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest a été très long dans ses remarques. Je ne veux pas refuser la parole à mon honorable ami (M. Featherston.)

M. FEATHERSTON : Je regrette que l'honorable député (M. Dugas) ne comprenne pas que les viandes qui vont dans ces compartiments frigorifiques sont le produit du bétail. Je veux dire un mot de l'alimentation du bétail, car cela se rattache à l'action du gouvernement en abolissant le droit sur le maïs. Les pois valent $23 la tonne, pour l'exportation, et l'avoine $20, tandis que l'on peut mettre le maïs à $15. Cela serait d'un grand avantage pour le cultivateur canadien qui élève du bétail.

Pour ce qui est des entrepôts frigorifiques, pour le fromage, le beurre, les œufs et les fruits, il a été fait une disposition semblable. Le commerce des fruits a été soigneusement surveillé et mis sur une bonne base.

M. WALLACE : C'est sur le prix du bétail que je désire appeler l'attention. Si j'ai bien compris, l'honorable député de Peel (M. Featherston) a dit que le prix du bétail n'était pas celui que j'ai donné au comité. J'ai sous la main les rapports du Commerce et de la Navigation pour l'exercice expiré le 1er juillet 1898. Nous avons exporté aux Etats-Unis, cette année-là environ 88,000 têtes de bétail, d'une valeur de $1,240,000. Le prix moyen a été de $13.75 par tête. Dans la même année, nous avons exporté aux îles Britanniques 192,091 têtes de bétail, valant $7,403,915, ou $60.60 par tête, en moyenne. Les honorables députés peuvent faire l'usage qu'ils voudront de ces chiffres, mais ceux-ci démontrent que le meilleur parti à prendre pour nos cultivateurs c'est d'engraisser du bétail, de l'envoyer en Angleterre et d'obtenir $60.00 par tête, plutôt que de l'exporter aux Etats-Unis, où ils ne recevront que $13.25 par tête.

Stations de démonstration..... $20,000

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vu les représentations qui m'ont été faites, et vu que ce projet ne peut être mené à bonne fin dans la coopération cordiale des cultivateurs qu'on incite à ne pas l'appuyer, j'ai l'honneur de proposer que cet item soit retranché.

M. WALLACE : Je crois que c'est avec beaucoup de plaisir que le pays apprendra que l'honorable ministre de l'Agriculture a décidé de retrancher cet item. Quoique le crédit ne soit pas considérable, jamais la Chambre n'avait été saisie d'une proposition plus informe et plus mal conçue que celle que le ministre de l'Agriculture avait présentée, et ce n'est pas peu dire. L'honorable ministre a agi sagement en retirant ce crédit.

M. TAYLOR : J'avais l'intention de proposer à ce crédit l'amendement suivant :

Que cet item soit réduit à $5,000, et que cette somme soit dépensée afin d'envoyer dans les districts producteurs de tabac, des experts chargés d'enseigner les meilleures méthodes à suivre pour cultiver et préparer le tabac.

Nous avons été témoins d'une longue discussion sur le tabac l'autre jour, et j'ai pensé que l'on devrait faire quelque chose en ce sens. Mais vu que le ministre de l'Agriculture retire son crédit et ne veut favoriser ni les cultivateurs ni les producteurs de tabac, je n'aurai pas la chance de proposer mon amendement.

M. WALLACE : Tout en croyant que les stations de démonstrations que l'on proposait pour développer l'industrie du tabac, prêtent aux mêmes objections que les stations agronomiques, on pourrait dire beaucoup de bien de la proposition concernant l'engagement d'experts qui enseigneraient la culture et la préparation du tabac. Le tabac est soumis à de nombreux procédés de préparation, de semaine en semaine, pendant une année et demie. L'on me dit que la récolte de 1899 ne pourra être mise sur le marché avant le 1er janvier 1901. Si vous aviez une station expérimentale, dans Essex, par exemple, vous ne pourriez induire les cultivateurs de ce comté à s'y rendre de jour en jour ou de semaine en semaine afin de constater les divers procédés auxquels on soumet le tabac ; tandis qu'un expert peut visiter les localités et enseigner les différentes méthodes de culture et de préparation, dire aux producteurs à quelle température ils doivent mettre le tabac, quand et comment le faire sècher, et les moyens à prendre afin de le préparer pour la fabrication.

Police à cheval du Nord-Ouest..... $353,750

Le PREMIER MINISTRE : J'ai déjà donné des explications très complètes sur la condition de la police à cheval du Nord-Ouest. L'an dernier nous avons demandé le même crédit que cette année ; mais pour l'exercice qui vient d'expirer nous sommes obligés de demander une somme supplémentaire de $50,000. Cette année nous avons pleine confiance, même nous sommes presque certains que le crédit voté suffira.

J'ai déjà dit à la Chambre, et je le répète, que la raison pour laquelle nous demandons $50,000 de plus pour l'exercice expiré, c'est que nous n'avons pas été capables de réduire le nombre des hommes aussi promptement que nous l'aurions voulu. Lorsque nous sommes entrés en fonctions, la police à cheval comptait 750 hommes. Nous avons entrepris de réduire ce nombre à 500 hommes, et nous croyions pouvoir le faire dans un délai raisonnable, mais les divers services publics ont eu si souvent recours à la police à cheval, que nous n'avons pu exécuter notre projet. Par exemple, nous avons dû envoyer un certain nombre d'hommes sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, lors de sa construction. Nous avons aussi un certain nombre d'hommes qui font la patrouille, et nous n'avons pas l'intention de les rappeler, —dans des districts situés au nord de la rivière Saskatchewan, et de la rivière Mackenzie, où se rendent actuellement des immigrants et où passent et repassent de nombreux voyageurs.

M. FOSTER : Au paiment de quelles dépenses, ce crédit est-il destiné ?

Le PREMIER MINISTRE : A payer les appointements de 500 hommes, à raison de $700 chacun.

Douanes—
District du Yukon et frontière. ... $25,000

Le MINISTRE DES DOUANES : Les explications que j'ai à donner sur cet item, c'est que nous avons besoin pour Dawson d'une somme de $10,400, laquelle se décompose comme suit :

Appointements de D. W. Davis, percepteur	$3,000
Appointements de F. Charman, aide	1,500
Frais de pension de F. Charman, à $60 par mois	720
Dépenses casuelles à Dawson	4,880

Cette dernière somme est surtout destinée au paiement du loyer, lequel est de $325 par mois, ou $3,900 par année. Cela comprend le chauffage et les services du concierge. La balance de $980 est nécessaire pour payer certaines autres dépenses casuelles.

Pour payer une commission sur les droits perçus à Fort-Cudahy	300

Ce montant est approximatif, car nous ne pouvons avoir maintenant aucune donnée certaine.

	$10,400
Pas du Yukon	$14,600

Ce montant se décompose comme suit:—

Appointements de P. R. Peel, préposé de la douane, à Log-Cabin, Pas de White	1,500
Frais de pension de M. Peel, $60 par mois	720
Appointements de D. Stevens, à Bennett	1,200
Frais de pension de M. Stevens, $60 par mois	720
Appointements de D. Menzies, à Atlin	1,200
Frais de pension, à $60 par mois	720
Appointements de W. N. Carmichael au Pas-de-Chilcoot	1,200
Frais de pension de M. Carmichael, $60 par mois	720
Appointements de J. A. McMartin, sous-inspecteur à Bennett	1,500
Frais de pension et autres dépenses de M. McMartin	1,200
	$10,680

Les dépenses de M. McMartin seront plus considérables que celles des autres préposés de la douane, car il sera obligé de faire des tournées d'inspection.

Somme nécessaire pour payer les appointements d'un douanier au sentier de Dalton, $100 par mois et frais de pension, $60 par mois	1,920
Somme nécessaire pour payer les dépenses casuelles aux divers pas, y compris loyer d'un bureau à Bennett	2,000
	$14,600
Dawson	10,400
Total	$25,000

La dernière somme n'est qu'approximative, car nous ne savons pas encore quel sera le loyer d'un bureau à Bennett.

M. WALLACE : Est-ce que ce nommé McMartin est un nouveau fonctionnaire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, il était autrefois employé à Huntingdon, New Westminster.

M. FOSTER : Je désire appeler l'attention sur la manière dont sont présentées ces estimations, afin qu'on puisse apporter un changement à l'avenir. Ces estimations du département des Douanes ne devraient pas être traitées autrement que celles de l'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse. On devrait nous fournir les détails dans le budget, afin que nous sachions à quoi nous en tenir. Mais dans ce cas-ci, on me nous donne qu'un montant total, et ensuite ou nous lit ces explications.

LE MINISTRE DES DOUANES : Nous pourrons faire mieux une autre année, mais il nous aurait été très difficile d'agir autrement cette année.

Dépenses casuelles, loyer et assurance du bureau, taxes du revenu, combustible, éclairage, papeterie, etc., et $2,000 pour dépenses casuelles (eau, éclairage, louage de voiture et frais de chemins de fer) du haut-commissaire, et $1,200 pour dépenses casuelles (taxes, assurance, loyer de terrain, etc.,) de la résidence officielle, y compris la taxe du revenu sur le traitement du haut-commissaire	$11,700

M. WALLACE : On a fait observer l'an dernier que le bureau du Haut-commissaire était très important et une place où tous les Canadiens qui visitent Londres pouvaient se rendre. Cela est très vrai. On a aussi fait observer que le Haut-commissaire remplit d'importantes fonctions officielles, et qu'il était l'intermédiare entre le gouvernement canadien et le gouvernement anglais dans un grand nombre d'occasions. Il n'y a pas de doute qu'il en est ainsi.

Mais le bureau du Haut-commissaire laisse à désirer sous un rapport. Nous avons besoin de colons anglais pour nos territoires non colonisés, et nous manquons d'un bureau, à Londres, où ceux qui ont l'intention d'émigrer pourraient se rendre et obtenir tous les renseignements nécessaires. Je regrette de dire que le bureau du Haut-commissaire ne répond pas à ce besoin, et est loin de donner satisfaction sous ce rapport. Ce n'est pas non plus une place où les gens peuvent se renseigner sur les avantages qu'il y aurait pour eux de faire des affaires avec le Canada.

Je me rappelle avoir lu, l'an dernier, un article du "Globe," écrit par M. Willison, je crois, le rédacteur en chef, dans lequel on exprimait la même opinion. L'an dernier, on a fait observer au gouvernement qu'il était nécessaire afin de développer le commerce canadien, d'établir à Londres, un bureau de renseignements et d'affaires, dépendant de celui du Haut-commissaire, soit dans le même édifice, si la chose était praticable, soit dans une des parties commerciales de Londres. On n'a pas encore donné suite à ce projet.

Je me rappelle avoir lu dans les journaux, il n'y a pas longtemps, qu'en Angleterre, on pave les rues et qu'à cette fin on emploie des blocs d'une espèce particulière. L'an dernier on a envoyé un de ces blocs au gouvernement canadien à titre d'échantillon. Mais ce n'est pas un seul bloc, mais c'est toute une charge de voiture que le bureau du Haut-commissaire aurait dû envoyer, afin de fournir un échantillon à chaque fabricant canadien qui fait le commerce de ces articles. Le gouvernement canadien aurait dû envoyer les noms et les prix de tous nos fabricants, afin de permettre aux intéressés de communiquer avec ces derniers.

C'est là une entreprise qui nécessite la dépense de millions de dollars par année. Pourquoi ne pas nous envoyer un millier de ces blocs ? On aurait dû nous donner des renseignements sur la matière, afin que tout Canadien qui voulait concourir sût de quelle quantité de matériaux on avait besoin et avec qui correspondre à ce sujet. Mais on n'a rien fait de cela. Sur ce point, on néglige absolument nos affaires dans la mère patrie. Nous pourrions vendre en Angleterre des produits canadiens de toute sorte et cela pour des millions de dollars, si nous avions là une agence pour développer notre commerce et étendre nos relations d'affaires. Je crois que nous pourrions raisonnablement demander au gouvernement de consacrer son attention à cette matière si importante pour le commerce du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans abonder dans le sens de l'honorable préopinant lorsqu'il dit que nos affaires sont absolument négligées, je sais que la presse a discuté la question d'établir une agence canadienne d'affaires, indépendante du bureau du commissaire. La recommandation n'a jamais été présentée sous une forme très pratique, et je constate une certaine divergence d'opinion au sujet de ce que nous devrions exactement faire en ce sens. Quelques personnes, je ne dis pas des membres de cette Chambre, mais quelques personnes du dehors étaient convaincues qu'il était du devoir du gouvernement d'établir une agence où nous pourrions envoyer des marchandises pour y être vendues. Je crois que cela est impraticable.

M. WALLACE : Je le crois aussi, je n'ai jamais demandé pareille chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, j'ai dit que quelques personnes du dehors avaient exprimé ces vues. L'honorable préopinant constatera, je crois, que le bureau du Haut-commissaire, tout en laissant peut-être encore à désirer, a été l'année dernière, au point de vue des affaires, beaucoup plus actif qu'auparavant. L'on a consacré beaucoup de temps et d'attention à fournir des renseignements sur le commerce canadien, et la correspondance, à ce sujet, du bureau du Haut-commissaire est très volumineuse.

Il peut encore y avoir certaines améliorations à faire en ce sens, mais l'honorable député (M. Wallace) doit avoir constaté que le bureau a fait preuve d'une activité beaucoup plus grande qu'autrefois. Quelques-uns disent que l'on devrait transporter ce bureau dans une partie plus centrale de Londres ; mais un pareil changement présente certaines difficultés.

M. WALLACE : L'on ne devrait pas, je crois, transporter le bureau ailleurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bureau est certainement bien situé pour les fins que l'on avait en vue en l'établissant, mais il ne se trouve pas au centre des affaires de Londres.

Le gouvernement a consacré quelque attention à cette question, d'une manière générale, mais nous n'avons pas jugé à propos d'établir une agence commerciale.

Pénitenciers—
Dépenses générales..... $3,400

M. TAYLOR : Cet item a été tenu en suspens pour me permettre de discuter la question du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston, mais je discuterai la matière lorsqu'on demandera que la Chambre se forme en comité des subsides ; je présenterai peut-être une motion.

Législation—
Dépenses casuelles au sujet des listes électorales $2,500

M. FOSTER : Quelle est la décision du gouvernement à ce sujet ? La loi ordonne l'impression des listes, mais quelque membre de l'administration est intervenu et a empêché le greffier de la Couronne en Chancellerie de faire son devoir, sous ce rapport. C'est ainsi que les membres de cette Chambre ont été privés des listes qu'ils devaient avoir, aux termes d'un acte du parlement.

Je ne crois pas qu'il appartienne au gouvernement de juger si une loi doit être appliquée ou non.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'abonde dans le sens de mon honorable ami, et ce dernier trouvera dans le budget supplémentaire un crédit de $34,000 ou $35,000, destiné à l'impression des listes électorales. Je lui dirai en outre que nous avons l'intention de les faire imprimer.

Pensions—
Pensions payables par suite de l'invasion fénienne $3,700

Le MINISTRE DE FINANCES : Il y a en apparence, une légère augmentation, mais c'est simplement parce que nous avons changé la date du paiement. Il n'y a réellement aucune augmentation.

M. REID : Est-ce que tous ceux qui ont contribué à repousser l'invasion fénienne ont droit à une pension ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là un item qui est inscrit au budget depuis plusieurs années.

M. REID : Dans mon comté, on prétend que certains hommes qui ont repoussé l'invasion fénienne reçoivent des pensions et j'aimerais savoir à quoi m'en tenir.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): C'est là un item inscrit au budget depuis 20 ans. La pension est destinée à ceux qui ont été blessés en repousant l'invasion fénienne. Ceux qui ont servi, mais n'ont reçu aucune blessure, auront droit à des médailles.

Pensions—
Pensions payables par suite de la rébellion de 1885, aux miliciens et pour service actif en général..... $19,000

M. McLENNAN (Glengarry) : Quand des médailles seront-elles présentées aux hommes qui ont servi durant la rébellion de 1885 ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne puis, dans le moment, donner une réponse précise à mon honorable ami, mais je crois que ce sera bientôt.

Modifications et réparations au wagon du Gouverneur général "Victoria"..... $2,500

M. FOSTER : Est-ce là une dette imputable sur le capital ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons suivi la voie ordinaire. Si je me rappelle bien, on répare le wagon, et on impute le coût des réparations sur le crédit destiné au Gouverneur général.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

M. FOSTER.

YUKON.—RAPPORT DE M. OGILVIE.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je propose que la Chambre ordonne l'impression du rapport de M. Ogilvie concernant l'estimation d'un navire.

La motion est adoptée.

M. FOSTER : Le premier ministre pourrait-il nous dire quels seront demain les travaux de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous étudierons un ou deux bills peu importants, et ensuite, si la Chambre et mon honorable ami le permettent, nous discuterons la prohibition.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.15 a.m. (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 28 juillet 1899.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT ouvre la séance à 11 heures.

PRIÈRE.

BILLS D'INTERET PRIVE—REUNION DES COMITES.

M. SCRIVER : Je propose :

Que le comité des bills d'intérêt privé soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

La motion est adoptée.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUEBEC.

Le MINISTRE DES FINANCES (par sir Wilfrid Laurier) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 178) concernant les commissaires du havre de Québec.

L'objet de ce bill est simplement d'autoriser les commissaires du havre de Québec à garantir, jusqu'à concurrence de $200,000, les obligations qui seront émises pour la construction d'un élévateur par la compagnie du chemin de fer du Grand Nord. L'objet du bill est de donner priorité sur notre hypothèque, suivant le précédent de l'an dernier.

Sir CHARLES TUPPER : Si je comprends bien, le bill n'impose aucune responsabilité au gouvernement ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL.

Le MINISTRE DES FINANCES (par sir Wilfrid Laurier) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 179), acte concernant les commissaires du havre de Montréal.

L'objet de ce bill est d'appliquer à des travaux qui seront faits dans l'ouest du port de Montréal, une partie du crédit voté l'an dernier pour exécuter des travaux dans l'est. La question sera discutée lorsque nous étudierons les estimations supplémentaires concernant les dépenses à faire à Montréal.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

CONSTITUTION DU SENAT.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai donné avis d'une résolution au sujet de la réforme du Sénat ; mais après une conférence avec l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), qui doit partir pour l'Angleterre au commencement de la semaine prochaine, et, vu qu'il est assez bien entendu entre mon honorable ami et moi-même que nous pourrons terminer les travaux de la Chambre la semaine prochaine, j'ai l'intention, afin de faire disparaître tout ce qui pourrait reculer la prorogation, de renoncer, cette année, à cette résolution, ainsi qu'à l'item n° 24 de l'ordre du jour, à savoir : l'acte modifiant de nouveau la code criminel.

Sir CHARLES TUPPER : Au sujet des observations que vient de faire les très honorable premier ministre, je dirai que je suis prêt à faire tout en mon pouvoir pour que la prorogation ait lieu à la fin de la semaine prochaine. Je ne vois aucune raison pourquoi il n'en serait pas ainsi. Je suis heureux que l'on ait renoncé à ces deux mesures pour cette année. Je suis certain que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) comprend que le bill concernant le code criminel mérite la plus sérieuse attention de cette Chambre et que nous ne pourrions pas l'étudier assez à fond à cette phase avancée de la session. Quant à la résolution concernant le Sénat, je suis certain que tout le monde s'accorde à dire qu'elle peut attendre.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne contredirai pas l'assertion de l'honorable chef de l'opposition.

TRAITEMENT DES MINISTRES DES DOUANES ET DU REVENU DE L'INTERIEUR.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose :

Qu'il est à propos d'abroger le paragraphe 2 de l'article 2 du chap. 18 des Statuts de 1897, et de décréter, en son lieu et place que les traitements du ministre des Douanes et du ministre du Revenu de l'intérieur, seront de $7,000 chacun, par année, et, de plus de prescrire qu'autorité soit donnée pour le paiement des traitements du ministre actuel des Douanes et du ministre actuel du Revenu de l'Intérieur à ce taux, à compter du 1er juillet 1898.

J'ai l'honneur d'annoncer que Son Excellence, le Gouverneur général, ayant pris connaissance de cette résolution la recommande à la Chambre.

M. BERGERON : Est-ce que l'objet de cette résolution est d'augmenter les traitements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. C'est simplement la première phase de la résolution, et nous pourrons plus tard discuter la matière.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, vu que je ne serai pas présent lorsque la Chambre étudiera cette résolution, je dirai que je m'étais engagé moi-même à suivre cette politique, si mon administration n'eût pas succombé aux dernières élections. J'ai toujours pensé que ces deux ministres, possédant des portefeuilles importants et exerçant des fonctions qui entraînent une grande responsabilité, devraient être traités comme leurs collègues ; et je n'ai jamais compris pourquoi on les avait nommés contrôleurs au lieu de les créer ministres.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. DAVIN : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais faire observer que le 19 juillet, j'ai demandé copie d'arrêtés du conseil adoptés depuis juin 1896, au sujet des entreprises concédées sans soumissions. La Chambre a donné un ordre dans ce sens, et j'aimerais savoir à quelle date nous pourrons avoir ce rapport.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que ce rapport concerne plusieurs départements. Le rapport est prêt pour ce qui regarde mon département et je le produirai demain.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire appeler l'attention de mon très honorable ami sur une omission que je constate dans le rapport qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre, au sujet des droits de succession. Je crois que la chose est importante et j'aimerais voir réparer l'omission le plus tôt possible, afin que nous puissions envoyer le rapport au comité des impressions.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit à M. Moore de fouiller les archives et les dossiers et d'apporter tout ce qu'il trouverait. Je communiquerai cette après-midi, à l'honorable député, ce que nous avons.

Sir CHARLES TUPPER : Je propose :

Que lorsque ces documents seront déposés sur le bureau de la Chambre, ils seront renvoyés au comité des impressions, nonobstant tout règlement de la Chambre à ce contraire.

COMMERCE PRIVILEGIE.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur

la proposition que j'ai faite à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) afin d'obtenir un vote unanime, car j'y attache une grande importance, en faveur du commerce privilégié. Avant que mon honorable ami annonce quelle décision il a prise à ce sujet, il n'est que juste de dire que je crains beaucoup de ne pas atteindre l'objet que j'ai en vue, même si le premier ministre acceptait la modification que j'ai proposée à la résolution que j'ai soumise, et, dans ces circonstances, la gauche n'entend pas s'occuper de cette question plus longtemps.

M. CHARLTON : Avant que la Chambre se prononce sur la motion de l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), laquelle, je suppose, est encore à l'étude——

Sir CHARLES TUPPER : Je dirai à mon honorable ami que cette résolution a été retirée hier, du consentement de la Chambre, et que la gauche n'a pas l'intention de proposer une motion à ce sujet au cours de la présente session.

M. CHARLTON : La Chambre n'a pas consenti au retrait de cette motion, et je désire dire quelques mots sur cette matière.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami se trompe, et je puis l'assurer que la motion est retirée.

M. CHARLTON : La Chambre n'a pas formellement consenti au retrait de cette résolution.

Le PREMIER MINISTRE : La résolution a été retirée hier du consentement de la Chambre, de sorte que nous ne sommes plus saisis de la matière.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Sir CHARLES TUPPER : Avant l'aborder l'ordre du jour, je désire demander quand les subventions aux chemins de fer seront mises à l'étude. Il y a un grand nombre de députés intéressés dans cette matière qui aimeraient à être présents.

Le PREMIER MINISTRE : Les résolutions seront présentées demain, et nous les discuterons lundi.

COMMERCE PRIVILEGIE.

M. CHARLTON : Avant d'aller plus loin, je désire soulever une question d'ordre en ma qualité de membre de cette Chambre——

Quelques VOIX : A l'ordre, à l'ordre.

Le PREMIER MINISTRE : Il est de mon devoir de rappeller mon honorable ami à l'ordre.

M. CHARLTON : Je désire exposer la question d'ordre que je soulève.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas lieu maintenant de soulever une question de cette nature. Mon honorable ami pourra

avoir l'occasion de parler lorsque le ministre des Finances proposera que la Chambre se forme en comité des subsides. Il a été entendu que nous étudierons aujourd'hui certains bills d'une importance secondaire et qu'ensuite nous discuterions la prohibition.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je désire faire observer à l'honorable député (M. Charlton) que les procès-verbaux mentionnent que, du consentement de la Chambre, l'amendement de l'honorable député de Bruce (M. McNeill) a été retiré hier.

Sir CHARLES TUPPER : Sans cela, la Chambre n'aurait pu se former en comité des subsides.

SUSPENSION DES PAIEMENTS DE LA BANQUE VILLE-MARIE.

M. BOURASSA : Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du ministre des Finances sur certains articles de "La Patrie" au sujet de la suspension de paiements de la banque Ville-Marie. Je ne parle pas de la chose parce que, ainsi que certains jouraux l'ont dit, j'étais intéressé personnellement dans la matière, mais je soulève la question dans les intérêts généraux de la société.

La banque Ville-Marie, qui a suspendu ses paiements cette semaine, recueillait probablement plus que tout autre banque, la petite épargne de la classe agricole de la province de Québec. Elle avait vingt succursales environ dans la province. Sur $1,500,000 de dépôts, on peut estimer que les quatre-cinquièmes venaient—non pas précisément de la classe pauvre—mais de ce que je pourrais appeler la classe moyenne de la population agricole de la province de Québec. Naturellement, à l'heure qu'il est, je ne mets pas en doute l'intégrité des directeurs de cette institution, mais d'un autre côté, les jouranux de Montréal, surtout "La Patrie" et "La Presse," ont publié des déclarations qui portent à croire que le gouvernement devrait intervenir.

Je traduis le paragraphe suivant de "La Patrie," de mercredi dernier.

Nous demandons au gouvernement d'Ottawa d'envoyer, pour protéger les déposants et le public, un de ses inspecteurs prendre charge de la banque durant les 90 jours (de la suspension de paiements) afin qu'on arrive à voir dans les affaires ténébreuses qu'elle a faites.

"La Patrie" de jeudi, publiait ce que suit:

Tout le district de Montréal demande à grands cris la nomination d'un inspecteur officiel à la banque Ville-Marie par le gouvernement d'Ottawa. Il faut de la lumière sur les affaires de cette banque, et c'est le seul moyen d'en avoir.

Je désire savoir si le gouvernement a l'intention ou le pouvoir de se rendre à la demande contenue dans cet article.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'acte des banques que, naturellement, le gouvernement doit observer aussi bien que les ban-

ques ne contient aucune disposition nous permettant de nommer un fonctionnaire du département des Finances pour prendre charge d'une banque dans de semblables circonstances. Cet acte nous autorise à demander des rapports et impose certaines peines bien définies aux banques qui négligent de se conformer aux dispositions de la loi, mais rien dans l'acte des banques, ne nous permet d'adopter la ligne de conduite indiquée dans l'article que mon honorable ami (M. Bourassa) vient de lire.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre des Finances reconnaîtra que le gouvernement assume une responsabilité considérable vis-à-vis les déposants, parce qu'aux termes de la loi, si je l'interprète bien, il a le pouvoir d'ordoner l'inspection des banques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas l'interprétation générale.

Sir CHARLES TUPPER : Je croyais que le gouvernement avait le pouvoir d'envoyer un fonctionnaire faire l'inspection d'une banque et obtenir des rapports chaque fois qu'il y a doute sur la solvabilité de l'institution, afin de protéger les déposants.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a raison lorsqu'il dit que nous avons le pouvoir de demander des rapports spéciaux, et que si ces rapports révèlent quelque chose de louche, nous avons le droit de les communiquer au public. Nous n'avons pas le pouvoir de nommer un inspecteur. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de demander des rapports, et à moins que ceux-ci ne nous révèlent quelque chose de louche, il ne nous reste rien à faire.

L'administration des affaires d'une banque doit être laissée entre les mains du bureau des directeurs et des tribunaux. Le gouvernement n'a pas le droit d'intervenir et de faire ce que demandent les honorables députés. Sans doute, nous devons prendre tous les moyens nécessaires pour obtenir ces rapports immédiatement, nous avons ce pouvoir, et nous l'exercerons immédiatement.

ACTE DES AUBAINS DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. PRIOR : Le premier ministre est-il en état de nous dire maintenant s'il peut produire la correspondance relative à l'acte des Aubains de la Colombie Anglaise ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai étudié la matière, et je constate que tout ce que nous avons, c'est la correspondance du ministère des Colonies, et nous devons communiquer avec celui-ci avant de pouvoir la produire.

M. PRIOR : Il n'y a eu aucune correspondance avec le gouvernement provincial ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. A. R. McDONALD.

M. BERGERON : Je désire demander la correspondance entre M. A. R. McDonald et le département des Chemins de fer et Canaux, ou toute autre correspondance concernant M. McDonald.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ai apportée l'autre soir, mais l'honorable député n'était pas ici. Je la rapporterai.

CONSTRUCTION DE CALES-SECHES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 177) acte à l'effet d'encourager la construction de cales-sèches.

La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour étudier le bill.

(En comité.)

M. DAVIN : L'honorable ministre n'a pas dit, en proposant la deuxième lecture, quel était l'objet du bill. Je vois que cette mesure prescrit que dans certaines conditions, le gouvernement pourra aider à construire des cales-sèches. Le gouvernement a en vue, je suppose, quelque endroit où l'on pourrait construire des cales-sèches. Quel est l'objet du bill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bill est d'un caractère général. Nous l'avons présenté surtout à la demande de certaines personnes de Saint-Jean intéressées dans la construction des cales-sèches. L'on nous a fait observer que les dispositions de la loi existante n'autorisait pas la construction de cales-sèches assez vastes pour répondre aux besoins toujours croissants des steamers, qui deviennent de plus en plus grands, et nous avons cru préférable de nous occuper de la question d'une manière générale.

M. SPROULE : Je crois que le même principe s'appliquera aux cales-sèches par tout le pays, pourvu qu'elles soient conformes aux conditions mentionnées dans le présent bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est là une des dispositions du présent projet de loi. J'ai cru qu'il était préférable de nous occuper de la matière en posant certains principes généraux, qui s'appliqueraient à toutes les parties du Canada plutôt que de présenter un bill dans chaque cas.

M. FOSTER : Quel est le sens de cette phrase : "le coût sur lequel on devra se baser ne devra pas être plus considérable que la valeur de l'entreprise telle qu'estimée par le dit ministre ?" Est-ce que la subvention ne devra pas être basée sur le coût raisonnable et réel des travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'objet de cette disposition est justement d'éviter le mal que redoute mon honorable

ami. Il est bien possible que le coût des travaux soit excessif ou exorbitant, à cause de la mauvaise administratin des entrepreneurs. Nous avons l'intention de nous baser sur le coût raisonnable des travaux, et si, pour une raison ou une autre, le coût nous paraît excessif, nous ne voulons payer qu'en prenant pour base la juste valeur de l'entreprise. Cette disposition a été prise dans l'ancien acte, si je me rappelle bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les mots sont à peu près les mêmes que ceux dont se sert l'ancien acte.

M. BERGERON : Combien le Canada compte-il de cales-sèches du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons des cales-sèches à Esquimalt, à Lévis et à Kingston. Il y a aussi une cale-sèche à Halifax, construite aux termes de l'acte que nous modifions ; mais c'est la propriété d'une compagnie. Je crois que le gouvernement ne possède pas d'autres cales-sèches que celles que j'ai nommées en premier lieu.

M. BERGERON : Dans quelle condition est la cale-sèche que l'on devait construire à Hochelaga, et dont on a tant parlé l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'elle est encore bien sèche.

M. BERGERON : Ce bill va-t-il y mettre de l'eau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Nous allons discuter la prohibition dans quelques instants. Et cela ne concerne pas du tout cette question.

M. SPROULE : Le bill décrète qu'une cale-sèche "devra être suffisante pour les besoins du public à tel endroit" Est-ce que l'intention du gouvernement n'est pas que toutes les cales-sèches aient la même dimension ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je crois que les cales-sèches doivent être construites de façon à répondre aux besoins du commerce dans le voisinage immédiat.

Sir CHARLES TUPPER : Est-ce que le gouvernement impérial ne contribue pas à la construction ou à l'entretien de ces cales-sèches ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement impérial contribue à l'entretien de la cale-sèche de Halifax.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois qu'il y a un règlement permanent aux termes duquel toutes les cales-sèches qui sont assez grandes pour recevoir les navires de la marine de Sa Majesté ont droit à une certaine somme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que vous avez raison. C'est une question dont le gouvernement impérial s'occupe lorsque le cas se présente.

Sir CHARLES TUPPER : Au sujet des cales-sèches de ports tels que Saint-Jean ou Montréal, où les navires de Sa Majesté se rendent généralement, si on faisait des représentations au gouvernement impérial, je suis convaincu que celui-ci, vu la politique qu'il a toujours suivie, donnerait une somme assez ronde.

M. BERGERON : J'attache beaucoup d'importance à la discussion que nous avons eue l'an dernier au sujet de la cale-sèche d'Hochelaga, et j'aimerais savoir si l'on va la construire ou la laisser à l'état de projet. Je vois dans le budget supplémentaire un crédit de $750,000 destiné à l'exécution de certains travaux en bas du courant de Sainte-Marie, à Montréal, c'est-à-dire, à l'endroit même où l'on proposait d'établir cette cale-sèche. Je parle sérieusement et je désire demander à mon honorable ami (M. Fielding) si l'on va faire des travaux à cet endroit, et dans l'affirmative, quelle en est la nature, et si ces travaux vont être exécutés par le gouvernement du Canada, ou sous l'empire des dispositions du présent bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill ne concerne pas la cale-sèche dont parle mon honorable ami. La question a trait à l'acte de la dernière session, aux termes duquel les commissaires du havre Montréal auxquels le gouvernement a avancé une certaine somme à titre de prêt étaient obligés d'en dépenser une partie pour faire des améliorations, y compris une cale-sèche, en bas du courant de Sainte-Marie. Nous avons présenté un bill afin de modifier l'acte de la dernière session au sujet des commissaires du havre de Montréal, de sorte que, maintenant, au lieu de réserver $750,000 pour ces améliorations, on pourra consacrer $500,000 aux travaux à faire à la Pointe-du-Moulin-à-Vent, ce qui laisse encore une balance de $250,000 pour construire une cale-sèche et faire d'autres améliorations dans l'est du port.

Le crédit inscrit au budget principal a trait à la même question, et ne concerne pas particulièrement la cale-sèche, mais des améliorations à faire dans le port de Montréal. Pour répondre directement à la question de mon honorable ami, je dirai que ce bill ne concerne pas la cale-sèche d'Hochelaga, et que, dans le projet de loi dont je viens de parler, nous décrétons simplement que les commissaires du havre de Montréal devaient réserver une certaine somme n'excédant pas $250,000, pour faire certaines améliorations en bas du courant de Sainte-Marie, y compris la cale-sèche.

M. BERGERON : Alors, si je comprends bien l'honorable ministre, sur les $750,000 que l'on a votés l'an dernier pour construire une cale-sèche dans l'est du port de Montréal——

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas toute la somme.

M. BERGERON : On prendra $500,000 pour faire des travaux à la Pointe-du-Moulin-à-Vent, c'est-à-dire, dans la partie ouest du port, laissant une balance de $250,000 pour les fins que nous avions en vue en votant le crédit l'an dernier. Les $750,000 destinés à l'amélioration du port de Montréal en bas du courant de Sainte-Marie, et inscrits au budget supplémentaire de 1900, ajoutés aux $250,000 de l'an dernier, formeront la somme de $1,000,000 pour la construction d'une cale-sèche dans l'est du port de Montréal, et $500,000 pour des travaux à la Pointe-du-Moulin-à-Vent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je préférerais ne discuter cette question que lorsque nous étudierons le budget supplémentaire. La présente résolution ne concerne pas la cale-sèche de Montréal. Cette question est réglée par un bill qui est inscrit au nom du premier ministre : " Acte concernant les commissaires du havre de Montréal ". Le présent projet de loi ne concerne pas cette cale-sèche.

M. BERGERON : Je ne le comprends pas de cette manière. Le bill qui est maintenant à l'étude est une ré-édition de l'ancienne loi qui donnait $10,000 aux compagnies qui entreprenaient la construction de cales-sèches. Le gouvernement ne devait pas payer plus que cette somme, mais le présent bill double ce montant.

La raison pour laquelle je parle de cette cale-sèche est que je suis sous l'impression que l'on va consacrer $1,000,000 à la construction d'une cale-sèche dans la partie est du port de Montréal. S'il en est ainsi, le gouvernement au lieu de se charger de l'entreprise, pourrait la concéder à un compagnie qui recevrait en outre cette somme de $20,000. C'est pour cela que je dis qu'il y a connexité entre la cale-sèche de Montréal et le présent bill.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il n'y a aucune connexité. Lorsque nous aborderons les estimations supplémentaires et lorsque nous donnerons des explications, on constatera que ce projet de loi ne concerne en rien la cale-sèche de Montréal.

M. FOSTER : Je suppose que cette mesure n'aurait pas été présentée, s'il n'y avait eu des négociations. L'honorable ministre voudrait-il me dire si ces négociations ont abouti ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je possède peut-être sur la matière des renseignements un peu plus complets que le ministre des Finances. Le bill, sans doute, s'appliquera à la cale-sèche que l'on a l'intention de construire à Saint-Jean. Comme il est probable que ces travaux commencent avant longtemps, on a jugé à propos de présenter ce bill à la présente session.

Depuis quelques mois, certains citoyens de Saint-Jean travaillent à obtenir un bassin de radoub pour ce port. M. Robertson, l'ex-maire, porte un vif intérêt à la question et l'a étudiée, à différents points de vue. Il a visité les bassins de radoub en Angleterre et en Amérique et est en communication à ce sujet avec les autorités impériales, ainsi qu'avec le gouvernement provincial et la municipalité de Saint-Jean, et de tous, il a reçu l'assurance d'une aide importante, si le projet est mis à exécution. La ville s'engage à lui fournir le terrain ainsi qu'une subvention de $2,500 par année pendant 40 ans ; je crois. Le gouvernement provincial lui promet aussi une subvention annuelle de $5,000 pendant 40 ans ; et le premier lord de l'Amirauté lui promet une subvention impériale d'au moins £2,000 par année. Il attend encore autre chose, mais avec ces diverses subventions, il n'y a aucun doute qu'un bassin suffisant pour les besoins du commerce peut être construit à cet endroit.

M. FOSTER : On a dû arrêter les dimensions de ce bassin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il aura 800 pieds de longueur, et pourra recevoir les plus grands navires qui naviguent actuellement sur l'Atlantique. Il aura, au moins, 80 pieds de largeur et pourra probablement recevoir deux navires ordinaires, en même temps.

M. DAVIN : L'honorable ministre a-t-il consulté des experts pour savoir si la marée nuira ou aidera à un bassin comme celui qu'on veut construire à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore ce que l'honorable député entend par des experts, mais l'ingénieur est d'avis que la marée sera plutôt utile que nuisible. Je dois ajouter qu'on a l'intention de construire ce bassin en pierre.

M. FOSTER : Une compagnie a-t-elle été formée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que oui, mais j'en ignore les détails. M. Robertson travaillait à intéresser les différentes lignes de steamers à son projet et je crois qu'il y a réussi. Les lignes Allan, Elder-Dempster et Dominion ont consenti à s'intéresser à l'entreprise, et je crois que la compagnie est constituée en corporation, mais je n'en suis pas certain.

M. ELLIS : J'ai vu dans les journaux qu'un ingénieur anglais éminent s'en venait préparer les plans, et naturellement ils devront être approuvés par les autorités impériales, avant qu'une subvention soit accordée.

M. DAVIN : Supposons que le gouvernement accorde $1,000,000 pour un bassin de radoub à Montréal, il devra ensuite, d'après cet acte, donner de l'aide à une entreprise privée ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement ne donne pas d'aide à une entreprise privée. Les travaux qui seront faits à Mont-

réal seront faits soit par le gouvernement, soit par l'ingénieur de la commission du havre, et cet acte ne s'appliquera pas à ces travaux.

Article 2.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces jours derniers, on a prétendu que cet article n'était pas suffisamment clair. Avant qu'il soit lu à la Chambre, je demande qu'à la 11e ligne, après les mots " cale-sèche " on ajoute " qui aura été subventionnée par le gouvernement du Canada," afin de bien expliquer que cela s'applique à l'agrandissement des cales-sèches construites en vertu de l'acte.

M. FOSTER : Ou en vertu de l'acte et de cet amendement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous supposons que les nouveaux bassins n'auront pas besoin d'être agrandis.

M. FOSTER : Il vaut mieux dire " en vertu de l'acte ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour rendre la chose plus explicite, je propose d'ajouter " subventionnée par le Canada en vertu du chap. 17 des statuts de 1882 ". Puis, à la deuxième page, troisième ligne, après les mots " dix mille piastres " ajouter " par année ".

La motion est adoptée.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, lu une troisième fois et voté.

AMENDEMENT A LA LOI CONCERNANT LES PENITENCIERS.

Le bill (n° 173)—du Sénat—modifiant de nouveau l'acte concernant les pénitenciers est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité sur le dit bill.

(En comité.)

Article 2.

M. DAVIN : Pourquoi ce changement ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est pour avoir une échelle des salaires graduée d'après l'importance des différents pénitenciers. Si l'honorable député veut bien examiner l'annexe, il verra que le pénitencier de Kingston vient en premier lieu, et que le salaire du préfet est de $2,600 ; celui de Saint-Vincent de Paul, vient ensuite, avec un salaire de $2,400 et ainsi de suite. C'est le seul but du changement.

M. FOSTER : Quelles sont les différences dans les salaires actuels ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas qu'il y en ait. Cet article est simplement pour permettre au gouvernement de passer des règlements pour augmenter les salaires à mesure que le travail augmente ; voici ce que dit l'article :

Le gouverneur en conseil pourra de temps à autre fixer les sommes qui seront payées annuellement aux préfets et autres fonctionnaires et employés d'aucun pénitencier établi en vertu de cet acte ; mais ces salaires ne devront pas dépasser les chiffres mentionnés dans l'annexe au dit acte.

Le maximum est fixé par la loi. Le Gouverneur en conseil pourrait, par exemple, augmenter le salaire du préfet du pénitencier du Manitoba, mais sans qu'il dépasse le chiffre fixé dans l'annexe.

M. FOSTER : C'est un nouveau principe, et au premier abord, je dois dire que je ne l'aime pas. Il donne au Gouverneur en conseil le pouvoir d'augmenter les salaires sans la sanction du parlement. Cela ne se fait jamais. Tout employé public reçoit un salaire fixé par le parlement. Si on veut augmenter ce salaire, la seule chose à faire c'est de s'adresser au parlement et demander un crédit à cet effet, dans les estimations. Grâce au nouveau principe qu'on veut introduire, le Gouverneur en conseil pourra se dispenser de cette règle salutaire. Par exemple, le maximum du salaire du préfet de Kingston est de $2,600. On peut en nommer un cette année à $2,000. Le parlement consent à cela, mais après la prorogation, le Gouverneur en conseil pourra, quand bon lui semblera, porter ce salaire à $2,400, sans s'occuper du parlement. Pourquoi cette innovation ? Pourquoi un employé des pénitenciers serait-il traité autrement qu'un employé du département de la Douane, ou de tout autre département ? Pour sa propre tranquillité, le gouvernement ne devrait pas s'attribuer ces pouvoirs discrétionnaires.

M. BRITTON : L'honorable député oublie que c'est la loi, depuis longtemps déjà. L'article 33 des statuts revisés de 1886, donne beaucoup plus de pouvoirs que le présent bill, et depuis il y a cette différence que pendant que l'ancienne loi base le salaire sur le nombre des détenus, le présent bill laisse cela de côté, et je crois que le comité approuvera ce changement. Le nombre des détenus varie, tandis que l'importance d'un pénitencier reste à peu près la même. L'article 33 des statuts revisés de 1886, que le présent bill amende, se lit comme suit :

Il sera loisible au gouverneur en Conseil de fixer, à toute époque, les sommes à payer annuellement au préfet et aux autres officiers et serviteur de tout pénitencier établi en vertu des dispositions du présent acte, en égard au nombre des détenus et à la responsabilité qui par suite incombe à ces divers employés, au nombre d'années de service, et à la somme de travail exigée de chacun ; mais ces salaires ne devront pas excéder les sommes spécifiées en l'annexe du présent cte.

L'annexe fixe le maximum du salaire du préfet à $3,000. Cet amendement le limite à $2,600 et le minimum à $1,000, et il s'applique à tous les pénitenciers du Canada. Le présent bill gradue les salaires d'une manière équitable pour les différents pénitenciers et nous saurons au juste jusqu'où le gouvernement peut aller en fixant les salaires des fonctionnaires de ces institutions. L'ancien gouvernement a profité fort à propos de

cette loi, à l'égard du préfet de Kingston, qui recevait $2,400, je crois, et certaines gratifications, et dont le salaire a été porté à $2,800. Quand il s'est agi de nommer un successeur à M. Metcalfe, le salaire a été réduit à $2,000, et en plus les gratifications ordinaires relevant de cette charge. Ainsi, il n'y a pas d'innovation, et je considère que l'annexe du présent bill est préférable à l'annexe de l'ancienne loi.

M. FOSTER : Je voudrais savoir si en vertu du présent bill, on prétend fixer les salaires sans s'adresser au parlement, tous les ans, car jusqu'à présent, ces sommes figurent invariablement dans les estimations.

Quand on a donné lecture de l'article, je n'avais pas lu l'ancienne loi, et j'ai cru que l'on voulait laisser ces salaires à l'entière discrétion du Gouverneur en conseil. Mais si le Gouverneur en conseil doit simplement fixer les salaires qui devront être votés par la Chambre comme auparavant, mon objection disparaît.

M. DAVIN : Sans le vouloir, l'honorable député de Kingston a mis la Chambre sous une fausse impression. Actuellement, en vertu du chapitre 42 du statut de 1895, le salaire du préfet est fixé à $2,000, et en vertu de la présente annexe, il aura $2,600, et le sous-préfet recevra $1,500 au lieu de $1,200 que recevait le comptable.

Le PREMIER MINISTRE : Ceci est le maximum que nous ne pourrons pas dépasser. Mais l'honorable député de Kingston vient d'expliquer et l'honorable député d'York admet, que si le Gouverneur en conseil porte un salaire à ce maximum, un crédit à cet effet devra être demandé au parlement à la session suivante.

M. DAVIN : Ce n'est pas le point que j'ai voulu établir. Le bill actuel fixe le maximum à un chiffre plus élevé que celui de l'ancienne loi. Le salaire du préfet peut être plus élevé.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible.

M. DAVIN : Le maximum de 1895 est de $800 pour un aumônier, et dans le présent bill il est de $1,200 pour deux aumôniers. La loi de 1895 fixe le salaire des chirurgiens à $1,500, et le présent acte à $1,800. Le préposé aux vivres recevait $700, et il pourra avoir $900. Il y a augmentation sur toute la ligne. Le gardien de l'hôpital recevait $750. Le gardien en chef qui ne recevait que $800, d'après la loi de 1895, pourra avoir $1,200.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député fait erreur. Depuis 25 ans, le préfet du pénitencier de Kingston n'a jamais reçu moins de $2,400. D'après le présent bill, il recevrait $2,000. Mais il y a eu une loi subséquente, et le préfet de Kingston a toujours reçu plus de $2,400. Ceci peut paraître en contradiction avec l'acte que fixe le salaire à $2,000, mais je comprends que la dernière loi était une loi générale, règlant les salaires que doivent recevoir les fonctionnaires des pénitenciers de Dorchester, de Saint-Vincent-de-Paul, et du Manitoba et de la Colombie Anglaise, où les conditions ne sont pas les mêmes qu'à Kingston. Il est vrai que l'annexe du present bill diffère un peu de l'ancienne, et qu'il y a quelques augmentations, mais le principe est le même.

M. DAVIN : J'ai envoyé chercher l'acte de 1887, mais en attendant l'honorable premier ministre peut voir que la nouvelle annexe crée de fortes augmentations sur toute la ligne.

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout ; il y a une augmentation pour les aumôniers qui recevront $1,200.

M. DAVIN : N'augmente-t-on pas aussi le salaire des chirurgiens ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas. Peut-être dans les grands pénitenciers.

M. FOSTER : L'honorable ministre doit avoir l'ancienne liste et il est facile de faire la comparaison.

M. BRITTON : J'ai ici la liste de 1886.

M. DAVIN : Je l'ai aussi.

M. BRITTON : Il paraît y avoir beaucoup de différence avec l'acte de 1895.

M. DAVIN : En effet. Il y a des augmentations considérables qui méritent certainement l'attention de la Chambre. Pendant que l'honorable premier ministre se renseignera, il voudra bien aussi nous donner les raisons de ces augmentations.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député de Kingston est peut-être plus en état que moi de renseigner mon honorable ami sur ce point. Le seul changement important que je connaisse, c'est celui relatif au préfet. Malheureusement, la santé de M. Metcalfe nous a obligés de le mettre à la retraite, et il a été remplacé par M. Platt, un ex-membre de cette Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis certain que toute la députation apprendra avec regret qu'un de nos anciens collègues est trop malade pour s'acquitter de ses fonctions, et j'espère que dans cette malheureuse circonstance, le gouvernement a fait tout en son pouvoir pour agir avec justice.

M. BRITTON : Les seuls autres changements, depuis l'avènement du gouvernement actuel sont ceux du Dr Strange, qui a été mis à la retraite et remplacé par le Dr Phelan, et quelques autres mis à la retraite, pour cause de grand âge ou d'infirmités.

M. DAVIN : Quels sont-ils ?

M. BRITTON : Le tailleur instructeur et son aide, quatre gardiens et un certain nombre de gardes.

M. WALLACE : Combien de gardes a-t-on renvoyés ?

M. BRITTON : Je ne puis pas le dire au juste.

M. FOSTER : Je vois que l'ancien préfet de Kingston n'a reçu l'an dernier que $2,000. Se propose-t-on de payer au nouveau, dès le début, plus de $2,000 ?

Le PREMIER MINISTRE : Le préfet de Kingston avait plus que cela.

M. FOSTER : Non ; le voici dans le rapport de l'auditeur général :

Payé à J. H. Metcalfe, préfet, 12 mois jusqu'au 30 juin.....	$2,000

Le PREMIER MINISTRE : Dans tous les cas, c'est ce que reçoit le nouveau.

M. FOSTER : Puis le sous-préfet reçoit $1,500. Le médecin a reçu $1,365 pour une partie de l'année, et son traitement annuel était de $1,500 ; il est maintenant porté à $1,800. Pourquoi cette augmentation de $300 dans le traitement du médecin ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Autrefois, le médecin recevait $1,800. C'est ce que recevait le Dr Strange, qui, en plus, avait la liberté d'exercer sa profession au dehors. D'après les nouveaux règlements, le médecin de l'institution est tenu d'y consacrer tout son temps.

M. FOSTER : Ce médecin est le Dr. Phelan ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. FOSTER : Il consacre tout son temps à la prison ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je le crois.

M. FOSTER : Et il reçoit $1,500. A-t-on l'intention de lui donner plus, ou est-ce là le maximum ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est le maximum.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Son prédécesseur recevait $1,800 et pouvait exercer sa profession au dehors ; à présent, ce privilège a été aboli.

M. FOSTER : Depuis quelques années, le Dr. Strange ne pratiquait pas au dehors.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je sais personnellement que le Dr. Strange pratiquait au dehors.

M. FOSTER : Depuis combien de temps a-t-il été remplacé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y a environ un an et demi.

M. FOSTER : Les détenus ont-ils besoin de deux aumôniers pour prier pour eux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est le plus grand pénitencier du pays, et les catholiques comptent pour un tiers, je crois. C'est le même système qu'à Saint-Vincent-de-Paul, où il y a deux aumôniers, un catholique et un protestant.

M. WALLACE.

M. FOSTER : Je vois par le rapport de l'auditeur général que les aumôniers reçoivent $1,200, ainsi que l'instructeur industriel en chef. Il ne paraît pas y avoir beaucoup d'augmentation dans les salaires.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas notre intention de les augmenter, que je sache.

Article 3.

Le PREMIER MINISTRE : Ici, il y a un léger changement. D'après la loi actuelle un homme condamné dans la province de Québec doit être envoyé à Saint-Vincent-de-Paul, et un homme condamné dans la province d'Ontario, à Kingston. Il n'y a pas d'autorité pour transférer un détenu de Saint-Vincent-de-Paul à Kingston. Dans le cas du célèbre Viau, il a fallu l'envoyer à Kingston. L'article actuel nous donne le droit d'envoyer un détenu directement de la prison à un pénitencier quelconque.

Article 5.

Le PREMIER MINISTRE : Cet article exige quelques explications. Il s'agit de faire disparaître une disposition embarrassante de la loi actuelle. L'article 62, du statut dit :

Il ne pourra être introduit de liqueurs spiritueuses ou fermentées dans le pénitencier pour l'usage d'aucun officier ou personne autre que le préfet ou le sous-préfet si ce dernier y réside, ni pour l'usage d'aucun détenu, excepté dans les cas prévus par les règlements de l'institution ; et quiconque donnera des liqueurs spiritueuses ou fermentées, de tabac à fumer ou en poudre ou des cigares, sauf les cas prévus par les règlements de l'institution, à quelque détenu, ou lui en apportera, encourra une amende de quarante dollars, recouvrable devant tout tribunal compétent par le préfet, et qui sera portée au crédit du ministre des Finances et Receveur général. 46 V., ch. 37, art. 64.

C'est une disposition très sage, mais l'article 59, est redigé dans des termes presqu'identiques.

Tout officier, garde ou serviteur d'un pénitencier, ou toute autre personne qui apportera ou emportera ou tentera d'apporter ou d'emporter, ou qui, en connaissance de cause, permettra qu'on apporte ou emporte, pour les remettre à un détenu ou après les avoir reçus d'un détenu dans le pénitencier ou qui apportera à un détenu employé hors des murs de la prison, soit de l'argent, des vêtements, des provisions, du tabac, des spiritueux, des lettres, papiers ou autres objets quelconques, en violation des règles du pénitencier, sera, sur conviction de ce fait par voie sommaire, passible d'une amende de cent dollars ou plus, ou d'un emprisonnement avec travail forcé de trois mois ou plus. 46 Vic., C. 37, art. 39.

Nous voulons remettre en vigueur cet article et retrancher l'article 62.

Sir CHARLES TUPPER : Ce que je trouve répréhensible dans le bill est qu'il permet au préfet et à son aide d'introduire des boissons alcooliques. Il me semble pourtant que la sobriété leur convient plus qu'à personne.

Le PREMIER MINISTRE : Au contraire, la chose leur est défendue par l'article que nous remettons en vigueur. L'article 62 per-

mettait au préfet d'introduire des boissons alcooliques, mais l'article 59 que nous remettons en vigueur lui défend de le faire.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Il est fâcheux qu'entre autres aptitudes requises d'un ministre de la Justice, on n'exige pas de lui qu'il soit fumeur ; car s'il fumait, il comprendrait que c'est une cruauté inutile de priver les prisonniers de l'usage du tabac dont ils ont acquis l'habitude, et auquel ils attachent plus de prix qu'à toute autre aise. Autrefois, on accordait aux prisonniers une certaine quantité de tabac ; mais ceux qui ne fument point ont le cœur si dur qu'il est impossible de leur faire comprendre quel empire cette habitude exerce sur le fumeur.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (sir Henri Joly de Lotbinière) fume-t-il ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui ; mais je ne conseillerai jamais au chef de l'opposition de devenir fumeur, s'il ne l'est pas déjà. Nombre de détenus dans nos pénitenciers sont prêts à admettre qu'ils sont à bon droit séquestrés, mais pourquoi ajouter à la privation de la liberté des règlements vexatoires, comme celui de les empêcher d'obtenir une petite quantité de tabac. L'un des fonctionnaires d'une grande prison en Angleterre me disait que l'administration des prisons serait bien plus facile si on accordait aux prisonniers une légère quantité de tabac. Je le demande ici aux fumeurs : ne serait-il pas préférable de fournir aux prisonniers une petite quantité de tabac à titre de récompense ou de les en priver à titre de punition ?

M. FOSTER : Mon honorable ami (sir Henri Joly de Lotbinière) nous a adressé un touchant appel ; mais je me demande s'il n'aurait pas dû plutôt faire cette prière à ses collègues dans le cabinet. Il s'agit ici d'une mesure publique et les ministres doivent n'avoir qu'une voix à ce sujet.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : A quoi servirait-il d'en appeler au conseil des ministres, puisqu'ils ne veulent pas attacher au portefeuille de ministre de la Justice la condition que le titulaire soit fumeur ?

M. FOSTER : Les collègues de l'honorable ministre ont le cœur si dur qu'ils n'ont pas voulu se rendre à sa prière. Le ministre veut-il que l'opposition lui prête mainforte à l'encontre de ses collègues, afin d'essayer de les réduire à la raison ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non,il s'agit ici tout simplement d'en appeler de Philippe non fumeur à Philippe fumeur.

M. DAVIN : Je fais état que le but de cet amendement est d'obvier à l'adoption d'un arrêté ministériel, lorsqu'il se fait quelque changement ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non. Quelquefois, il nous faut envoyer un fonctionnaire d'un pénitencier à un autre, où il peut avoir à remplir des fonctions d'une nature inférieure à celle de ses fonctions anterieures, et le but de cet article est de nous permettre de continuer à lui payer son traitement.

M. DAVIN : D'après la teneur actuelle de l'article, si le ministre transférait un fonctionnaire, disons du pénitencier de Kingston à celui de Saint-Vincent-de-Paul, à mon avis, il lui faudrait le nommer par voie d'arrêté ministériel, et le but de cet article est de vous dispenser de cette formalité ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il nous faudra toujours le nommer par voie d'arrêté ministériel.

Article 7.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cet article a bien quelque importance. Il arrive quelquefois que certains détenus, aliénés à l'époque de leur incarcération, auraient dû être envoyés à l'asile au lieu du pénitencier. Cet article autorise le ministre de la Justice à faire enquête à ce sujet, et lorsqu'il s'est convaincu que le détenu était aliéné à l'époque de sa condamnation, il pourra, après un examen médical, le renvoyer aux autorités provinciales, pour être enfermé dans un établissement d'aliénés.

M. FOSTER : Quel est le sens des mots "ou autrement ?". Quelle autre preuve d'aliénation mentale faudrait-il ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je l'ignore. Peut-être le ministre de la Justice a-t-il pensé qu'il serait quelquefois utile de consulter un autre médecin, afin de faire confirmer l'opinion du médecin du pénitencier.

Article 8.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cet article demande quelques éclaircissements. Il tend à amender l'article 4 du chapître 52 des Statuts de 1887, dont voici la teneur :

A tout fonctionnaire--

(*a*) Dont la conduite a été bonne et qui a fidèlement rempli les devoirs de sa charge,

(*b*) Qui est forcé de se retirer du service par suite de quelque infirmité mentale ou physique qui le rend impropre à remplir ses devoirs, et—

(*c*) Qui n'a pas droit à une pension de retraite en vertu des règlements en vigueur à ce sujet,--

Il pourra être donné une gratification ou une allocation de retraite calculée sur le pied d'un demi mois de salaire pour chaque année de service, jusqu'à cinq ans, et d'un mois de salaire pour chaque année de service au delà de cinq ans, basée sur le salaire que recevait ce fonctionnaire à l'époque de sa retraite.

Il peut arriver qu'un employé du pénitencier ait rempli les fonctions de gardien ou toute autre fonction qui demande plutôt l'exercice de forces physiques que celui de qua-

lités intellectuelles ; et s'il devient invalide, il a le choix de prendre sa retraite avec une gratification. Or, cet individu, après avoir été longtemps au service du pénitencier, n'est guère en état de donner un aussi bon travail ailleurs ; toutefois, il est possible qu'il ait les aptitudes voulues pour devenir commis ou remplir quelque autre charge du pénitencier. En pareilles circonstances, la loi lui donne le droit d'être retraité, mais s'il est retraité, tout le temps qu'il a servi à un autre titre ne lui est point compté. Le but de cet article est de lui permettre, en pareilles circonstances, de toucher sa gratification et il est en outre, statué que cela ne l'empêchera pas de recevoir sa pension, calculée à dater de son entrée au service.

M. DAVIN : J'approuve la chose et je tiens à dire au premier ministre que le principe qu'il adopte ici est celui-là même, dont j'ai mainte fois demandé l'application aux officiers de la Police à cheval du Nord-Ouest. Supposons qu'un officier de ce corps devienne inspecteur, on ne lui tient pas compte de ses dix ou quinze années de service à titre de sous-officier. Maintenant que le premier ministre adopte ce principe, j'espère que s'il est ici la session prochaine, il présentera un projet de loi appliquant ce principe aux officiers de la police à cheval.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je suis toujours bien aise d'accepter un bonne pensée, d'où qu'elle vienne.

Sur l'annexe :

M. DAVIN : Il me semble qu'il a été apporté des modifications à l'annexe.

M. BRITTON : Les députés savent les changements effectués il y a quelque temps relativement au préfet et au médecin. Voici les autres changements : Michael Brennan, James Evans, William Hurst, Edward Mooney, John Mills et James Matthewson ont été retraités et voici leur successeurs : MM. Bostridge, Bannister, Rutherford, Madden, Beaupré et Doyle. Il y a d'autres changements en perspective, si je ne me trompe, en raison d'un certificat du médicin attestant que les employés en question ne jouissent pas d'une bonne santé ; toutefois, ces changements n'ont pas encore été effectués.

M. COCHRANE : Pourquoi a-t-on retraité ces employés ?

M. BRITTON : En raison de mauvaise santé. Michael Brennan souffre de lumbago-chronique ; est quelquefois incapable de se pencher et marche avec difficulté ; il a aussi des palpitations. James Evans est très faible, a peur des détenus et a mauvaise santé.

M. CLARKE : Quel âge a-t-il ?

M. BRITTON : C'est un homme assez âgé.

M. CLARKE : A-t-il cinquante ans ?

M. BRITTON : Oui, au delà. William Hurst est fort sourd ; il souffre de rhumatisme, de palpitations et d'essoufflement au moindre effort. Edward Mooney souffre d'une hernie, qui le rend incapable de remplir sa charge. James Matthewson est très faible, très inactif et sa vue est fort mauvaise.

M. COCHRANE : Ces employés ont-ils droit à une gratification, à leur retraite ?

M. BRITTON : Oui.

M. CLARKE : Qui a fait l'examen médical de ces employés ?

M. BRITTON : Le médecin du pénitencier, le docteur Phelan. Je dois ajouter relativement à Michael Brennan, qu'à sa demande, on lui a accordé un second examen. Il paraît qu'on avait exagéré son état de mauvaise santé et on lui a accordé un nouvel examen. Je ne saurais dire si cet examen a eu lieu.

M. CLARKE : Depuis combien de temps le docteur Phelan est-il au service du gouvernement, à titre de médecin du pénitencier ?

M. BRITTON : Depuis deux ans, à peu près.

M. DAVIN : D'après la loi actuelle, le gardien en chef a droit au maximum, à $900. La législation à l'étude lui accorde $1,200. Le surintendant de l'hôpital a droit à $900 actuellement, tandis que la législation proposée lui accorde $1,200. Le maximum du salaire du mécanicien est actuellement de $1,000, tandis que d'après l'annexe à l'étude, il aura droit à $1,200. Ces employés ont-ils droit à la ration ?

M. BRITTON : Ils n'ont que leur dîner.

M. DAVIN : Le maximum du traitement de l'instructeur en chef est actuellement de $1,000, tandis que ce bill lui accorde $1,200. Voilà des augmentations importantes, et je ne sache pas que la vie coûte plus cher à Kingston. Ces employés prennent leur principal repas aux frais du gouvernement et peuvent à bon droit s'écrier avec l'un des héros du drame de la Restauration : "Les dieux sont désarmés, j'ai dîné." Et quand un employé du pénitencier a grassement dîné aux frais de l'Etat, il peut se contenter de deux légers repas.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je pourrais modifier la citation de l'honorable député et lui dire : Nous voulons dîner. Nous n'avons nullement l'intention d'augmenter les salaires.

M. DAVIN : Le bill stipule pourtant pour chaque employé, un maximum supérieur à celui établi par la loi en vigueur.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quand nous essaierons d'augmenter les traitements de quelques officiers, il nous faudra demander les crédits nécessaires et les soumettre à la critique de l'honora-

ble député. Ce n'est nullement notre intention d'augmenter les traitements, sauf ceux de l'aumônier et du gardien en chef. Nous nous proposons de réunir les deux charges de gardien en chef et de surveillant des travaux, et de donner au gardien en chef $1,400 au lieu de $1,200. Le traitement de l'intendant est augmenté de $100.

M. FOSTER : Y avait-il un surveillant des travaux auparavant ? Quel salaire avait-il ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : $400.

M. FOSTER : Le logement compris ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non.

M. FOSTER : Ils ont une ration par jour ?

M. BRITON : Le repas du midi et, la nuit, les gardiens de nuit font aussi un repas.

M. FOSTER : Je dois féliciter le député de Kingston, bien que je ne sache pas précisément sur quoi le féliciter. Est-ce un acheminement vers le cabinet et sommes-nous encore menacés d'une résolution pourvoyant au traitement d'un nouveau ministre ? Je l'ignore.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis bien aise que mon honorable ami envisage la chose sous ce jour et accepte des félicitations d'avance. Peut-être sera-t-il bientôt en lieu de modifier son opinion, lorsque la question sera sur le bureau.

M. BRITTON : Je remercie l'honorable député de son compliment. Il doit se rappeler que le ministre de la Justice vient à peine d'accepter ce portefeuille, et comme le pénitencier se trouve dans mon comté, je m'y intéresse un peu.

M. FOSTER : L'excuse est parfaitement valable. Les ministres sont un peu novices à la besogne.

M. DAVIN : La même critique s'applique au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Je vois que le bill autorisé le gouvernement à augmenter de $200 la traitement du médecin, et permet aussi de porter de $1,100 à $1,200 celui du comptable, et à $1,200 celui du gardien en chef, qui est actuellement de $900. Pourquoi statuer sur ces augmentations de traitement, si l'on ne se propose pas de les donner ?

Le PREMIER MINISTRE : J'hésite à répondre, parce que je suis fort peu renseigné sur l'administration intérieure du pénitencier, et malheureusement, le Solliciteur général n'est pas ici. Le bill ne tend nullement à augmenter les traitements ; toutefois, j'ai une modification à apporter relativement à l'instructeur en chef des métiers, en ajoutant les mots : "instructeur en chef des métiers et proposé aux industries." L'instructeur en chef des métiers et le préposé aux industries, une fois que ces deux charges auront été réunies, recevra $1,500. Notre intention est de réunir ces deux charges en une seule.

M. DAVIN : Les observations que j'ai faites s'appliquent également aux autres pénitenciers, ceux de Dorchester, du Manitoba et de la Colombie Anglaise.

Le PREMIER MINISTRE : Dans l'autre annexe, relativement au pénitencier de Dorchester, le traitement de la matrone est de $500, et celui de l'aide-matrone est porté à $400, au lieu de $300. Ce sont là, paraît-il, les traitements actuellement payés.

M. DAVIN : Pour les matrones et les aides-matrones, c'est un traitement légitime.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill, qui subit sa troisième lecture et est adopté.

AMENDEMENT DE LA LOI DES COMPAGNIES—INSOLVABILITE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur le bill (n° 160)—du sénat—amendant la loi des compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Le but de ce bill est de permettre aux compagnies d'émettre des actions privilégiées. L'on a accordé de temps à autre aux compagnies le privilège d'émettre des actions de cette nature, et je ne crois pas me tromper en affirmant que la chose n'a jamais été refusée. Nous proposons d'accorder aux compagnies une permission générale d'émettre des actions en vertu de règlements. Il est stipulé que le bill ne s'applique ni aux compagnies d'assurance, ni aux compagnies de crédit.

M. BERGERON : Bien que ma question ne se rattache peut-être pas à ce bill, je voudrais demander au premier ministre s'il se propose de présenter une loi de faillite cette session-ci, ou si quelque député se propose de le faire.

M. CLARKE : Cette session-ci ?

M. BERGERON : Oui. Il y a eu une forte agitation dans le pays, pour demander au premier ministre de présenter une loi de faillite. Il y a quelques temps, j'ai demandé la production de la correspondance échangée à ce sujet, et le premier ministre m'a dit de donner l'avis de motion de rigueur. Je l'ai fait et, cependant, la correspondance en question n'a pas encore été déposée sur le bureau. Je voudrais savoir pourquoi le premier ministre n'a pas accédé à cette pressante demande en faveur d'une loi de banqueroute, et s'il sera en lieu de saisir la Chambre de pareille loi cette session-ci, ou à brève échéance.

Le PREMIER MINISTRE : Il a été fait plusieurs tentatives pour améliorer la législation des différentes provinces. Il est reconnu, je crois, que la législation de la province de Québec répond aux voeux des classes

commerciales. La province de l'Ontario a aussi amélioré sa législation, de sorte que virtuellement les lois des provinces de l'Ontario et de Québec sont similaires.

M. BERGERON : Sans doute, mais il n'en est pas ainsi des autres provinces.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'est question que de l'Ontario pour le moment. Nous avons échangé des correspondances avec les gouvernements provinciaux, afin de leur demander d'améliorer leur législation et de l'assimiler à celle des provinces de Québec et de l'Ontario. La Nouvelle-Ecosse a répondu à notre appel et amélioré sa législation, et nous espérons que les autres provinces suivront cet exemple. Si la chose se fait, toute difficulté disparaîtra, et il ne sera plus question ici de loi de faillite.

M. BERGERON : Sans doute le premier ministre possède à ce sujet des renseignements qui me manquent. Quant à la province de Québec, notre loi civile fonctionne parfaitement et ne laisse rien à désirer. J'ai souvent entendu des marchands en gros dans la province de Québec se plaindre de la perte complète de leurs créances, par suite de faillites arrivées dans les autres provinces. Le premier ministre dit que l'Ontario a amélioré sa législation. C'est la première nouvelle que j'en ai. Je serais bien aise que l'on déposât sur le bureau la correspondance échangée entre le gouvernement et les réprésentants du commerce.

M. CLARKE : Puisque la question est sur le tapis, je dois avouer que j'ai par devers moi, depuis quelque temps, un certain nombre de documents portant sur cette question et que je me proposais d'en saisir la Chambre, mais l'occasion ne s'en est pas présentée. La Chambre se le rappelle, il a été présenté au parlement une pétition demandant l'adoption d'une loi de faillite, et cette pétition porte la signature des principaux marchands et industriels d'Angleterre. Dans cette pétition, il est fait de très vives représentations et l'on demande au gouvernement et au parlement canadien de rendre une loi de faillite. Outre un exemplaire de cette pétition, j'ai aussi par devers moi un certain nombre de journaux de commerce publiés en Angleterre et où il est établi, comme dans la pétition, que les marchands et les industriels anglais souffrent grandement, dans leurs intérêts au Canada, de l'absence d'une loi de faillite.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois observer que toutes les demandes relatives à cette loi de faillite ne viennent pas tant du pays que du dehors, et surtout de l'Angleterre. Actuellement, personne au pays ne demande de loi de faillite. Ce que veut le commerce est une loi qui empêche, d'abord, d'injustes préférences entre les créanciers, et qui statue ensuite sur la disposition des biens du failli. Ce à quoi les représentants du commerce s'opposent, c'est que le débiteur insolvable soit en mesure de payer quelque créancier privilégié. D'après la loi de Québec et le droit commun, il est défendu d'accorder pareille préférence. Ce principe a été reconnu dans l'Ontario, et si je ne me trompe, en Nouvelle-Ecosse. Ce qu'on demande, en outre, c'est que les tribunaux soient autorisés législativement à disposer de l'actif d'un débiteur insolvable. La législation établie dans la province de Québec il y a sept ou huit ans répond parfaitement aux vœux du commerce. Une législation semblable a été établie dans l'Ontario, et si chaque province adoptait pareilles dispositions législatives, il ne serait plus question de loi de faillite. Nous ne voulons pas de loi de faillite. Le pays est prospère, et il n'est nullement nécessaire d'établir semblable loi. Les législatures des différentes provinces ont déjà fait les réformes nécessaires à ce sujet, ou bien, nous l'espérons, les accompliront bientôt.

Sir CHARLES TUPPER : A mon avis, le gouvernement ne saurait s'exagérer l'importance de cette question. Je le dis sans hésitation, et je parle en parfaite connaissance de cause, rien n'a plus contribué à empêcher l'augmentation du volume de notre commerce avec l'Angleterre que l'absence d'une loi de faillite. La ligue de l'Empire britannique a fait les plus vives représentations à ce sujet. C'est à la sollicitation de cette société que, de concert avec le député de Québec-ouest (M. Dobell), je me suis engagé à prêter mon appui à une loi de faillite.

Entendre les marchands en gros de Londres décrire la manière honteuse dont ils ont été joués à cause du défaut de loi de faillite au Canada suffit pour faire rougir. Les déclarations faites par les chambres de commerce et par les principaux marchands de la Grande-Bretagne ont produit cet effet, que l'on craint d'avoir des relations commerciales avec la population de ce pays, de peur que, au moyen de transport privilégié, les marchandises des marchands anglais ne passent à quelque autre personne.

Je doute beaucoup que les mesures dont a parlé mon très honorable ami répondent au cas, quelque utiles qu'elles soient ; mais, à mon avis, lorsque le gouvernement aura épuisé tous les efforts possibles pour faire adopter des lois par les diverses provinces, il aura rendu un grand service au pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le mécontentement dont a parlé l'honorable député existait davantage il y a une couple d'années ; je n'ai pas entendu depuis peu de plaintes dans ce sens. Lorsque j'ai été en Angleterre, il y a moins de deux ans, une nombreuse députation de marchands s'est rendue auprès du haut commissaire et de moi, et a exprimé très énergiquement les opinions que l'honorable député a exprimées ici ; mais à cette époque, les lois provinciales n'étaient pas dans un aussi bon état qu'aujourd'hui. Je crois que les lois provinciales auxquelles a fait allusion le très honorable premier ministre ont surmonté la difficulté dans une très grande mesure. Toutefois, il

y a une question qui n'est pas encore résolue, et c'est le défaut d'uniformité de nos lois de faillite. Si nous devons compter sur les lois des provinces, il est impossible que nous ayons cette uniformité. J'ai été très frappé de ce que l'absence d'une législation de cette nature faisait tort aux relations commerciales entre la Grande-Bretagne et le Canada, bien que, à cette époque, les lois des provinces fussent moins favorables qu'elles ne le sont aujourd'hui. Mais à moins qu'il n'y ait une loi uniforme, il y aura encore plus ou moins de plaintes.

M. McNEILL : Je dirai seulement que j'approuve chaque parole prononcée par le chef de la gauche relativement à cette question.

M. BERGERON : J'insisterai auprès de mon très honorable ami sur l'importance de cette correspondance que je lui ai mentionnée. Il m'a demandé de donner un avis de motion à ce sujet, et c'est ce que j'ai fait le 23 juin. Assurément, la production n'en saurait être bien difficile. J'aime à croire qu'il n'a aucune raison pour la refuser.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune raison. J'ai probablement oublié la chose ; je vais y voir.

M. BERGERON : Je désire dire un mot en réponse au premier ministre et au ministre des Finances, relativement aux lois des législatures provinciales. Il s'agit ici d'une question de commerce, et elle relève du gouvernement fédéral, et non des législatures provinciales. La législation provinciale est toujours sujette aux caprices des législatures provinciales, tandis que, si ce parlement adoptait pour toute la Confédération une bonne loi de faillite rédigée d'après des principes d'affaires, je crois qu'elle serait plus satisfaisante pour notre population et pour les étrangers qui font le commerce avec nous.

M. CLARKE : Avec la permission du comité, je lirai la dernière partie d'un mémoire présenté à la Chambre il y a quelque temps. Cette requête est signée par les principaux hommes d'affaires et les principaux marchands de la Grande-Bretagne dont les noms, je suppose, sont bien connus dans le monde des affaires de la Confédération :

En conséquence, vos requérants déclarent respectueusement qu'il devrait y avoir :

1. Une loi de faillite pour toutes les provinces et territoires du Canada, et cette loi devrait, entre autres choses, stipuler :
2. L'abolition de toutes créances privilégiées autres que les taxes du gouvernement, les loyers et les gagés.
3. L'enregistrement de toute garantie donnée sur des marchandises.
4. Que les gages et privilèges donnés trois ou quatre mois avant une cession ou faillite seront censés invalides.
5. Qu'il y aura des dispositisns contre tous les règlements frauduleux et privilégiés.
6. Qu'il y aura des dispositsons pour contraindre un débiteur insolvable à faire cession de ses biens en faveur de ses créanciers entre les mains d'un syndic nommé par ces derniers.
7. Qu'il y aura un examen public ou autre examen approprié d'un débiteur devant un juge ou autre fonctionnaire autorisé.
8. Que dans toute nomination de syndics les droits des créanciers à une surveillance et à un contrôle convenables devront être protégés.
9. Que les négociants seront obligés de tenir des livres de comptes.

On m'a envoyé un extrait d'un article sur les faillites au Canada, emprunté du "Drapers' Record." Voici le premier paragraphe de l'article :

L'état de la loi de faillite au Canada est une des plus grandes hontes dans le monde du commerce. Depuis des années, il se fait dans ce pays une agitation dans le but d'exercer une pression sur le gouvernement impérial, ou sur le gouvernement canadien, ou les deux, afin de redresser les griefs des créanciers anglais contre leurs débiteurs canadiens. Mais l'on ne fait rien. Nous savons parfaitement que le gouvernement impérial ne peut pas adopter une loi de faillite pour le Canada, mais l'on aurait cru que le secrétaire des colonies, surtout lorsqu'il est l'auteur de la loi de faillite de 1883, aurait été en mesure de faire au gouvernement canadien des représentations qui l'auraient porté à examiner sérieusement la question de la réforme de la faillite. Toutefois, ceci semble impossible ; à tout événement, M. Chamberlain ne travaille pas dans le sens indiqué. Les exportateurs anglais n'ont pas attendu dans l'inaction le redressement qui n'a jamais eu lieu. Ils ont fait plusieurs efforts pour obtenir que l'on examinât leurs griefs, et, aujourd'hui, ils s'adressent directement au parlement canadien, par l'intermédiaire de l'"European Exporters' Association of Toronto." Pour appuyer les requérants, nous pouvons établir une comparaison entre la condition de l'Angleterre et du Canada, en ce qui concerne la faillite.

Inutile de lire tout l'article.

M. McNEILL : Quelle en est la date ?

M. CLARKE : Je ne saurais le dire ; il est tout récent. Voici le résumé de l'article :

Pour résumer : L'état de confusion où se trouve la loi de faillite canadienne, constitue une grande honte publique, que l'on devrait faire cesser. Jusqu'ici, les représentations à la législature ont été faites en vain, mais, à notre avis, l'important mémoire que doit présenter au parlement canadien l'"European Exporters' Association" de Toronto ne saurait être négligé de la même manière.

Ce mémoire, dont j'ai ici un double, j'ai cru de mon devoir, vu que l'occasion m'en était offerte, de le soumettre au comité, dans l'espoir qu'à la prochaine session, en tout cas, l'on adopterait une loi quelconque pour répondre aux désirs d'hommes qui sont si intéressés au développement du commerce entre l'Angleterre et le Canada, et qui ont présenté une requête demandant que la loi fût modifiée.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre se réunit de nouveau à trois heures.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. FRASER (Guysborough) : M. l'Orateur, avec le consentement unanime de la Chambre, je propose :

Que le comité des comptes publics soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

La motion est adoptée.

ACTE DES LIQUIDATIONS.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 163)—du Sénat—modifiant l'acte des liquidations.—(M. Fielding.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Bien que ce bill soit inscrit en mon nom, l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) en est réellement chargé. Mon nom ne devrait pas figurer là, mais l'honorable député expliquera la nature et le but du projet de loi.

M. McCARTHY : Je suis prêt à donner au comité toute explication qu'il peut désirer. Le bill est simplement destiné à modifier l'acte des liquidations et ses amendements, 1889. L'article 3 du bill permet de faire un compromis. Je dirai au comité que l'on a discuté le bill à fond devant le comité des banques et du commerce du Sénat. Dans les procédures en liquidation, il y a quelquefois conflit. Par exemple, s'il s'agit d'une compagnie de prêt ou d'une compagnie de prêt et de banque, les déposants et les porteurs d'obligations seraient deux classes distinctes et il pourrait arriver qu'ils eussent une contestation au sujet de leurs droits et de leurs intérêts respectifs, et dans le cas où il y aurait une contestation de cette nature, l'on ne saurait arriver à aucun règlement entre les parties contestantes, à moins que chaque personne dans chaque classe intéressée, ou se prétendant intéressée, n'exprime son consentement.

Cet article, comme on le verra, permet de faire un compromis si la majorité représentant les trois-quarts en valeur croit que l'on devrait conclure un règlement, sujet, néanmoins, à l'approbation du tribunal. En d'autres termes, le fonctionnaire devant lequel les procédures en liquidation ont lieu verra si le règlement doit être approuvé ou désapprouvé, et il l'approuvera ou le désapprouvera selon qu'il le jugera à propos. Mais d'abord, il doit y avoir accord de la majorité représentant les trois quarts en valeur des réclamants. Cet article est la copie presque littérale de la loi anglaise.

Quant au quatrième article du bill, il est destiné, comme on le verra, à rendre valables les procédures faites en vertu des actes du Canada relatifs aux liquidations. L'acte du Canada relatif aux liquidations, S.R., chap. 129, accorde à un créancier le droit de pétition pour liquider. L'acte de 1889 amendant la loi des liquidations donne le droit de pétition à un actionnaire. Il est possible qu'il y ait des doutes au sujet de la question de savoir si des procédures faites en vertu des amendements à l'acte des liquidations de 1889 pour permettre à un créancier de liquider la succession d'une compagnie seraient valides. Ce quatrième article rend les deux actes applicables à tout actionnaire ou créancier, de sorte qu'un actionnaire ou un créancier aura le droit de faire une requête pour liquider les biens d'une compagnie, et si des procédures avaient été commencées en vertu des amendements de 1889 à l'acte des liquidations par un créancier, ces procédures seront validées. Le cinquième article déclare :

L'expression "fonds social", dans l'article 3 de l'Acte des liquidations et son article 8, tel que modifié par la présente loi, et l'expression "capital social" dans les articles 3, 4, 5 et 8 de l'Acte modifiant l'acte des liquidations, 1889, seront censées avoir, jusqu'à ce jour, signifié un capital social soit *de jure* ou *de facto*.

Il est possible qu'il existe des doutes quant à la validité de l'émission des actions d'une compagnie, mais, ainsi que la chose est arrivée dans un ou deux cas dans l'Ontario, il est possible que la compagnie émette des actions qui ne seraient peut-être pas valides en droit. Cet article déclare que dans un cas de cette nature, le capital-actions sera considéré comme les actions "de jure" ou "de facto."

Le gouvernement suggère deux autres articles au sujet desquels je n'essaierai pas de donner des explications.

M. BERGERON : Quel est dans ce bill le véritable amendement à l'ancienne loi ?

M. McCARTHY : Le véritable amendement se trouve dans l'article 3, qui donne au fonctionnaire, devant lequel ont été faites des procédures en liquidation, d'approuver un règlement et de dire s'il sera appliqué aux parties contestantes, aux porteurs d'obligations et aux déposants, par exemple, lorsque l'un réclame un privilège sur l'autre, et lorsque les trois-quarts d'entre eux consentent à ce qu'il y ait un compromis, alors le tribunal peut approuver un tel règlement. Cela est virtuellement copié littéralement de l'acte anglais relatif aux liquidations.

M. BERGERON : Je demanderai à l'honorable député (M. McCarthy) si ce bill a été adopté au Sénat sous la surveillance de l'honorable ministre de la Justice ?

M. McCARTHY : L'honorable ministre de la Justice était présent au comité du Sénat où l'on a discuté la question à fond.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

PROHIBITION DU TRAFIC DES SPIRITUEUX.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Du consentement unanime de la Chambre, je proposerai que l'on passe à la motion de M. Flint.

La motion est adoptée.

M. FLINT : Je propose :

Que vu qu'il est désirable que des mesures législatives soient prises dans le but de restreindre davantage le trafic des spiritueux au Canada, et que ces mesures devraient être uniformes dans toutes les provinces et les territoires de la Confédération, il est opportun, dans l'opinion de cette Chambre, de décréter :—

1. Que sauf et à l'exception de ce qui sera énoncé ci-après, la vente des liqueurs enivrantes dans chaque province et territoire devrait être prohibée.

2. Que l'acte prohibant cette vente ne devrait être mis en vigueur dans aucune province ou territoire qu'en tant qu'une majorité des électeurs qualifiés de cette province ou de ce territoire aura voté en faveur de cet acte.

3. Que lorsque ce vote en faveur du dit acte aura été certifié au Gouverneur général en conseil, cet acte sera mis en vigueur dans la dite province ou le dit territoire et y restera en force pendant quatre ans, et subséquemment jusqu'à ce que le dit acte soit abrogé dans telle province ou tel territoire. La dite abrogation ne pourra être mise à effet tant qu'une majorité des électeurs de la dite province ou du dit territoire qualifiés à voter à une élection n'aura pas voté en faveur de cette abrogation. Les procédures relatives à la dite abrogation devant être les mêmes, sous tous rapports, que pour mettre l'acte en vigueur.

4. Que pour éviter les dépenses inutiles et pour assurer le vote le plus considérable possible, la votation prescrite dans le dit acte se fera à une élection fédérale générale.

5. Que le dit acte, quand il viendra en force, suspendra l'acte de tempérance du Canada dans toute partie de la province ou du territoire où ce dernier pourra être en vigueur à l'époque, et cette suspension se continuera aussi longtemps que le dit acte sera en force dans la dite province ou le dit territoire.

6. Que tant que le dit acte sera appliqué dans aucune province ou aucun territoire, la vente des liqueurs enivrantes pourra être permise pour fins médicales ou sacramentelles ou pour usage *bona fide* pour fins artistiques, commerciales ou industrielles : cette vente ne devant se faire que par des vendeurs nommés à cet effet et devant être assujettie à des règlements ayant pour objet d'assurer l'observation de l'acte.

7. Que tant que cet acte sera en vigueur dans aucune province ou aucun territoire, nul brasseur ou distillateur y résidant n'aura la permission de vendre ses produits si ce n'est aux vendeurs nommés pour les fins du dit acte, ou pour fins d'exportation en dehors de la dite province ou du dit territoire là où le dit acte ne sera pas en force ; les dites fabrication, vente et exportation devant être assujetties à des règlements sévères.

8. Que tant que le dit acte sera en vigueur dans aucune province ou aucun territoire il ne sera pas permis d'importer ou d'introduire dans la dite province ou le dit territoire de liqueurs enivrantes provenant de toute autre province ou territoire en Canada, ou de l'étranger, sauf pour vente pour les fins visées par le dit acte. Les dites importation et vente devant être sujettes à des conditions et restrictions ayant pour objet d'assurer l'observation du dit acte.

9. Qu'il devra être dûment pourvu dans le dit acte à sa mise en vigueur, et à l'imposition des amendes et pénalités prescrites par le dit acte.

Je remercie le premier ministre et la Chambre de la courtoisie dont ils ont fait preuve envers moi et envers ceux que j'ai l'honneur de représenter en cette affaire, en permettant que l'on examine cette résolution aujourd'hui, quand je sais parfaitement qu'un grand nombre d'autres questions publiques importantes auraient pu être discutées.

Il a été convenu que mon honorable ami, le député de Prince-est (M. Bell), devait appuyer cette résolution. Comme le savent la plupart des honorables députés présents, cette résolution émane de la "Ligue fédérale" (Dominion Alliance), association qui, durant un grand nombre d'années, a beaucoup travaillé en ce qui a trait à la prohibition du trafic des spiritueux au Canada. On devient généralement membre de la Ligue fédérale en se faisant élire par une société de tempérance favorable à la prohibition, et c'est le but de la Ligue de représenter le sentiment public de ceux qui croient qu'une loi prohibitive pour toute la Confédération est le but vers lequel doivent tendre les citoyens favorables au progrès de la tempérance.

La résolution comporte à un très haut degré un compromis entre ceux qui croient que l'on devrait travailler comme on l'a fait jusqu'ici sous le régime de la loi Scott, par l'intermédiaire des diverses organisations locales des diverses provinces ; et ceux qui croient que, politiquement et moralement, il est du devoir des personnes qui favorisent la tempérance de ne s'arrêter que lorsqu'elles auront la prohibition absolue du trafic des spiritueux par tout le pays. Il est un peu malheureux, cela va sans dire, que la question soit amenée à cette époque avancée de la session, mais il y a ceci de particulier relativement à cette question, c'est que, tandis que, sur la plupart des autres projets soumis au public, tout simple député peut présenter un bill qui, si la Chambre et le Sénat l'approuvent, deviendra loi, sur celle-ci, qui touche aux finances et au commerce, un député ne saurait présenter de bill, et la question doit être amenée par résolution. Naturellement, c'est là un désavantage.

J'aurais beaucoup préféré, si le temps l'eût permis, que ces résolutions eussent été incorporées dans un bill, afin de pouvoir en discuter tous les articles et les modifier, selon le cas, jusqu'à ce qu'il exprimât raisonnablement les sentiments du parlement. Tous les membres de cette Chambre savent que cette question de la prohibition a subi beaucoup de phases depuis la Confédération des provinces. D'abord, l'on a attaqué les abus de l'intempérance—et on les attaque encore, et l'on doit toujours les attaquer—en cherchant à convaincre les gens qu'ils doivent s'abstenir de prendre des liqueurs enivrantes, et tous, nous savons qu'il y a un mode de prohibition qu'il est très facile d'appliquer et qui est au fond absolument satisfaisant. Mais, la question ayant été étudiée, l'on a jugé que ce mode n'était pas le seul moyen que la société doit adopter pour diminuer les abus reconnus de l'intempérance, et, en conséquence, l'on a demandé au parlement de mettre certaines restrictions au trafic des spiritueux. Mais l'on a cru qu'il fallait autre chose, et, de consentement presque unanime, la législature a adopté des lois pour restreindre le trafic de diverses manières. On a ainsi beaucoup aidé la cause de la tem-

pérance. Toutefois, l'on a exercé une pression constante sur les diverses législatures provinciales, ainsi que sur le parlement fédéral, pour les porter à aller plus loin dans ce sens.

Un autre prêche la réciprocité avec les Etats-Unis. Un autre croit que la question du trafic des spiritueux est la plus importante. Pour ma part, je suis d'avis, avec probablement la majorité des membres de cette Chambre, que toutes ces questions ont une importance considérable, mais qu'aucune d'elles n'est assez importante pour exclure toutes les autres. Je ne veux pas que l'on puisse croire qu'il m'est impossible d'avoir confiance dans les autres remèdes que peuvent soumettre d'autres députés de cette Chambre pour le plus grand bénéfice de leurs concitoyens, et cela parce que dans une ou deux circonstances, j'ai proposé des résolutions tendant à prohiber le trafic des liqueurs spiritueuses.

Il ne peut exister le moindre doute dans l'esprit de ceux qui se sont occupés des progrès accomplis par la cause de la tempérance, qu'il existe dans le pays un nombre de plus en plus grand d'électeurs convaincus qu'il est nécessaire d'adopter de nouvelles lois favorisant la tempérance. Ces personnes ne craignent pas de manifester leur opinion dans les assemblées publiques et politiques, et de faire comprendre la chose à ceux qui les représentent en parlement, en un mot, il ne peut y avoir de doute qu'un nombre plus considérable de personnes s'occupent plus de cette question dans le pays que de n'importe quelle autre question qui soit soumise au parlement. Ce sentiment est-il représenté d'une manière égale dans la Chambre, voilà une autre question. Il est certain que dans l'intérêt du pays, il serait à désirer que ce sentiment public dont nous connaissons tous l'existence pût être représenté dans cette Chambre d'une manière égale au nombre de ceux qui le favorisent parmi les électeurs canadiens.

On a souvent essayé de connaître l'opinion des honorables membres de cette Chambre à ce sujet ; mais de nombreuses difficultés, inhérentes à la question, nous en ont toujours empêchés jusqu'ici. Personne n'ignore que la question de la prohibition tout en étant très intéressante, présente de nombreuses difficultés. La prohibition rencontre des adversaires plus acharnés que n'en a rencontré n'importe quel autre grand mouvement ayant existé dans le pays ; mais d'un autre côté, cette question de la prohibition a des défenseurs aussi zélés qu'il est possible de le désirer.

Un court résumé de l'histoire parlementaire de la prohibition ne serait peut-être pas sans intérêt. Dans tous les cas, elle se trouve à sa place au commencement d'une discussion comme celle qui, je l'espère, va avoir lieu sur la résolution qui vient d'être soumise, et cet historique devra être une réforme complète à tous ceux qui prétendent que la prohibition du commerce des liqueurs spiritueuses est une question ridicule, bonne tout au plus pour fournir un sujet de dissertation à un certain nombre d'exaltés. Si cette prétention était bien fondée, il y a longtemps qu'elle serait disparue de l'arène politique, car toute question abstraite qui n'est qu'une manie chez certains individus, aurait pu conserver dans tout le pays une popularité aussi grande que la popularité que possède la prohibition. Les législatures provinciales ainsi que le parlement fédéral ont dû s'en occuper plusieurs fois ; elle a créé des divisions non pas entre les différents partis, mais dans les rangs de chaque parti politique ; et bien qu'aucune législation n'ait encore été adoptée à ce sujet, cette question n'est pas moins d'un intérêt extraordinaire pour les honorables membres des deux côtés de cette Chambre, de même que pour ceux qu'ils représentent dans toutes les parties du pays.

C'est en 1873 que le parlement fédéral a eu à s'occuper pour la première fois de cette question, alors que des pétitions lui furent adressées demandant l'adoption d'une loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses ; la question fût soumise à un comité de la Chambre, lequel, après mûre délibération, fit rapport au parlement qu'il s'agissait là d'une question qui méritait d'être étudiée et qu'une loi en ce sens devrait tôt ou tard être adoptée. L'année suivante, je crois, une commission royale fut émise, et les commissaires chargés de s'occuper de la question reçurent instruction de faire des recherches aux Etats-Unis, afin de savoir à quoi s'en tenir sur les résultats obtenus par la mise en vigueur d'une loi de cette nature dans ce pays. Ce rapport, bien que très étendu, n'était pas complet, les commissaires ne se prononcèrent pas non plus en faveur de l'adoption d'une loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses, mais il résulte de cette enquête et de leur rapport que tous ceux qu'ils ont consultés leur ont déclaré qu'une telle loi prohibitive était non seulement opportune, mais même des plus faciles à adopter et à mettre en vigueur. L'année suivante, par suite du rapport des commissaires et de l'agitation qui en résultat dans le pays, cette question fut de nouveau soumise à la Chambre.

M. BERGERON : Cela avait lieu en 1875.

M. FLINT : Oui, et cette question trouva des partisans tellement dévoués et en si grand nombre dans cette Chambre, qu'elle fut discutée en comité général. Et une résolution fut immédiatement adoptée déclarant que la prohibition était le remède le plus efficace pour mettre fin aux maux causés par l'intempérance. Ce rapport ne fut pas pris en considération par la Chambre elle-même. Je dis ceci pour prouver que le parlement a reconnu lui aussi l'importance qu'il y avait d'adopter cette loi prohibitive ; pour prouver qu'il a sorti cette question du domaine abstrait où elle se trouvait pour en faire un projet de loi auquel il a accordé sa sanction, justifiant ainsi les efforts de ceux

qui, à partir de ce moment, se sont mis au travail avec une nouvelle énergie pour répandre dans le pays les principes de l'abstinence totale parmi ceux qui devaient élire des représentants dans les parlements à venir.

Bien que cette agitation n'ait pas eu pour effet d'établir une loi prohibitive pour tout le pays, elle n'en a pas moins contribué à faire adopter l'acte de tempérance du Canada, autrement appelé l'acte Scott, une loi des plus importantes non seulement à cause des principes qui y sont contenus, mais à cause des principes constitutionnels qui furent alors énoncés et soutenus plus tard au prix de sacrifices considérables. Le parlement soutint, et cela avec raison, tel qu'il appert des décisions citées plus tard, que dans l'exercice du pouvoir qui lui est conféré pour le maintien de l'ordre et la bonne administration du pays, il avait le droit d'adopter une loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses, et accorder aux électeurs des différentes provinces ou de districts électoraux distincts, le pouvoir de mettre cet acte en vigueur dans une certaine étendue de territoire. En d'autres termes, le principe de l'option locale fut appliqué sur une grande échelle par le parlement fédéral, et ce principe reçut l'approbation des plus hauts tribunaux du pays ; et comme ce principe se trouve compris dans la résolution que j'ai soumise à la Chambre, je me permettrai d'appeler l'attention des honorables députés sur son importance.

Bien que l'acte de tempérance du Canada ait été adopté dans plusieurs districts, il n'a pas eu tout l'effet désiré, et la raison pour laquelle l'acte Scott a été condamné, a toujours été pour moi une cause de surprise. Toutefois, je crois pouvoir dire que cette loi a été condamnée parce qu'elle ne rencontrait pas dans ces comtés l'appui unanime des électeurs. On aurait pu au moyen de certains amendements, adopter lorsque le besoin s'en serait fait sentir, forcer le public à donner son appui à l'acte Scott et en assurer par là la mise en vigueur dans ces comtés. Mais aussitôt qu'il s'est présenté des difficultés dans la mise en vigueur de l'acte dans plusieurs de ces comtés, au lieu d'adopter les amendements qui auraient rendu la loi plus facile à appliquer, l'opinion publique réclama à grands cris la révocation de la loi, et par conséquent, le territoire auquel l'acte Scott s'appliquait fut considérablement réduit, et aujourd'hui cette loi n'est plus en vigueur que dans quelques comtés des provinces de l'ouest et dans un nombre encore plus restreint de comtés des provinces de l'est.

Mais là où cette loi a rencontré un ferme appui, ainsi que l'approbation du public, je crois que sa mise en vigueur a produit d'excellents résultats. Certains amendements peuvent être considérés comme nécessaires pour permettre qu'elle puisse être mise en vigueur avec chance de succès, mais en résumé, là où l'opinion publique est en sa faveur, l'acte Scott a donné de bons résultats. En 1884, l'ex-ministre des Finances proposa une résolution concernant la prohibition totale de la vente des liqueurs spiritueuses au Canada, et les raisons qu'il a émises dans le remarquable discours qu'il a prononcé en cette circonstance n'ont jamais été sérieusement réfutées. On peut avoir fait preuve d'indifférence ou d'hostilé à leur égard, mais à part cela je ne crois pas que l'on n'y ait jamais répondu sérieusement, et le débat qui eut lieu sur cette motion en 1884, se termina par une résolution déclarant, elle aussi, que la prohibition était opportune, comme la Chambre l'avait fait en 1874, mais on ajouta quelque chose.

Un amendement fut adopté par la Chambre déclarant que ses membres étaient disposés à approuver une législation de cette nature aussitôt que l'opinion publique serait disposée à se conformer à une mesure aussi radicale que celle-là, laissant entendre par là que le parlement tout en étant convaincu que la chose était désirable, il fallait aussi tenir compte d'un autre élément, c'est-à-dire qu'il fallait attendre pour mettre une telle mesure en vigueur que l'opinion publique fût disposée à l'accepter. Nous ne voyons pas les ministres ou les députés lorsqu'ils proposent des mesures, en appeler à l'opinion publique. Ils proposent ces mesures, quelles qu'elles soient, comptant uniquement sur les bienfaits qui devront en résulter pour amener le public à leur accorder son appui. Mais quand il s'agit de prohiber le trafic des spiritueux, il faut tenir compte du sentiment populaire. La principale raison de cela, comme je le démontrerai plus tard, c'est que l'opinion publique varie plus sur cette question que sur n'importe quel autre sujet. Vous pouvez voyager des jours entiers dans différentes régions de chaque province et trouver à peine une ou deux personnes qui sont opposées à la prohibition ou en faveur de la vente des spiritueux ; puis vous tombez dans une autre région où les propositions de cette nature sont considérées comme étant absurdes et ridicules. Les résultats des différents plébiscites démontrent que dans certains endroits, la population est pour ainsi dire unanime en faveur de toute mesure tendant à restreindre ce commerce, tandis que d'autres comtés sont opposés à une mesure de cette nature. En d'autres termes, l'opinion publique tout en s'étant fortement prononcée sur cette question, est loin d'être unanime.

Il existe des villes où de l'aveu même des prohibitionnistes, quand bien même cette dernière y serait établie, on éprouverait les plus grandes difficultés à la mettre en vigueur. Il existe d'autres endroits où l'idée de la prohibition est considérée comme ridicule. Dans d'autres milieux, le sentiment qui existe en faveur de la prohibition est tellement fort, qu'il fait pour ainsi dire partie de la religion, et celui qui dans ces endroits n'est pas prohibitioniste, est considéré comme une chose extraordinaire. Ainsi donc, cette

question de l'opinion publique est d'une importance majeure, lorsqu'il s'agit d'une loi dont la mise en vigueur dépend en partie de l'accueil plus ou moins favorable que lui fait le public.

En 1884 le parlement se basant sur la résolution adoptée en 1875 se déclara en faveur de la prohibition, mais prétendit que l'opinion publique n'était pas encore assez préparée pour recevoir une telle mesure. En d'autres termes, le parlement avait devancé ou craignait d'avoir devancé l'opinion publique de ce temps-là. La question continua d'agiter les esprits, et un grand nombre de ceux qui siègent aujourd'hui dans cette Chambre doivent se souvenir des discussions qui eurent lieu chaque année à ce sujet. Le principe de la prohibition continua de s'affirmer de plus en plus. En 1889, le parlement reconnut de nouveau la nécessité d'une loi de cette nature, pourvu bien entendu que le sentiment public fût disposé à l'accepter. En 1891, le juge Jamieson, qui faisait alors partie de cette Chambre, proposa une résolution tendant à la mise en vigueur d'une loi prohibitive par le parlement.

Le gouvernement de cette époque proposa en amendement que la question fût soumise à une Commission royale chargée de faire enquête et un rapport à ce sujet. Cette commission siégea durant un certain temps et visita les différentes provinces du pays et une partie des Etats-Unis, elle entendit une foule de témoignages et publia son rapport. Tout en n'ayant pas critiqué ouvertement cette commission comme l'ont fait certains prohibitionnistes, je ne crois pas que ce rapport ait une valeur égale à l'argent qu'il a coûté. Bien qu'il contienne des renseignements très utiles, cependant ces renseignements ne sont pas disposés de manière à pouvoir donner une idée bien claire de la chose à ceux qui veulent se donner la peine d'étudier la question, pour savoir à quoi s'en tenir sur l'opinion de ceux qui sont censés dans ce pays posséder une certaine expérience à ce sujet. Cependant, ce rapport devrait avoir une certaine valeur pour celui qui voudrait se donner la peine d'en faire une étude attentive et d'en extraire les renseignements qui seraient de nature à jeter de la lumière sur cette question.

La commission fit deux rapports, l'un préparé par la majorité de ses membres et l'autre par la minorité. Dans son rapport, la majorité se prononça contre la mise en vigueur de toute loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses dans tout le pays. Je me suis souvent demandé quelle aurait été l'attitude du gouvernement de cette époque si les commissaires en étaient arrivés à la conclusion qu'il était possible d'établir au Canada une loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses. Je me demande si le gouvernement aurait considéré ce rapport de la commission comme l'obligeant à préparer et à soumettre à la Chambre une loi prohibitive. Mais le cabinet de cette époque n'eut pas besoin de se prononcer sur cette question, parce que la rapport de la commission qu'il avait nommée ne lui était pas favorable. S'il en eût été autrement, je crois qu'une forte pression aurait été exercée sur le gouvernement pour le forcer à adopter la recommandation de ses propres commissaires. Voici les raisons sur lesquelles la commission s'est basée pour faire un rapport défavorable à une loi prohibitive de cette nature. Je ne cite qu'un court extrait de la dernière partie du rapport des commissaires.

Ils considèrent que le "but" de tout système ou règlement tendant à prohiber la vente des liqueurs spiritueuses est de diminuer ou de faire disparaître les maux qui résultent de l'intempérance, ou de l'usage immodéré des boissons enivrantes, et après avoir étudié la question avec tout le soin possible, ils en sont arrivés à la conclusion qu'un tel but ne serait pas atteint par la mise en vigueur d'une loi prohibant la fabrication, l'importation et la vente des liqueurs spiritueuses dans tout le Canada, et que si une telle loi était adoptée, elle ne pourrait pas être mise en vigueur d'une manière efficace. * * * * . Une loi prohibitive ressemble trop à une législation coercitive, sur une questson au sujet de laque le une fou e de personnes se croient capables de décider elles-mêmes de ce qu'elles doivent faire, pour pouvoir être acceptée comme une mesure à laquelle le peuple doit obéir sans hésiter, et il serait impossible, avec les pouvoirs possédés actuellement par les provinces, de vouloir légiférer relativement à ce trafic—avec la certitude que dans certaines provinces la prohibition rencontrerait une opposition déterminée—lorsque l'on possède des frontières aussi étendues que le Canada, qui le séparent d'Etats où la vente des liqueurs spiritueuses serait permise; les soussignés considèrent:

Qu'il est inutile de vouloir croire qu'une loi prohibitive générale puisse être mise en vigueur avec quelque chance de succès.

J'ai lu ce passage du rapport parce qu'il n'est que juste que ceux qui s'occupent de cette question sachent ce qui a été dit par des hommes de talent et d'expérience, qui ont consacré plusieurs mois à l'étude de cette question et ont fini par ce prononcer contre la prohibition. Je dis donc que si l'on prend en considération l'hostilité qui existe dans certaines classes de la société contre cette mesure, qui forcerait ses membres à changer complètement leurs habitudes, le rapport revient à dire que si l'on tient compte de l'opinion publique telle qu'elle existe actuellement dans certaines provinces à ce sujet, ainsi que d'autres désavantages, il est impossible pour le moment de mettre une loi prohibitive comme celle-là en vigueur dans le pays. Ce rapport de la majorité des membres de la commission était plutôt basé sur cette raison que sur le fait qu'ils voulaient arrêter les progrès de la tempérance ou de l'abstinence. Mais pour celui qui a étudié cette question, le rapport de la minorité contient des remarques de la plus haute importance; et je crois que le Dr McLeod qui a préparé ce rapport mérite des remerciements du parlement et du pays. Il a résumé dans les remarques qui précèdent le rapport de la minorité une foule de renseignements et des arguments d'un logique tellement serrée, qu'il est pour ainsi dire impossible d'y répondre.

On ne peut y répondre qu'en ayant recours aux arguments qui sont mentionnés dans le rapport de la majorité, et que je viens d'indiquer. Mais quant à ce qui concerne les maux causés par l'intempérance, leur étendue et leur nature, il a fait une preuve écrasante. Il en est de même lorsqu'il parle du devoir qui incombe au parlement d'accomplir au point de vue de la morale et de l'économie, de faire cesser ces maux par tous les moyens en son pouvoir. Je ne m'attarderai pas plus longuement sur les différents arguments qu'il a fait valoir, parce qu'ils sont bien connus de tous ceux qui ont étudié la question. Voici la conclusion à laquelle en est arrivée la minorité.

Que la Chambre a eu raison de déclarer en 1875 que le seul moyen efficace de mettre fin aux maux causés par l'intempérance était la prohibition.

Que tous les renseignements fournis à la commission la confirment dans l'opinion que le trafic des liqueurs spiritueuses était mauvais, à cause de l'influence qu'il exerçait sur toutes les autres industries au détriment des meilleurs intérêts du pays ; que les différents plébiscites ont démontré que l'opinion publique était en faveur de la prohibition dans les provinces où cette question a été soumise au vote populaire, et qu'il serait sage d'adopter immédiatement une telle loi.

Une fois le rapport de cette commission déposé, ou peu-être durant les travaux de cette commission, un autre mouvement se fit pour amener le parti libéral à faire de cette question un article de son programme. On espérait qu'un parti politique, qui comptait dans ses rangs un nombre considérable de partisans de la tempérance, pourrait faire beaucoup pour le triomphe de la cause de la prohibition. Je n'étais pas bien certain qu'il fût dans l'intérêt du parti libéral de faire de cette question un des articles de son programme, et que cela pût contribuer à son triomphe immédiat ; mais j'ai cru que si la cause de la prohibition devenait celle du parti libéral, cela aiderait considérablement ce mouvement, le parti libéral en souffrirait peut-être sur le moment, mais après avoir subi la défaite, il bénéficierait de l'avantage que lui offrait l'augmentation sans cesse grandissante du sentiment prohibitionniste dans le pays.

En 1893, le parti libéral se réunit en convention dans cette ville, et lorsque cette proposition fut soumise aux délégues, ces derniers refusèrent d'en faire un des articles du programme de leur parti ; ils furent d'avis que cette question pouvait compromettre son avenir et refusèrent de l'adopter, malgré les sentiments patriotiques qui les animaient. La résolution qui fut adoptée à cette convention est connue de tous ; il fut décidé que si le parti arrivait au pouvoir, il serait de son devoir de soumettre la question au vote populaire, afin de s'assurer du sentiment public sur la prohibition, et le plébiscite eut lieu. Je vais me permettre de citer les propres paroles dont s'est servi la convention libérale pour exprimer son opinion à ce sujet :

Attendu que les maux causés par l'intempérance sont des plus considérables et que le public est vivement alarmé de l'état de choses existant, il est à désirer qu'un plébiscite soit ordonné dans tout le pays, afin de s'assurer du sentiment public à ce sujet.

Le secrétaire de la ligue de la tempérance était présent en cette circonstance, et aida à rédiger cette résolution. Il déclara qu'il était du devoir du parlement de s'assurer d'abord du sentiment public sur cette question, puis d'adopter une loi qui serait conforme à cette opinion clairement exprimée par les électeurs de ce pays, qui, d'après lui, étaient en faveur de la prohibition absolue du trafic des liqueurs spiritueuses. Bien que le secrétaire de la ligue de la tempérance et les autres membres de l'association ne fussent pas d'avis que ce plébiscite était en lui-même un pas fait vers le prohibition, cela ne les empêchaient pas de croire que ce qu'il y avait de mieux à faire pour le moment était de faire de cette question l'article du programme d'un parti, et de la lancer dans l'arène politique. Tout en considérant le plébiscite comme étant une chose très importante, il ne l'acceptèrent que comme un pas de plus vers le mouvement prohibitionniste. Je voudrais appeler l'attention sur les remarques faites au cours de la discussion qui eut lieu sur cette question, par M. McKeown, de Saint-Jean, N.B., un membre de la législature de cette province. Voici ce qu'il a dit à l'appui de la résolution :

Certaines provinces peuvent accorder une majorité écrasante en faveur de la prohibition, mais tout le contraire peut arriver pour d'autres provinces. Dans ce ce cas, il me semble que ce ne serait pas un problème impossible à résoudre que les hommes d'Etat de ce pays devraient pouvoir amender la constitution de manière à ce qu'il nous fût permis d'avoir des provinces prohibitionnistes dans cette Confédération, de même qu'il existe des Etats prohibitionnistes chez nos voisins

Voilà un moyen de résoudre cette question dans le cas où le résultat du plébiscite serait hostile à la prohibition dans certaines provinces et lui serait favorable dans d'autres. C'est en effet ce qui a eu lieu lors du dernier vote à ce sujet.

La question de savoir jusqu'à quel point l'adoption de cette résolution par la convention libérale liait ce dernier parti à la mise en vigueur d'un loi prohibitive, a été longuement discutée. Pour ma part, je ne crois pas que cette résolution fût de nature à lier jusqu'à ce point le parti libéral ; je ne crois pas que l'on puisse déduire des termes de la résolution ou des discours qui ont été prononcés durant cette convention, que le parti libéral, s'il obtenait le pouvoir, était tenu, moralement et logiquement, de soumettre une législation prohibitive.

Je crois que la sincère considération et des termes de la résolution et des déclarations faites subséquemment à son sujet ferait conclure à tout le monde que le parti libéral n'était tenu comme parti de présenter une

loi prohibitive concernant les liqueurs que si le résultat du plébiscite eût indiqué un sentiment prohibitif prépondérant de nature à imposer au gouvernement l'obligation d'agir dans ce sens. En d'autres termes, le gouvernement du jour, je crois, était laissé entièrement libre d'agir suivant les circonstances.

M. WILSON : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Le discours prononcé par l'honorable ministre Anglin indiquait clairement, je crois, quelle était son opinion dans le cas où la majorité se prononcerait en faveur de la prohibition. Il a dit que quelle que fût la majorité le parti libéral serait tenu de présenter une loi prohibitive et de la faire adopter par le parlement. Je trouve que les discours de M. Fisher indiquaient que dans le cas où son parti triompherait aux bureaux de votation et où le vote plébiscitaire serait favorable, on présenterait une loi prohibitive pour la faire adopter par le parlement.

M. FLINT : Naturellement, l'honorable député (M. Wilson) sera parfaitement libre plus tard d'établir ce point aussi pleinement qu'il le désire.

M. WILSON : Je vous demande votre avis à ce sujet.

M. FLINT : Je ne désire pas en ce moment entrer dans une analyse élaborée de ces discours ou de ces déclarations.

M. WALLACE : L'honorable député (M. Flint) voudrait-il mentionner son opinion sur ce point très important ?

M. FLINT : Je mentionnerai les opinions que je possède à ce sujet, et le degré auquel le gouvernement ou le parti était tenu d'agir d'après ces déclarations. Il était laissé à l'honneur, à la morale et à la logique de ceux qui appuyaient l'opinion favorable au plébisicite dans cette convention, comme à tous ceux qui faisaient allusion à l'importance et à l'état de l'opinion publique relativement à cette question, de peser et de mesurer l'opinion publique que révèlerait le résultat du vote plébiscitaire. Il nous serait aisé de supposer maintes circonstances où, bien qu'il puisse y avoir clairement une majorité de voix en faveur de la prohibition, ce ne serait pas encore suffisant. Supposons que très peu de monde eût voté, c'est-à-dire beaucoup moins de monde qu'il n'y en a eu, et supposons que dans ce cas, il y eût eu une petite majorité en faveur de la prohibition, je ne pense pas que quelqu'un prétendît en cette Chambre que le gouvernement ou le parti serait tenu de présenter une loi prohibitive concernant les liqueurs. Toute la chose est restée une question libre ; chacun a été laissé libre d'apprécier le vote et d'en considérer l'importance au point de vue de sa révélation de l'opinion publique, lorsque ce vote aurait été donné.

Voilà qui permet l'existence de vastes divergences d'opinions parmi ceux qui discutent la portée du vote reçu, et tandis que l'un pourra croire que le nombre des votants et la majorité étaient amplement suffisants pour obliger le gouvernement à présenter une loi prohibitive, il y en a beaucoup dans tout le pays qui, tout en étant prohibitionnistes aussi ardents que n'importe qui, adopteraient un autre avis et prétendraient que le vote n'a pas été assez considérable, ou qu'il n'a pas suffisamment constitué l'expression de l'opinion publique, ou qu'il ne représente pas une force suffisante de l'opinion publique, pour assurer le succès d'une loi prohibitive. Cette motion réflète dans une grande mesure mon opinion, c'est-à-dire que si toutes les provinces eussent donné en faveur de la prohibition un vote aussi considérable que celui émané de certaines provinces, le gouvernement serait par là amplement justifié de s'occuper de cette question pour triompher ou tomber avec elle. Mais je ne suis pas prêt à dire qu'un vote comme celui qui a été donné dans quelques-unes des provinces, comme dans la province de Québec particulièrement, représente une majorité du corps électoral du pays de nature à justifier un parti politique de proposer une loi prohibitive, bien que je puisse déclarer franchement que j'appuierais de grand cœur tout gouvernement qui, sans s'occuper le moins du monde du vote donné sur cette question, présenterait une loi concernant la prohibtion des liqueurs dans tout le Canada.

Je suis d'avis qu'en faisant du vote du pays la base sur laquelle doive reposer la proposition d'une loi prohibitive concernant les liqueurs, on affaiblit clairement la cause de la prohibition ; que la force de la cause de la prohibition réside, non dans le vote plébiscitaire reçu en septembre 1898, mais dans des circonstances absolument distinctes de ce vote, et que, dans la mesure où le vote a été hostile à la prohibition et où l'importante province de Québec s'est prononcée contre elle, ce vote a manifestement affaibli la cause de la prohibition au point de vue populaire.

J'ai toujours tâché, depuis que j'ai l'honneur de faire partie de cette Chambre, d'éviter de donner à cette question un caractère politique, sachant les énormes difficultés qui s'opposent à la réalisation de l'idée qu'elle comporte. J'espérais, ce que j'ai toujours fait, que si la prohibition était jamais décrétée, la chose résulterait de l'alliance et de l'entente des deux partis politiques. Ceux qui s'intéressent assez à la question pour relire les discours prononcés sur cette question en parlement, constateront que tous les orateurs favorables à la prohibition se sont toujours appuyés sur l'influence et la puissance de l'opinion publique, c'est-à-dire non pas l'opinion publique de l'une des provinces, non pas l'opinion publique d'ici ou de là, mais l'opinion publique de tout le pays.

Il est vrai que, comme matière d'exactitude purement technique, il y a eu une petite majorité de 10,000 ou 12,000 en faveur de la prohibition.

M. WILSON : Une bonne majorité, plus de 14,000 voix.

M. FLINT : Dans tous les cas, il y a eu une petite majorité de toute la population du Canada, mais ce n'est guère la bonne manière de considérer la chose. Les majorités doivent se considérer comme elles se produisent réellement, c'est-à-dire considérables dans certaines provinces, petites dans d'autres provinces, et hostiles ailleurs.

Sur cette question d'opinion publique, ainsi que sur son importance relativement à la considération de cette question, je citerai quelques observations faites par mon honorable ami, l'ancien Ministre des Finances (M. Foster) l'an dernier. L'honorable député discutait certaines des difficultés et certains des avantages de la prohibition. Il disait :

Il se présente encore une autre difficulté relativement à l'application du régime de la prohibition ; et le gouvernement et le ministre des Finances ont raison de se demander sérieusement s'ils ne se trouveront pas en présence d'une perte importante de recettes budgétaires et d'une nature sérieuse dans l'application de la prohibition.... ... .Pour mon compte, m'est avis que si le corps électoral adoptait à une écrasante majorité le régime de la prohibition, ce régime n'offrirait pas plus de difficultés d'application que toute autre loi ; mais, je le répète, il faut que le corps électoral le veuille sérieusement et le décrète à une immense majorité, sinon, il ne serait pas possible d'appliquer la loi avec le même succès que les autres lois de date déjà ancienne.

Nous remontons quelque peu en arrière, à 20 ans, et nous voyons quelle fut l'opinion de certains des principaux hommes de cette époque qui s'occupaient de cette question. On discutait la loi Scott, loi entièrement basée, relativement à sa mise en vigueur, sur l'opinion publique des diverses localités dans lesquelles on cherchait à l'appliquer. M. Mackenzie disait :

Dans une mesure d'une aussi vaste importance, effectuant comme elle le faisait une sorte de révolution sociale, il était essentiel que le peuple se prononçât fortement et formellement en sa faveur.

Et encore :

Il admettait parfaitement qu'il fallait presque absolument qu'il y eût une opinion puissante, sinon universelle, en faveur de l'adoption d'une loi comme celle-ci ... Et, pour cette raison, il ne voudrait jamais favoriser l'adoption d'une loi prohibitive qui n'aurait pas été soumise à l'épreuve du vote populaire, tant qu'il ne serait pas convaincu que la grande majorité de tout le pays est favorable à la mesure. D'un autre côté, il n'avait aucun doute quelconque qu'une loi absolument prohibitive pourrait, pouvait et devrait être adoptée lorsqu'une opinion publique absolument écrasante existerait en sa faveur,

Aucun homme ayant jamais possédé une position éminente en cette Chambre ne fut doué de plus de sens commun, pour s'occuper de législation pratique, que ne le fut feu l'honorable Alexander Mackenzie, et celui-ci préconisait alors la loi Scott considérée à cette époque, dans beaucoup de parties du pays, comme l'accomplissement d'un très grand progrès en matière de législation concernant la prohibition. Son opinion telle qu'exprimée ici coïncide parfaitement avec l'opinion de l'ancien ministre des Finances (M. Foster), qui a apporté beaucoup d'attention à ce sujet, et qui, jusqu'à un certain point, s'y est identifié.

En 1895, en discutant la prohibition, voici ce que j'avais l'honneur de dire à la Chambre :

Quant au sentiment de la population de la province de Québec, nous ne possédons pas, nous, naturellement de complètes informations à ce sujet ; mais chaque fois que j'ai eu occasion d'examiner l'état de l'opinion publique de cette province, j'ai été porté à croire qu'on y est profondément favorable à la suppression du trafic des liqueurs d'une façon aussi absolue que peut l'effectuer la loi. Dans tous les cas, quelques-uns des plus graves esprits de l'Eglise à laquelle la majorité de la province de Québec appartient se sont exprimés fortement en faveur de la suppression du trafic des liqueurs par tous les moyens moraux et légaux qu'il est au pouvoir de l'Etat d'employer.

C'était là une opinion personnelle tirée de diverses sources avant qu'un vote plébiscitaire fût pris, et parmi les remarques qui me confirmaient absolument dans cette opinion s'en trouvaient quelques-unes faites par mon honorable ami, le Dr Christie, membre de cette Chambre. Il disait dans le cours de l'un des débats :

On pourra me dire que ma propre province (Québec) n'a pas encore parlé. C'est vrai, mais je crois pouvoir dire avec raison qu'il y existe un fort sentiment favorable à la tempérance, et j'espère, tout en n'osant pas le prédire, que lorsque viendra le jour de l'épreuve, la grande vieille province de Québec sera trouvée, d'accord avec les autres provinces, favorable à cette grande réforme morale.

Cela démontre qu'un représentant de la province de Québec, d'après ses observations et son examen de l'état de cette province, s'était comme moi formé l'opinion qu'il était très probable que la province de Québec, du moins dans une certaine mesure, était d'accord avec le sentiment de tempérance existant dans les autres provinces, en tant que le révélaient l'opinion publique et les plébiscites locaux.

L'honorable député de Northumberland (M. Guillet), chargé par le gouvernement conservateur de proposer cet amendement, disait :

Je suis convaincu qu'il serait sage et conforme aux intérêts de la prohibition, que le parlement conférât aux législatures provinciales le pouvoir de s'occuper de la question, ou, si la chose n'est pas possible, qu'il obtînt du parlement impérial que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord fût amendé de manière à accorder de pouvoir au parlement. Je pense que ce serait là une manière pratique de s'occuper d'une question de cette nature. Alors, si les législatures de ces provinces dont la population est prête à voir adopter une loi prohibitive, renferment une majorité d'hommes favorables à la prohibition, cette majorité verra à ce que la loi soit mise en vigueur. Dès que l'état du sentiment public d'une province requerra une loi prohibitive, ce même sentiment public exigera sa mise en vigueur ; et, après qu'elle en sera arrivée à cette conviction, la population de cette province sera entièrement saisie de la décision de la question.

L'argumentation générale de mon honorable ami (M. Guillet) était en grande partie dans le sens de cette motion-ci, c'est-à-dire que,

tout en croyant que le sentiment public était essentiel à la mise en vigueur d'une loi prohibitive, il avait ses doutes quant à l'étendue de ce sentiment, et il s'arrêta à cette idée qu'il pourrait être possible de s'adresser à un puissant sentiment public là où il existait dans les provinces, et d'attendre de ce côté la cause qui déterminerait l'adoption d'une loi prohibitive concernant les liqueures.

L'honorable député de Durham-ouest (M. Craig) disait :

Je prétends qu'une loi prohibitive doit être appuyée d'une forte majorité, non seulement des votants, mais de tous les électeurs du pays . . La loi doit avoir l'appui d'une grande majorité pour rendre la chose efficace.

Il disait encore :

A moins que la majorité de la population ne déclare expressément qu'elle veut la prohibition, il est inutile de la part de tout gouvernement de faire adopter une mesure prohibitive, et si la majorité de la population ne vote pas en faveur de la prohibition lorsqu'elle a l'occasion de le faire, c'est là la preuve qu'elle n'en veut pas.

Si le temps le permettait, je pourrais citer des discours de divers hommes publics pendant les derniers 25 ans, des extraits dans le même sens, mais le temps ne m'en laisse pas la liberté.

Le premier ministre actuel du Canada, en réponse au chef de la gauche, disait, en 1898, sur cette question même :

Si le verdict populaire condamne la prohibition, la question se trouve immédiatement tranchée .....

Je dois dire que je ne suis pas tout à fait d'accord avec mon honorable chef sur ce point. Je ne suis pas tout à fait d'avis que si le plébiscite eût été hostile à la prohibition, la question se serait trouvée tranchée, car je connais assez le sentiment et les motifs qui animent les prohibitionistes pour savoir que l'agitation aurait survécu, et qu'ils auraient considéré leur défaite comme un nouveau point de départ pour continuer encore davantage à agiter la question dans l'espoir d'obtenir une forte majorité dans une autre occasion future, en travaillant de diverses manières à faire partager leurs sentiments par l'opinion publique. Toutefois, il s'agit là d'un simple incident, et il est possible que le premier ministre ait voulu dire que cela aurait mis fin à l'agitation pour le moment. Il ajouta :

Mais si une majorité des électeurs, faible ou forte, se prononce en faveur de la prohibition, il sera alors du devoir du gouvernement de considérer si le temps est arrivé pour le parlement canadien d'adopter une loi prohibitive. Je me contenterai de dire que si, après la manifestation de la volonté du peuple, le gouvernement ne fait pas son devoir, mon honorable ami pourra lui en demander un compte sévère.

Le très honorable ministre se trouvait là parfaitement d'accord avec son grand prédécesseur, l'honorable Alexander Mackenzie, ainsi qu'avec tous ceux qui se sont occupés de l'importance de l'opinion publique relativement à la question de la réforme concernant la tempérance. Toute la question se trouve précisément là. Elle réside dans l'argumentation basée sur le résultat du plébiscite, sur le point de savoir si le plébiscite révèle l'existence par tout le pays de cette écrasante et convainquante opinion publique qui imposerait au gouvernement et au parlement l'obligation de décréter une loi prohibitive concernant les liqueurs. La question en reste encore là, et elle est susceptible de discussion et de divergence d'opinions sur ce point.

Parlant sur cette question, j'ai eu l'occasion de dire en 1898 :

La question a deux aspects. D'abord, le pays est-il prêt à appuyer un gouvernement qui soumettrait et ferait adopter une loi prohibitive ? En second lieu—question très-importante—le parlement est-il prêt à faire une telle loi ?.....Nous pouvons obtenir l'opinion publique, plus ou moins exacts, dans les diverses provinces, sur la prohibition, sans que nous ayons là une preuve de ce que sera l'attitude du parlement sur la question.

L'attitude que j'ai toujours tenue depuis que j'ai entrepris d'étudier sérieusement la question, a été que l'on arriverait à faire une loi de la prohibition par l'éducation publique, par la manifestation de la volonté du peuple aux élections parlementaires, et que, dans chaque circonscription du Canada, il devrait y avoir, de temps en temps, une puissante manifestation du sentiment public en faveur de la prohibition, engageant les membres du parlement à appuyer l'adoption d'une telle loi.

En d'autres termes, suivant ma manière à moi de résoudre la question, l'opinion publique qui, à mon avis, a toujours été celle qui ferait adopter par ce parlement une loi prohibitive concernant les liqueurs est l'opinion publique manifestée aux bureaux de votation lors de l'élection des membres de cette Chambre. A ce point de vue, je n'ai jamais eu dans le plébiscite, considéré comme force déterminante de la prohibition, cette confiance que certaines gens semblent y avoir placée, car le système plébiscitaire ne laisse pas que d'offrir cette faiblesse, constatée avant l'événement et plus évidente maintenant, savoir : que, bien que le plébiscite puisse constituer dans une grande mesure la représentation des opinions d'une classe de personnes qui ont pris la peine de voter dans l'occasion, l'élection des membres de cette Chambre, cependant, est l'expression de l'opinion publique d'hommes qui contraindraient leurs représentants à adopter la loi. Je ne citerai pas de statistiques, car je n'ai pas examiné la question à ce point de vue, mais, il y a, nul doute, en cette Chambre aujourd'hui, des députés dont la majorité des électeurs a voté, lors du récent plébiscite, en faveur de la prohibition, et qui, cependant, n'appuieraient pas une loi prohibitive concernant les liqueurs. Et ces députés pourraient se faire élire de nouveau en opposition à une loi prohibitive concernant les liqueurs, bien que le platonique vote de principe donné par la circonscription lors du plébiscite puisse avoir été en faveur d'une telle loi, pour la raison que les circonstances et les alliances sont différentes. Et ainsi, j'ai toujours prétendu que c'est par l'intermédiaire des représentants responsables envers les partisans de la prohibition que devra se faire

sentir en parlement ce sentiment public, dont j'ai toujours constaté l'existence, et qui existe en effet dans beaucoup de parties du Canada, et que le moyen de faire triompher la prohibition consiste, non pas dans la promulgation de plébiscites, lesquels constituent un lien moral ou logique, mais dans la manière de voter lors de l'élection des membres de cette Chambre, ce moyen liant rigoureusement et légalement, autant que moralement, celui qui fait son élection en qualité de partisan de la prohibition.

Je n'examinerai pas les chiffres du plébiscite, vu qu'ils sont bien connus de tous. Des plébiscites provinciaux ont été promulgués en 1892, 1893, 1894, etc., dans quelques-unes des provinces, notamment dans l'Ontario, Manitoba, la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince-Edouard. Dans ces provinces, à l'occasion de ces plébiscites provinciaux, on s'est prononcé en faveur de la prohibition. Lors du plébiscite fédéral, les mêmes provinces, tout en n'inscrivant pas un vote aussi considérable que celui que nous aurions cru devoir en attendre, ont donné une majorité importante et raisonnable en faveur de la prohibition, en tant qu'elles ont voté. Conséquemment, tenant tout le compte voulu du fait de ceux qui ont été empêchés de voter par crainte d'autres conséquences, ou qui, bien que favorables à la prohibition, n'ont pas pris la peine de voter, parce qu'ils pensaient que ce serait inutile, ou que si la prohibition était adoptée la question pourrait embarraser leurs amis politiques, outre le fait qu'il existe de ces diverses provinces en cette Chambre de nombreux représentants dont les sentiments individuels sont favorables à la prohibition, nous avons tout lieu de croire que le sentiment public des provinces du Manitoba, de l'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard est en faveur d'une loi prohibitive suivant les principes les plus rigoureux qui furent posés par les hommes dont j'ai cité les discours. Telle est ma propre conclusion, et l'examen de ce qu'a dit la presse, ainsi que l'examen des opinions d'hommes distingués dans les divers états de vie, tels que des ecclésiastiques, des réformateurs moraux et des hommes d'importance faisant une étude de cette question, démontrerait, en tenant le compte voulu de ceux qui sont opposés à la prohibition et de ceux qui pensent que le sentiment public n'est pas assez puissant pour qu'elle soit mise en vigueur, qu'il y a dans ces provinces la preuve concluante, au moins, de l'existence d'un fort, que dis-je, d'un écrasant sentiment en faveur de la prohibition.

Si nous passons aux autres provinces, nous devons également conclure d'une manière irrésistible, je crois, que quelques-unes d'entre elles ne peuvent guère s'être déclarées favorables à la prohibition. Ainsi, le sentiment public en faveur d'une loi prohibitive est très faible à la Colombie Anglaise, tandis qu'il est décidément hostile dans la province de Québec. Tenant compte du fait, néanmoins, que dans cette dernière province, comme on l'a prétendu, le vote n'a pas été pris tout à fait aussi honnêtement qu'il aurait pu l'être, et tenant tout le compte voulu du fait qu'en certains endroits, la cause de la prohibition n'était représentée par aucun ami, et que des actes répréhensibles pouvaient s'y commettre librement, personne ne peut franchement et loyalement prétendre, en présence des renseignements que nous possédons maintenant, lesquels portent à 94.000 voix la majorité du vote plébiscitaire inscrit contre la prohibition, ainsi qu'en présence des opinions émises par les députés de cette province, que la province de Québec soit en faveur de l'application d'une loi prohibitive. Tout le monde doit admettre—je regrette de le dire—que la province de Québec est opposée à la prohibition, qu'elle ne veut pas en entendre parler, et qu'elle offre un vaste champ aux efforts des missionnaires de la tempérance.

Maintenant, considérant le fait que le vote donné dans les diverses provinces n'a pas été aussi considérable que beaucoup de prohibitionnistes l'espéraient, et qu'il aurait dû l'être, puisque près de la motié des électeurs n'a manifesté aucune opinion dans un sens ni dans l'autre, mais a fait preuve d'une extrême indifférence à ce sujet, considérant le fait que la grande province de Québec s'est prononcée contre la prohibition par une écrasante majorité, nous avons à nous demander si, au point de vue de la prohibition, il est sage ou praticable, de la part du parlement, de décréter une loi prohibitive concernant tout le Canada. Si une mesure semblable ou une motion la concernant était présentée, personnellement je voterais pour, pour la raison que la prohibition ne dépend principalement aucunement de ce point, et qu'à mon avis chaque membre de cette Chambre est tenu de représenter le sentiment de ses électeurs sur cette question, et de le faire prévaloir de son mieux, sans s'occuper le moins du monde de l'avis des députés représentant d'autres circonscriptions dont le sentiment est contraire. Pour ce motif, j'appuierais une motion générale, ayant en vue l'établissement de la prohibition, en partie dans le but de préparer les voies, en partie dans le but de représenter les opinions et les vœux, non seulement de moi-même personnellement, mais de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, abandonnant à ceux qui représentent des opinions tout à fait différentes le soin d'annuler mon vote par le leur à ce sujet.

Si l'on réclame l'établissement de la prohibition en se basant uniquement et principalement sur le sentiment et les vœux du public, ce parlement, comme corps, devrait alors hésiter à entreprendre cette tâche relativement à toute la Confédération, y compris une province évidemment hostile à la chose.

L'attitude tenue par beaucoup de membres de cette Chambre sur cette question est fort bien resumée par l'un des journaux religieux qui se consacrent dans une grande mesure

à faire avancer la cause de la prohibition, le "Christian Guardian". Dans le cours de mai dernier, parlant des efforts faits pour provoquer une législation qui pourrait peut-être recevoir l'approbation du parlement et constituer un compromis raisonnable entre les deux partis extrêmes, ce journal disait :

Dirons nous : "La prohibition ou rien ?" En resterons-nous là ? Dirons-nous : C'est ce qu'il nous faut et pas autre chose ? Ou adopterons-nous une politique qui consiste à tout laisser faire ? Appuierons-nous de toutes nos forces toute mesure de nature à restreindre, diminuer ou prohiber en partie ou dans certaines localités ce trafic dangereux ?

Notre politique a été dans ce dernier sens depuis des années, tout en nous proposant pour but la prohibition.

Quand on a proposé un système énergique pour l'octroi des permis de vendre des boissons et qui réduirait le nombre des heures durant lesquelles on pouvait vendre des liqueurs, nous avons appuyé cette proposition. Quand on a élevé la limite d'âge, nous avons été en faveur de cette réforme. Nous avons travaillé à faire réduire le nombre des permis, où la chose était possible. Nous avons adopté avec joie toutes méthodes plus parfaites d'instructions dans les écoles publiques et dans celles du dimanche. Si le gouvernement s'adresse au peuple par voie de plébiscite, nous sommes prêts à engager nos partisans à voter. Voilà où nous en sommes. Un comité de prohibitionnistes à Ottawa est à étudier le meilleur moyen à prendre pour favoriser la réforme de la tempérance par l'action du parlement fédéral. Nous espérons que la conclusion à laquelle en arrivera ce comité sera de nature à resserrer nos rangs et à nous permettre de marcher en avant.

Voilà qui représente parfaitement les vues d'un grand nombre de partisans de la tempérance par tout le pays. Tout en désirant la prohibition nationale comme but à atteindre, tout en étant prêts à faire toujours partie des sociétés qui travaillent à la réalisation de cette dée, ils ne veulent pas rejeter toute mesure temporaire, qui est de nature à les conduire au but désiré. Aussi, quand, dès le commencement de cette session, des hommes qui s'étaient, depuis des années, identifiés au mouvement en vue de la tempérance, des représentants de la "Dominion Alliance", se sont réunis dans cet édifice même, leur désir principal était d'en arriver à énoncer une proposition qui fût le point de départ de la discussion et par suite de l'action. Nul d'entre eux n'aurait, si je suis à même de constater les choses, voulu favoriser l'idée d'un mouvement rétrograde dans cette question de la tempérance nationale ; cependant la majorité a voulu faire un pas en avant afin de constater si l'on ne pouvait pas amener le parlement à adopter une législation ou à agir d'une manière quelconque en vue de permettre aux provinces du Canada qui s'étaient si hautement prononcées contre le trafic des boissons, d'établir chez elles la prohibition. Après discussion, on a préparé le résolution que je vais lire dans un instant. Je veux cependant faire remarquer, pour éviter tout malentendu, que ce projet de résolution n'expose pas complètement les vues des partisans de la tempérance nationale, car il y a une foule de points qu'elle ne couvre pas et qui demanderaient une étude et une exposition plus sérieuses. Mais le principe important qui s'y trouve énoncé est que chaque province aura le privilège et l'occasion d'établir dans ses propres limites une prohibition du trafic des boissons aussi complète que le permettra l'acte de la tempérance du Canada, qui a été reconnu comme constitutionnel, et d'étendre sa sphère d'action à toute cette province au lieu d'être limitée à un district ou à une partie quelconque d'un district électoral. On demande dans cette résolution que ce parlement adopte une loi générale prohibant la vente des liqueurs enivrantes dans chaque province et territoire du Canada. Mais on va plus loin :

2. Que l'acte défendant telle vente ne sera mis en vigueur dans aucune province, aucun territoire, à moins que la majorité des électeurs ayant ces q alités requises et qui se trouvent dans telle province ou tel territoire, ne se prononce en faveur de tel acte.

Si la chose est possible au point de vue de la constitution, je demande aux honorables messieurs qui m'écoutent si ce n'est pas là un progrès sensible sur l'état actuel des choses. Je demande si cette résolution ne fait pas disparaître une difficulté que nous a créée la majorité écrasante obtenue par les adversaires de la prohibition nationale dans une des plus grandes provinces de ce pays. Si la chose est possible, on peut donc s'adresser à ce parlement et lui démontrer cette possibilité et lui demander d'agir.

Mais on ne manque pas de soulever immédiatement une objection tirée de la constitution que nous régit. On dira que nous ne pouvons constitutionnellement adopter une loi de ce genre à cause des dispositions contenues dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et qui nous empêchent d'adopter une loi dont un des résultats serait de régler ou d'empêcher l'importation d'articles d'une province dans une autre. Je ne voudrais pas abuser de la patience de la Chambre en développant longuement mes arguments sur ce point ; je lirai cependant l'article 121 de notre constitution :

Tous articles du crû, de la provenance ou de manufacture d'aucune des provinces seront, à dater de l'union, admis en franchise dans chacune des autres provinces.

On a dit que ces dispositions formaient une barrière contre l'adoption d'une loi basée sur la résolution que j'ai lue, il y a un instant. Je ne crois pas que cet article, bien que 'prima facie' il semble s'appliquer au cas actuel, s'y applique au point de vue constitutionnel. L'idée générale de cet article concerne l'imposition de droits, car cet article se trouve sous l'entête "impôts" et non sous celui de "pouvoirs du parlement" et le but de cet article qui, nous le constatons, ne se trouvait pas dans le projet de constitution, était qu'aucune des provinces ne pourrait avoir le droit d'imposer un tarif sur les marchandises importées d'une autre province. J'ai raison de penser que, lors de la discussion de cette constitution, on a inséré cet article comme mesure de précaution, et non

comme étant de nature à limiter le pouvoir de ce parlement de prohiber l'importation dans une province de tous articles qui pourraient être considérés comme préjudiciables à sa prospérité et au bon ordre qui doit exister dans le pays. Cet article n'a donné lieu à aucun procès, et par conséquent nous pouvons l'interpréter sans avoir recours à aucune décision rapportée.

Bien que je conçoive parfaitement qu'aucune province, dans le but de prélever un revenu, n'a le pouvoir d'imposer des droits sur l'importation des articles manufacturés dans une autre province, je ne puis comprendre, d'autre part la raison qui empêcherait ce parlement d'agir dans les limites de ses attributions. Cet article 121 ne parle que des droits des provinces. C'est une restriction apportée à leur pouvoir de taxer indirectement et elle ne se rapporte pas au pouvoir qu'a le parlement d'adopter toute législation ayant pour but l'ordre et la bonne administration du pays et à cette fin de défendre l'importation d'un article de commerce d'une province dans une autre. Toute la législation du reste tend à un but opposé. C'est ainsi qu'on prohibe l'importation dans une province quelconque de liqueurs enivrantes destinées à être vendues aux sauvages et l'article de la constitution que j'ai cité n'a jamais été invoqué contre ce droit que prétend avoir le gouvernement fédéral. Il peut y avoir des circonstances qui démontrent au gouvernement qu'il est essentiel à l'ordre public et à la bonne administration du pays que l'on empêche l'importation dans une province d'un article de commerce qui est considéré comme dangereux pour la population de cette province. En d'autres termes, si ce parlement croit opportun pour le maintien de l'ordre et la bonne administration de ce pays, d'empêcher la vente des liqueurs enivrantes dans aucune province du Canada et que, dans certaines circonstances, il manifeste son désir d'en agir ainsi, sa position serait constitutionnelle.

Mais même si cette objection était déclarée fondée par les autorités en droit constitutionnel et les cours de justice de ce pays, le parlement pourrait aller plus loin : amender l'acte de l'Amérique Britannique du Nord afin de rendre constitutionnelle la loi qui serait adoptée sur cette question de la tempérance. Tous ceux qui ont pris part aux discussions qui se sont faites sur cette question ou qui ont travaillé à faire adopter une législation de tempérance, savent parfaitement qu'il n'est pas juste que les obstacles suscités par la population d'une province à l'établissement d'une loi de tempérance dans cette province, nuisent à la mise en vigueur de telle législation dans les autres provinces ; nombre de résolutions adoptées par les associations de tempérance et les corps religieux ont déclaré qu'ils ne croyaient pas juste que l'opinion hostile d'une seule province pût empêcher tous progrès, tous remèdes contre les maux causés par le trafic des boissons spiritueuses dans les autres provinces. Et c'est parce que le comité réuni ici partageait ces idées que la résolution dont j'ai fait connaître le texte a été adoptée.

On dit : Mais la dépense ne sera-t-elle pas considérable, et le chemin ne sera-t-il pas pavé de difficultés ? Il ne saurait exister de doute à ce sujet. Toute mesure nouvelle se rapportant à une question comme celle qui nous occupe actuellement ne peut être appliquée sans beaucoup de difficultés, et nous trouvons que les adversaires de la prohibition signalent à bon droit ces difficultés. Il y a d'abord celle qui concerne le revenu que tout le monde s'accorde à dire essentielle. Il n'est pas sage, dans aucune circonstance d'ignorer, amoindrir ou mal représeter cette difficulté. Il faut l'envisager de face. L'un des arguments les plus sérieux qu'invoquent les adversaires de la prohibition ou ceux qui en redoutent les effets, c'est que si la prohibition était en vigueur dans tout le Canada, le trésor public perdrait des revenus considérables, revenus qui augmentent tous les ans et qui semblent nécessaires au gouvernement pour faire face aux dépenses annuelles. Mais si la prohibition ne s'établit d'abord que dans une province pour s'étendre graduellement à une autre et ainsi de suite, suivant le désir exprimé par la population des différentes provinces, la difficulté sera de beaucoup diminuée. Supposons que la Nouvelle-Ecosse, cette belle province baignée par la mer, accepte, après une campagne enthousiaste, la loi de prohibition, le revenu ne sera pas diminué dans des proportions aussi alarmantes qu'il le serait si la prohibition était établie dans tout le Canada. En établissant la prohibition graduellement, province par province, cette difficulté provenant du manque de revenu et qui effraie tant de gens timides disparaîtrait.

Prenons la Nouvelle-Ecosse, par exemple ; les revenus que retire le trésor public de la vente des liqueurs enivrantes ne sont pas très considérables, $300,000 ou $400,000 ; c'est un montant dont le gouvernement peut se passer. En établissant la prohibition comme je viens de le dire, l'administration du trésor pourra faire des arrangements en vue de faire face à cette perte de revenu.

Un autre avantage que donnerait ce mode d'établir la prohibition serait, grâce à la campagne qui se continuerait dans les autres provinces en vue de faire exécuter la loi, de renseigner parfaitement le peuple sur le fonctionnement de cette loi. Si cette dernière a été en vigueur dans une province quelques années avant d'être appliquée à une autre province, on a pu observer son fonctionnement, son application et les difficultés qui en découlent, ses avantages comme ses inconvénients. Si l'on signale des inconvénients dans une province, on peut appliquer le remède voulu non seulement dans cette province, mais encore dans les autres provinces qui pourraient adopter cette loi.

Je ne lirai pas toute la résolution, car elle a été distribuée depuis assez longtemps aux

honorables députés et il n'est pas nécessaire d'entrer dans les détails. Si le principe de cette résolution est adopté par le parlement, il sera du devoir de ceux qui ont le temps et les moyens à leur disposition de préparer un projet de loi, basé sur ce principe et sur l'acte de la tempérance du Canada. Cette idée n'est pas nouvelle. Quand l'acte de la tempérance du Canada fut soumis au parlement, on a présenté un amendement demandant la prohibition provinciale, mais cet amendement fut mis de côté. Dans presque toutes les provinces du Canada, des hommes dévoués à la cause de la tempérance, des hommes dont on ne peut mettre en doute le dévouement à cette cause se sont dit : Voici un moyen de sortir de la difficulté. Pour moi, je crois, bien que je sois en faveur d'une prohibition nationale des plus vigoureuses, qu'en effet nous aurons, si cette résolution est adoptée, un moyen de faire disparaître nombre de difficultés. De cette manière, les provinces qui sont en faveur de la prohibition l'auront dans leurs limites, et dans celles qui sont hostiles et tièdes, les partisans de la tempérance pourront travailler à propager leurs idées. M. l'Orateur, j'ai peut-être parlé trop longtemps, mais je n'ai pu présenter mes arguments sous une forme plus précise. Après cette déclaration, je laisse la question entre les mains de la Chambre, espérant sincèrement qu'elle l'étudiera dans un esprit désintéressé, sympathique et patriotique. J'espère que dans la discussion qui s'engagera sur cette résolution, on ne remarquera pas cette aigreur qui s'est manifestée quelquefois dans les débats dont cette question a été l'objet et qui est de nature à soulever les préjugés. Je suis prêt à rendre hommage à la sincérité de mes adversaires politiques et de ceux qui ne partagent pas mes vues sur ce sujet. Et je reconnais qu'ils ont autant de patriotisme et qu'ils désirent aussi ardemment l'avantage du peuple que ceux avec qui je travaille. J'espère que cette question ne deviendra pas une question de parti, car alors, rien ne serait plus de nature à retarder les progrès du mouvement en faveur de la prohibition. J'espère que chacun des honorables députés considérera la mesure demandée comme devant servir à diminuer les maux causés par l'intempérance en restreignant le commerce des liqueurs enivrantes, et s'il ne peut trouver le moyen d'appuyer la prohibition nationale, il travaillera du moins à faire réussir ce qui me semble le moyen praticable de permettre aux provinces séparément, aux provinces dont la population la désire, d'appliquer une loi de prohibition.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai écouté attentativement le discours long et élaboré de l'honorable député (M. Flint) qui vient de reprendre son siège. Je l'ai écouté avec beaucoup de sympathie, car il avait une tâche difficile à remplir, tâche qu'il a trouvée au-dessus de ses forces. Imaginons, M. l'Orateur, quelle thèse un avocat de son habileté, avocat spécial dans cette circonstance, aurait établie s'il avait siégé de ce côté-ci de la Chambre, s'il ne s'était pas trouvé gêné par la position dans laquelle lui-même et le gouvernement qu'il appuie se trouvent placés à propos de cette question importante. Personne ne peut exagérer les maux causés par l'intempérance ; aucun citoyen intelligent ne peut s'empêcher de reconnaître l'absolue nécessité de faire tout en son pouvoir pour faire disparaître ou au moins pour diminuer le fléau terrible de l'intempérance. Les effets de cette passion sur l'Etat, sur les individus, sur tous ceux qui sont les victimes de son influence pernicieuse sont tels, que quiconque désire le bien public ne peut que se considérer obligé d'appuyer par tous les moyens possibles toute mesure de nature à favoriser la tempérance. Un changement très prononcé s'est produit dans le monde civilisé sur cette question. Le peuple avait des habitudes de boire qui, j'ai été à même de le constater durant les années qui se sont écoulées pour moi, ont subi un changement radical : il y avait des habitudes de boire que l'on considérait comme de bon ton, des habitudes que l'on supportait avec tolérance et qui, depuis ces 50 dernières années, sont devenues telles que personne ne peut s'y livrer impunément et sans avoir perdu complètement le caractère et l'orgueil de son état, de sa position. Pour enrayer le mal nous avons l'Eglise et les associations de tempérance. L'énorme influence de l'Eglise, catholique comme protestante, par tout le monde, a été des plus fructueuses dans ce sens. Si vous comparez la position actuelle du clergé de tous les cultes à celle qu'il occupait il y a 50, 60, 70 ans, vous constaterez un changement extraordinaire. Le monde chrétien reconnaît maintenant qu'il est de son devoir de faire tout son possible pour favoriser, par l'exemple et l'enseignement, la cause de la tempérance, pour convaincre ceux qui se livrent à l'intempérance des maux que cause ce vice honteux et pour protéger de ses effets désastreux toute la communauté.

M. l'Orateur, je trouve que mon honorable ami d'Yarmouth (M. Flint), dans le long discours qu'il a prononcé aujourd'hui, a évité de traiter le sujet qui préoccupe l'esprit du peuple et qu'il a laissé de côté cette question importante, pour répéter une kyrielle de platitudes que nous connaissons tous et qui ne valent pas grand'chose ; je trouve que l'honorable député prétend être le chef du parti de la tempérance dans cette Chambre et hors de cette Chambre, et qu'il a repris son siège sans faire excuse à cette Chambre et aux partisans de la tempérance pour la façon dont ils ont été grossièrement trompés par lui-même et par les membres du gouvernement qui ont pris une part active dans cette grande conférence politique tenue dans cette ville en 1893, et qui depuis cette époque jusqu'à présentement, ont laissé le peuple de ce pays sous l'impression que ce qu'il fallait faire d'abord était de porter au pouvoir le parti libéral et qu'ensuite les maux causés par l'intempérance disparaîtraient.

On a dit au peuple qu'aussitôt qu'il aurait exprimé ses vues au moyen d'un plébiscite. le parti libéral verrait à rencontrer ces vues entièrement, et c'était là la doctrine prêchée par l'honorable ministre et par le parti libéral. On nous parlait des prodiges qu'ils étaient pour faire, pourvu que les électeurs de ce pays pussent exprimer, au moyen d'un plébiscite, leur désir d'avoir une loi de prohibition. Eh bien ! M. l'Orateur, l'honorable député a repris son siège sans faire excuse à cette Chambre pour les déclarations qui ont été faites sur cette question par le très honorable premier ministre et par le grand apôtre de la tempérance dans le cabinet, l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Ces messieurs promettaient qu'ils exécuteraient la volonté du peuple manifestée par voie d'un plébiscite qui a coûté au pays près d'un quart de million de dollars ; et ils décidaient en même temps, entre eux, de ne pas donner suite à ce résultat, à moins que le vote donné en faveur de la prohibition ne fût plus élevé que la moitié du nombre entier des électeurs de ce pays.

Je dis à l'honorable député aujourd'hui qu'il a perdu son droit au titre de grand apôtre de la tempérance. Il a passé deux heures à tourner autour du sujet ; il n'a offert aucune excuse à cette Chambre pour ne pas avoir rempli l'engagement qu'il avait contracté, que son parti avait contracté envers le peuple de ce pays, engagement que ces messieurs n'ont pas tenu et qu'ils ont jeté de côté ; c'est pourquoi les partisans de la tempérance n'attacheront que peu d'importance à ce qu'il pourra proposer, et n'auront plus foi en lui quand il fait une proposition dont le but est de défendre et de protéger le gouvernement, et quand il fait tout cela en sacrifiant les principes qu'il a défendus depuis des années. C'est là la position que devait envisager l'honorable député et qu'il n'a pu expliquer.

Il a parlé de ce parlement idéal que prédisait sir Georges Etienne Cartier et qui n'aurait eu d'autre chose à faire que de voter les subsides, et il s'est amusé de ce que cet homme d'Etat canadien-français si distingué avait pu dire une absurdité semblable. Cette prédiction n'est pas absurde, parce qu'elle s'accomplit maintenant à la lettre. Pourquoi l'honorable député est-il ici ? Il sait que tout ce qui pouvait être fait pour la prospérité et le progrès du Canada, a été fait avant que ce gouvernement arrivât au pouvoir.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Les honorables messieurs de la droite traite cette déclaration avec dérision. Qu'ils me permettent de leur demander de lire le discours prononcé par le Gouverneur Général au commencement de cette session et dans lequel ils ne trouveront qu'une proposition à l'effet de réformer le Sénat—réformer, comme ils disent—et une proposition pour redistribuer la carte électorale du pays, dans le but de leur permettre d'éviter de se présenter loyalement devant les électeurs véritables du pays. Pourquoi, en effet, ont-ils demandé ce gerrymander ? Quelle était la raison pour eux la plus importante ? Ils l'ont demandé parce qu'ils savaient que, sur cette question de la tempérance, ils avaient perdu le respect et la confiance de tout homme, dans ce pays, qui avait quelque respect pour les engagements contractés et les principes de tempérance. Pourquoi le parlement a-t-il été convoqué ? L'époque indiquée par sir Georges Etienne Cartier est arrivée ; nous n'avons que le bill du gerrymander et un bill à l'effet de détruire l'utilité du Sénat. Nous n'avons rien à faire, si ce n'est de voter $53,000,000 de l'argent public pour permettre à ces messieurs de fortifier leur position en vue des élections prochaines. C'est là la situation. Le temps est arrivé où nous avons ce parlement idéal prédit par sir Georges Etienne Cartier.

Je puis dire maintenant que l'honorable député a attaché une grande importance au fait qu'une loi prohibant le trafic des liqueurs ferait perdre au trésor public un revenu de $8,000,000, et il semble croire que c'est là une chose effrayante, une difficulté insurmontable. Je dis qu'il n'y a là aucune difficulté. Celui-là n'a aucun principe de tempérance véritable dans le cœur et dans l'esprit qui considère une perte de $8,000,000 dans le revenu comparable à la perte d'une heure dans ce travail de rachat de notre pays des maux de l'intempérance, à la perte d'une heure qui aurait été consacrée au progrès, à l'avancement des industries du pays, à son développement moral, intellectuel et matériel.

La consommation de boissons enivrantes dans ce pays, en dépit de la prospérité où se trouvent les affaires, est la cause du paupérisme qui existe par trop en Canada. Pour ces considérations supérieures, qu'importe une perte de $8,000,000 dans le revenu ! Cette perte sera compensée par le développement de l'industrie ; l'ouvrier sobre et industrieux trouvera du travail et se perfectionnera dans son métier ; il remplira ses devoirs envers son épouse, ses enfants et la société. Pour moi, cette perte de revenu est insignifiante et vous pourriez la faire disparaître en retranchant divers item qui sont portés aux estimations et qui en pourraient disparaître sans que le pays en souffrit. L'honorable député pourrait alors appliquer ses principes de tempérance.

Je n'exprime pas présentement mon opinion sur les devoirs de ce parlement en rapport avec cette question abstraite, mais je dis qu'aucun gouvernement qui ait jamais existé dans ce pays et ailleurs n'a plus mérité la réprobation de tout partisan de la tempérance dans ce pays que le gouvernement qui a trompé les partisans de la tempérance en ce pays, et qui leur a fait croire qu'il était sincère quand il prétendait vouloir favoriser les intérêts de la tempérance. Comment se fait-il que nous ne puissions obtenir du très honorable premier mi-

nistre la déclaration qu'il devait faire à la Chambre ? Comment se fait-il alors qu'on demande à ce parlement de voter $250,000 de l'argent public pour faire voter un plébiscite sur la question de la tempérance, personne dans cette Chambre ne peut arracher du très honorable premier ministre, ni d'aucun de ses ministres ce secret déshonorant, l'aveu de l'existence de cette entente faite en secret et dont le résultat devait être que rien ne serait fait après ce plébiscite, à moins de circonstances imprévues et tout à fait insurmontables ?

Le ministre de l'Agriculture a admis lui-même, sur le parquet de cette Chambre, avoir participé à cette affaire déshonorante, qui a si grandement déçu non seulement les partisans de la tempérance, mais tout homme intelligent du Canada.

A mon avis, pas un prohibitionniste qui appuie le gouvernement ne peut en regarder un autre en face et lui demander d'appuyer un candidat du gouvernement ou le gouvernement même qui, sur une question de cette importance, manque absolument de bonne foi. Par son discours, l'honorable ministre de l'Agriculture, l'apôtre de la tempérance dans le gouvernement actuel, a fait croire aux prohibitionnistes qu'il voulait faire honneur à sa parole et entendait que, s'il se donnait une majorité en faveur de la prohibition, la prohibition devînt loi ; voilà ce qu'il a dit.

Le veille du grand combat qui s'est livré sur cette question de la tempérance, on a fait remarquer dans cette Chambre même à l'honorable chef du gouvernement qu'il devait être absolument franc et sincère envers le peuple à ce sujet ; on lui a demandé quelle majorité il exigeait, et s'il n'était pas satisfait de la majorité absolue, quelle majorité il exigerait pour établir la prohibition. Qu'a-t-il répondu ? Sa réponse fut celle d'un opportuniste et non d'un homme d'Etat, celle d'un homme prêt à adopter toute politique ou tout principe qui fait l'affaire, et à le répudier à un moment d'avis, si l'intérêt le lui conseille. En cette occasion, l'honorable ministre a prouvé qu'il n'avait ni politique, ni principe, et qu'il était tout simplement opportuniste. Je ferai connaître, a-t-il dit, ce que nous ferons, quand nous serons en face du résultat de la lutte. Voilà tout ce qu'il a pu dire sur le parquet de la Chambre, bien que tout prohibitionniste de ce pays eût absolument droit de savoir s'il perdait son temps et son argent à travailler au succès de la cause de la tempérance.

Le très honorable premier ministre nous dit maintenant, et le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) dit comme lui, qu'il était tacitement entendu qu'il n'y aurait de loi prohibitive que si la majorité absolue du corps électoral du Canada se prononçait en faveur de la prohibition.

M. l'Orateur, si ces honorables députés avaient prévenu la Chambre de cela, comme c'était leur devoir de le faire, ce parlement n'aurait jamais consenti à dépenser pour rien un quart de million de dollars ; pas un député de la gauche, ni même un seul député indépendant de la droite, n'eût voulu autoriser par son vote le gaspillage de cette somme. En vérité, le très honorable ministre a besoin de faire faire une redistribution des comtés, avant de se présenter de nouveau devant le peuple, et de songer à faire insérer dans le bill de redistribution une clause qui défende à tout prohibitionniste de voter, car les partisans de la tempérance en ce pays n'appuieront pas un gouvernement qui les a trompés, en leur faisant engager une lutte où, grâce à sa politique tortueuse, ils étaient déjà défaits avant qu'il se fût donné un seul vote en faveur du plébiscite.

M. McMULLEN : C'est ce que vous avez fait ; vous avez toujours vécu de mensonges.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable député (M. McMullen) a quelque chose à dire, qu'il parle assez fort pour que nous puissions l'entendre.

M. McMULLEN : J'ai à dire que, politiquement, vous avez toujours vécu de mensonges.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je demande si l'honorable député a bien le droit de m'interrompre et de faire pareille déclaration.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : D'abord, l'honorable député (M. McMullen) aurait dû s'adresser à l'Orateur, et ensuite, il n'a nul droit d'imputer des motifs à qui que ce soit, ni de manquer, envers qui que ce soit, de respect et de politesse.

Quelques VOIX : Retirez cette parole-là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'on me permette de faire remarquer au chef de l'opposition, qu'il vient justement de porter, contre le gouvernement, la même accusation. Je ne sais pas s'il est bien dans l'ordre, lui aussi.

Quelques VOIX : Vous n'êtes pas dans l'ordre.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député (M. McMullen n'ayant pas rétracté ses paroles injurieuses, je vous demande, M. l'Orateur, s'il va être obligé de le faire.

M. McMULLEN : Je vous demande pardon, M. l'Orateur, de ne pas m'être adressé à vous directement, mais je ne crois pas avoir violé les règlements de cette Chambre, en disant ce que j'ai dit.

Quelques VOIX : A l'ordre ! Rétractez-vous.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le langage dont s'est servi l'honorable député (M. McMullen) n'est pas parlementaire ; il ferait aussi bien de se rétracter.

M. McMULLEN : Eh bien ! M. l'Orateur, puisque ces paroles constituent une viola-

tion des règlements de la Chambre, je les retire.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, après avoir disposé de cette interruption qu'on pourrait, à bon droit, qualifier d'impertinente——

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : N'ai-je pas droit de parler sur la question d'ordre ? S'il se soulève une question par rapport au mot "impertinent", les honorables députés de la droite n'ont qu'à prendre leurs dictionnaires pour voir que le mot "impertinent" appliqué au débat, veut dire "non pertinent".

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Il n'y avait pas, dans la langue anglaise, de meilleur mot que celui-là pour qualifier l'interruption de l'honorable député ; elle était certainement "impertinente" dans ce sens qu'elle n'était pas pertinente.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Si on s'est servi du mot "impertinent" pour signifier "non pertinent"——

Sir CHARLES TUPPER : Parfaitement, c'est ce que je voulais dire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je trouve dans les décisions de Blackmore que le mot "impertinent" a souvent été jugé hors d'ordre, au parlement anglais.

Sir CHARLES TUPPER : Dans un autre sens.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je suppose que ce mot a été pris dans un autre sens que celui que l'honorable député (sir Charles Tupper) voulait lui attribuer.

Sir CHARLES TUPPER : Vous avez parfaitement raison, M. l'Orateur, d'interpréter le mot "impertinent" comme signifiant "non pertinent" par rapport au débat ; et en faisant une interruption qui n'y était pas pertinente, l'honorable député (M. McMullen) a fait une interruption impertinente.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis parfaitement satisfait de l'explication de l'honorable député (sir Charles Tupper), mais, pendant qu'il est debout, il devrait demander excuse pour avoir imputé des motifs au gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas imputé de motifs au gouvernement ; ce que j'ai dit, c'est qu'il a bien trompé les prohibitionnistes par rapport au plébiscite, et si mon honorable ami en veut la preuve, je vais lui fournir la meilleure preuve possible. J'ai ici des déclarations qui ne sont pas celles d'orateurs et de défenseurs de la tempérance qui s'agitent en vue de réussir à entrer au parlement, à cheval sur la tempérance.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. Landerkin : Ah ! Ah ! George E.

M. BERGERON : Oh ! soyez tranquille.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne parle pas de ces gens-là, ni de leurs déclarations, mais de cette puissance supérieure à toutes les autres, qui a pris l'initiative du projet de réforme qui existe aujourd'hui au sujet de l'usage des liqueurs, je veux parler de l'Eglise, qui a tant fait depuis 50 à 60 ans pour la cause de la tempérance. Pour tout homme qui voit clair, il est aujourd'hui évident que l'Eglise, au Canada, s'aperçoit que le gouvernement l'a *absolument trompée au sujet de cette question. Je ne veux retenir la* Chambre que quelques instants, car en présence de mon distingué ami (M. Foster) le défenseur attitré de la cause de la tempérance, de ce côté-ci de la Chambre, il ne me convient pas de discuter à sa place une question qu'il a faite sienne. Je viens de parler de l'Eglise ; or, il y a peu de temps, les méthodistes du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edward, réunis en conférence dans la salle de théologie de Mount Allison, comté de Westmoreland, ont adopté une certaine résolution que je vais lire comme preuve de ce que pense l'Eglise en général, l'Eglise anglicane, l'Eglise presbytérienne, l'Eglise méthodiste, l'Eglise catholique romaine, toutes les églises du pays.

Cette résolution prouve combien les prohibitionnistes du Canada ont été trompés par ce gouvernement, qui a refusé de leur faire connaître ce qu'il se proposait de faire, et ce qu'ils avaient droit de savoir, avant qu'on sacrifiât $250,000 de l'argent du peuple. Cette résolution, la voici :

Résolu que ce congrès regrette sincèrement l'attitude prise par le gouvernement du Canada au sujet du récent plébiscite relatif à la prohibition et au commerce des liqueurs ;

Premièrement, en ce que le gouvernement a refusé au parlement, qui le lui avait demandé, de déclarer à l'avance qu'est-ce qu'il ferait, au cas où la majorité des électeurs se prononcerait en faveur de la prohibition, et quelle majorité il faudrait pour que la prohibition devînt loi ;

Deuxièmement, en ce qu'il a reconnu au vote négatif d'une province, *plus de valeur qu'au vote affirmatif* de chacune des autres provinces, et qu'il a fait plus de cas de la minorité que de la majorité, relativement à une question qui intéresse au plus haut degré le bien-être du peuple, et que le gouvernement lui-même avait mise aux voix, pour mieux connaître quel était le désir du peuple ;

Troisièmement, en ce que le premier ministre lui-même a tenté de justifier l'inaction du gouvernement, sur le principe qu'il avait toujours été entendu qu'une majorité comme celle qui s'est affirmée ne suffirait pas pour faire de la prohibition une loi, tandis qu'il avait toujours refusé de faire cette déclaration en temps opportun, c'est-à-dire lorsqu'on la lui demandait avec le plus d'instance, et lorsqu'elle était d'une si grande utilité, Cette résolution a été adoptée, par un vote de 66 contre 9.

Ce sont les méthodistes de tout le Nouveau-Brunswick *et toute l'Ile du Prince-Edouard* qui ont adopté cette résolution-là. Mes honorables amis de la droite verront par là si je suis bien seul à prétendre qu'on a trompé le parlement, *qu'on a trompé le pays, et surtout les prohibitionnistes, au sujet de cette* importante question.

L'honorable ministre s'est efforcé de justifier le gouvernement de n'avoir pas fait comme s'y attendaient les prohibitionnistes de ce pays, en disant qu'il serait impossible d'appliquer la prohibition à tout le Canada, si la grande majorité des citoyens de la province de Québec s'y montrait hostile. Il admet carrément que, même si les autres provinces voulaient d'une loi de prohibition, il n'y aurait pas lieu de l'appliquer à tout le pays, vu l'attitude d'une grande province comme celle de Québec. Je ne discuterai pas si mon honorable ami a tort ou raison, mais je dis qu'on peut apporter le même argument à l'encontre de la résolution qu'il a présentée à cette Chambre. Pourquoi ? Parce qu'il dit que cette résolution stipule que les différentes provinces, indépendemment de celle de Québec, pourront décider elles-mêmes ce qu'elles feront chez elles. Mais un comté de la Nouvelle-Ecosse n'a-t-il pas le même droit que la province elle-même ? Si le vote de la province est favorable à la prohibition, et qu'un comté démontre par une grande majorité, qu'il y est hostile, va-t-on permettre aux autres comtés de la province d'imposer à celui-ci leurs volontés ? S'il en est ainsi, quelle raison y a-t-il pour qu'on n'applique pas la loi de prohibition à tout le pays ? La résolution de l'honorable député se condamne elle-même ; sans doute, il l'a faite parce qu'il croit qu'elle favorisera la cause de la tempérance, mais qu'il le sache ou non, elle n'a pas, d'après moi, d'autre objet que de protéger le gouvernement contre l'extraordinaire indisposition des prohibitionnistes de ce pays à son égard, pour l'injustice qu'il leur a fait subir en accordant un plébiscite et en refusant, ensuite, de se rendre aux voeux de la majorité, majorité plus considérable que celle à laquelle il doit son existence. Avant de faire cas du vote qui s'est donné, le gouvernement exige que les prohibitionnistes obtiennent une majorité proportionnellement plus considérable que celle qui lui a fait remporter les élections. Certes, si cette majorité-là suffisait pour donner droit à ces honorable membres de siéger sur les siéges de la trésorerie, celle des prohibitionnistes doit suffire également à provoquer l'adoption d'une loi de prohibition, ou, si elle ne devait pas suffire, on aurait dû franchement les en prévenir, comme on aurait dû en prévenir le parlement qui, je le répète, n'aurait jamais consenti à voter, en vue du plébiscite, un seul dollar, s'il avait pu savoir que c'était jeter de l'argent à l'eau. Voici ce qui arrive : après avoir agité le pays au sujet de ce plébiscite, on dit aux prohibitionnistes qui ont obtenu, en faveur d'une loi de prohibition, une majorité de 14,000 voix, que cette majorité ne signifiait rien, bien qu'elle soit plus considérable que celle qui a valu le pouvoir aux libéraux, parce que ce n'est pas la majorité absolue des électeurs de tout le Canada, majorité qui ne s'est jamais donnée et qui ne se donnera jamais. L'honorable ministre énonce une proposition tout à fait spécieuse et futile, et qui n'a d'autre objet que de pallier la conduite du gouvernement lorsqu'il dit qu'on devrait permettre aux provinces de s'occuper de cette question en ce qui les concerne respectivement, sans se demander si tous les comtés d'une même province sont favorables ou non à la prohibition, considération aussi fatale à sa proposition, que l'argument qu'il fait militer contre l'adoption d'une loi de prohibition pour tout le Canada. Tout ce que je tiens à dire à la Chambre, c'est que, à mon avis, une telle politique serait aussi futile, et qu'il vaudrait autant permettre à chaque comté qu'à chaque province de dire ce qu'il pense de la loi de prohibition.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord): M. l'Orateur, comme partisan de la tempérance, je me réjouis, avec mon honorable ami, le chef de l'opposition, des grands progrès qu'elle a faits dans ce pays, et je vois, avec bonheur, que depuis trois à quatre ans, elle en a fait plus que jamais. Je suis heureux, également, de constater que les amis de ce progrès-là ont réussi à déterminer un si grand nombre de nos compatriots à se ranger sous le drapeau de la tempérance. Je ne me cache pas combien il est important de faire des lois favorables à la cause de la tempérance ; mais, M. l'Orateur, il ne faut pas agir prématurément, il ne faut pas compter sans l'appui du peuple, qui est nécessaire à l'efficacité de ces lois ; il se peut qu'une loi relative à la tempérance, au lieu de la favoriser, lui fasse beaucoup de tort. L'honorable député vient d'exprimer au sujet de la tempérance, des sentiments qui, en principe, sont des plus recommandables, et méritent le plus entier respect, mais il me semble qu'il ne rend pas tout à fait justice à mon honorable ami qui a proposé cette résolution, en lui disant qu'il a manqué à son devoir, parce qu'il a omis de demander pardon, pour lui et pour le gouvernement, de n'avoir pas réussi sur cette question, et en ajoutant que le gouvernement a profité de cette occasion pour tromper le peuple, pour violer ses promesses et son devoir, et pour commettre une fraude. Voilà autant d'accusations très sérieuses, dont je dois faire un court examen.

D'après l'honorable député on a violé la promesse qui a été faite à la grande convention d'Ottawa, en 1893. Quelle était cette promesse ? Qu'en dehors, et indépendemment de toute élection générale, on demanderait au peuple d'exprimer, par son vote, aux bureaux, son opinion au sujet de la prohibition. Cette promesse, on l'a tenue ; on a soumis la question au peuple en temps opportun. Je dirai plus loin quelle est la signification du verdict qu'il a rendu. Les honorables députés nous disent que l'auteur de la résolution et les députés de la droite, en général, n'ont pour but que de protéger le gouvernement ; pour ma part, M. l'Orateur, c'est ce que je dédaignerais de faire, si je le savais coupable ; mais ici, le gouvernement n'a pas besoin de protection, et si minutieuse-

ment que l'on scrute ses motifs et sa conduite, il sortira victorieux de l'épreuve.

L'honorable député nous dit que c'est grâce à lui et à son parti que nous nous sommes bercés sur les flots de la prospérité.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande pardon à l'honorable député, je n'ai pas parlé de moi.

M. CHARLTON : Je retire ce que j'ai dit quant à l'honorable député, mais je maintiens qu'il attribue à ce qu'a fait le parti conservateur, dans le passé, les bienfaites dont nous jouissons aujourd'hui.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Eh bien ! je crois savoir que Dieu a aussi fait quelque chose.

M. FOSTER : Que va penser de cela l'empereur d'Allemagne ?

M. CHARLTON : En parlant de ce qu'ils font, mes amis de la gauche me rappellent l'empereur d'Allemagne parlant de "Dieu et de moi." Les discours de l'honorable chef de l'opposition sont très variés ; il s'abat sur la question de la redistribution et nous dit qu'en cherchant à opérer ce remaniement, le gouvernement a cherché à éviter la colère du peuple et le sort que doit lui faire l'indignation des prohibitionnistes de ce pays. Etant, comme lui, membre de cette Chambre depuis des années, je me rappelle fort bien la redistribution de 1882 ; en plus d'une occasion, je me suis cru appelé à la dénoncer en cette Chambre comme un des plus grands crimes politiques, un des plus vils assassinats politiques que jamais gouvernement ait commis sur ce continent. Mes sentiments à cet égard, je viens aujourd'hui les exprimer de nouveau, je viens répéter que le bill de redistribution de 1882 fut un des crimes politiques les plus odieux, et que le remaniement frauduleux qu'il a autorisé à l'égard des comtés de la province d'Ontario a permis au gouvernement de ce temps-là de voler au-delà de dix-huit comtés. En présentant son bill de redistribution, le gouvernement actuel a, tout simplement, voulu remplir la promesse qu'il avait faite au peuple de remédier, aussitôt que possible, aux abus criants qui avaient fait l'objet du bill de redistribution de 1882. Il avait promis, de plus, le rappel de l'inique loi du cens électoral de 1885 ; cette promesse, il l'a remplie, il a fait tout son possible pour remplir l'autre également ; il a fait adopter par cette Chambre un bill de redistribution ayant pour objet de rendre aux comtés leurs anciennes bornes ; le seul motif de ce projet, c'était la réparation du grand mal, dont on avait souffert, et à ce sujet, le gouvernement était loin de mériter du blâme puisqu'il ne se préoccupait que de rendre justice au peuple de cette province. Ce bill, un autre corps législatif a cru devoir le rejeter, mais le gouvernement, lui, a l'honneur de l'avoir présenté et de pouvoir dire, non seulement sans honte, mais avec orgueil, qu'il reflète le désir sincère qu'avait le gouvernement de remplir ses promesses et de rendre justice.

Mon honorable ami a parlé, en outre, du revenu qu'une loi de prohibition pourrait faire perdre, et ce, sur un ton qui m'a fait plaisir. Que signifie, s'est-il écrié, la perte de $8,000,000 de revenu, comparée aux horreurs sans nom, à la misère, à la dégradation et aux malheurs qui accompagnent le commerce des liqueurs ?

Voilà, certes, un excellent sentiment, et je regrette que l'honorable député ne s'en soit pas plus inspiré, lorsque son parti et lui étaient au pouvoir. C'est alors qu'ils auraient dû afficher leur dédain d'une perte insignifiante de quelques millions, eux qui, d'un autre côté, pouvaient combler ce pays de bienfaits incomparables.

M. WALLACE : Le peuple ne nous avait pas alors donné d'instructions.

M. CHARLTON : Je vais démontrer bientôt que jamais semblables instructions n'ont été données. Puis, l'honorable député nous parle d'une entente secrète qui aurait eu lieu dans ce ténébreux conclave de Chambre étoilée qu'on nomme le Conseil privé du Canada, où l'on aurait tramé le complot de rendre le verdict du peuple nul et de nul effet, en prétendant qu'il faudrait une majorité absolue des électeurs du pays pour demander la prohibition avant que le gouvernement mît cet ordre à exécution. En bien ! à la vérité, il n'y a pas eu de majorité absolue des électeurs qui aient voté. Il y a eu 6 pour 100 de moins que la majorité absolue qui ont voté oui et non, et il y a eu moins d'un quart des électeurs pour la prohibition. De sorte que, qu'il y ait eu ou non une convention de Chambre étoilée, cela n'y fait rien, parce que le vote total donné n'a jamais atteint l'absolue majorité.

Puis, l'honorable député nous parle de l'attitude des églises, et je m'imagine qu'il aurait pu traiter cette question plus à fond, mais il ne nous a lu que le compte rendu d'une seule conférence. Mais il nous a dit que les conférences de l'Eglise catholique, des cours ecclésiastiques, des Eglises baptistes, presbytériennes, congrégationalistes ont unanimement condamné le gouvernement sur cette question. J'aimerais à le voir produire une déclaration de l'Eglise catholique, par exemple, ou de l'Eglise presbytérienne, condamnant le gouvernement. L'Assemblée générale presbytérienne a adopté une résolution exprimant l'espoir que le fait de soumettre cette question au peuple aurait pour résultat l'adoption d'une législation quelconque qui aurait pour effet de mitiger et de diminuer les maux de l'intempérance.

M. FOSTER : Est-ce celle que vous avez présentée ?

M. CHARLTON : Non, ce n'est pas celle-là ; mais la majorité de ceux qui, dans cette assemblée, ont appuyé cette résolution, ont répudié toute intention de censurer le gou-

vernement pour s'être abstenu de présenter une loi prohibitive.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question ? Ne sait-il pas que depuis le temps du Père Mathew, ce grand et distingué prêtre catholique romain et apôtre de la tempérance, jusqu'au moment actuel, les prêtres catholiques ont été partout les avocats de la tempérance, dans la mesure de leur influence, partout où ils se sont trouvés ?

M. CHARLTON : A Dieu ne plaise que j'accuse jamais le lergé catholique d'être l'ami de l'intempérance. Loin de moi une pareille idée. J'ai la plus haute opinion de sa conduite au sujet de la tempérance. Ce que j'ai dit est ceci : Montrez-nous un mandat ou une résolution d'un tribunal ecclésiastique de Rome condamnant le gouvernement du jour pour ne pas avoir présenté une loi prohibitive à la suite du plébiscite. En ce qui concerne ces tribunaux ecclésiastiques, il faut se rappeler que là où des résolutions de censure contre le gouvernement ont été adoptées, il n'y a eu en aucune manière unanimité au sujet de la question.

Un autre point qu'il ne faut pas oublier, c'est que les membres qui constituent ces cours ecclésiastiques ne peuvent guère être considérés comme représentant exactement l'opinion des électeurs. Ces deux côtés de la question ont quelque chose à faire à ce sujet ; et en tant qu'il s'agit de l'adoption de résolutions par les cours ecclésiastiques, résolutions adoptées dans la plupart des cas par de faibles majorités, contre le vœu d'un grand nombre de fidèles, des laïques surtout, je n'attache pas à cet aspect de la question autant d'importance que mon honorable ami.

Maintenant, quant au plébiscite, il est vrai qu'il a coûté un peu d'argent. Mais doit-on blâmer le gouvernement d'avoir fait cette dépense, lorsqu'elle a été faite par suite de l'engagement qu'il avait pris de donner au peuple l'occasion de donner sa décision sur cette question, en soumettant ce cas au tribunal des électeurs ? Nos honorables amis de la gauche blâment le gouvernement de ne pas avoir exécuté ce qu'ils considèrent comme étant l'ordre du peuple, et en même temps, ils critiquent le gouvernement parce qu'il a soumis la question au peuple afin d'avoir son avis.

Il y a quelques années, lorsque nos amis de la gauche étaient serrés de près au sujet de la tempérance, nous avons eu en cette Chambre l'occasion de les voir à l'œuvre. Depuis les vingt-sept ou vingt-huit ans que je suis membre du parlement, je n'ai jamais vu une session où, à mon avis, une loi prohibitive aurait pu être adoptée en cette Chambre. Mais je n'ai vu que peu de sessions où quelque agitateur n'a pas insisté sur la question. Mon honorable ami d'York, N.-B. (M. Foster) avait coutume de figurer dans cette catégorie avant qu'il fût chargé du fardeau de la responsabilité.

Je sais, et chacun sait que la question de la prohibition était très incommode pour le gouvernement ; il ne pouvait gouverneur ses propres partisans et l'opposition était prête à l'embarrasser de son mieux. De sorte que cela causait beaucoup d'embarras au gouvernement. Enfin, il vint un temps où la question de tempérance avait atteint une importance telle qu'il lui fallait faire quelque chose. Qu'a-t-il fait ? Il a nommé une commission royale pour s'enquérir, au moyen d'une enquête minutieuse et soignée, si l'ingurgitation du whisky était un mal, et dans ce cas, si c'était un mal ayant atteint des proportions pouvant justifier l'intervention législative ; et, le mal étant ausi grand que cela, si l'intervention législative serait un remède efficace.

La commission se mit à l'œuvre et continua son enquête juste assez longtemps pour obvier à la nécessité où se trouvaient nos amis de la gauche de régler cette question pendant la durée du parlement. Et cette enquête a coûté $125,000, le but de cette dépense étant, non de découvrir quelle était l'opinion du peuple, non de découvrir ce que la majorité du peuple attendait de la part du gouvernement, mais de sortir le gouvernement d'une impasse, de retarder l'échéance de la difficulté jusqu'à l'expiration de ses pouvoirs.

Il est naturel de comparer la conduite du gouvernement actuel à celle de ses prédécesseurs. Je désire faire en quelques mots l'historique de cette question en tant que cela me concerne comme partisan du gouvernement actuel et en tant que cela touche à la conduite du gouvernement relativement à cette question. Nous avons eu une convention libérale en cette ville en 1893. C'était une assemblée énorme. Il y avait 2,500 délégués recrutés dans toutes les parties du Canada. Elle représentait parfaitement les principes et les idées des libéraux. Cette convention se réunit, traita les principales questions du jour et formula son programme. Entre autres questions qui y furent traitées, figurait la question de la tempérance.

Il y avait dans le comité des résolutions, comité dont je faisais partie, un élément qui demandait que le parti libéral du Canada insérât un article relatif à la prohibition dans son programme. Comme partisan de la tempérance, je répondis : Non, nous ne savons pas ce que le peuple du Canada désire, et ne sachant pas si l'opinion publique sanctionnera cette demande, nous ne pouvons mettre dans notre programme un article relatif à la prohibition. Comme mesure préliminaire dans ce sens, il serait convenable de nous enquérir de ce que désire le peuple du Canada. Et il a été décidé que cette question serait soumise au peuple au scrutin ; et cette décision a été formulée dans la résolution plébiscitaire qui forme partie du programme adopté à cette convention.

Or, il advint plus tard que le parti alors dans l'opposition arriva au pouvoir et fut

appelé à remplir la promesse faite par la grande convention libérale au sujet de cette question. Comment l'a-t-il remplie ? Il a attendu jusqu'à ce que nous eussions une nouvelle liste électorale toute fraîche, afin que le peuple pût rendre son verdict sur cette question sans se servir d'une liste vieille de trois ans, comme c'était la coutume chez nos amis de la gauche. La question fut soumise au peuple. Or, je sais que le gouvernement a agi en cette affaire avec la plus entière bonne foi. Il a été suggéré en caucus que le peuple devrait être averti des conséquences de l'adoption de cette résolution demandant au gouvernement d'adopter une loi de prohibition.

Mon honorable ami a fait allusion à la perte de huit millions de recettes. On prétendait qu'il y avait là un aspect de la question que le peuple devait être mis à portée de comprendre et que l'appel au peuple devait être rédigé en termes propres à avertir le peuple qu'un vote en faveur de la prohibition équivaudrait à la perte volontaire de huit millions de recettes, et à la nécessité de combler ce déficit par quelque autre moyen. Cette proposition a été rejetée ; le gouvernement a refusé de l'admettre ; il a refusé de compliquer la question ou de l'encombrer d'une pareille déclaration, mais a décidé de soumettre simplement la question de la prohibition au peuple chargé de répondre par un oui ou un non.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Charlton) me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. CHARLTON : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : Ne sait-il pas que durant la lutte relative au plébiscite, trois membres du gouvernement actuel sont allés déclarer publiquement aux gens qu'ils votaient sur une question de taxe directe, vu que huit millions de recettes étaient en jeu ?

M. CHARLTON : Je ne sais pas ce que cela peut avoir à faire avec la déclaration que j'ai faite à l'effet que le gouvernement a refusé de mettre une pareille déclaration sur le bulletin de vote. Je suppose que les membres du gouvernement avaient le droit de voter oui ou non, tel qu'ils le voulaient, sur cette question, qu'ils possédaient en commun avec les autres citoyens le droit d'appuyer ou de combattre la prohibition. En prenant cette attitude, chaque côté exerçait le droit qu'ont les citoyens libres d'exprimer leur opinion sur une grande question publique et de voter sur cette question.

Eh bien ! M. l'Orateur, on a rejeté cette annexe et la question qui a été posée au peuple a été simplement celle-ci : Aurons-nous la prohibition ou ne l'aurons-nous pas ? Votez oui ou non. Et quelle a été la nature du vote ?—et ceci est une question importante sur laquelle je veux attirer l'attention de mon honorable ami, le chef de l'opposition. Quelle proportion des électeurs a répondu à cette invitation d'avoir à exprimer son opinion sur cette grave question ? Quarante-quatre pour cent, quarante-quatre électeurs sur chaque cent inscrits sur la liste se sont suffisamment intéressés à cette question pour se rendre au scrutin et voter ; 22½ électeurs sur chaque cent ont voté que nous devrions avoir la prohibition, et 21½ sur chaque cent ont voté pour que nous n'ayons pas la prohibition. Vingt-sept sur chaque cent ont voté pour la prohibition dans la Confédération, en dehors de la province de Québec.

Or, quelle espèce de mandat est-ce qu'un mandat de 22½ pour 100 des électeurs ? Quelle justification y aurait-il pour un gouvernement canadien s'il prenait l'ordre de 22½ électeurs sur cent comme étant le verdict des cent électeurs ? C'eut été une violation des principes du gouvernement populaire que d'avoir basé une loi quelconque, surtout une loi de la nature de celle-ci, sur la requête de 22½ électeurs sur cent contenus dans la liste.

Mon honorable ami a affirmé au cours de ses remarques que le verdict en faveur de la prohibition était ausi formel que le verdict en vertu duquel nous sommes lui et moi membres de cette Chambre. Il n'en est pas ainsi, M. l'Orateur. En 1891, sur une liste vieille de trois ans, 66 pour 100 des électeurs ont voté ; en 1896, sur une liste vieille de trois ans, 66 pour 100 des électeurs ont voté ; et aux élections de 1887, sur une liste vieille d'un an, 70 pour 100 des électeurs ont voté. La proportion la plus faible, à n'importe laquelle de ces élections qui ont eu lieu en vertu d'une liste d'où les noms d'un grand nombre d'électeurs avaient été retranchés—et un grand nombre d'électeurs étaient morts — a été de 66 pour 100, et cette proportion a voté sur les questions générales soulevées durant les élections.

Mais ici nous avons pris la précaution d'avoir une liste neuve, et dès que cette liste neuve eut été faite la question a été soumise au peuple, et le résultat de cet appel à l'électorat a été que 44 sur 100 ont voté, 22½ desquels ont voté oui et 21½ desquels ont voté non. Je dois ajouter que, bien que la proportion ait été si excessivement restreinte, 22½ pour 100, je sais qu'une forte proportion de ce nombre représentait des conservateurs qui ont voté pour la prohibition dans le but de mettre le gouvernement dans l'embarras. Je ne crois pas qu'il y ait eu réellement 18 pour 100, probablement pas 15 pour 100 de ceux qui ont voté pour la prohibition qui aient ainsi voté par conviction et parce qu'ils désiraient voir adopter une loi à cet effet ; et une très grande proportion que je ne saurais évaluer, se sont servis de leur vote pour obtenir un résultat propre à embarrasser le gouvernement et dans nul autre but.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en dire plus long sur cette question, et je me bornerai à ajouter que, comme partisan de la tempérance, je dois répudier l'assertion faite par le chef de l'opposition à l'effet que le gouvernement actuel est digne d'être flétri

et blâmé parce qu'il n'a pas voulu considérer la voix de 22½ hommes comme étant la voix de 100 hommes. M. l'Orateur, si le gouvernement eût établi une loi prohibitive sur une base aussi étroite que cette infime proportion des électeurs, il aurait commis un abus de confiance, il se serait rendu coupable d'avoir mis dans nos statuts une loi importante qui devrait compter pour son efficacité sur le sentiment populaire et sur l'appui d'une grande masse d'électeurs. En adoptant une pareille loi dans de semblables conditions, il aurait rendu la prohibition illusoire ; il aurait retardé de plusieurs années le moment où l'heure de la prohibition devra sonner. Loin de mériter le blâme, le gouvernement, à mon avis, a agi avec prudence, avec discrétion, et il mérite la confiance et l'approbation des partisans de la tempérance et de tous les citoyens du pays.

A six heures, M. l'Orateur-suppléant suspend la séance.

Séance du soir.

COMPAGNIE DE TELEGRAPHE YALE-KOOTENAY.

M. SUTHERLAND : Je propose que les amendements faits par le Sénat au projet de loi (n° 7) pour constituer légalement la compagnie de télégraphe Yale-Kootenay (à responsabilité limitée)—(M. Bostock)—soit voté en deuxième délibération.

La motion est adoptée.

M. SUTHERLAND : M. l'Orateur, je veux proposer un léger amendement. Je puis expliquer à la Chambre que lorsque ce projet de loi était à l'étude devant le comité des chemins de fer, les articles insérés ici par le comité du Sénat ont été laissés de côté parce que l'on s'attendait à ce que les amendements proposés à l'acte des chemins de fer fussent adoptés. Il s'est produit beaucoup de retards et les amendements n'ont pas été adoptés, et ils ont été intercalés dans le projet de loi par le comité du Sénat. Mais je constate que des paroles que le comité des chemins de fer de cette Chambre avait recommandé d'insérer dans l'article (f) n'y ont pas été insérées. Il y a aussi un mot inséré dans le paragraphe (k) et je me propose de demander à la Chambre de le biffer, afin de mettre ces articles en harmonie avec les amendements proposés par le comité des chemins de fer de cette Chambre. J'ai l'honneur de proposer :

Que l'article (*f*) soit amendé en ajoutant après le mot "rues" les mots "squares ou autres endroits" et que dans le paragraphe (*k*) le mot "inutile" soit biffé.

Ces deux articles ont été adoptés au comité des chemins de fer dans la forme que j'ai proposée, et s'ils sont adoptés par la Chambre, ils seront conformes à l'acte général des chemins de fer.

Les amendements tels qu'amendés sont adoptés.

M. CHARLTON.

PROHIBITION DU TRAFIC DES SPIRITUEUX.

M. THOMAS CHRISTIE (Argenteuil) : M. l'Orateur, en me levant, je dois dire que ce n'est pas mon intention d'occuper longtemps l'attention de la Chambre, vu que je désire tout simplement exprimer mon approbation cordiale du principe de la motion présentée par l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) en faveur de la prohibition provinciale. Il est vrai que j'aurais préféré que nous fussions allés plus loin. Si ceci n'établit pas la prohibition nationale, c'est un pas dans la bonne voie, et si cette mesure est mise en vigueur, j'espère qu'elle aura pour effet de nous amener la prohibition complète de la vente des boissons dans un avenir peu éloigné.

En vue du fait qu'une forte majorité des électeurs s'est prononcée en faveur de la prohibition, dans toutes les provinces à la seule exception de la province de Québec, je crois qu'il faut de toute nécessité agir dans ce sens. Nous devrions aller aussi loin qu'il est possible d'aller pour nous conformer aux opinions exprimées aux bureaux du scrutin par les électeurs. Il est vrai que la province de Québec a donné une forte majorité contre la prohibition, mais assurément, cela ne devrait pas empêcher toutes les autres provinces d'avoir la prohibition, puisqu'elles ont voté pour l'avoir et qu'elles la désirent. Je suis convaincu que si la mesure est rendue applicable aux provinces et que si l'on pourvoit amplement à sa mise en vigueur, ce sera un grand succès. S'il en est ainsi, nous pouvons espérer que la province de Québec elle-même entrera bientôt dans le rang et suivra les autres provinces dans cette voie.

J'espère donc que le gouvernement et la Chambre appuieront cordialement cette mesure et la rendront aussi parfaite que possible. Il ne peut y avoir aucun doute que le pays espère que l'on fera quelque chose pour se conformer aux désirs des électeurs. Il n'y a aucun doute que si rien n'est fait, en vue du vote qui a été donné, en vue de toutes les promesses qui ont été faites, le peuple éprouvera une profonde déception. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. J'espère avoir le plaisir d'enrégistrer mon vote en faveur de la motion de mon honorable ami (M. Flint).

M. A. H. MOORE (Stanstead) : M. l'Orateur, représentant, comme j'ai l'honneur de le faire, l'un des collèges électoraux les plus importants de la province de Québec, et un comté qui réclame le titre de porte-étendard du mouvement de réforme de la tempérance, je manquerais à mon devoir comme représentant de mes commettants, je ne répondrais pas à leur attente, si je permettais que ce débat se terminât sans exprimer d'abord mes vues, que je crois être celles de mes commettants, sur cette importante question. Il y a un point sur lequel je m'accorde parfaitement avec mon honorable ami,

(M. Flint) l'auteur de la résolution, et c'est que c'est une résolution importante et d'un intérêt vital pour le peuple canadien. Ceci est une question qui depuis de longues années occupe l'attention de notre population, et j'oserai prédire qu'elle occupera l'attention à l'avenir et sera une pierre d'achoppement pour tout gouvernement canadien jusqu'à ce qu'elle ait été définitivement réglée. Et lorsqu'elle sera réglée, il faudra qu'elle le soit conformément à la plus haute conception morale et religieuse du pays.

Les ministres de l'Evangile, les églises, les unions de tempérance des femmes, toutes les organisations et associations de tempérance dans toute l'étendue du pays ont déclaré une guerre implacable contre les maux causés par les boissons, ils ne déposeront les armes que lorsque l'intempérance sera détruite. Lorsque cette question sera réglée à leur satisfaction, ce sera seulement lorsque le drapeau de la prohibition flottera en triomphe sur chaque hameau, sur chaque village, ville ou cité dans ce vaste Canada.

Il y a un côté de cette agitation que je regrette. Les prohibitionnistes et les partisans de la tempérance se servent quelquefois de termes amers à l'adresse de leurs adversaires, déclarant que ceux qui se livrent au commerce des boissons sont des coquins indignes de la confiance de leurs concitoyens; d'un autre côté, ceux qui font le commerce des boissons considèrent les réformateurs de la tempérance et les prohibitionnistes comme des fanatiques et des déséquilibrés. J'ai eu l'occasion de connaître une grand nombre de ceux qui font le commerce des liqueurs, et bien que je sois un partisan avoué de la tempérance, je n'ai pas de mots acerbes à leur adresse. Ce n'est pas une lutte d'homme à homme, et en tant que cela me concerne, je puis dire avec vérité que, si on les compare au reste de la population de ce pays, ces gens, en général, ne perdront pas grand chose à la comparaison.

Il y en a qui plissent les lèvres et qui font mépris des prohibitionnistes en disant qu'ils ne valent pas la peine que l'on s'occupe d'eux. Mais, M. l'Orateur, cette importante question n'a pas été au-dessous de la considération des meilleurs citoyens du siècle actuel. Feu Wm E. Gladstone, l'un des plus grands hommes d'Etat du siècle, après avoir étudié la question en est venu à la conclusion et a déclaré que la boisson est un fléau plus grand que la guerre, la peste et la famine. Le feu duc d'Albany, si proche parent de notre noble reine, que nous aimons et vénérons tous, après avoir étudié la question, en est arrivé à la conclusion que les boissons fortes sont l'ennemi le plus terrible contre lequel l'Angleterre ait à lutter.

Je crois exprimer les sentiments des honorables membres de cette Chambre, lorsque je dis que nous devons en arriver à la conclusion que les boissons fortes sont l'ennemi le plus terrible contre lequel le Canada a à lutter dans le moment. Et, M. l'Orateur, les maux qui en résultent expliquent la guerre implacable déclarée contre le commerce des boissons par les meilleurs hommes et les meilleures femmes du pays. L'intempérance est l'ennemi du foyer, de l'Eglise, de l'Etat, trois des plus importantes institutions du pays ; c'est l'ennemi au palais comme à la chaumière. Le poëte décrit dans les vers suivants un humble foyer des régions reculées du nord :

Beneath this moss-grown roof, within this cell
Truth, liberty, content and virtue dwell.
Say ye, who dare this happy place disdain,
What palace can display so fair a train?

M. l'Orateur, dès que vous placez la coupe enivrante dans le palais ou dans l'humble foyer, la paix, la liberté, le contentement, disparaissent et s'enfuient à tire-d'aile. L'alcool a obstrué la voie et assombri les perspectives d'avenir de chaque homme, femme et enfant en ce pays. Il a franchi le seuil de l'église et dégradé la plus importante institution qui existe en ce pays, ou en tout autre pays. On nous a même accusés en prétendant qu'il avait envahi nos salles parlementaires, contribuant ainsi à saper les fondations mêmes de notre Etat. Il cause des torts à notre peuple sous les rapports moral, spirituel, physique et financier. Il est inutile que j'entre dans des détails pour convaincre les honorables députés qu'il cause des torts au point de vue moral et spirituel, et que lorsqu'il est consommé à l'excès il abaisse le niveau moral et spirituel de notre peuple.

Je n'ai pas besoin de dire aux honorables députés, qu'il cause des torts au physique. Dans tous les pays du monde, les médecins s'accordent à dire qu'il est dommageable au système, et nous savons par expérience en ce pays que les amateurs de sport ne risquent pas leur argent dans une lutte nécessitant l'emploi de la force physique et de l'endurance, à moins que le lutteur ne se soit abstenu pendant quelque temps auparavant de faire usage de boisson enivrante. Il cause aussi un tort financier, et si on l'envisage sous cet aspect, il y a quelques chiffres que j'aurai l'honneur de soumettre à la Chambre.

Les statisticiens ont constaté que le coût direct des boissons enivrantes pour le consommateur de ce pays s'élève en moyenne à $39,879.854, et le coût indirect, à $103,242,-862, faisant en tout $143,122,716.

Les orateurs précédents ont parlé de la perte pour le revenu, s'élevant à $8,455,022 par année. Déduisez cela de $143,122,716 et la balance s'élèvera à $134,667,694. Je suis d'accord avec les orateurs précédents qui ont déclaré qu'au cas où la prohibition serait adoptée en ce pays, le revenu se tirerait d'affaire. Je crois qu'avec les subventions aux chemins de fer qu'on a promis d'accorder durant la présente session, les dépenses de l'année courante vont s'élever à $50,000,000 ou $60,000,000. Il ne serait pas bien difficile de réduire ces dépenses de ces $8,000,000 ; et même alors, le gouvernement recevrait des contribuables une somme plus considérable que celle qui ait jamais été de-

mandée au peuple par aucune des administrations précédentes. J'ai été surpris d'apprendre et les autres honorables députés seront surpris lorsque je leur dirai que d'après les chiffres fournis par les statisticiens, tout ce commerce est fait par 13,039 personnes, y compris les brasseurs, malteurs, distillateurs, hôteliers et garçons buvetiers.

Cette grande perte financière pour le peuple canadien, pour ne rien dire de la misère, des larmes et des chagrins du peuple, est causée par 13,039 individus aux 5,000,000 de gens qui pourraient vivre heureux, contents et prospères si ce trafic n'existait pas. Il serait de l'intérêt du Canada que le gouvernement achetât les établissements des vendeurs et se chargeât lui-même de la fabrication et de la vente.

Je vais vous donner un relevé des placements qui sont faits en ce pays pour le maintien du commerce des liqueurs. Le capital placé dans les distilleries, brasseries et malteries, $15,588,953 ; la valeur des biens-fonds, estimée à $38,000,000 ; installations, estimées par les propriétaires à $21,000,000, formant un total de $74,588,953. Le nombre total des individus occupés à ce commerce dans toutes ses branches est de 13,039. Le coût direct pour les consommateurs, comme il a déjà été dit, est de $39,879,854. Le capital placé dans les distilleries dans la Nouvelle-Ecosse est estimé à $190,000 ; dans Ontario, $6,864,000 ; total, $7,054,000. Le capital placé dans les brasseries est estimé comme suit ; Colombie Anglaise, $236,380 ; Manitoba, $277,300 ; Nouveau-Brunswick, $114,000 ; Nouvelle-Ecosse, $569,557 ; Ontario, $5,305,805; Ile du Prince-Edouard, $12,000 ; Québec, $1,796,411, formant en tout $8,311,423. Le capital placé dans les malteries est comme suit : Ontario, $220,000 ; Québec, $3,500. Le capital total placé dans les distilleries est de $7,054,000 ; dans les brasseries, $8,311,453 ; et dans les malteries, $223,500 ; formnt un total de $15,588,953. Le nombre total de gallons consommés par le peuple du Canada chaque année atteint une moyenne de 21,676,749 gallons. Le nombre de gallons consommés par tête est de quatre, soit environ vingt gallons par chaque famille de cinq, et le prix de gros des liqueurs consommées est placé à $18,030,064. Ce sont là quelques-uns seulement des chiffres qui indiquent l'étendue de ce commerce dans la Confédération canadienne.

Or, les deux grandes races qui habitent le Canada et qui se targuent d'être les patrons et les pionniers de la civilisation apprécient les institutions religieuses et d'éducation. Elles croient que la prospérité des individus comme celle des nations dépend en grande partie de ces institutions. Un des anciens auteurs disait, il y a bien longtemps, que les hommes et les femmes sont ce que les font les institutions de leur pays. Il est donc de la plus haute importance pour le peuple du Canada d'encourager et de soutenir ces institutions d'où dépendent la civilisation éclairée et la prospérité des habitants du pays.

M. MOORE.

Il n'y a pas bien longtemps, nous avons lu dans les journaux que quelques-unes de ces institutions consacrées aux fins religieuses et d'éducation étaient dans des embarras financiers ; et l'on demande aux gens de donner leur obole pour liquider les dettes de ces institutions, afin qu'elles puissent avoir de meilleures perspectives de succès dans le pays. Demandons-nous alors pendant quelques instants ce que le coût du commerce des boissons par année, $39,879,854, ferait s'il était consacré aux fins religieuses et d'éducation.

Il construirait un collège valant $30,000 pour chaque division électorale du Canada. Il paierait dix professeurs pour chaque collège à $800 chacun. Il construirait vingt-cinq écoles élémentaires au coût de $1,000 chacune. Il paierait vingt-cinq instituteurs à $300 chacun, ce qui, je crois, est un salaire plus élevé que celui qui est donné aux instituteurs d'écoles communes. Il construirait un hôpital valant $30,000 dans chaque circonscription électorale. Il paierait pour ces hôpitaux un traitement de $2,000, par année, chacun à deux médecins. Il paierait à dix infirmières un salaire annuel de $500 chacune. Il construirait dix églises au prix de $4,500 chacune. Il pairait un salaire annuel de $1,000 par an à dix ministres pour ces églises. Il bâtirait un asile dans chaque collège électoral, au prix de $20,000.

Et lorsque nous additionnons tout cela nous constatons que cela s'élèverait à $184,500 pour chaque division électorale. Si vous prenez les 213 collèges électoraux du Canada, toutes ces sommes s'élèveraient à $39,208,500, laissant une balance de $581,354 pour couvrir les dépenses accessoires. Y a-t-il un homme à portée de ma voix qui n'admettrait pas que cet argent, s'il était consacré à l'éducation et aux affaires serait d'un grand avantage pour le pays ? Et si le gouvernement actuel eût répondu à l'attente du peuple et s'il eût présenté une loi prohibitive, ce grand avantage aurait été accordé au pays.

Le peuple ne s'est pas croisé les bras pendant que cette forte saignée était pratiquée au détriment de nos ressources. Des lois ont été adoptées pour réglementer et restreindre le trafic, mais on a constaté qu'elles n'étaient pas satisfaisantes pour la meilleure classe des habitants de ce pays. En 1864, la loi Dunkin fut adoptée. Elle fut suivie plus tard, en 1878, par l'acte de tempérance du Canada. Cette loi a semblé la plus satisfaisante de toutes les lois de prohibition locale qui aient jamais été inscrites dans nos statuts. Mais ce qui lui a donné beaucoup de force, c'est le fait qu'on a dit au peuple, lors de son adoption, que la loi Scott, ou l'acte de tempérance du Canada de 1878 avait pour but de sonder l'opinion publique, que lorsqu'un comté adopterait cette loi, il deviendrait évident que ce comté serait mûr pour la prohibition, et que lorsqu'un nombre suffisant de comtés auraient adopté cet acte pour convaincre le gouvernement que le pays

serait mûr pour la prohibition, la prohibition serait accordée.

En conséquence, les prohibitionnistes et les tempéranciers-réformistes du pays redoublèrent d'activité pour engager les divers comtés à adopter cet acte, afin de convaincre le gouvernement que le pays était mûr pour la prohibition. Il arriva un temps où environ 25 comtés dans Ontario, quelques comtés dans la province de Québec et un grand nombre de comtés et de villes dans les provinces du littoral, adoptèrent l'acte de tempérance du Canada, 1878, et il vint un temps où les partisans de la tempérance du Canada demandèrent au gouvernement de remplir sa promesse.

Ils alléguaient que bien que la moitié des comtés n'eût pas adopté la loi, un assez bon nombre l'avaient adoptée pour convaincre le gouvernement que le pays était prêt pour la prohibition. Elle n'avait pas duré longtemps dans quelques comtés ; dans certains cas la limite fixée pour produire la pétition demandant l'abrogation était expirée, et en 1888 et 1889, des pétitions furent produites contre tous les comtés dans Ontario, et durant ces deux années tous les comtés d'Ontario qui avaient adopté la loi l'abrogèrent, et il en fut de même de tous les comtés moins deux de la province de Québec et de quelques comtés des provinces du littoral. En conséquence, cela annula la preuve que le peuple était prêt pour la prohibition.

Puis, les diverses organisations et associations de tempérance dans tout le pays, la Dominion Alliance et les églises et les unions de tempérance s'unirent et adoptèrent un programme de prohibition et de prohibition nationale sans compromis, pour la suppression absolue du commerce des boissons dans chaque comté et chaque province de la Confédération, et l'honorable ministre de l'Agriculture, en plusieurs endroits, à la tribune des tempéranciers, dans les Cantons de l'Est, conseilla au peuple de frapper fort et juste pour la prohibition sans compromis.

Telle était la position après que la loi Scott eut été abrogée, lorsqu'un si grand nombre de comtés eurent annulé la preuve que le peuple croyait avoir à l'effet que le pays était prêt pour la prohibition. Quelle fut alors l'attitude du parti libéral ? Il prétendit qu'il était beaucoup plus favorable à la prohibition que le parti conservateur. On déclara au peuple canadien, et sur les tréteaux politiques et sur les tréteaux tempéranciers, que s'il désirait la prohibition, le seul moyen pour lui de l'obtenir était de chasser les conservateurs du pouvoir et de mettre les libéraux à leur place. Pour donner plus de force à cette opinion, le parti libéral réuni en convention ici, en 1893, adopta, le 3 juin, un article prohibitionniste dans son programme. Cet article fut proposé par l'honorable ministre de l'Agriculture, alors tout simplement l'honorable député du comté de Brome (M. Fisher). Il dit, en parlant du parti tory :

Il a retardé la question ; il l'a mise au rancart et il n'a pas pris de mesures pour découvrir l'attitude du pays sur cette question.

Je suis heureux d'être ici pour demander à cette convention libérale de prendre une mesure pouvant fournir au peuple l'occasion de s'exprimer sur cette question. Nous savons que dans trois des provinces les gouvernements libéraux de ces provinces ont institué des plébiscites locaux ou provinciaux, donnant ainsi aux tempéranciers l'occasion de démontrer ce qu'ils croient être la vérité, que le sentiment en faveur de la tempérance est assez fort pour mettre en vigueur une loi prohibitive si elle nous est donnée. Je me propose de lire la résolution qui amènera ce résultat et qui engage le parti libéral, s'il arrive au pouvoir, de donner au peuple du Canada l'occasion d'exprimer ses vues sur cette question, et le gouvernement au pouvoir devra nécessairement mettre à exécution l'opinion exprimée par le peuple. Il n'y a aucun doute que c'est là ce que ferait le parti libéral, car nous savons que l'on peut se fier à ses promesses.

Les événements subséquents ont démontré quelle foi l'on doit ajouter aux promesses et aux engagements du parti libéral. On a un peu joué sur les mots au sujet du résultat du plébiscite, et nous ferions bien de nous enquérir un peu de ce qui l'on entend par la volonté expresse du peuple. La volonté du peuple est le désir, le décret, le choix, la détermination du peuple. La volonté exprimée du peuple est une déclaration d'opinion, une expression publiquement donnée des désirs du peuple. La volonté du peuple exprimée au scrutin est une déclaration de la part des gens qui expriment leur volonté en votant aux bureaux de vote. Donc, la volonté exprimée du peuple, si nous comprenons notre langue le moins du monde, doit être considérée comme la volonté du peuple telle qu'exprimée au scrutin, et la volonté du peuple telle qu'exprimée au scrutin est la majorité de ceux qui ont ainsi exprimé leurs vues. Il ne peut y avoir de volonté exprimée là où il n'y a ni déclaration, ni parole, ni représentation. Le gouvernement est tenu par ses promesses et ses engagements d'accepter la décision de la majorité qui est allée au scrutin le 29 septembre dernier et qui a voté en faveur de la prohibition. Refuser de le faire, c'est violer les méthodes et les principes bien compris et bien établis qui régissent tous les corps délibérants en ce pays et dans tous les pays gouvernés par le peuple ; c'est une violation flagrante des engagements les plus sacrés pris par le gouvernement sur la question la plus importante que le Canada puisse avoir à régler. S'il en était autrement, si l'on prétendait que sur toute question politique ou autre, il faut que la majorité des votes des députés soient donnés, pour faire une loi, combien y a-t-il de projets de loi qui ont été adoptés par cette Chambre et pour lesquels la majorité des députés aient voté ? Les statuts du Canada seraient bien peu volumineux s'ils ne contenaient que les actes qui ont été adoptés par la majorité des membres du parlement.

Et nous avons plus de raison de compter comme étant en faveur de la prohibition ceux qui se sont abstenus d'aller au scrutin, qu'on

n'en a de les compter contre nous. S'ils se sont abstenus, c'est un indice qu'ils étaient satisfaits d'avance de la décision et nous avons le droit de les considérer comme étant plutôt favorables à la prohibition qu'opposés à cette mesure. L'honorable auteur de la résolution a déclaré que son parti n'a jamais eu dans son programme un article relatif à la prohibition. J'ai été quelque peu surpris de la déclaration qu'il a faite, parce que j'ai toujours compris que le parti avait introduit, en 1893, un article relatif à la prohibition dans son programme. Sur les tréteaux publics, j'ai toujours entendu déclarer, lorsque l'on discutait la question de la tempérance, que le parti libéral était prohibitionniste parce qu'en 1893, il avait adopté dans son programme un article concernant la prohibition. La résolution relative à ce sujet adoptée par la convention libérale en 1893 se lit comme suit :

Considérant que l'attention publique est actuellement beaucoup opposée à la considération des grands maux qui, de l'aveu de tous, sont causés par l'intempérance, il est à désirer que l'on s'assure d'une façon évidente, au moyen d'un plébiscite fédéral, quelle est l'opinion du peuple sur la question de la prohibition.

Et la promesse fut donnée au peuple canadien que si le plébiscite l'emportait, s'il y avait une majorité des votes en faveur de la prohibition, alors la prohibition serait établie. Voilà ce que le peuple canadien a été induit à croire—que si une majorité votait pour la prohibition, le gouvernement serait tenu par tout ce qu'il y a de juste, de raisonnable, d'honorable et de sacré, de proposer une loi prohibitive. Le 6 septembre, 1894, on rapporte que l'honorable Wilfrid Laurier aurait dit à une députation de prohibitionnistes de Winnipeg—et cela n'a jamais été contredit :

J'engage mon honneur comme homme, que dès que les libéraux arriveront au pouvoir à Ottawa, ils institueront un plébiscite pour toute la Confédération. Le parti sera fidèle à cette déclaration, et la volonté du peuple sera mise à exécution, dût le parti libéral perdre le pouvoir pour toujours.

C'étaient là des paroles hardies, braves et courageuses. Portées sur les ailes du vent, elles sont allées dans toutes les parties du Canada. Les ministres dans leurs chaires les ont répétées, les organisations et les unions de tempérance, par tout le pays, les ont répétées dans leurs réunions, et l'homme qui les avait prononcées prit des proportions héroïques dans leur estime. Il fut placé au même rang que les grands patriotes de l'antiquité qui ont rendu leurs noms fameux dans les pages de l'histoire, que les hommes qui considéraient comme une tache sur leur parti ou sur leur pays, comme une honte personnelle, que les hommes qui préféraient la mort sur un lit de lauriers que la jouissance du pouvoir et des positions sociales si ce pouvoir et ces positions devaient être obtenus au prix de la violation des promesses et des engagements sacrés.

On a dit que dans les temps de crise parmi les nations, l'homme s'élève à la hauteur des circonstances et qu'il surgit des hommes pour les besoins du moment. Le très honorable ministre était considéré comme un nouveau Moïse suscité pour conduire les partisans de la tempérance, le peuple canadien, à travers le désert de l'intempérance vers la terre promise de la prohibition.

Je crois que le très honorable ministre a déclaré que, dès qu'il parviendrait au pouvoir, il prendrait les moyens de soumettre la question au peuple. Il est arrivé au pouvoir en 1896. A la première session du parlement, il n'était pas prêt à instituer un plébiscite sur cette question. La deuxième session est venue et elle s'est écoulée sans que le gouvernement fût prêt à soumettre la question au peuple. La troisième session est venue, et l'on s'est dit qu'il ne serait peut-être pas prudent de continuer plus longtemps à se moquer du peuple, et finalement le plébiscite fut institué. Le vote eut lieu le 29 septembre dernier. Quelques heures après que le soleil eut disparu derrière les collines de l'ouest, la nouvelle fut télégraphiée de l'est à l'ouest dans toute l'étendue du pays, de l'Atlantique au Pacifique, qu'une grande et glorieuse victoire avait couronné les efforts des partisans de la tempérance du pays.

Et, M. l'Orateur, si le très honorable ministre et ses collègues eussent eu des yeux susceptibles de voir dans toute l'étendue du pays et s'ils eussent remarqué les hommes et les femmes dévouées, remerciant Dieu à genoux pour la grande victoire qui avait couronné leurs efforts, il me semble qu'ils auraient été profondément touchés. Il s'écoula encore un mois et plus et les tempéranciers souhaitaient avec anxiété de savoir quelle ligne de conduite le gouvernement du pays allait adopter. Ils demandèrent une entrevue. On la leur accorda. Je ne crois pas qu'on ait jamais vu entre ces murs une réunion aussi nombreuse d'hommes et de femmes représentant toutes les parties de la Confédération que celle qui venait présenter ses réclamations au très honorable ministre et à ses collègues. Ils exposèrent leur cause et nous avons la réponse du très honorable ministre. Peut-être serait-il à propos que je donnasse ici les chiffres de ce vote plébiscitaire. Les rapports officiels indiquent que le vote enregistré lors du plébiscite sur la question de la prohibition a été comme suit :

	Pour	Contre.	Majorités Pour.	Contre.
Ontario	154,499	115,275	39,224	
Québec	28,582	122,614	....	94,032
Nouvelle-Ecosse	34,646	5,402	29,244	
Nouveau-Brunswick	26,911	9,576	17,335	
Ile du Prince-E.	9,461	1,146	8,315	
Manitoba	12,419	2,978	9,441	
Colombie Anglaise	5,731	4,756	975	
Territoires du N.-O.	6,238	2,824	3,414	
Total	278,478	264,571	107,948	94,032

Qu'il me soit permis de dire un mot au sujet du vote dans la province de Québec. Je ne dirai pas que ce vote a été frauduleux. Ce n'est ni le temps ni le lieu pour une enquête à ce sujet. Mais il y a quelque chose de très singulier au sujet de ce vote. Il n'y

a jamais eu dans l'histoire du pays depuis la Confédération un temps où, lorsqu'il y avait une élection, les gens ne savaient pas douze heures après, dans toute l'étendue du pays, quel parti avait triomphé et quels étaient les élus. Dans toutes les provinces, à l'exception de Québec, nous avons découvert dès la première nuit ce qui en était, et le compte officiel ne modifie pas beaucoup les chiffres qui nous ont été transmis. Le premier rapport donnait 33,000 de majorité contre la prohibition dans la province de Québec.

Pour une raison ou pour une autre, les rapports ne furent pas reçus ; ils furent retardés de semaine en semaine et de mois en mois, et les rapports complets n'ont pas été prêts avant le mois de février, si je ne me trompe, et ces rapports accusaient 94,000 de majorité dans la province de Québec contre la prohibition, tandis que le premier rapport n'avait accusé que 33,000 de majorité. Il y a en ce pays des hommes qui croient sincèrement et honnêtement que la différence entre 33,000 et 94,000 a été recueillie en manipulant frauduleusement les votes de cette province.

On verra qu'en déduisant la majorité des réponses négatives données dans la province de Québec, la majorité totale des réponses affirmatives à la question dans tout le Canada a été de 13,916.

Le nombre total des électeurs inscrits sur les listes électorales, tel que rapporté par les scrutateurs, est de 1,233, 849. Le nombre de votes donnés en faveur de la prohibition a été de près de 23 pour 100 des noms inscrits sur les listes.

En examinant les votes donnés en dehors de la province de Québec, nous trouvons les résultats frappants qui suivent :

Total des noms sur la liste électorale	898,992
Nombre total de votes donnés	391,862
Votes donnés pour la prohibition	249,905
Votes donnés contre la prohibition	141.957
Majorité pour la prohibition	107,948
Proportion des votes donnés	44
Proportion sur la liste votant pour la prohibition	28
Proportion sur la liste votant contre la prohibition	16
Proportion pour la prohibition des votes donnés	64
Proportion contre la prohibition des votes donnés	36
Nombre de membres du Parlement	148
Nombre dont le collège électoral a voté pour la prohibition	120
Nombre dont le collège électoral a voté contre la prohibition	28
Majorité moyenne pour la prohibition	1,042
Majorité moyenne contre la prohibition	611
Majorité des comtés pour la prohibition	43

J'ai ici la réponse qui a été donnée par le premier ministre à la délégation qu'il a reçue :

Puis-je dire au major Bond que, comme prohibitionniste, il n'est peut-être pas exempt de tout blâme sous ce rapport, parce que je crois que les prohibitionnistes ont permis que la lutte se fît d'un seul côté. Je ne sache pas qu'il y ait eu une agitation générale dans la province de Québec en faveur de la prohibition ; je ne sache pas qu'on ait tenu une seule assemblée pour prêcher la prohibition en dehors de Montréal et de Saint-Hyacinthe ; et je ne sache pas non plus qu'un seul journal en dehors de Montréal ait prêché cette cause. Il n'y a qu'une seule manière d'affecter l'opinion publique, et c'est au moyen des journaux, des assemblées publiques et si l'on a négligé ces influences, il est certain que le résultat ne pouvait être différent de ce qu'il a été. Je prétends que Québec est une province parfaitement tempérante. Le vote dans Québec ne doit pas être pris isolément, mais il doit être considéré avec le vote de chacune des autres provinces.

Qu'il me soit permis de dire ici que ceci n'est pas conforme aux principes de la résolution présentée par le député d'Yarmouth. Il propose de considérer les provinces séparément et en conséquence, contrairement à l'opinion du premier ministre. En ce qui concerne la déclaration du premier ministre, à l'effet qu'on n'a pas tenu d'assemblées dans la province de Québec, et qu'il n'y a pas eu d'agitation au sujet de cette question, qu'on me permette de lire le nombre d'assemblées qui ont eu lieu dans les divers conmtés et la quantité d'imprimés qui ont été répandus afin d'engager les gens à voter en faveur de la prohibition :

	Nombre d'Assemblées.	Imprimés.
Montréal	63	199,000
Compton	120	73,000
Mégantic	33	14,000
Missisquoi	30	20,000
Wright	15	30,000
Argenteuil	34	55,000
Labelle	39	12,000
Stanstead	80	.....
Québec	9	10,000
Huntingdon	35	20,000
Richmond	41	21,000
Pontiac	100	.....
Brome	69	.....
Shefford	25	.....

Vous remarquerez que la plupart de ces meetings ont eu lieu dans les cantons de l'Est ; et lorsque je vous donne la quantité de feuilles volantes que l'on a distribuées et lorsque je dis que plus de $5,000 ont été souscrits à cette fin, vous verrez que la déclaration du premier ministre n'est pas exacte. Sans doute il ne l'a pas faite dans l'intention de tromper. Je ne l'accuse pas d'avoir dénaturé sciemment les choses, mais je présume qu'il n'avait pas étudié la matière et qu'il exprimait ce qu'il croyait honnêtement être la vérité.

Pour démontrer que la province de Québec est tempérante, il nous donne les chiffres suivants :

Il y a plus de la moitié des municipalités rurales qui sont sous l'empire d'une loi d'option locale. De 933 municipalités rurales, 330 ont émis des licences l'an dernier, et 503 n'en ont pas émis. La population de Québec est satisfaite de la loi actuelle. Nous avons une loi d'option locale dans la province de Québec depuis 1864 ; et cette loi a toujours été mise en vigueur dans plus de la moitié de la province, et, en dehors des villes et des cités, je crois qu'elle est assez bien observée.

On veut peut-être par là expliquer pourquoi la province de Québec, dont une grande partie est soumise à la prohibition, s'est prononcée à une aussi forte majorité contre la prohibition.

Nous avons un spectacle sans précédent, je crois, dans l'histoire d'un gouvernement impérial ou de tout autre gouvernement relevant de la Couronne britannique. Voici une importante mesure que le gouvernement lui-même a soumise au parlement et que celui-ci a votée à l'unanimité. Les amis de la tempérance ont paru faire de l'agitation ; alors le gouvernement s'est alarmé et a craint que la prohibition ne fût approuvée par le peuple, et nous avons été témoins d'un étrange spectacle. Nous avons vu un assez grand nombre de membres du cabinet monter aux tribunes du pays, dénoncer la prohibition et conseiller aux électeurs de voter contre.

Le très honorable premier ministre nous dit que les habitants de la province de Québec sont respectueux des lois et loyaux. Pas un membre de cette Chambre, je crois, ne contestera la vérité de cette déclaration. Je ne crois pas qu'il y ait dans la Confédération une province plus loyale et qui respecte plus les lois que la province de Québec. L'histoire nous enseigne que des nations étrangères ont déjà proposé au peuple canadien-français de renoncer à son allégeance aux institutions anglaises et à unir ses destinées à celles de la république voisine. Je crois que nous devons une dette de reconnaissance à la race canadienne-française, et au clergé catholique romain qui, à une certaine époque par sa courageuse intervention, a apaisé les flots en fureur, et a conservé le Canada à l'Angleterre. Personne ne peut dire que les Canadiens-français ne sont pas loyaux envers les institutions anglaises et notre Gracieuse Souveraine.

L'on nous a dit que les deux-tiers de la province de Québec sont déjà sous l'empire de la prohibition et que le peuple de cette province se soumettra à toute loi que le gouvernement pourrait adopter. Ce sont là, à mon avis, de très fortes raisons pourquoi le gouvernement devrait adopter une loi prohibitive, puisque Québec est la seule province qui se soit prononcée contre la prohibition. Si les habitants de cette province sont loyaux et si les deux-tiers vivent aujourd'hui sous l'empire de la prohibition, il n'y a pas de raison pour que Québec ne se conforme pas à une loi prohibitive comme toutes les autres provinces de la Confédération.

L'honorable député (M. Flint), qui a saisi la Chambre de cette motion, a dit que le vote était faible. Le premier ministre a dit, lui, que, dans les circonstances, le vote était considérable. Ces deux déclarations ne s'accordent pas, mais je suis d'avis que mon très honorable ami a parlé avec beaucoup de bon sens et de jugement et que tout le monde conviendra avec lui que, dans les circonstances, le vote est très considérable.

M. MOORE.

Voici comment il s'est exprimé.

La majorité du vote plébiscitaire est en faveur de la prohibition. J'abonde dans le sens de M. Spence, lorsqu'il dit que le vote, dans les circonstances, est considérable. Tout en ne représentant pas la majorité du corps électoral, le vote représente une respectable proportion des électeurs inscrits ; et le gouvernement doit considérer quelle ligne de conduite i adoptera, dans les circonstances. J'approuve entièrement les paroles que le Dr Hogg a prononcées, il y a quelques instants, lorsqu'il a dit que nous nous occupions beaucoup de savoir ce que nous devions faire, dans les circonstances. Si je comprends bien, les dames et les messieurs présents so t d'avis que le vote émis est suffisant "pour autoriser le gouvernement à adopter une législation prohibitive," suivant l'expression de M. Spence, et cela, avec la certitude qu'une pareille loi serait efficace et loyalement observée.

Les prohibitionnistes et les partisans de la tempérance au Canada diront, je crois, que le peuple s'étant prononcé à une écrasante majorité en faveur d'une loi prohibitive, le gouvernement devrait racheter ses promesses. Ils croient que le gouvernement devrait racheter les promesses qu'il a faites au peuple canadien, et je crois moi-même que si le gouvernement remplissait ses engagements, il s'attacherait le peuple par des liens plus forts et plus solides qu'aujourd'hui, à moins qu'il ne revienne sur ses pas et ne donne au peuple le fruit de sa grande lutte et de sa grande victoire.

J'ai sous la main une déclaration du ministre de l'Agriculture, publiée par le "Witness", de Montréal.

Il serait insensé et contraire à l> bonne administration du pays, ou aux devoirs du gouvernement envers le peuple canadien si, après le vote plébiscitaire, ce gouvernement entreprenait de mettre en vigueur une loi de prohibition.

J'ai rencontré, depuis le plébiscite, de nombreux partisans de la tempérance J'ai correspondu avec plusieurs autres prohibitionnistes, et j'ai constaté un fait remarquable, c'est qu'après le vote plébiscitaire, le sentiment général des amis de la tempérance était que ce vote n'était pas suffisant pour permettre d'adopter une loi de prohibition. Ce sentiment était presque universel d'un bout à l'autre du pays.

Le sens commun du peuple canadien a jugé que le résultat de ce vote n'était pas suffisant pour appuyer une législation prohibitive.

Je ne mets pas en doute la sincérité de l'honorable ministre, mais je dirai que mon expérience personnelle ne m'induit pas à adopter ses conclusions. J'ai en ma possession une foule de résolutions adoptées par différentes organisations et églises des cantons de l'Est, blâmant de la façon la plus énergique, le gouvernement de ne pas remplir les promesses qu'il a faites à la population du pays. Dans mon comté, les résolutions ont été adoptées par les organisations de tempérance que je vais vous nommer.

Women's Christian Temperance Union—Griffin, Cassville, Way's Mills, Stanstead Plain, Fitch Bay, Massawippi, Coaticook, Hatley-nord, "The Stanstead County Union," Heathton.

I. O. G. T.—Cassville. R. Belle Bangs, secrétaire, "Work Together Lodge," Barnston-sud.

Eglises, comté de Stanstead—Bureau de l'Eglise méthodiste de Coaticook, rév. W. J. Hunter, président ; G. L. Masters, secrétaire. Eglise méthodiste

de Smith's Mills et d'Apple Grove, représentée par le rév. M. England, pasteur; Wm Breevort, secrétaire. Eglise presbytérienne de Massawippi, comté de Stanstead, rév. M. Pidgeon. Eglise presbytérienne de Coaticook-nord, rév. M. Pidgeon. Eglise congrégationaliste, Rock Island, rév. M. Ellery Read. Eglise méthodiste de Magog, P.Q., rév. R. Corrigan. Eglise méthodiste de Hatley, P.Q., rév. M. Williams. Eglise méthodiste de Baldwin's Mills, de Heathton et de Corliss, rév. Paul Pergan. Eglise méthodiste de Beebe Plain, rév. C. W. Finch. Eglise baptiste de Coaticook, P.Q., rév J. H. Hunter, pasteur.

J'ai sous la main une liste qu'il serait peut-être fatiguant pour moi de vous lire, et pour vous d'écouter, mais toutes les résolutions sont conçues à peu près dans les mêmes terme que la suivante, adoptée par "The Women's Christian Temperance Union" du comté de Stanstead:

Attendu que le plébiscite du 29 septembre 1898 a démontré qu'une importante majorité des votes émis d'un bout à l'autre du pays était en faveur de la prohibition, majorité écrasante dans toutes les provinces, excepté dans celle de Québec;

Attendu que les engagements du parti libéral ont induit les électeurs du Canada à croire que le gouvernement et le parlement du Canada—lequel a décrété le plébiscite,—entendaient adopter une législation conforme à la volonté du peuple, telle qu'exprimée au bureau des scrutins;

Attendu que sir Wilfrid Laurier a fait, en 1894, à une députation de prohibitionnistes, la déclaration suivante: Qu'il donnait sa parole d'honneur qu'aussitôt que les libéraux seraient arrivés au pouvoir, ils auraient recours à un plébiscite qui déciderait leur conduite, et que la volonté du peuple serait respectée, dût le parti libéral perdre le pouvoir pour toujours; et que sir Wilfrid Laurier a aussi, en 1898, fait devant une députation de la conférence méthodiste, la déclaration suivante: "Que si le plébiscite démontre que la majorité du peuple se prononce en faveur de la prohibition, la minorité devra se soumettre au vœu populaire":

Résolu, que "The Women's Christian Temperance Union," du comté de Stanstead, regrette profondément que ces engagements aient été violés et demande ardemment au parlement de se rendre à la volonté du peuple, ainsi que la chose avait été promise, en adoptant une législation conforme au vœu populaire tel qu'exprimé par le plébiscite, et en soutenant par là l'honneur du Canada.

Cette résolution a été adoptée par une association composée de 260 femmes.

Je veux maintenant parler, pendant quelques instants, de la sincérité du vote de la province de Québec. J'ai extrait du rapport du plébiscite le vote de 14 bureaux de scrutin. Le voici:

L'Islet—Bureau n° 21—	
Inscrits	82
Votes émis	77
Maisonneuve—Bureau n° 35—	
Inscrits	141
Votants	139
Mégantic—Bureau n° 5 (Leeds)—	
Inscrits	97
Votants	97
Division Saint-Jacques, Montréal—	
Bureau n° 16—	
Inscrits	92
Votants	88
Bureau n° 56—	
Inscrits	101
Votants	98
Bureau n° 62—	
Inscrits	151
Votants	148
Portneuf—Bureau n° 30—	
Inscrits	83
Votants	80
Chicoutimi—Bureau n° 28 (Bersimis)—	
Inscrits	11
Votants	10
Gaspé—Bureau n° 6—	
Inscrits	40
Votants	37
Jacques-Cartier—Bureau n° 13—(Ville de Lachine)—	
Inscrits	111
Votants	110
Québec-ouest—Bureau n° 2—	
Inscrits	114
Votants	112
Beauharnois—Bureau n° 17—	
Inscrits	118
Votants	119
Québec-centre—Bureau n° 23—	
Inscrits	101
Votants	105
Québec-ouest—Bureau n° 1—	
Inscrits	115
Votants	116
14 bureaux de scrutin—	
Nombre des électeurs inscrits	1,357
Nombre des votants	1,330
Tous les électeurs ont voté, excepté	27

J'ai quelque expérience dans la conduite des élections dans la partie du pays que j'habite, et quelques honorables membres de cette Chambre peuvent avoir encore plus d'expérience que moi, mais je crois qu'il n'y a pas ici un homme honnête qui dirait consciencieusement que, dans quatorze bureaux de scrutin, on pourrait enregistrer légalement une proportion aussi considérable des votes sur des listes qui, qu'on se le rappelle bien, étaient loin d'être de fraîche date. Je ne puis expliquer la chose aujourd'hui, mais un temps viendra, peut-être, où nous pourrons avoir des renseignements plus complets que maintenant.

J'ai appelé, M. l'Orateur, l'attention de la Chambre sur l'importance de cette grande question et sur la manière odieuse dont on sacrifie les intérêts de la grande majorité du peuple.

Je laisserai à quelques personnes plus capables que moi le soin de critiquer la résolution de l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint), je dirai cependant qu'en examinant quelques dispositions de cette résolution, celle-ci ne reçoit pas une approbation bien chaleureuse de ma part. Le préambule porte:

Que vu qu'il est désirable que des mesures législatives soient prises dans le but de restreindre davantage le trafic des liqueurs au Canada, et que ces mesures devraient être uniformes dans toutes les provinces et tous les territoires de la Confédération, il est opportun, dans l'opinion de cette Chambre, de décréter:

Un acte dans le but de "restreindre davantage" le trafic des liqueurs est ce que les partisans de la tempérance et la Ligue fédérale de tempérance, ainsi que toutes les

églises et les organisatons de tempérance ne désirent pas. Leur objet est "la prohibition totale du trafic des liqueurs": et une loi, simplement pour restreindre ce trafic, est contraire aux déclarations et aux principes de la Ligue fédérale de tempérance. L'article 3 de la constitution de cette organisation porte :

Que l'histoire et les résultats de l'ancienne législation au sujet du trafic des liqueurs démontrent surabondamment qu'il est impossible de restreindre ou de réglementer, d'une manière satisfaisante, un système aussi essentiellement pernicieux dans ses tendances.

L'article 6 se lit comme suit :

Que, s'élevant au-dessus de toutes considérations de secte et de parti, tous les citoyens doivent s'unir pour faire adopter une loi prohibant la fabrication, l'importation et la vente des boissons enivrantes, vu que c'est le moyen le plus efficace de faire disparaître les maux effroyables causés par l'intempérance.

La constitution (art. 2) du conseil de la Ligue fédérale de tempérance dit :

L'objet du conseil de la Ligue fédérale de tempérance doit être la prohibition immédiate du trafic des liqueurs.

La législation dont il est fait mention dans cette résolution est donc, sous tous les rapports, contraire aux principes de la Ligue fédérale et de toutes les organisations de tempérance du pays. Je défie n'importe quel membre de cette Chambre de se lever et de dire qu'il a reçu mandat de la Ligue fédérale de la tempérance ou de toute autre source autorisée, de descendre le pavillon de la prohibition nationale et d'arborer à sa place le drapeau de l'option locale qui, semblable à l'acte Scott, est vu d'un très mauvais œil par les trois quarts du pays.

Cela est contraire à la constitution de toutes ces organisations, et je cherche encore un homme qui ait reçu mandat des sociétés de tempérance de se lever dans cette enceinte et de demander l'adoption de restrictions qui expriment des principes directement contraires à ceux de la Ligue fédérale et des autres organisatons de tempérance du pays.

J'ai contre cette résolution une autre objection qui est plus forte, selon moi, que selon ceux qui vivent dans les autres provinces. A en juger par la grande majorité des votes émis contre la prohibition dans la province de Québec, il semblerait absolument certain qu'une loi prohibitive soit impossible et que le travail de tant d'hommes et de femmes dévoués soit perdu et qu'on ne verra jamais le jour où la prohibition couronnera les efforts des partisans de la tempérance dans cette province. J'avoue que je n'ai pas le cœur assez faible pour déserter la cause de ces hommes et de ces femmes qui luttent depuis des années, et qui croyaient dernièrement, s'appuyant sur les promesses du gouvernement, que l'heure du triomphe était arrivée, et à qui on veut donner maintenant, pour dégager la responsabilité de l'administration, un simulacre de prohibition, une loi d'option locale, et arracher ainsi aux gens de ma province le fruit de leur labeur.

Des événements qui ont eu lieu d'un bout à l'autre du pays, et, dernièrement, dans le comté de Brome, nous pouvons conclure que le peuple, la majorité au moins, désire la prohibition et n'a que faire de l'acte Scott. L'abrogation de cet acte a été votée le 21 juin dernier, par le comté de Brome qui était soumis à une loi prohibitive depuis plus de 20 ans ; le comté si bien et si dignement représenté par l'honorable ministre de l'Agriculture, un prohibitionniste ardent et vigoureux. Lors du plébiscite, ce comté s'est prononcé à une majorité de 500 à 600 voix en faveur de la prohibition, tandis que le 21 juin dernier, il s'est prononcé à une majorité de 534 voix contre l'acte Scott.

Dans la province de l'Ontario, 25 comtés ont adopté l'acte Scott, et en 1888 et 1889, chacun d'eux l'a abrogé, et cependant, lors du plébiscite provincial du 29 septembre 1888, une grande majorité de cette province s'était prononcée en faveur de la prohibition. On ne peut donc nier qu'une grande majorité du peuple canadien ne soit en faveur de la prohibition, tout en étant opposée à une loi d'option locale, telle que proposée par l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint).

Pour ces raisons, je suis opposé à cette résolution. Si je n'avais pas parlé aussi longtemps déjà et n'avais pas tant fatigué la Chambre, j'essaierais de dire quelque chose sur les grands avantages que la prohibition assurerait à la population de ce pays. Je pourais vous dire ce que vous savez tous déjà par vous-mêmes, par votre propre observation, et vous parler des effets de l'usage immodéré des liqueurs enivrantes. Je ne puis vous donner une image plus frappante que celle de la métamorphose d'Ulysse, dans les inimitables poèmes d'Homère. Ulysse, un des héros du grand poète, après le siège de Troie, parcourut le monde afin de retrouver son pays natal. La déesse Minerve l'accompagnait, le protégeait contre les dangers, et lui fit enfin retrouver sa patrie. La déesse le toucha de sa verge magique, et soudain les yeux brillants d'Ulysse s'obscurcissent, et son corps devient vieux et courbé, et il paraît aux yeux de sa famille sous l'aspect d'un vieux mendiant en haillons.

Voilà le changement qui s'opère chez les individus s'adonnant aux liqueurs fortes, et tel est l'effet des boissons enivrantes sur la population du pays. Donnez-nous la prohibition et dans vingt ans, la nation sera tellement riche qu'elle ne se reconnaîtra plus. Nous assisterons à la transformation d'Ulysse lorsque la déesse l'eût frappé une seconde fois de sa baguette magique. Les yeux obscurcis du héros reprirent leur ancien éclat, et ses cheveux leur couleur naturelle ; son corps se redressa, et il parut devant son épouse fidèle et ses amis vêtus d'habits superbes et dans toute la majesté d'un roi.

Cela me représente, M. l'Orateur, l'effet que la prohibition, en moins d'un quart de siècle, produirait sur le peuple canadien ;

et, quant à moi, après les promesses qui ont été faites, je n'entends pas délier le gouvernement de ses obligations et de sa responsabilité. Que tous les prohibitionnistes et tous les partisans de la tempérance du pays se donnent la main, et le gouvernement actuel, ou quelque autre qui lui succédera, donnera la prohibition au peuple canadien, et notre population subira une grande transformation et le sort du peuple n'en sera que plus heureux.

C'est là un spectacle que j'aimerais à voir. Il n'est pas besoin de l'habileté du magicien ou de l'art subtil de la divination pour décrire quel serait l'effet de la prohibition sur le peuple canadien. La prohibition, jointe à la politique nationale parfaitement développée, la protection aux industries du pays qui permettrait au producteur canadien de conserver pour lui le marché canadien, le commerce privilégié avec la Grande-Bretagne et les colonies-sœurs disséminées dans le monde entier, les transports rapides et à bon marché, avec des appareils frigorifiques qui nous permettraient de lutter avec succès contre nos rivaux sur le marché anglais, l'immigration, pour accroître notre population, de gens qui pourraient remplir convenablement les devoirs et exercer les droits du citoyen canadien, l'extension du suffrage aux femmes, et rendre par là les élections plus pures, une administration honnête, économique et efficace, de vrais et patriotiques fondateurs de nation, telle que peuvent la donner les honorables membres de la gauche, sous la direction d'un des parlementaires les plus distingués qui aient jamais orné la Chambre des communes, notre habile et vaillant chef ; toutes ces choses développeraient nos ressources magnifiques et variées et feraient de notre pays l'étoile la plus brillante dans le firmament des nations. Sous l'impulsion d'une semblable politique et sous l'empire d'une pareille administration, notre grand pays, qui s'étend d'un océan à l'autre, subirait une transformation aussi remarquable et aussi agréable que celle d'Ulysse lorsque la déesse Minerve le toucha une seconde fois de sa baguette magique.

Vous remerciant, M. l'Orateur, et remerciant les membres de cette Chambre de la patience dont vous et eux vous avez fait preuve en m'écoutant, je terminerai par ces vers :

Pull not the prohibition ensign down
To part with it we'd sigh
Let many an eye yet dance to see
That emblem in the sky.

M. McCLURE : Croyant que cette question est une des plus importantes qui puissent engager l'attention de ce parlement, et que c'est une de celles qui continueront à engager l'attention et occuper vivement l'esprit des hommes d'Etat canadiens, mêmes après que presque toutes les questions qui ont été discutées au cours de cette session seront oubliées depuis longtemps, je n'ai pas besoin de présenter d'excuses pour les quelques observations que je vais faire.

Je désire dire immédiatement que je suis peiné de ne pas pouvoir appuyer la résolution que l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) a proposée. Je le regrette, parce que je sais que, dans tout mouvement politique, il est important que tous ceux qui poursuivent un but commun, s'accordent, pourvu que cet accord soit strictement conforme aux principes qu'ils ont à cœur, sur la ligne de conduite à adopter.

Je le regrette d'autant plus que je sais parfaitement, malgré l'assertion contraire du préopinant, que la politique proposée par l'honorable député d'Yarmouth a reçu l'approbation d'une société d'ouvriers de la tempérance très considérable et très influente du Canada, laquelle voit dans la chose un moyen de sortir de notre embarras actuel, et qui pense que ce serait un pas dans la marche en avant. Cependant, il me faut dans ce cas-ci agir d'après mes lumières, et je ne puis voir dans cette motion aucun mérite qui soit de nature à m'inviter à l'appuyer.

Je ne nierai point, et il est à la connaissance de plus d'un des membres de cette Chambre, qu'il ne fût un temps, même depuis l'ouverture de cette session, où j'étais porté à appuyer une certaine politique comme celle proposée par l'honorable député d'Yarmouth, si, comme maintenant, on l'eût alors proposée à titre de compromis. Lorsque le gouvernement actuel a adopté la position qu'il a prise relativement au vote plébiscitaire, lorsque, virtuellement, sinon en propres termes, il a déclaré que ce vote empêchait le gouvernement et lui interdisait d'adopter une loi de prohibition nationale, tout en ne pouvant pas partager absolument son avis, j'ai trouvé que son attitude était fondée sur des raisons suffisantes pour justifier les prohibitionnistes de lui dire : "Nous l'admettons, votre attitude est justifiable et le vote plébiscitaire n'autorise pas le décret d'une loi de prohibition nationale ; toutefois, vous n'êtes pas libérés de toute responsabilité en cette matière." On aurait pu convenablement dire au gouvernement : "Les maux de l'intempérance sont si répandus et si désastreux en ce pays, la manière actuelle de traiter le trafic des liqueurs est si illogique, si injuste et si inconséquente, et le droit et le devoir appartenant au parlement de trouver un remède à ces maux ont été si clairement et si souvent reconnus, qu'il nous est permis de dire à ce gouvernement : C'est entendu, vous ne nous donnerez pas de loi prohibitive, mais qu'entendez-vous nous donner ? Quel remède vous proposez-vous d'apporter à ces maux que vous admettez et que tout le monde admet, et auxquels chacun considère qu'il est du devoir du parlement canadien de remédier par une loi ?" Si, en réponse à ces paroles, le gouvernement avait proposé cette motion-ci ou fait toute autre proposition raisonnable, j'aurais été porté à lui accorder mon appui ; mais il n'a rien fait de la sorte, et je suis assez franc pour déclarer que, d'après moi, nous avions le droit de nous attendre à quelque chose de ce genre de la part du gouvernement.

Lorsque le parti libéral était au pouvoir, il y a longtemps, il a admis, en adoptant la loi Scott, le devoir et la responsabilité incombant au gouvernement de s'occuper de cette question sous une forme législative. Il est vrai que fort peu de temps après, il est descendu du pouvoir et qu'il a eu fort peu l'occasion de faire ce qu'il fallait pour rendre cette législation aussi efficace qu'elle devrait l'être. Mais même dans l'opposition, le parti libéral s'est montré conséquent en se levant pour défendre la politique qu'il avait suivie lorsqu'il était au pouvoir. Dans le cours de la campagne de 1881, l'honorable Edward Blake, parlant en qualité de chef du parti libéral à Aylmer, dans la province de Québec, a fait une déclaration que je cite seulement pour indiquer l'attitude que le parti libéral a tenue dans l'opposition par rapport à la législation qu'il avait insérée dans les statuts, laquelle déclaration est ainsi conçue :

Je suis opposé à ce qu'on apporte des modifications à la loi concernant la tempérance, comme on a en vue de le faire, je crois, à cette heure. Je suis en faveur de l'amendement de cette loi en tant que l'expérience en a démontré des défauts de détail empêchant la juste épreuve de l'application de ses principes. Je crois qu'il est du devoir du gouvernement du jour, qui trouve cette loi insérée dans les statuts, de décider si elle doit être abrogée ou rendue efficace. S'il ne juge pas à propos de l'abroger, il doit, je crois, la rendre efficace, et s'il néglige de s'en occuper, il manque à son devoir naturel et évident.

Je suis en faveur d'un essai juste et complet de la loi dans les localités où celle-ci est en vigueur, et avec toute l'aide que l'action exécutive peut convenablement apporter. Et je puis signaler ici que le cas mentionné par M. Mowatt relativement aux fonctions fédérales est beaucoup plus sérieux qu'il ne l'a allégué ; car, si je comprends bien, la loi même concernant la tempérance renferme un article statuant que le percepteur du Revenu de l'intérieur, c'est-à-dire, un fonctionnaire fédéral, peut porter des poursuites, et qu'il sera du devoir du percepteur du Revenu de l'intérieur d'agir d'après les informations reçues pour instituer ces poursuites.

Voilà de la part du chef du parti libéral d'alors, une déclaration formelle énonçant, indépendamment de la question de savoir si le gouvernement devrait s'occuper du vaste sujet de la prohibition ou non, qu'il incombait à ce gouvernement de légiférer en matière de tempérance.

Je dis donc que la réponse du gouvernement m'a déplu non pas tant parce qu'il refusait par elle d'accorder la prohibition, que parce qu'il refusait de faire quelque chose. Il n'a offert aucun compromis, et la position dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui est qu'il n'y a aucun motif de compromis entre ceux qui ont foi dans le principe de la prohibition et le gouvernement actuel. Nous ne pouvons nous entendre sur une politique. Décidément, le gouvernement actuel n'est pas un gouvernement de prohibition. Il y a des prohibitionnistes en ce pays, et ceux-ci et le gouvernement doivent en conséquence se séparer sur cette question.

Eh bien ! si nous nous trouvons dans cette position, qu'allons-nous faire? Sommes-nous pour faire appel aux membres de la gauche ? Dirons-nous à ceux-ci : " Le gouvernement a refusé de nous accorder ce que nous croyions devoir recevoir, et nous nous adressons à vous " ? C'est ce que j'aurais voulu faire, mais quelle réponse obtenons-nous ? Quel droit avons-nous de présumer de leur attitude actuelle ou de leur passé que les membres de la gauche feront plus pour nous ? La loi Scott a été adoptée en 1878, et les libéraux sont descendus peu après du pouvoir. Les conservateurs ont alors pris les rênes du gouvernement, et j'accuse ces messieurs d'avoir laissé la loi Scott lettre-morte tant qu'à duré leur régime, en refusant d'adopter les mesures nécessaires pour la rendre efficace. Cela est écrit en lettres ineffaçables dans l'histoire du pays, et ils ne peuvent pas, ils n'osent pas le nier. Ils disent que la loi Scott a été abrogée à beaucoup d'endroits parce qu'elle était inefficace. Je parle à la suite d'une expérience pratique, quand je dis que cette inefficacité résultait de ce que l'ancien gouvernement ne voulait pas accomplir le devoir naturel signalé par l'honorable M. Blake, et consistant à rendre cette loi efficace. Je ne disculpe pas le gouvernement actuel, il a fait la même chose. Les deux partis sont sur le même pied sous ce rapport. J'en arrive donc à cette conclusion—la seule à laquelle un prohibitionniste puisse en arriver, savoir : qu'on ne peut plus compter voir les partis politiques, tels qu'organisés en ce pays, favoriser la prohibition Et je ne permettrai plus à un parti politique quelconque de s'adresser à moi au sujet de la prohibition, tant qu'il n'aura pas déclaré quelle est sa politique à ce sujet.

Après que mon honorable ami, le député d'Yarmouth, eut fait sa proposition, qu'a dit le chef de la gauche (sir Charles Tupper) ? Il a attaqué le gouvernement à cause du remaniement des circonscriptions, et il lui a reproché de violer ses promesses, mais, je le demande à cette Chambre, a-t-il promis, a-t-il fait espérer quoi que ce soit aux prohibitionnistes, dans le cas où il arriverait au pouvoir ? Il est fort beau de sa part de parler des énormes maux de l'intempérance et des bienfaits que leur suppression apporterait au pays ; mais que ferait-il, lui ou son parti, pour faire disparaître ces maux ou pour écarter les difficultés qui empêchent l'établissement de la prohibition ? Je désire adopter une attitude tranchée sur cette question, et je déclare aux membres de la gauche que sur cette question-là, je suis opposé au gouvernement autant qu'eux-mêmes : mais je ne suis pas nécessairement avec eux, parce que je suis contre le gouvernement, car eux aussi sont hostiles à la cause que je défends.

Quelles sont les objections que j'oppose à mon honorable ami, le député d'Yarmouth ? Je prétends—et sous ce rapport, il me faut différer avec beaucoup de gens dont les opinions sont fort favorables à cette question—que le Canada se trouve dans une position particulièrement favorable pour permettre l'essai du décret et de la mise en vigueur

d'une loi de prohibition nationale concernant les liqueurs. Nous possédons une population spécialement observatrice des lois, intelligente et tempérante. Beaucoup d'habitants du pays, il est vrai, ne sont pas prêts quant à présent à accepter la doctrine de la prohibition, doctrine qui, à mon avis, comporte celle qui s'immisce profondément dans la vie personnelle de chaque homme, savoir : que l'abstinence totale s'impose aujourd'hui au devoir de tout bon citoyen. A cet égard, je diffère d'un grand nombre de mes concitoyens, mais c'est ce que doit penser tout homme disposé à aller jusqu'à l'établissement d'une prohibition nationale. Si l'on n'est pas d'avis que l'individu est tenu, non pas à cause d'un principe abstrait quelconque de bien ou de mal, mais à cause des circonstances sociales particulières qui nous entourent, de déclarer : " Bien que la chose ne me soit d'aucun avantage personnellement, cependant, pour l'amour de mes concitoyens, je considère de mon devoir de m'abstenir absolument," quel droit aurait-on d'insérer dans les statuts une loi qui décréterait fautive et illégale toute autre conduite que celle-là ? Pour être prohibitionniste, il faut préconiser la principale doctrine de l'abstinence totale, la considérant comme un devoir incombant à tout homme désireux de remplir dans leur pleine mesure les devoirs de citoyen de ce pays.

Le Canada est dans une position particulièrement avantageuse pour adopter cette loi et la faire appliquer efficacement. Nous avons, il est vrai, une côte maritime étendue, et notre frontière côtoie sur un long parcours la république américaine ; mais, le dos tourné au pôle nord et regardant le monde en face, nous sommes prêts à donner un juste essai à ce système. La population est prête, je crois, à faire le sacrifice de ses désirs, de ses appétits et même de ses préventions personnelles, afin de favoriser le bien-être de tous.

Je ne suppose pas ni ne crois qu'un prohibitionniste sensé s'attend à voir la mise en vigueur d'une loi prohibitive abolir immédiatement les maux de l'intempérance, mais je suis convaincu, comme l'a dit éloquemment un jour l'honorable député d'York (M. Foster), qu'on ne peut faire rien de mieux pour inculquer à la jeunesse la conviction que la prohibition est un bonne chose, que d'insérer la prohibition dans les statuts pour lui donner le prestige de l'approbation du peuple, et qu'on ne peut trouver de système d'éducation supérieur à celui qui consiste à rendre des lois publiques conformes aux meilleurs sentiments et aux convictions les plus élevées du peuple.

Que je sois parmi la minorité ou non, je suis encore en faveur du principe de la prohibition nationale. Je ne suis pas favorable à l'établissement par provinces de la prohibition, parce que, alors que nous sommes dans une position particulièrement favorable pour accorder un essai raisonnable à la prohibition nationale, nous ne pourrions voir la prohibition provinciale se trouver dans des conditions aussi avantageuses. A mon avis, vu les difficultés constitutionnelles qu'il nous faudrait surmonter, vu les difficultés commerciales auxquelles il nous faudrait faire face, et vu les raisons de même nature qui se présentent au pays, il est impossible de songer à appliquer le système de la prohibition à la Nouvelle-Ecosse alors qu'une loi des licences existerait au Nouveau-Brunswick, non plus qu'à l'Ontario, alors que le commerce des spiritueux serait permis dans Québec.

Je désire examiner cette question au point de vue de ma province, et à ce point de vue, je suis également opposé à cette motion. Je dis à mon honorable ami, le député d'Yarmouth, que si l'on fait adopter ce bill en ce parlement pour en appliquer les dispositions à la Nouvelle-Ecosse, le trafic ne serait pas frappé de restrictions égales à celles qui existent maintenant, c'est-à-dire qu'il y aurait recul, pour ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse. Quelle est la position ? En dehors du comté de Halifax, il n'est pas vendu aujourd'hui dans la province de la Nouvelle-Ecosse une seule goutte de spiritueux qui ne le soit en violation de la loi. Nous jouissons de toute la prohibition que nous pouvons obtenir.

Je vois rire mon honorable ami, le député de Gaspé (M. Lemieux).

M. LEMIEUX : On en vend, tout de même.

M. McCLURE : Je n'ai pas dit qu'on n'en vendait pas. Il s'en vend, malheureusement. Mais, en dehors du comté de Halifax, il n'y a pas un endroit où la vente ne s'en fasse en violation de la lettre la plus formelle de la loi de cette province. Par conséquent, la prohibition que nous obtiendrions en vertu de cette proposition ne constituerait pas un progrès sur ce que nous avons maintenant. Je ne puis, pour cette raison, appuyer la proposition.

Ensuite, comme je l'ai déjà dit, je ne vois aucun remède autre que celui que ce parlement a approuvé, c'est-à-dire l'adoption d'une loi de prohibition nationale. Et tôt ou tard, c'est là un principe qu'il faudra décider un jour en ce pays, et on ne pourra le faire d'une façon pratique qu'en en faisant l'application. Jusqu'à présent, aucune nation occupant la position du Canada, possédant et la même étendue de territoire, et la même population, et les mêmes pouvoirs de gouvernement autonome que les siens, n'a jamais tenté de mettre une loi de prohibition en vigueur. Il est déraisonnable d'opposer en comparaison les divers Etats de l'Union Américaine qui ont adopté des lois prohibitives, pour déclarer que la chose ayant subi un fiasco dans ces Etats, il en serait de même au Canada. Les circonstances sont absolument différentes. La prohibition établie dans les divers Etats de la république voisine est celle que nous aurions en vertu de la motion

proposée par mon honorable ami, le député d'Yarmouth, c'est-à-dire une prohibition partielle seulement. Le gouvernement national n'a pas prohibé le trafic. Ce trafic se continue entre les Etats, et le commerce de gros n'est assujetti à aucune restriction. C'est là que réside la difficulté.

Alors, que devons-nous faire ? Je dis, d'abord, qu'il n'y a pas un homme en ce parlement ni au dehors qui puisse tenter de défendre par des motifs sensés notre système actuel de traiter le trafic des liqueurs. Que voyons-nous ? Ici, à Ottawa, un gouvernement qui perçoit un énorme revenu des liqueurs importées et des liqueurs fabriquées en ce pays. Il en autorise la vente, il bâtit des entrepôts où l'on emmagasine légalement les spiritueux, il en reçoit un revenu, il en permet le trafic, il l'autorise, il le sanctionne, il l'encourage. Cependant, nous voyons les législatures de diverses provinces combattre ouvertement ce trafic, le déclarant impie, et le détruire par la force du pouvoir qu'elles possèdent en vertu de la constitution. Est-il rationnel, est-il logique, est-ce une manière convenable de s'occuper d'une chose ? Ou cette chose est bonne, et alors on devrait la protéger ; ou elle est mauvaise, et dans ce cas on devrait l'abolir ; ou elle n'est ni bonne ni mauvaise, et dans cette hypothèse on devrait la réglementer. Mais l'on n'adopte aucune de ces alternatives. D'un côté, on la permet, on l'encourage, on en perçoit un revenu ; de l'autre, on l'étouffe, on la détruit, on dit qu'elle est impie. Je prétends qu'on ne peut défendre le système actuel en s'appuyant sur un principe avouable, et je suis prêt—et sur ce point je suis beaucoup plus radical même que l'honorable préopinant—je suis prêt à aller aussi loin que feu Henry George, et à dire qu'il n'y a que deux manières de résoudre le problème du trafic des liqueurs, savoir : ou de le rendre absolument libre, ou de le détruire tout à fait.

On dit que le vote plébiscitaire répond d'une manière complète et efficace à notre demande de prohibition. Je ne suis pas de cet avis. Toutefois, je dirai—et ici, je dois différer avec certains membres et de la gauche et de la droite—que, bien que le plébiscite ne condamne pas absolument la prohibition, si le décret d'une loi prohibitive ne trouve pas de justification ailleurs que dans le vote plébiscitaire, les prohibitionnistes ont perdu tout droit, leur cause est absolument dénuée de base. Cependant, un certain nombre de députés parlent comme si c'était un principe admis que parce qu'une majorité a voté en faveur de la prohibition, nous devons obtenir la loi. Et puis, je sais à quoi m'en tenir au sujet de la campagne qu'on a faite en vertu de ce plébiscite. J'ai assisté aux assemblées dans un grand nombre de comtés de ma province, et j'ai participé activement à cette campagne-là. J'ai lu la plupart des brochures et circulaires concernant la question. Or, avant que le gouvernement eût déclaré sa réponse, je n'ai jamais entendu un prohibitioniste éminent prétendre qu'une simple majorité suffirait pour obliger le gouvernement à faire adopter une loi. On ne l'a jamais prétendu en cette Chambre ni au dehors ; et quand des députés essaient aujourd'hui de prétendre que le gouvernement a nécessairement violé ses engagements ou ses promesses, ou qu'il est en faute parce qu'il ne fait pas adopter un bill conformément au désir d'une simple majorité, ils déclarent une chose qui leur est venue à l'idée après l'inscription du vote, et à laquelle ils n'avaient jamais songé auparavant.

J'ai lieu de croire que mon honorable ami le député d'York (M. Foster), qui a fait une étude de plusieurs années de cette question, n'acquiescera pas à cette attitude. Il a déjà déclaré bien clairement la nature de la majorité qui devrait justifier l'adoption d'une loi de ce genre. Voici ce qu'il disait dans un discours prononcé en cette Chambre en 1891 :

> Il n'est pas un véritable ami de la cause de la tempérance ni du mouvement de la prohibition qui décréterait aujourd'hui une loi sans être fermement convaincu dans son âme et conscience que cette loi est le reflet de la conviction profonde d'une majorité prépondérante et active du pays, favorable, non seulement à son adoption, mais également à son maintien.

"Une majorité prépondérante et active," disait-il. Une majorité active n'est pas composée de gens qui sont restés chez eux et qui ne se sont pas intéressés à la question. Par conséquent, il est prescrit à ces messieurs de compter ceux qui ne sont pas allés voter.

Je ne partage donc nullement l'avis de ceux qui prétendent qu'en conséquence du vote plébiscitaire, il incombe à ce gouvernement de faire adopter une loi prohibitive concernant les liqueurs, parce que, suivant les termes de l'honorable député, ce vote n'a pas manifesté qu'une majorité prépondérante et active fût favorable à cette loi.

D'un autre côté, je dois dire, en même temps, que je fais cet aveu, que ce vote plébiscitaire ne constitue pas d'une manière complète et équitable un indice du sentiment prohibitionniste du pays. D'abord, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, c'était la première fois que le peuple du Canada voyait promulguer un plébiscite, et ce n'est qu'avec la plus grande difficulté qu'on a pu arriver à lui faire comprendre la nécessité et l'importance de voter sur cette question. Lorsqu'on n'allait pas les trouver pour les pousser à se rendre aux bureaux de votation, les électeurs ne sortaient pas de chez eux. En outre, je n'ai aucun doute que les influences politiques se sont introduites dans la lutte. On nous a appris bien des choses, après l'élection, au sujet de fraudes concernant le vote de la province de Québec. Je crois que la chose a été fort exagérée, mais je dois avouer, à la suite de l'examen des rapports et des chiffres fournis par le préopinant (M. Moore), qu'il existe à ce sujet de très suspectes circonstances. Lorsque je vois qu'en somme on n'a que peu voté dans toute la province, et que, cependant, dans en-

viron 21 comtés presque tous les électeurs ont inscrit leur vote, le nombre des votants, dans certains cas, étant réellement plus considérable que celui des électeurs portés sur la liste, je ne dis pas que cela prouve quelque chose, mais je dis que ça me semble sérieusement suspect au moins.

D'autre part, je ne considère pas le vote inscrit contre la prohibition comme d'aussi grande importance que celui qu'on a inscrit en sa faveur, et lorsque ces messieurs parlent d'énormes fraudes et de manipulations de bulletins, qu'ils aient assez d'honnêteté pour répondre à la question que voici. Si vous dites, comme le font quelques-uns, que la province de Québec est favorable à la prohibition, comment expliquez-vous que si peu d'électeurs y soient allés voter dans l'affirmative ? Qu'on laisse tout à fait de côté le vote inscrit dans la négative, le vote affirmatif justifierait-il l'adoption d'une loi prohibitive concernant les liqueurs ? On a été honnête, on s'est rendu aux bureaux de votation, mais ce n'était pas là un indice complet de la force du vote plébiscitaire. Mon idée à moi est que la bonne manière de prendre ce vote aurait été d'inviter à voter, non pas ceux qui voulaient le faire dans la négative, mais seulement ceux qui étaient favorables au principe de la prohibition. De cette manière, nous aurions constaté la pleine force du vote sans avoir à considérer les forces contraires.

Ainsi pour ces raisons et pour d'autres, je ne puis accepter le plébiscite à titre de décision finale contre la prohibition. J'admets franchement qu'il ne justifie pas l'adoption d'une loi prohibitive concernant les liqueurs, il ne constitue pas en soi un motif suffisant pour justifier un gouvernement de présenter une loi de cette nature, mais il n'est pas un indice de l'opinion publique de nature à libérer le gouvernement d'une obligation de s'occuper de cette question sous une forme législative. Depuis que le gouvernement a refusé de s'en occuper de toute manière, depuis qu'il a dit : "Non seulement nous ne vous accorderons pas la prohibition, mais nous ne ferons absolument rien," je me suis trouvé acculé à la position de n'avoir rien autre chose à faire, moi qui crois à la prohibition, qu'à défendre le principe de la prohibition et à aller dans le pays inculquer au peuple la croyance en ce principe.

Mais ce n'est pas tout. Il est nécessaire que nous commencions au Canada une campagne destinée non seulement à éclairer la population sur les maux de l'intempérance et le mérite de la prohibition, mais à faire plus encore. Ce que la population du pays a besoin d'apprendre en outre, c'est son devoir de voter suivant ses convictions sur cette question. Voilà ce qu'il lui faut surtout apprendre à présent. Maintenant que le plébiscite nous a appris, jusqu'à un certain point, où nous en sommes, notre devoir de prohibitionniste est de prendre part à toute campagne électorale pour y faire sentir notre influence. Ce n'est pas en appuyant ce gouvernement, ni en appuyant les membres de la gauche, que nous parviendrons à nos fins, mais c'est en démontrant aujourd'hui que nous avons réussi à façonner le sentiment du pays au point de faire croire celui-ci au bon effet de l'adoption d'une loi prohibitive, et en faisant envoyer par chaque comté en cette Chambre un représentant disposé à se faire le mandataire fidèle des convictions et du sentiment de la circonscription qui l'aura élu. Or, c'est ce qui n'a pas existé jusqu'ici.

On nous a souvent dit qu'il n'y a pas au Canada de maux comparables à ceux de l'intempérance. Sous certains rapports, cela peut être vrai, mais aujourd'hui, bien que peut-être pas au même degré que dans d'autres pays, il existe un autre mal aussi dangereux pour l'existence nationale de ce pays que l'est le trafic des liqueurs, et c'est celui qui naît de l'extrême esprit de parti tel qu'il se manifeste par les organisations politiques qui se trouvent représentées dans les rangs des deux côtés de la Chambre. Aujourd'hui que nous nous trouvons en présence de cette question qui, plus que toute autre susceptible de discussion en ce parlement, touche intimement à la vie sociale, domestique et commerciale de ce pays, comment se fait-il qu'on ne puisse, peu importe quel est le parti au pouvoir, la faire prendre en sérieuse considération par le parlement ? C'est là un fait qu'on ne peut nier, savoir : que toujours, depuis que la Confédération existe, sous n'importe quel régime politique, cette question de prohibition a été traitée comme une chose qu'on devait écarter, et non pas comme un sujet méritant de l'être d'une manière sérieuse et pratique. La cause n'en est pas dans l'absence d'un sentiment favorable à la prohibition, mais elle est dans le fait que, tout en ayant été habitué à croire en la prohibition, le peuple ne l'a pas été jusqu'au point d'admettre que lorsqu'on appartient à un parti politique, on ne cesse pas d'avoir des responsabilités individuelles, et qu'il ne s'en suit pas de là qu'on doive se livrer corps et âme à ce parti.

Il est facile de parler de ces principes généraux et d'énoncer des sentiments de cette nature, mais j'admets qu'il n'est pas aussi facile de les pratiquer. Je m'occupe de politique depuis mon enfance ; je ne connaissais pas le nom du parti libéral et déjà je travaillais en sa faveur, et je sais que ce n'est pas une chose facile pour un homme que de rompre avec son parti, mais je n'hésite pas à répéter ce que j'ai déjà dit aux électeurs de mon comté et ce que je leur ai promis que je ferais une fois en parlement, c'est-à-dire que sur cette question, les deux partis politiques étaient dans l'erreur et que je n'accorderais mon appui ni à l'un ni à l'autre.

Sur cette question, j'entends conserver toute ma liberté; cela ne veut pas dire que je brise avec mon parti sur les autres questions de politique générale, mais je dois déclarer que sa conduite relativement à la question de la prohibition n'a pas été plus satisfaisante pour moi que la conduite du parti con-

servateur. La seule chose qu'il nous reste à faire c'est d'enseigner au peuple qu'un jour viendra où il pourra exercer une influence assez forte sur les partis politiques, pour les forcer de s'occuper honnêtement de cette question morale, comme il s'occupe honnêtement d'autres questions. Il y a quelque temps, j'ai été frappé des saines doctrines philosophiques contenues dans une entrevue accordée par un homme dont la principale occupation consiste à faire de la politique aux Etats-Unis, et cet homme est M. Croker, bien connu sous le nom de "chef" du Tammany-Hall, et je dois dire que les principes émis par cet homme ont eu sur moi une profonde impression, bien que je n'aie pas confiance dans sa manière de les mettre en pratique. Ce n'est qu'à ce moment là que j'ai compris quels étaient les moyens employés aux Etats-Unis, et même dans ce pays pour soutenir les organisations de parti. Il a fait une déclaration, qui indique bien, je crois, l'état de choses existant au Canada :

Le petit nombre de citoyens à l'esprit cultivé et qui ont des loisirs, ne voudront jamais se donner la peine de s'occuper des affaires politiques. Tous vos principes élevés ne pourront pas induire un muscadin à prendre plus qu'un intérêt passager dans une élection quelconque. Il est impossible de s'attendre à ce que des hommes de ce calibre puissent s'occuper sérieusement et constamment d'affaires politiques. Ils admettent la chose eux-mêmes. Chacun sait qu'il en est ainsi. Dans ce cas, puisque des principes conformes à leurs idées ne peuvent émouvoir ces gens, comment pouvez-vous espérer que les mêmes motifs soient suffisants pour intéresser les masses en politique !

On se réunit en assemblées et en conventions pour dénoncer le Gouvernement actuel et les partis politiques à cause de l'hypocrisie et de la corruption dont ils font preuve sur une question comme la prohibition ; puisqu'il en est ainsi, comment se fait-il qu'il y ait autant de divergences sur cette question ? Est-ce parce que les hommes qui prêchent la prohibition dans nos églises, dans nos sociétés de tempérance, et ailleurs ne se sont pas encore aperçus que s'ils veulent purifier l'atmosphère politique, il leur est nécessaire de prendre part à cette dernière d'une manière pratique. S'il est vrai que les corrupteurs et ceux qui se rendent coupables de fraudes électorales sont capables de conserver la haute main sur les organisations des différents partis, cela est dû au fait que les personnes que je viens de mentionner refusent de prendre la moindre part à la politique.

Il faut que ceux qui prêchent la tempérance, non seulement réussissent à convaincre le peuple des maux causés par ce dernier vice, mais il faut aussi qu'ils instruisent le peuple et lui fassent comprendre qu'il est de son devoir de prendre une part plus active dans la politique du pays. Je m'occupe de politique depuis mon enfance, et j'ai l'intention de continuer de m'en occuper. Je n'ai pas l'intention, parce que je diffère d'opinion avec les partis politiques sur cette question, de m'éloigner des associations politiques auxquelles j'appartiens, parce que je suis prêt à prendre sur cette question une attitude qui est conforme à la raison et à ce que je crois être la vérité.

Si les conservateurs veulent obtenir mon appui, ils ont besoin de nous donner de meilleures raisons que celles dont ils se sont servis aujourd'hui pour dénoncer l'attitude du gouvernement sur cette question. Il ne faut pas oublier que c'est le parti libéral qui a adopté la seule mesure que nous ayons jamais eue relativement à la tempérance. L'honorable député d'York (M. Foster) a fait des déclarations remarquables sur cette question. Je me souviens d'avoir lu il y a quelques années les discours prononcés par lui devant des assemblées publiques tellement forts et tellement éloquents en faveur du principe de la prohibition, qu'ils sont restés jusqu'ici sans réponse. Mais lorsque je le vois déclarer dans cette Chambre, devant ses collègues, que bien qu'il ait une fois voté en faveur de la prohibition, il a agi ainsi dans un moment de faiblesse, et que maintenant il se propose d'agir honnêtement sur cette question ; lorsque je lis cette déclaration solennelle de sa part que jusqu'à cette date il n'a pas agi honnêtement, j'admets que j'admire le courage, la franchise dont il fait preuve en parlant ainsi, mais je perds toute confiance en lui comme chef de parti.

Lorsque nous voyons un homme se déclarer en faveur d'un principe, et même l'approuver de son vote, puis lorsque nous voyons ce même homme déclarer de nouveau qu'il n'agit ainsi que pour satisfaire l'opinion publique et non par conviction, je crois que nous ne pouvons plus avoir confiance dans cet homme-là. Je ne veux pas terminer ces quelques remarques sans en arriver à une conclusion pratique. Je veux exposer mon opinion à ce sujet d'une manière tellement claire et définie, qu'elle ne puisse prêter à aucune erreur. Je veux donner aux honorables membres de la gauche une occasion de se prononcer. Je veux leur fournir l'occasion de voter en faveur du principe de la prohibition s'ils y croient ; pour ma part, c'est ce que je suis prêt à faire même à l'encontre du parti auquel j'appartiens. J'ai l'intention de terminer mes remarques en proposant la résolution suivante appuyée par l'honorable député de Hants (M. Haley) :

Que tous les mots après le mot "que" soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants :— "cette Chambre est d'avis que le temps est arrivé de prohiber la fabrication, l'importation et la vente des liqueurs spiritueuses comme breuvage."

Voilà la résolution en faveur de laquelle je suis disposé à voter, et si les honorables membres de la gauche veulent lui accorder leur appui, elle va être adoptée par la Chambre, et nous aurons commencé une campagne dans ce pays dont le résultat sera la mise en vigueur d'une loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses. Je ne prétends pas que l'adoption d'une telle mesure va avoir pour effet de faire subir au pays une véritable transformation, comme a voulu le laisser entendre l'honorable député de Stanstead (M.

Moore) qui a cité Homère, mais je dis qu'il reste au parlement une chose importante à accomplir, et c'est celle de s'occuper de cette question d'une manière pratique. On ne peut exagérer des maux causés par l'intempérance. Même en m'exposant à être taxé de la manie de la tempérance, je crois devoir déclarer ici que s'il n'y avait que ceux qui abusent des liqueurs spiritueuses qui devraient souffrir des maux auxquels elles donnent naissance, je ne crois pas que le parlement fût justifiable d'adopter un bill de cette nature, mais le malheur c'est que ceux qui souffrent le plus de ce commerce sont ceux qui ne sont coupables d'aucun crime à cet égard.

Ce n'est pas le fait de voir de temps à autre des hommes faire un tel abus des liqueurs spiritueuses qu'ils en perdent la vie, qui me fait le plus d'impression, mais ce sont les résultats déplorables que cause cette mauvaise habitude sur les familles de ce pays, qui me font dire qu'il est de notre devoir d'étudier cette question honnêtement et de nous assurer s'il n'est pas en notre pouvoir d'adopter une loi prohibitive à cet égard. Si la chose n'est pas possible, admettons-le franchement, et admettons que notre théorie est mauvaise ; mais cessons de déclarer chaque année que la prohibition est le seul remède, sans jamais prendre les moyens nécessaires pour l'adopter. Je ne crains pas de déclarer que sur cette question, je ne suis pas satisfait de la réponse donnée par le gouvernement. Aucune politique n'a été proposée dans cette Chambre pouvant régler la question d'une manière pratique ; c'est pourquoi, je propose cette résolution qui contient ma propre opinion, qu'elle soit ou non appuyée par quelqu'un :

Que tous les mots après "que" dans la motion principale soient retranchés et remplacés par les suivants : "Dans l'opinion de cette Chambre, il est maintenant opportun de prohiber la fabrication, l'importation et la vente des boissons enivrantes."

M. McNEILL : Mon honorable ami (M. McClure) me permettra-t-il de lui poser une question ? Ai-je raison de croire qu'il a dit que l'expression d'opinions de la part du peuple n'avait pas justifié le parlement d'adopter une mesure prohibitive ?

M. McCLURE : Je n'ai pas employé le mot "justifié".

M. McNEILL : Je ne prétends pas dire que vous avez employé exactement ce mot-là.

M. McCLURE : J'ai dit que je ne croyais pas que le gouvernement eût reçu du peuple le mandat d'adopter une loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses.

M. McNEILL : Cela est possible ; mais mon honorable ami ne persiste pas moins à dire que le temps est arrivé de faire adopter une loi prohibitive.

M. McCLURE : En effet, c'est bien là ce que je dis. Je prétends que le plébiscite tout en ne donnant pas au gouvernement l'autorisation d'adopter la loi, cependant, on ne peut prétendre que le plébiscite a été une condamnation du principe de la prohibition. C'est pour cela que je crois que le temps est arrivé d'adopter une loi prohibitive. Je dis cela sans tenir compte du plébiscite, car si nous n'avions pour justifier la prohibition que le plébiscite, notre cause serait loin d'être établie ; or, je prétends qu'elle est bonne même sans plébiscite.

M. PARMALEE (Shefford) : Je veux, d'abord, M. l'Orateur, féliciter mon honorable ami de Colchester (M. McClure) de l'éloquent plaidoyer qu'il a fait en faveur du principe de la prohibition. Il a établi sa cause avec toute l'habileté et l'éloquence possibles.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. PARMALEE : Si l'on doit en croire l'amendement proposé par l'honorable député (M. McClure) à la motion de l'honorable député (M. Flint), il est tout à fait évident que les prohibitionnistes de cette Chambre ne s'entendent plus entre eux. L'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) s'est prononcé en faveur de la prohibition provinciale, et je crois que dans les circonstances actuelles, si on tient compte de l'opinion publique telle qu'elle existe aujourd'hui, c'est là un but beaucoup plus facile à atteindre que quelques-unes des propositions draconiennes qui ont été faites. Toutefois, il s'agit là d'une nouvelle proposition, et je ne crois pas que la Chambre puisse dire si elle est pratique ou non, sans l'avoir étudiée avec le plus grand soin.

Je ne suis pas avocat, et je ne prétends pas savoir si cette résolution de l'honorable député (M. Flint) offre certaines difficultés au point de vue constitutionnel ; mais je suis sous l'impression qu'elle contient certains principes au sujet desquels les autorités en droit constitutionnel peuvent différer d'opinion, et cela principalement quant à ce qui concerne le pouvoir que possède ce parlement d'adopter une telle mesure. Contrairement à la prétention de l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint), l'honorable député (M. McClure) demande que nous adoptions immédiatement une loi prohibitive, et nous avons aussi un prohibitionniste comme l'honorable député de Stanstead (M. Moore), qui veut établir la prohibition, et qui profite de la circonstance pour reprocher au gouvernement de ne pas l'accorder.

Lorsque les médicins diffèrent d'opinion, quel est celui qui doit décider ? Pour ma part, tout en étant convaincu que la prohibition est un mouvement digne d'éloges qui rencontre l'approbation d'une partie considérable de la population de ce pays, cela n'empêche pas que la Chambre ne soit tenue de prendre connaissance des faits tels qu'elle les trouve. Tout en admettant les maux causés par l'intempérance, tout en admettant la nécessité qu'il y a de les faire disparaître

aussi rapidement que possible, cependant, lorsqu'il s'agit pour nous de légiférer, nous ne devons pas, quels que soient nos opinions et nos principes—nous ne devons pas oublier qu'il s'agit là de prendre connaissance d'une question pratique, et que nous ne devons adopter une loi à ce sujet qu'autant que nous le permettra l'opinion publique.

Le parti libéral a déclaré dans son programme qu'il fallait donner l'occasion au peuple de ce pays de se prononcer sur cette question, et bien que les prohibitionnistes aient dit et répété qu'ils n'ont jamais demandé le plébiscite, cependant, cette raison n'est plus d'aucune valeur parce qu'ils ont accepté le défi lorsque le plébiscite a été accordé. L'honorable député de Colchester (M. McClure) a prétendu que le vote donné sur le plébiscite n'était pas l'expression du sentiment prohibitionniste dans ce pays. Mais je diffère d'opinion avec mon honorable ami. Je me souviens parfaitement de la compagne qui a eu lieu à ce sujet. Je sais que le gouvernement a soumis la question au pays dépouillée de toute question incidente, et a demandé au peuple s'il était ou non en faveur de la prohibition. Jusque-là, le gouvernement s'est rendu au désir des prohibitionnistes.

Nous savons tous que la campagne a été dirigée avec beaucoup d'habileté de la part de ceux qui croient que la prohibition est la véritable politique à adopter pour ce pays. Ils ont fait une vigoreuse campagne dans la chaire, dans la presse, dans les assemblées publiques, par la distribution de littérature favorisant la tempérance, par l'organisation de comités destinés à réunir le plus de votes possibles, et il n'est que juste de prétendre que tous les prohibitionnistes sont allés voter. Maintenant, lorsque nous venons à examiner ce vote, on peut difficilement prétendre qu'il est suffisant pour justifier la Chambre d'adopter une législation aussi absolue que la prohibition totale de la vente des liqueurs spiritueuses au Canada, quelque désirable que puisse être une mesure comme celle-là en elle-même.

Je crois exprimer l'opinion de la grande majorité des prohibitionnistes de ce pays, lorsque je dis qu'ils hésiteraient eux-mêmes à faire adopter une loi prohibitive comme celle-là, avant que l'opinion publique se soit prononcée ouvertement en sa faveur. L'expérience que nous avons des pays qui ont adopté des mesures prohibitives avant qu'elles rencontrent l'approbation et l'appui de l'opinion publique, n'est pas de nature à nous justifier de suivre leur exemple. Je me souviens qu'il y a quelques années, le journal le "Globe" a envoyé quelques-uns de ses correspondants les plus habiles dans les Etats de l'Iowa et du Kansas pour étudier la question de la prohibition sur les lieux. Ils sont allés de ville en ville et de cité en cité dans ces Etats, étudiant les conditions qui existaient là, et faisant rapport à ce sujet aussi exactement que possible. Et ils ont constaté que là où le sentiment public était en faveur de la prohibition, cette dernière était assez bien observée, mais là où ce sentiment n'existait pas, et où la majorité des gens voulaient continuer de faire usage des liqueurs spiritueuses, la prohibition n'existait pas et il y avait là un état de choses beaucoup plus regrettable que celui qui existe au Canada avec notre système de licences.

Je puis féliciter l'honorable député de Stanstead (M. Moore) sur la longueur de son discours, ainsi que sur la poésie qu'il a bien voulu y faire entrer. Je suis bien disposé à admettre qu'il est un prohibitionniste sincère et que, de plus, il est bien disposé à faire tous les efforts possibles pour nuire au gouvernement. Je crois que si les rôles étaient changés et que les conservateurs, au pouvoir, fussent obligés de légiférer sur une question de cette nature, l'honorable député de Stanstead et un bon nombre d'autres honorables membres de cette Chambre au lieu d'attaquer le gouvernement comme ils le font aujourd'hui, garderaient le plus profond silence.

On a beaucoup parlé du vote donné sur le plébiscite dans la province de Québec. Une foule de personnes ont été surprises que la majorité obtenue contre la prohibition ait été aussi considérable dans la province de Québec. Connaissant cette province comme je la connais, je crois que ce vote représente à peu près exactement l'opinion du peuple. La prohibition absolue est étrangère au génie du peuple canadien-français, et je ne dis pas cela à son désavantage. Ce peuple aime la liberté et il ne veut pas qu'on lui impose des restrictions au moyen d'une loi prohibitive. En disant cela, je ne veux pas laisser entendre que le peuple canadien-français fait un usage plus immodéré des liqueurs spiritueuses que la population des autres provinces. Je ne crois pas, en effet, qu'il existe une population plus sobre au Canada, et peut-être dans l'univers entier, que les cultivateurs canadiens-français de la province de Québec.

Dans plusieurs régions de la province de Québec, il existe d'excellents règlements concernant la prohibition. Plus d'un tiers des municipalités rurales dans la province n'accordent pas de licenses. Cela est dû au fait que les habitants de ces municipalités ont des habitudes de sobriété telles, qu'il ne s'y vend pour ainsi dire pas de liqueurs spiritueuses, et personne n'est tenté de demander de licence. Là où un tel état de choses n'existe pas, le clergé qui est le gardien de la morale publique, s'efforce d'encourager la tempérance parmi les citoyens, et combat même le système des licences. Ainsi donc, quand la population des autres parties du pays prend des airs de vertu en parlant de la province de Québec et de ses habitants, je leur dis de commencer par faire leur propre examen de conscience ; car si nous comparons l'usage que l'on fait des liqueurs spiritueuses dans la province de Québec, avec ce qui se passe dans les autres provinces, la comparaison est loin d'être contre le peuple de notre province.

Mais il y a un point plus important que celui-là. Je veux parler d'une tentative organisée pour jeter du doute sur l'intégrité du vote donné dans la province de Québec. Ce soir encore, l'honorable député de Stanstead a tenté d'insinuer qu'il y avait eu fraude. Il n'a pas formulé d'accusation directe, mais il a essayé de faire croire à la Chambre que le vote enregistré dans la province de Québec n'était pas un vote honnête, mais que l'on y avait manipulé les bulletins et que l'on s'était rendu coupable d'autres crimes de cette nature. Pour ma part, je suis convaincu que le vote donné dans la province de Québec l'a été aussi honnêtement que dans n'importe quelle autre province de la Confédération. Les présidents d'élections étaient tous des hommes respectables et d'une réputation sans tache. Les présidents les bureaux de votation, du moins dans la partie de la province que j'habite, furent choisis avec le plus grand soin, et l'on tint compte non seulement de leur habileté à remplir leurs devoirs, mais aussi de leur honnêteté et de leur intégrité ; et je mets au défi ceux qui ont tenté de formuler ou d'insinuer des accusations de cette nature, de prouver qu'elles sont vraies. Le vote enregistré dans la province de Québec a été un vote honnête, et à moins que ceux qui ont formulé ces accusations ne soient prêts à en faire la preuve, ils devront être considérés comme de faux accusateurs.

L'honorable député de Stanstead a déclaré qu'il imposerait la prohibition à la province de Québec, qu'elle le veuille ou non. Nous devons toujours nous occuper de cette question à un point de vue pratique. La majorité des prohibitionnistes sont aujourd'hui convaincus que l'opinion publique n'est pas en faveur d'une loi prohibitive ; et ce serait folie que de vouloir placer dans nos statuts une loi que nous ne pourrions mettre en vigueur ou maintenir. Lorsqu'il s'agit d'adopter une législation dont la mise en vigueur est de nature à modifier les habitudes du peuple, il est admis par tous les hommes justes et bien pensants qui se sont occupés de la question, que la condition absolue pour réussir c'est que cette mesure rencontre l'approbation du public. Je ne crois pas que nous en soyons rendus là dans ce pays. Il est vrai que la prohibition a fait des progrès considérables. Il est vrai aussi que les habitudes de notre peuple tendent graduellement à s'améliorer, et je crois que nous pouvons dire aujourd'hui avec orgueil que nous sommes l'un des peuples les plus sobres de l'univers—le pays dans lequel la consommation des liqueurs spiritueuses par tête est la moindre, et dans lequel les maux causés par ce commerce, tous grands qu'ils soient, sont encore moins considérables que chez d'autres peuples.

Certains prohibitionnistes ont la manie de dire que le parlement aime à se moquer du peuple. Je voudrais leur faire perdre cette idée, si la chose était en mon pouvoir. Cette Chambre est le résultat de la volonté populaire, et lorsque ses membres savent en quoi consiste cette volonté, ils s'efforcent de répondre à ce désir du peuple et à lui rendre justice sur toutes ces grandes questions. Je crois qu'il en est ainsi quant à ce qui concerne la question de la prohibition. Je désapprouve toute tentative tendant à vouloir tirer des avantages politiques de cette question. Le mouvement prohibitionniste, bien qu'il soit un mouvement politique, ayant pour but la mise en vigueur d'une loi, n'a pas été jusqu'ici un mouvement de parti. Il y a des prohibitionnistes dans les deux partis, et puisque l'un ou l'autre des partis est disposé à en faire un des articles de son programme, ce ne peut être une question de parti.

Tout en ne voulant pas faire perdre le temps de la Chambre en reprochant au parti conservateur ce qu'il a fait et ce qu'il n'a pas fait dans le passé, pour favoriser la grande cause de la prohibition, je dirai que tant que le parti conservateur ne sera pas prêt à prendre une attitude tranchée sur cette question, il est injuste de vouloir essayer de tromper le peuple et de lui faire croire qu'un parti plus que l'autre est l'ami du prohibitionniste.

J'ai peut-être parlé trop longtemps, mais avant de reprendre mon siège, je veux proposer une résolution, qui sera un sous-amendement à l'amendement principal, lequel permettra à la Chambre d'exprimer son opinion, afin que nous puissions savoir, lorsque cette discussion sera terminée, quelle est l'opinion de la Chambre sur cette importante question :

Que tous les mots contenus dans l'amendement soient retranchés et remplacés par les suivants : "Le résultat du plébiscite sur la question de la prohibition du trafic des boissons enivrantes au Canada indique qu'il n'existe pas au sujet de la prohibition, un sentiment suffisamment accentuée pour justifier l'attente qu'une loi prohibitive pourrait être heureusement appliquée ; et que, par conséquent, cette Chambre est d'avis qu'une telle loi prohibitive ne devrait pas être votée à présent.

M. BRODER (Dundas) : Il est vraiment amusant, M. l'Orateur, après avoir écouté le discours que vient de prononcer l'honorable préopinant, de prendre connaissance de l'amendement qu'il vient de proposer. Il a dit que les partisans de la tempérance dans cette Chambre étaient divisés entre eux. Il aurait dû limiter cette remarque aux honorables membres de la droite, car son amendement veut simplement dire qu'un certain nombre de ses amis de la droite se trouvent dans une position délicate et qu'il veut leur fournir une porte de sortie.

L'auteur de la présente résolution a eu l'obligeance de nous faire l'historique de cette question, en tant que le parti conservateur s'y trouve concerné, mais il s'est bien gardé de nous parler du rôle joué par le parti libéral, sur cette même question. J'ai ici un petit livre, cher à la mémoire de ceux qui ont pris part à une fameuse convention tenue à Ottawa en 1893. Je crois qu'on l'appelait la convention de la réforme. Nos honorables adversaires étaient tous des réformateurs à

cette époque, mais depuis, ils ont changé d'idée. Ce sont eux qui ont fait de la cause de la tempérance une question de parti politique, non dans le but d'accomplir une grande réforme sociale, mais dans l'intention avouée d'en retirer un avantage politique. Ils en ont fait une question de parti par la résolution qu'ils ont adoptée à leur convention.—une résolution qui ne voulait rien dire, comme ils l'avouent aujourd'hui. Leur unique but était de capter les suffrages des partisans de la tempérance.

L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a été la cheville ouvrière de cette mise en scène. Leur rôle dans cette circonstance peut se résumer ainsi : Apportez vos offrandes et nous fournirons le feu du sacrifice. Oui, ils étaient prêts à fournir tout le feu nécessaire pour consumer tous les holocaustes conservateurs qu'on voudrait bien déposer sur l'autel de la prohibition. Mais aujourd'hui que le feu est apporté par des adversaires, ils s'empressent de le piétiner, dans l'espérance de l'éteindre.

Ils ont chargé un des leurs de proposer certaines résolutions qu'ils prétendent avoir été adoptées par un comité de députés qui font aussi parti de la ligue fédérale, mais ils ne disent pas qu'il y a aussi dans cette ligue des députés conservateurs qui ne veulent pas de ces résolutions et qui demandent la prohibition absolue, ou rien. Ils veulent faire croire que ces résolutions sont le désir unanime des membres de cette Chambre qui sont en faveur de la prohibition, siégeant conjointement avec la ligue fédérale.

En agissant ainsi, ils cherchent à circonvenir les électeurs et à les diriger dans la voie où ils voudraient les voir s'engager. Mais le coup a manqué et les partisans de la tempérance ont parfaitement le droit de demander à nos adversaires ce qu'ils entendaient quand ils demandaient au peuple de se prononcer sur la question. Le plébiscite impliquait nécessairement que le gouvernement serait lié par le verdict du peuple. Ils ont laissé engager la lutte sur un grand principe moral, sans faire connaître les conditions, ni les conséquences de l'engagement, et tous les ministres, même le ministre de l'Agriculture, sont coupables de ce manque de franchise.

Après avoir laissé livrer la bataille, après avoir induit les gens à sacrifier leur temps et leur argent, le gouvernement, voyant que le peuple par une majorité de 14,000 s'est déclaré en faveur de la prohibition, se croise les bras en disant : Cela ne voulait rien dire, quand nous vous avons demandé de voter sur cette question. Je suis un prohibitionniste et je voterai en faveur d'une loi prohibitive quelque soit le parti qui la propose, et je combattrai toute tentative pour enlever des épaules des ministres la responsabilité que leur impose le résultat du plébiscite. Voilà l'attitude que doit prendre tout prohibitionniste sincère, et si les ministres ne veulent pas régler cette question dans le sens indiqué par le vote populaire, que les électeurs leur en demandent compte.

Le gouvernement cherche simplement à retirer ses amis d'embarras. Pour échapper à la vindicte publique, il propose une résolution, et si elle ne fait pas l'affaire, il en proposera une deuxième, puis une troisième.

C'est un spectacle étrange de voir l'honorable minstre de l'Agriculture qui a déclaré qu'il devait sa position dans le cabinet à ses principes sur la tempérance—persister à faire partie de ce gouvernement, après que l'opinion publique s'est prononcée en faveur de la prohibition et que le gouvernement a refusé de l'accorder.

Je signalerai aussi un autre point assez curieux. J'ai ici la résolution adoptée par le comité exécutif de la ligue fédérale, le 14 mars 1899 ; je n'en citerai qu'un passage, pour ne pas fatiguer la Chambre. Un paragraphe de cette résolution dit :

> Il est résolu que cette assemblée désire exprimer son profond mécontentement, du refus du gouvernement de tenir sa promesse de prendre les moyens de donner effet au verdict populaire et demande instamment aux représentants du peuple au parlement de se charger du mandat des électeurs et de le faire respecter en votant une loi prohibitive conforme à la volonté exprimée par le peuple lors du plébiscite.

Or, l'honorable minstre de l'Agriculture est membre du comité exécutif de la ligue fédérale, et il siége au sein de ce comité pendant qu'il adopte des résolutions concernant le gouvernement dont il fait partie. Je le croyais plus susceptible. Que veut dire tout cela ? Est-ce une garantie pour ses amis et collègues, les autres membres du cabinet, qu'ils ne courent aucun danger, qu'il ne leur arrivera rien, qu'on pourra parler beaucoup et adopter une foule de résolutions, mais qu'on ne touchera pas un seul cheveu de leur tête ? Le nom de l'honorable Sydney Fisher figure parmi les membres de l'exécutif de la ligue fédérale, et à ce titre, il adopte des résolutions le condamnant lui-même et ses amis du cabinet.

M. DAVIN : Il rédige sa propre épitaphe.

M. BRODER : Oui, il rédige sa propre épitaphe. On dirait qu'il existe une entente lui permettant de censurer ses collègues du gouvernement. Il ressemble à ce roi d'autrefois qui était en même temps évêque. Un jour qu'il s'était laissé emporter par la colère et qu'il jurait, ses courtisans lui firent observer qu'un évêque ne devait pas jurer. Ce n'est pas comme évêque, dit-il, mais comme roi, que je jure. Ainsi, ce n'est pas comme ministre, mais comme membre de l'exécutif de la ligue qu'il jure, et qu'il continuera à jurer.

Voyons maintenant ce qu'il disait en 1893, en proposant cette fameuse résolution :

> Je suis heureux de voir que le grand parti auquel j'appartiens, avec lequel j'ai toujours travaillé est disposé à prendre une attitude sur la question de la tempérance, et à déclarer dans son programme qu'il est prêt à faire un pas dans la bonne direction sur cette question.

Cela veut-il dire qu'il était sincère quand il demandait au peuple de se prononcer ? Ou cela voulait-il dire qu'il ne cherchait que l'occasion de permettre à ses partisans d'aller trouver les électeurs et de leur dire à l'oreille : Votre seul espoir réside dans le parti libéral.

A cette même convention. M. Anglin s'est levé et a déclaré que si la majorité se déclarait en faveur de la prohibition, le parti libéral serait tenu de nous la donner. Il a combattu la résolution, et il paraît avoir été le seul honnête homme de la convention, sur cette question.

Mais s'il m'est permis de faire allusion à un débat antérieur, je rappellerai que le premier ministre a déclaré qu'il y avait une entente implicite entre les membres du parti, et non entre le parti et le peuple, qu'il ne serait plus question de cette affaire ; et je crois que l'entente va être respectée.

Le ministre de l'Agriculture est un cultivateur, et je suis aussi un cultivateur, et je suis forcé d'avouer que je ne me trouve pas bien représenté par lui. Tant qu'a duré la lutte, il n'a pas mis le pied dans sa province, pour dire un mot en faveur de la prohibition. Il a été absent du pays jusqu'à la veille du vote. Il a prononcé un discours à Ottawa le 16 septembre 1898, je crois. Est-ce comme ministre de l'Agriculture qu'il a parlé ? Pas du tout. Il s'est fait aussi petit que possible. Il a commencé par dire : Je suis ici à titre de simple citoyen. Il avait dépouillé tout caractère officiel pour devenir simplement M. Sydney Fisher. Mais il ne s'est pas montré dans la province de Québec, où l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière), feu l'honorable M. Geoffrion, le Solliciteur général (M. Fitzpatrick), et, aussi, je crois, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), parlaient et travaillaient contre la prohibition. Pendant ce temps-là, le ministre de l'Agriculture se tenait à Ottawa, où il n'y avait pas de danger.

Quand on examine toute l'armée des prohibitionnistes combattant pour une victoire douteuse, on ne voit nulle part la figure bien connue de l'honorable ministre de l'Agriculture.

Une VOIX : Il était dans les entrepôts froids.

M. BRODER : Dans tous les cas, là où son influence était supposée être plus grande, là où il aurait dû être.—dans sa propre province—il ne s'est pas montré.

M. SCRIVER : Sa présence n'était pas nécessaire—il y eu une majorité de 500 dans son comté.

M. BRODER : Les honorables messieurs de la droite ne voulaient pas qu'il y allât. Ils préféraient y voir l'autre élément du cabinet pour dire aux électeurs : Votez contre la prohibition, car elle tuerait Laurier. Les influences politiques ont été employées contre la prohibition, et l'honorable ministre de l'Agriculture n'a pas mis la sienne au service de la prohibition.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Mon honorable ami fait erreur. J'ai parlé dans mon comté et à Montréal.

M. BRODER : Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre mentionner Montréal. Il a parlé dans cette ville, à la salle Stanley, en février 1897.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, et aussi quelques jours avant le vote, en septembre 1898.

M. BRODER : J'accepte la correction ; mais puisque l'honorable ministre a parlé de Montréal, je vais lui rappeler le discours qu'il a prononcé à la salle Stanley, en février 1897. Il signalait à l'auditoire la différence entre les prétentions des trafiquants de liqueurs et les siennes. Nos adversaires, disait-il, prétendent que même si la prohibition était votée, nous ne l'aurions pas, mais je veux qu'il soit bien compris que si le plébiscite donne une majorité affirmative, nous aurons la prohibition. C'est ce que le " Witness " lui fait dire. Et que fait-il, ce soir ? Lors du plébiscite, la majorité s'est déclarée pour l'affirmative, le gouvernement refuse de nous donner une loi prohibitive, et cependant il se déclare satisfait.

Voyons maintenant ce que signifie cette résolution de l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint). Elle ne signifie rien autre chose que de nouvelles lois et une plus grande confusion. Elle n'empêche pas du tout la fabrication des liqueurs spiritueuses. Elle n'affecte pas le commerce interprovincial. Du moment qu'une pareille loi serait votée, les tribunaux en seraient saisis, pour savoir si elle est " ultra vires " ou non. Le parti de la tempérance serait obligé de partir en guerre avec un vieux fusil démodé, et de battre la campagne inutilement. Nous serions obligés d'aller d'une province à l'autre pour savoir quels sont nos droits. Cette résolution n'a d'autre but que de sortir les ministres du pétrin. Ils se trouvent en présence d'une population indignée, et malgré toutes leurs excuses et leurs explications, le peuple dira qu'ils n'ont pas tenu leur promesse.

Nos adversaires nous répondent que sous ce rapport, les deux partis sont dans le même cas. Est-ce bien vrai ? Quand les partisans de la tempérance sont allés trouver sir John Thompson, alors premier ministre, que leur a-t-il répondu ? Il a eu la franchise et le courage de leur dire qu'il était incapable de leur donner aucune espérance que la question serait réglée dans le sens qu'ils désiraient. Est-ce ainsi que s'est conduit le gouvernement actuel ? Pas du tout ; il a flatté tous les désirs des partisans de la prohibition, et quand ils se croyaient sur le seuil du succès, il leur a brusquement fermé la porte au nez.

Pour toute excuse, les ministres disent, à présent, qu'ils n'ont pas fait pire que nous.

Mais la conduite des deux partis ne supporte pas la comparaison. Ils sont obligés, aujourd'hui, d'en faire une question de parti ; personne ne peut demander une loi prohibitive sans censurer le gouvernement, et ce dernier demande à tous ses partisans de combattre tout projet de ce genre, parce qu'il serait contraire à sa politique. Du temps des conservateurs, tous les députés étaient libres de voter comme ils l'entendaient, parce qu'on n'en faisait pas une affaire de parti. Mais aujourd'hui, un libéral ne peut pas voter en faveur de la prohibition sans blâmer ses chefs.

Je comprends qu'il est difficile de trouver une question sur laquelle tout le monde puisse se prononcer, abstraction faite de toute autre considération, et je ne partage pas l'opinion de l'auteur de la présente résolution, quand il parle de corruption et de moyens malhonnêtes. Il connaît mieux ses amis que moi, mais ses remarques ne s'appliquent pas à ce côté-ci de la Chambre.

Bien qu'il y ait dans le pays un sentiment puissant en faveur de la prohibition, il y a beaucoup de gens modérés auxquels les moyens extrêmes en toute chose répugnent, et si une loi était votée par ce parlement, il lui faudrait l'appui de cet élément dans le pays. Ceux qui prétendent qu'il serait impossible de faire respecter et observer une loi prohibitive, qui s'adresserait au bon sens et à l'honnêteté du peuple, ne connaissent pas notre population. Si une pareille loi était mise dans les statuts demain, l'opinion publique au Canada est assez éclairée pour la faire respecter.

Après avoir fait prononcer le peuple, le gouvernement a peur et cherche à se soustraire à la responsabilité qui pèse sur lui, mais je voterai contre toute résolution tendant à le soustraire à cette responsabilité. Le peuple s'est prononcé, et que ceux qui ont demandé le verdict en portent la responsabilité. Les partisans de la tempérance sont sincères et ceux qui croient pouvoir se moquer d'eux, se trompent. Ceux qui ont voté en faveur de la prohibition exigeront du gouvernement que le verdict populaire soit respecté.

Jamais on n'a vu un groupe d'hommes aussi désireux que les ministres actuels, de se dérober à leurs promesses. Depuis leur avènement au pouvoir, ils ne cherchent que cela. Dans la bouche de l'honorable député d'Yarmouth, la présente résolution ne veut rien dire. Elle demande que le vote soit pris dans les provinces ; mais le vote a été pris dans les provinces : il y a eu des plébiscites dans Ontario, le Manitoba et les autres provinces, et c'est tout ce que nous avons eu. Nous en avons eu un dans tout le Canada, et nous n'avons rien de plus. La résolution dit :

L'acte prohibant la dite vente ne prendra effet dans une province ou territoire, qu'après que la majorité des électeurs de cette province ou territoire, appelée à voter à une élection se sera prononcée en faveur du dit acte.

M. BRODER.

Mais qu'est-ce qui pourrait empêcher le gouvernement de dire que le résultat du vote ne justifierait pas la mise en vigueur de l'acte ? Rien dans la résolution ne dit qu'il suffira d'une simple majorité. Le gouvernement fait de la question une simple machine à voter. Le peuple vote et c'est tout.

J'ignore si le gouvernement va se prononcer en faveur de cette résolution, mais d'après les remarques de l'honorable député (M. Flint), je serais porté à croire le contraire. Le gouvernement préfère ne s'engager à rien. Mais le peuple lui a tracé une ligne de conduite et il doit prendre la responsabilité de refuser de s'y conformer, et nulle motion de ses amis ne peut le sortir de là.

Je suis prohibitionniste et je voterai en faveur d'une loi de prohibition pure et simple, proposée par le gouvernement. Je ne veux pas d'une prohibition provinciale douteuse qui mettrait la confusion partout et causerait un tort irréparable à la cause de la tempérance.

Si jamais nous devons avoir la prohibition au Canada, il faut que ce soit d'ici à quelques années, car nous attirons ici un élément étranger qui ne partage pas notre manière de voir sur cette question, et tout espoir de l'obtenir ira en s'affaiblissant.

En 1884, le ministre de l'Agriculture disait qu'une loi prohibitive servirait à instruire le peuple ; mais aujourd'hui il ne parle plus sur ce ton. A cette époque, il voulait la prohibition, parce que ses amis n'étaient pas au pouvoir. Il n'y a qu'une manière d'arriver à une solution ; c'est au gouvernement à se décider dans un sens ou dans l'autre, sans recourir à un plébiscite d'aucune sorte ; il lui faut prendre la responsabilité d'une loi, et de la faire voter ou de tomber avec elle. Il est temps que le peuple comprenne que c'est à l'exécutif qu'il appartient de prendre l'initiative dans une législation de cette importance. Je termine en répétant que je voterai contre l'amendement et contre tout amendement qui soustrairait le gouvernement à la responsabilité qui lui incombe.

M. CRAIG (Durham-est) : J'ai quelques remarques à faire sur cette question, mais vu l'heure avancée, je serai très bref. L'honorable député de Shefford (M. Parmelee) regrette que cette question soit tombée dans le domaine des discussion politiques. Ces regrets me font souvenir que lorsque le parti libéral était dans l'opposition, il ne perdait jamais une occasion de faire de la politique avec cette affaire, et qu'il réussissait bien souvent à mettre ses adversaires dans de sérieux embarras. J'ai toujours remarqué que quelque soit le parti au pouvoir, il ne cherche jamais à régler la question, mais tâche plutôt de s'en débarrasser, et il est bien difficile de traiter ce sujet, en élaguant toute considération politique. Nous ne pouvons guère l'espérer. Si le parti au pouvoir ne remplit pas ses promesses, ce n'est pas une excuse de dire que ses adversaires ont fait la même chose. Les conservateurs ont tenu les leurs

autant qu'il était en leur pouvoir de le faire. Je ne suis pas fâché que les libéraux soient arrivés au pouvoir, et je prie les honorables députés de la droite de croire que je suis sincère en disant cela, et j'ai plusieurs raisons de me réjouir de leur avènement à la direction des affaires. D'abord le pays aura occasion de voir ce qu'ils sont capables de faire. Je ne dis pas que c'est une bonne chose pour le pays ; je ne veux pas aller jusque là. Dans l'opposition, nos adversaires ont réussi à convaincre beaucoup de gens qu'ils étaient grandement supérieurs aux conservateurs. Nous savons tous qu'ils réclamient le monopole de la pureté électorale et administrative. Je n'insisterai pas sur ce point, mais je répète que c'est une bonne chose qu'ils soient venus au pouvoir. Nous savons maintenant à quoi nous en tenir sur les prétentions à la pureté. Bien que je sois conservateur, à force de l'entendre répéter, j'avais fini par croire qu'ils étaient peut-être un peu plus purs que nous, mais cette illusion s'est envolée.

Le "Globe" admettait, l'autre jour, qu'à présent, nul parti politique ne peut dire : "je vaux mieux qu'un autre". C'est un aveu important parce que le "Globe" avait toujours prétendu que le parti libéral était le parti des purs. Il est malheureux pour lui qu'il ait été porté au pouvoir, car la légende qu'il avait réussi à créer, disparaît de plus en plus.

Le parti libéral proclamait partout qu'il était le parti de l'économie. Je n'ai pas besoin d'insister sur ce point, ces estimations qui nous sont soumises et qui s'élèvent à près de $60,000,000 parlent assez hautement par elles-mêmes. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a dit quelque chose, je ne sais quoi. C'est un homme économe, et si le gouvernement voulait permettre à l'honorable député de faire à sa guise, il réduirait ces estimations à $40,000,000. Mais le gouvernement ne fera pas cela, et l'honorable représentant de Wellington-nord devra rester sur les bancs de la droite et voter avec ce gouvernement, bien que ce dernier présente des estimations plus élevées que celles présentées par tous les gouvernements conservateurs.

Ces messieurs ont fait croire qu'ils formaient le parti qui travaillerait à diminuer le tarif à débarrasser le peuple des impôts qui pesaient sur lui. Ils ont oublié cette promesse aussi.

Nous avons ici une résolution présentée par l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) en faveur de la prohibition provinciale : nous avons de plus un amendement proposé par l'un des partisans des honorables ministres, le député de Colchester (M. McClure) demandant la prohibition totale du commerce des liqueurs enivrantes. et de plus, nous avons à nous prononcer sur un second amendement. celui-ci contre toute prohibition. Je crois que le parti libéral ne peut plus proclamer qu'il est le parti de la tempérance. Je suis en faveur d'une motion ayant pour but la prohibition, et je serais heureux que le gouvernement préparât une loi de prohibition. Je serais heureux de les appuyer, si ces messieurs voulaient en agir ainsi ; mais je sais qu'ils n'en feront rien, et j'ai raison de croire que le peuple de ce pays ne croit plus qu'ils forment le parti de la prohibition ou de la tempérance.

Je ne dis pas que je crois arrivé le temps où l'on devrait établir cette prohibition ; mais je déclare que le parti libéral a leurré le peuple de ce pays sur cette question. Je suppose que tout est bon en politique, mais il n'y a pas de doute que ces messieurs de la droite ont audacieusement trompé le peuple sur cette question, dans le but seul d'obtenir des votes qu'ils n'auraient pu avoir autrement, s'ils n'avaient pas fait ces grandes promesses.

Quelle a été l'histoire de cette question dans cette Chambre ? Une députation s'est rendue, un jour, auprès de sir John Thompson que lui a répondu franchement qu'il n'était pas prêt à soumettre au parlement une loi de prohibition. J'ai admiré sir John Thompson pour la droiture avec laquelle il agissait, et je connais un grand nombre de personnes qui n'appartenaient pas au parti conservateur, qui l'ont admiré pour avoir pris cette attitude ferme et prononcée. Mais le contraste est frappant entre cette attitude prise par un homme d'Etat et celle adoptée par le parti libéral, qui a voulu faire croire au peuple qu'il pourrait lui accorder la prohibition. Remarquons que sir John Thompson, par sa réponse, a nui au parti conservateur auprès des partisans de la tempérance qui se sont, pour un certain nombre du moins, trouvés offensés de cette réponse d'un homme droit et honnête, et qui ont voté contre les candidats conservateurs. Quelques-uns de ces partisans de la tempérance ont dit que le parti conservateur n'était pas en faveur de la prohibition, et le parti libéral a bénéficié de cette circonstance.

Je ne veux pas discuter la question du plébiscite aussi longuement que je l'aurais fait si le temps l'eût permis, mais je puis dire que le parti libéral n'a promis le plébiscite que pour faire plaisir à ceux de ses membres qui sont partisans de la tempérance. En agissant ainsi, il a fait croire au peuple qu'il était le parti de la tempérance. Mais le plébiscite, au lieu d'être un bienfait pour ce parti, l'a placé dans une position fausse vis-à-vis le peuple de ce pays et surtout vis-à-vis les partisans de la tempérance.

Mais quelle est ma position sur cette question de la prohibition ? Je l'ai fait connaître clairement, il y a environ un an, dans cette Chambre. Quand le bill du plébiscite a été soumis à la Chambre, j'ai demandé au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ce que le gouvernement exigerait pour présenter une loi de prohibition, la majorité des votes donnés ou la majorité des votes de tous les électeurs qui se trouvaient portés aux listes. Je n'ai reçu aucune réponse et au lieu de me répondre, le très honorable pre-

mier ministre m'a demandé d'exprimer mes vues sur ce sujet. J'ai déclaré alors sincèrement qu'il faudrait la majorité des votes portés aux listes. Quelques députés crient : " Ecoutez ! écoutez ! " mais en disant cela ils condamnent le premier ministre pour ne pas avoir répondu comme je l'ai fait. Ma réponse n'a affecté personne, mais si l'honorable premier minstre avait répondu comme je l'ai fait, il aurait agi d'une manière droite et les partisans de la tempérance auraient su exactement ce qu'ils devaient attendre de lui. Il y a des gens qui disent que si cette réponse eût été donnée, les prohibitionnistes auraient abandonné la lutte et ils auraient eu raison d'agir ainsi. Si le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) avait donné une réponse directe, il n'aurait fait que suivre l'exemple de sir John Thompson.

Un fait nouveau vient d'être mis au jour : il paraîtrait que lorsque la résolution concernant le plébiscite a été adoptée à la convention libérale, on en est venu à une entente par laquelle, à moins que le majorité des votes inscrits aux listes électorales ne se prononcât en faveur de la prohibition, les libéraux, s'ils arrivaient au pouvoir, ne présenteraient aucune loi de prohibition. C'est bien là le cas et le premier ministre le savait, alors pourquoi ne l'a-t-il pas fait connaître franchement au pays ? Je ne blâme pas le gouvernement de ne pas adopter de loi de prohibition, parce que, je le dis franchement et honnêtement, si je faisais partie du ministère, je serais opposé à tout bill de prohibition comme j'aurais combattu tout bill de plébiscite. Mais je blâme le gouvernement parce qu'il n'a pas dit honnêtement au peuple de ce pays qu'il fallait la majorité des votes portés aux listes pour avoir une loi de prohibition. En ne faisant pas cette déclaration, les ministres ont occasionné une dépense énorme au pays pour rien et même, ce qui est pis, ont rejeté en arrière pour 25 ans au moins, la cause de la prohibition. C'est peut-être une raison politique qui n'a pas permis au premier ministre de faire cette déclaration ; alors la politique se mêle donc à cette question de la prohibition et l'on met le parti avant les principes. Les partisans de la tempérance ont le droit de condamner le gouvernement et le premier ministre pour ne pas avoir agi loyalement dans cette affaire, et je suis porté à croire qu'ils les condamneront.

Il est une autre chose qui nous fait voir que le vote sur le plébiscite a été politique dans nombre de cas. On m'a dit que l'on a affirmé au peuple de la province de Québec que s'il votait pour la prohibition, il pourrait renverser Laurier et son gouvernement, et on a insisté pour le faire voter contre la prohibition.

M. LEMIEUX : Oh ! non.

M. CRAIG : Eh bien ! je suis fortement porté à croire que tel est le cas pour Québec. Un ami conservateur de ma propre division électorale m'a déclaré qu'un partisan de la tempérance, un libéral, lui avait dit : C'est bien bon pour vous de voter pour la prohibition, mais nous, nous ne sommes pas pour mettre Laurier dans une impasse. Le vote a été un vote politique, et tout le démontre, puisque le gouvernement est et était opposé à la prohibition. Les ministres redoutaient que le vote fût assez considérable pour les forcer à faire adopter une loi de prohibition, et c'est pourquoi nous avons vu des ministres et un grand nombre de députés libéraux travailler contre la prohibition, dans la province de Québec. Et c'est là encore une preuve du manque de sincérité du gouvernement. On comprend que les prohibitionnistes du Canada ne soient pas satisfaits du gouvernement, et c'est pourquoi l'honorable député d'Yarmouth a présenté cette résolution pour permettre au ministère de sortir de cette impasse où il se trouve acculé. Je ne dis pas que ceux qui appuient cette résolution ne sont pas sincères, mais je sais que j'ai combattu cette idée de prohibition provinciale à la Dominion Alliance, parce que je la croyais impraticable. Je prétends que cette proposition est un moyen de tuer la prohibition. L'un de mes électeurs m'écrit pour me demander de voter en faveur de cette résolution, mais cela m'est impossible, parce que je crois qu'elle n'est pas dans les intérêts du pays et qu'elle n'a pour but que de tuer la prohibition. Si cette proposition était adoptée, je suis convaincu que Québec voterait contre la prohibition, ce que feraient aussi même les partisans de la tempérance dans Ontario à cause de l'attitude de la province de Québec. De plus, bien qu'il soit question dans la résolution du mode à prendre pour mettre en vigueur la loi qui pourrait être adoptée par chaque province sur cette question on ne sait pas encore qui devra la faire exécuter. Le gouvernement actuel n'est pas en faveur de la prohibition ; alors pourquoi fera-t-il observer telle législation ? Pour moi, il faudrait que le gouvernement fût en faveur de la prohibition pour que cette loi fût mise en vigueur et dans ce cas même, il lui serait très difficile de la faire observer.

Voici quelle est ma position : J'aimerais à voir établir la prohibition, mais je ne crois pas le gouvernement appelé par ce plébiscite à adopter une loi de prohibition. Si ce gouvernement ou tout autre gouvernement, dans aucun temps, croit que le pays est prêt pour la prohibition et présente un bill à l'effet d'établir cette prohibition, j'appuierai le gouvernement quel qu'il soit, sur cette question. Si le gouvernement était en faveur de la prohibition, il pourrait faire exécuter la loi, mais il ne le fera pas s'il est opposé à la prohibition, et alors à quoi bon voter cette législation ? On a dit ici, ce soir, que la loi Scott avait été un immense fiasco ; eh bien ! il est prouvé que si tel a été le résultat de cette loi, la faute en est au gouvernement qui a eu peur de mettre la loi en vigueur parce qu'en agissant ainsi il aurait nui à nombre de ses propres partisans. Le gouvernement n'était pas prohibitionniste et

il n'était pas pressé de faire exécuter cette loi Scott qui est tombée d'elle-même. Je suis convaincu qu'au lieu de conduire à la prohibition nationale ainsi que l'a prétendu l'honorable député (M. Flint), cette résolution mène à un résultat tout différent. Je suis convaincu que cette proposition ne sera pas adoptée, parce que le gouvernement y est opposé et le résultat final sera de dégoûter le peuple de ce pays et de nuire ainsi à la prohibition nationale. Notre population, grâce aux sociétés de tempérance, devient de jour en jour plus tempérante, ce dons nous nous réjouissons grandement. Beaucoup d'entre nous seraient heureux de voir la prohibition établie, mais il est très douteux que nous voyions jamais la chose. Pour moi, la prohibition absolue sera toujours mon but et je ne consentirai jamais à abandonner ce but pour une prohibition établie dans une province et non dans une autre, et qui ne saurait être mise en vigueur, ce qui ne manquerait pas d'arriver et ce qui serait une farce injurieuse et de nature à nuire à la cause de la tempérance. La prohibition proposée par la résolution actuellement soumise à la Chambre est une farce complète.

Je ne suis pas pour voter en faveur de la proposition de l'honorable député de Colchester (M. McClure), parce qu'elle n'a aucune chance d'être adoptée, et je ne veux pas voter d'amendement contraire à la prohibition. Je vais voter contre ces trois propositions. Je crois que si jamais une loi de prohibition est adoptée, elle devra avoir été présentée par le gouvernement. Je crois que cette œuvre de prohibition que l'on fait dans cette Chambre est plus affectée que réelle, au moins pour une bonne partie. Il n'y a pas de doute qu'elle est calculée de manière à obtenir des votes au dehors, et nous commençons à être fatigués de la chose, au moins quelques-uns d'entre nous. Bien que je me trouve dans l'opposition et bien que je puisse, si je le désirais, me servir de cette question contre le gouvernement, ce n'est pas là mon intention. Je ne veux pas voter ici pour la prohibition, parce que je crois que le temps n'est pas arrivé de l'établir, s'il faut en juger par le dernier vote du peuple.

M. J. H. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : M. l'Orateur, à cette heure avancée de la soirée et à la fin de cette session, il est impossible d'entrer dans des détails sur une question de l'importance de celle actuellement soumise à la Chambre. Je représente un comté qui, lors de la votation sur le plébiscite, a donné huit votes contre un en faveur de la prohibition absolue du commerce des liqueurs en Canada. Il est donc de mon devoir de remplir autant que je le puis le mandat que m'ont confié mes électeurs. Il faut, cependant, que le député qui se trouve dans cette position regarde autour de lui et constate l'état de choses existant. Quelquefois, il se trouve dans l'impossibilité de mettre à exécution les désirs du peuple dans toute leur intégrité. Il est alors de son devoir de faire tout ce que les circonstances lui permettent d'exécuter.

Voyons quelles sont les conditions dans lesquelles nous nous trouvons placés relativement à la question qui nous occupe. Quelle est l'attitude précise du parti conservateur sur cette question de la prohibition nationale ? Quelle est celle du parti libéral ? Quelle est l'attitude du Sénat et celle des partisans de la tempérance ? Il faut qu'un député qui veut voter avec intelligence et agir d'une manière efficace, prenne ces choses en considération.

Quelle est l'attitude du parti conservateur ? Nous pouvons peut-être rappeler la résolution proposée par mon honorable ami d'York, N.-B. (M. Foster). En 1884, cet honorable monsieur proposait une résolution qui, j'omets le préambule, se lit comme suit :

Que le véritable remède législatif le plus efficace contre les maux de l'intempérance se trouve dans l'adoption et la mise en vigueur d'une loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente des liqueurs enivrantes comme breuvage seulement.

Cette résolution fut adoptée par un vote de 122 contre 40.

Il y eût une autre résolution proposée par M. Thomas White dans le même temps, et qui se lit comme suit :

Et que cette Chambre est prête, aussitôt que l'opinion publique appuiera ces mesures restreignant le commerce des boissons à travailler en faveur d'une telle législation en tant que les prérogatives du parlement du Canada le permettront.

Ces deux résolutions représentent ce qui peut être appelé le sentiment le plus fort en faveur de la tempérance, qui ait jamais été exprimé par le parti conservateur du Canada. Elles font voir que ce parti est en faveur du principe de la prohibition, et elles vont plus loin ; elles déclarent que, aussitôt que le peuple du Canada sera prêt à se soumettre à une loi de prohibition, les conservateurs proposeront une telle loi. Ces résolutions vont jusque là, mais pas plus loin. Pourquoi dire cela ? Parce que dans la même année, une autre résolution dans les mêmes termes que ceux contenus dans la résolution proposée ce soir par l'honorable député de Colchester, fut présentée. C'était une résolution déclarant que ce pays était mûr pour la prohibition. Cette résolution dans une Chambre composée spécialement de conservateurs, fut rejetée par un vote de 107 contre 55.

Plus tard, en 1892, M. Jamieson proposa dans cette Chambre, une motion demandant une législation de prohibition immédiate. Le député d'York (M. Foster) proposa un amendement déclarant que la Chambre ne connaissait pas suffisamment le sentiment public sur cette question de la prohibition, et la manière dont les lois de prohibition fonctionnaient dans les autres pays et que, par conséquent, il était opportun de nommer une commission chargée de s'enquérir de ces choses. Cet amendement fut adopté, et la commission nommée. Cette dernière parcourut tout le pays, se rendit même dans certaines parties des Etats-Unis en faisant enquête partout. Cependant, elle n'interrogeait que certaines personnes par ci par là, et c'est

après cela qu'elle fit un rapport contraire à toute législation de prohibition, et même au principe de la prohibition elle-même. Il semble que le parti conservateur a adopté alors ce rapport comme base de son attitude sur cette question depuis ce temps jusqu'à présent, dans cette Chambre comme dans tout le pays.

Quelque temps après, nous avons entendu parler d'une délégation de partisans de la tempérance qui s'était rendue auprès de sir John Thompson, qui lui aurait répondu dans ces termes : "Un système de prohibition ne saurait être établi maintenant, et mon gouvernement ne peut s'en occuper."

En 1898, nous avons entendu parler de nouveau de cette question ; un représentant du "Daily News" s'est rendu auprès de sir Charles Tupper, le chef de l'opposition, qui se trouvait alors en Angleterre, et lui a demandé quelle était son opinion sur le vote du plébiscite :

Question—Je suppose, sir Charles, qu'on peut considérer comme admis que le récent plébiscite a, du moins quant au temps présent, mis en dehors des questions politiques pratiques, la question de la prohibition en Canada ?

Réponse—A peu près. Le résultat du plébiscite est un coup sérieux porté au mouvement en faveur de la prohibition. La diminution constatée dans le vote des partisans de la prohibition, comparé au vote donné en faveur de la prohibition dans certaines provinces il y a quelques années, servira certainement aux adversaires de la prohibition à prouver que l'on ne demande pas aussi fortement la prohibition du commerce des boissons. Il n'y a eu, en vérité, qu'un seul essai réel en vue d'établir la prohibition dans toutes les provinces du Canada, et cet essai a été tenté par le Nouveau-Brunswick. Cet essai n'a pas réussi, loin de là ; il a eu pour résultat non de détruire ce trafic, mais de faire disparaître toutes les restrictions qu'imposait la loi au commerce libre des boissons. Le peuple de cette province s'est trouvé trop heureux de rappeler cette loi et de revenir au système des permis de vente.

Il ne peut y avoir de doute sur l'attitude prise sur cette question par le chef de l'opposition dans un moment de réflexion sérieuse. Les prohibitionnistes du Canada avaient dit : Nous avons obtenu une victoire avec ce plébiscite ; voyez le nombre considérable de votes enregistrés en faveur de la prohibition : le chef de l'opposition répond que c'est une défaite qu'ils ont subie et non une victoire qu'ils ont remportée. Les partisans de la tempérance prétendent que ce vote est assez considérable pour permettre avec raison au parlement d'adopter une loi de prohibition ; l'honorable chef de l'opposition dit que l'effet du vote sur le plébiscite est de nature à mettre la prohibition, pour le moment, en dehors des questions de politique. Plus que cela, si j'interprète bien ses idées, il va jusqu'à s'opposer au principe lui-même de la prohibition. Je ne veux pas cependant pousser l'argument jusque-là. Toutefois, il est manifeste qu'en tant que le parti conservateur et ses chefs sont concernés, bien qu'ils aient adhéré au principe de la prohibition, dans cette Chambre, et déclaré qu'ils étaient prêts à accorder telle prohibition aussitôt que le peuple la demanderait. Ils déclarent que pour le moment, la prohibition est en dehors de la politique pratique.

Je ne suis pas ici pour dénoncer le parti conservateur ni ses chefs pour la conclusion à laquelle ils en sont arrivés. J'admettrai même que, considérant la chose au point de vue de leur propre parti, des sentiments de leurs partisans, plus que cela, au point de vue des intérêts de ce pays, leurs chefs en sont venus à cette conclusion honnêtement et sincèrement.

Maintenant, quelle est l'attitude du parti libéral ? En 1878, on a demandé instamment à M. Mackenzie d'accorder la prohibition à ce pays. Des requêtes signées par un plus grand nombre de personnes que celui des personnes qui ont voté en faveur de la prohibition lors du plébiscite, toutes choses égales d'ailleurs, ont été présentées au parlement. Qu'a répondu M. Mackenzie, qui pourtant était un prohibitionniste lui-même ? Il a dit : Bien que prohibitionniste, je ne crois pas que le sentiment de notre peuple soit suffisamment préparé à recevoir la prohibition nationale. Il a alors donné la loi Scott, mesure que les pétitionnaires ont jugée alors équitable, mesure qui, partout où elle a été mise en vigueur, partout où on a essayé de l'appliquer, a donné de bons résultats.

On a parlé du discours prononcé en 1887, à Aylmer, par M. Blake. Dans cette circonstance, M. Blake déclarait qu'il n'était pas opposé au principe de la prohibition, mais qu'il ne croyait pas le temps venu d'adopter une loi de prohibition. Nous ne considérons pas alors que l'opinion publique fût assez préparée pour cette mesure.

En 1883, nous trouvons que le parti libéral s'occupe de la question. Il se plaignait alors de la ligne de conduite tenue sur cette question par le parti conservateur. Une commission nommée par les conservateurs avait parcouru différentes parties du pays et s'était adressée à des témoins choisis pour leur demander leur opinion. Les libéraux disaient : Ce n'est pas là le moyen qu'il faut employer pour juger du sentiment public, du sentiment de tout le peuple. Tout citoyen a le droit de démontrer par son vote son sentiment sur cette grande question de morale. Mettez-nous au pouvoir et nous constaterons quel est le sentiment du peuple, non en interrogeant quelques témoins ici et là, mais par voie d'un plébiscite à tout le peuple. Voilà ce qu'ils promettaient et voilà ce qu'ils ont fait en arrivant au pouvoir. Nous avons maintenant les rapports de la votation sur ce plébiscite. Ils montrent que 23 pour 100 des électeurs ont voté en faveur de la prohibition et 21 pour 100 contre la prohibition. Le reste des électeurs n'a pas jugé à propos de s'occuper de la question ; peu lui importait qu'il y eût ou non prohibition.

Le gouvernement se trouvait donc en face de deux problèmes ; était-il opportun d'adopter une loi de prohibition ? Examinons

d'abord ce premier problème qui se présentait sous cette forme : Vous avez un certain nombre d'électeurs, soit 100, dans un certain endroit. 23 sont en faveur de la prohibition ; 21 contre la prohibition, et les 56 autres ne s'intéressent aucunement à la chose. Dans ces conditions, serait-il sage, opportun, pratique de mettre une loi de prohibition dans nos statuts ? Le gouvernement, considérant que cette mesure, pour être efficace, dépend plus que toute autre de la force du sentiment public, a jugé qu'il n'était pas opportun d'adopter telle loi, car, en réalité, ce sentiment ne s'était pas affirmé avec assez de force pour assurer l'efficacité de cette loi. C'est surtout le résultat du vote dans la province de Québec qui a amené le gouvernement à prendre cette décision. Ce résultat indique, dans cette province, que 8 personnes seulement sur 100 ont voté en faveur de la prohibition. Alors, comment une loi de prohibition aurait-elle été observée dans cette province ?

Un autre problème se présentait au gouvernement ; le vote de la province de Québec démontrait qu'un élément de la population était opposé presque unanimement à la prohibition, l'élément canadien-français. Cette question se présentait au gouvernement sous cette forme. Est-il opportun et sage pour nous de créer des animosités de race en forçant l'élément canadien-français de la province de Québec à subir un état de choses qu'il a déclaré par son vote abhorrer et répudier ?

Quelques honorables membres de cette Chambre prétendent que le vote de cette province n'a pas été un vote normal, mais qu'il a été un vote accidentel, que le vote canadien-français a été ainsi donné pour empêcher que Laurier ne fût mis dans une impasse. Je voudrais faire remarquer ceci : s'il y avait certaines personnes dans la province de Québec qui craignaient que Laurier ne fût mis dans une impasse, il y en avait d'autres, mais non la majorité, qui désiraient ardemment le mettre dans cette impasse. Ce n'est pas là du reste un argument qui peut être mis en ligne de compte quand il s'agit de constater le fait que la province de Québec a donné un vote virtuellement unanime contre toute loi de prohibition nationale.

Je constate aussi que l'antipathie de l'élément canadien-français à cette prohibition n'est pas limitée à la province de Québec. Dans les autres provinces, partout où se trouvent des Canadiens-français, vous constatez le même sentiment contre la prohibition. On dit que le vote de Québec a été préparé par des membres du gouvernement qui ont travaillé contre la prohibition. Cela ne doit pas être considéré, si l'on prend le vote donné dans toute la province de Québec par les Canadiens-français des autres provinces. Il y a une autre circonstance qui nous amène à la même conclusion. En 1878, dans ces requêtes qui on été présentées au parlement, demandant la prohibition nationale, la province du Nouveau-Brunswick a fourni 16,000 signatures, et en 1898, 26,000 électeurs ont voté en faveur de la prohibition sur le plébiscite ; 13,000 personnes de la Nouvelle-Ecosse avaient signé des requêtes, 34,000 ont voté sur le plébiscite. Mais Québec n'avait fourni que 14,000 signatures, et seulement 28,000 électeurs ont voté en faveur de la prohibition. Ceci démontre qu'il y a eu progrès dans les autres provinces quant à cette question de la prohibition durant ces 20 dernières années, mais c'est aussi une preuve que dans la province de Québec, en dépit de leurs efforts, les avocats de la prohibition nationale n'ont pu réussir qu'à obtenir, en 1878, 14,000 noms seulement, soit un nombre moins considérable que celui obtenu dans le Nouveau-Brunswick dont la population ne représente qu'un cinquième ou qu'un sixième de la population de Québec. Ces chiffres indiquent d'un manière générale que le sentiment des Canadiens-français envers la prohibition n'a pas changé et qu'ils étaient aussi indifférents ou hostiles à cette prohibition il y a 20 ans qu'ils le sont aujourd'hui. Je ne doute pas que la considération de ces circonstances ne doive avoir eu son effet sur l'esprit du gouvernement qui en est venu à la conclusion qu'il ne serait pas opportun dans l'intérêt de l'avenir de ce pays de créer des antipathies et des antagonismes de race, en faisant adopter une loi de prohibition pour tout le Canada, loi dont les Canadiens-français ne veulent pas, ainsi qu'ils l'ont déclaré par leur vote.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne suis pas pour condamner le gouvernement pour en être arrivé à cette conclusion. Considérant la question au point de vue du parti, regardant le parti comme un instrument qui doit aider à notre progrès et à notre prospérité dans le présent et l'avenir, travaillant dans ce but par tous les moyens équitables à son succès, examinant la question au point de vue du vote donné par la province de Québec et des conditions spéciales où se trouve cette province, je crois que le gouvernement en est arrivé honnêtement à la conclusion qu'il ne serait pas opportun d'adopter une législation de prohibition nationale.

J'étaits pour parler du Sénat, mais je me contenterai de ne faire qu'une remarque. Tel qu'il est constitué actuellement, aucune mesure de prohibition générale que pourrait adopter cette Chambre n'aurait la moindre chance d'être adoptée par cette branche du parlement.

Mais quelle est actuellement l'attitude des partisans de la tempérance sur cette question ? M. l'Orateur, ils sont divisés entre eux. Un nombre considérable de ces gens disent : Nous demandons une loi de prohibition suivant le vote donné sur le plébiscite, et nous n'accepterons rien de moins. Mais il y a un autre groupe considérable et respectable aussi, qui dit : Vu l'état de choses dans la province de Québec et vu le résultat du vote donné dans tout le pays, nous ne

croyons pas qu'il soit sage d'essayer de forcer la main au gouvernement pour établir la prohibition nationale. Il serait mieux et plus sûr d'adopter une mesure établissant un système de prohibition provinciale, non comme but à atteindre, mais comme un pas fait en avant vers la prohibition complète, comme une moyen d'arriver à cette fin. Parmi ceux qui défendent cette manière de voir se trouvent, par exemple, les membres de la "Dominion Alliance", société la plus parfaite de prohibitionnistes qui sont supposés représenter toutes les provinces et parler en leur nom. Cette association en est venue à la conclusion que je viens de mentionner.

Prenez, maintenant, la condition des choses. Vous avez le parti conservateur du Canada qui est opposé à la prohibition ; vous avez le gouvernement libéral qui arrive à la même conclusion pour des raisons différentes ; vous avez un Sénat hostile ; vous avez les partisans de la tempérance divisés. Tout homme pratique doit nécessairement, dans ces conditions, conclure qu'il serait inutile, dans les circonstances actuelles, de demander une prohibition nationale immédiate.

Mais que faut-il faire ? Sommes-nous pour nous arrêter à ce point ? Le peuple demande du pain, et sommes-nous pour lui donner une pierre ?

Nos amis, les partisans de la tempérance, doivent se rappeler que la distance entre l'état de choses actuel et la prohibition est très grande. Ce gouvernement propose-t-il à ces messieurs de leur aider à faire une partie du chemin qui sépare ainsi ces deux points, ou met-il en travers de ce chemin une enseigne sur laquelle se trouvent ces mots : Défense de passer ? Je sais que le gouvernement a le pouvoir de se croiser les bras et de ne rien faire, car on peut parfaitement ignorer le vote qui a été donné sur le plébiscite, alors que 276,000 électeurs seulement ont demandé la prohibition nationale. On peut ignorer complètement le fait que 43 pour cent des électeurs ont voté en faveur de la prohibition ; on peut ignorer les milliers de requêtes qui ont été envoyées au gouvernement depuis le mois de septembre dernier et demandant toutes qu'effet soit donné au vote sur le plébiscite. Je dis qu'il est très possible de ne pas prendre en considération toutes ces choses, mais je crois que le gouvernement est trop sage, est trop intimement lié à tout ce qui tient du sentiment public et reconnaît trop la nécessité de cette réforme pour se croiser les bras et ne pas agir. Je crois qu'il est à désirer, qu'il est opportun, bien plus, qu'il est absolument nécessaire que ce gouvernement agisse dans cette affaire.

Mais dans quelle direction ? La loi Scott a été en vigueur dans Ontario durant un certain nombre d'années. Elle a été ensuite rappelée, dans tous les comtés de cette province ; c'est pourquoi elle est tombée en discrédit dans Ontario et dans certaines autres parties du Canada, et je ne crois pas qu'il soit possible de la faire revivre ou de la perfectionner de manière à ce qu'elle soit acceptable au peuple. Je ne crois pas pour cette raison, qu'une législation qui ne serait qu'un amendement à la loi Scott doive être adoptée. Mais comment alors faire un pas en avant ? La réponse à cette question est clairement indiquée par les résultats du plébiscite. Vous avez, en dehors de la province de Québec, une majorité en faveur de la prohibition de 107,948 voix. La province de Québec non comprise, 64 pour cent des électeurs ont voté pour la prohibition, et 36 pour cent centre la prohibition, soit près de 2 à 1. Dans Ontario le vote a été en faveur de la prohibition de 3 à 2 ; dans la Colombie Anglaise, de 5 à 4 ; dans les Territoires du Nord-Ouest, de 2 à 1 ; dans le Nouveau-Brunswick, de 3 à 1 ; dans le Manitoba, de 4 à 1 ; dans la Nouvelle-Ecosse, de 6 à 1 ; dans l'Ile du Prince-Edouard, de 8 à 1.

Maintenant, M. l'Orateur, est-ce que ces résultats n'indiquent pas clairement dans quel sens une législation doit être proposée ? Il me semble que certaines provinces sont maintenant mûres pour la prohibition ; elles le sont comme elles ne l'ont jamais été. Le vote donné dans ces provinces démontre au gouvernement qu'il faut établir dans ces provinces une loi de prohibition qui, s'il faut en juger par le sentiment populaire exprimé, sera efficacement appliquée. En d'autres termes, il faut une législation dans le sens indiqué par la proposition de mon honorable ami d'Yarmouth (M. Flint).

Mais, M. l'Orateur, je voudrais signaler le fait qu'il n'y a aucun principe compris dans cette résolution qu'on ne trouve dans les lois contenues dans nos statuts, ou dans des précédents déjà bien établis. Le premier principe est à l'effet que cette loi ne viendra en vigueur dans aucune partie du Canada, à moins que certaines conditions ne soient remplies. Nous pourrions adopter cette loi dans ce parlement, mais cela ne lui donnerait pas la vie, cela ne la mettrait pas en vigueur. Il faudrait qu'autre chose se produisît en dehors de ce parlement pour mettre cette loi en vigueur.

Le second principe est qu'il devra y avoir une majorité des électeurs dans une élection qui se fera avant que cette loi devienne en vigueur dans aucune province, cette majorité naturellement devant être en faveur de telle loi. Ces deux principes se trouvent dans la loi Scott et dans la loi Dunkin. Les principes contenus dans ces lois ont été soumis aux plus hauts tribunaux de l'Empire, et le Conseil privé d'Angleterre a déclaré que ces législations pouvaient être adoptées par le gouvernement du Canada.

Il est un autre principe qui semble nouveau et qui, cependant, ne l'est pas. Il s'agit de la proposition demandant à ce parlement de s'occuper, non seulement de la vente des liqueurs enivrantes, mais de leur importation, de leur fabrication, et de défendre tels trafic, importation et fabrication. Où trouvons-nous un précédent sous ce rapport ? Remontons à 1873. Nous trouverons un acte

de ce parlement concernant les Territoires du Nord-Ouest qui sont aussi vastes que l'Europe. Cet acte est resté dans nos statuts durant vingt ans, et jamais on n'a mis en doute sa constitutionnalité. Cet acte défendait, non seulement la vente, mais encore l'importation et la fabrication des boissons enivrantes ; il défendait l'importation de ces liqueurs, non seulement des Etats-Unis et de l'étranger, mais encore des autres provinces du Canada dans ces Territoires. Nous avons donc des précédents établis par cette loi du Canada, précédents qui couvrent tous les détails et tous les principes contenus dans la proposition soumise par l'honorable député d'Yarmouth.

Mais on a demandé. Pourquoi vous adressez-vous à ce parlement pour obtenir cette législation ? Pourquoi n'agissez-vous pas comme on se propose d'agir actuellement au Manitoba ? Pourquoi ne pas vous adresser aux législatures provinciales pour obtenir une loi de prohibition ? Ce sont des questions raisonnables et qui méritent un moment de considération. Pourquoi ? Parce que, en premier lieu, il est très douteux que les législatures locales aient le pouvoir de s'occuper de cette question, même si elle ne concernait que la vente des liqueurs enivrantes dans les limites de chacune des provinces pour ne pas parler de la fabrication. Mais, me dira-t-on, ne savez-vous pas qu'il y a des personnes dont l'opinion fait autorité, et qui, comme l'honorable ministre de la Justice lui-même, ont exprimé l'opinion que les législatures provinciales ont le pouvoir de s'occuper de cette question et de prohiber absolument la vente des boissons enivrantes dans les limites des provinces ? Je connais parfaitement la chose ; mais il y a aussi d'autres personnes au Canada, personnes dont l'opinion est d'un grand poids et qui se sont prononcées dans un sens contraire. Il y a M. S. H. Blake dont l'opinion mérite le respect ; il y a M. J. J. McLaren de Toronto, qui a plaidé cette question devant le Conseil privé, et qui, par conséquent, connaît ou doit connaître cette question autant que n'importe qui en Canada. Ces deux messieurs en sont venus à la conclusion qu'il est très douteux qu'une législature provinciale ait le pouvoir de gouverner la vente des liqueurs enivrantes, spécialement la vente en gros, la vente de boissons dont une certaine partie pourrait être fabriquée en dehors de la province intéressée. Je voudrais établir cette prétention en citant une ou deux interprétations du Conseil privé lui-même. La première question soumise à ce tribunal était celle-ci :

La législature d'une province a-t-elle juridiction pour prohiber la vente, dans les limites de cette province, des liqueurs spiritueuses, fermentées ou enivrantes ?

Au lieu de répondre dans l'affirmative ou la négative, le Conseil privé dit :

Ces questions sont par leur nature plutôt techniques que judiciaires ;elles relèvent plus de l'interprétation que peuvent en donner les officiers de la Couronne que de celle des cours de justice.

Les réponses à ces questions dépendent nécessairement des circonstances où il faudra donner une décision et dans le cas qui est soumis ces questions ne sont que spéculatives.

C'est pourquoi, qu'il soit bien compris que les réformes qui suivent ne sont pas destinées à avoir et ne peuvent avoir le poids d'une décision judiciaire excepté quant à ce qui se trouve dans l'opinion exprimée lors de la discussion de la septième question.

Il donc évident pour tout avocat comme pour tout homme qui ne fait pas partie de cette profession que le jugement du Conseil privé n'est pas concluant sur ce point et qu'il laisse la question en doute. Aussi quand vous me demandez : Pourquoi venez-vous devant ce parlement pour obtenir une loi de prohibition ? Je me trouve à vous avoir répondu d'avance : Nous nous adressons à ce parlement parce qu'il est la source du pouvoir constitutionnel, ainsi qu'il en a été décidé par le plus haut tribunal de l'Empire. Nous devons désirer ardemment qu'une loi uniforme soit adoptée pour tout le Canada, et nous ne pouvons avoir cette uniformité à moins que cette loi n'émane de ce parlement. La loi Scott est en vigueur dans plusieurs des provinces du Canada. Il n'est pas nécessaire de rappeler cette loi, mais on peut en suspendre l'application durant un essai raisonnable de la prohibition provinciale. Cette suspension ne peut être effectuée que par ce parlement. De plus, nous voulons rendre la loi qui sera proposée plus efficace que la loi Scott, et nous ne pouvons faire cela que par un statut fédéral.

Il est une raison plus forte que toutes celles que j'ai indiquées jusqu'à présent, et c'est celle-ci : nous demandons à ce parlement une loi de prohibition qui gouvernera la fabrication et l'importation des liqueurs enivrantes. Aucune mesure restrictive qui ne s'appliquera pas à la fabrication et à l'importation des liqueurs enivrantes ne peut être satisfaisante ou efficace. Il faut arrêter ce commerce à sa source même. Qu'avons-nous constaté dans les comtés où la loi Scott se trouve en vigueur ? Dans ma propre division électorale, un marchand de Summerside peut importer toutes les boissons qu'il désire. Ostensiblement, il importe ces liqueurs pour un but légitime mais en réalité, c'est pour les distribuer et les vendre illégalement. Tant que cet état de choses existera, tant que le peuple sera en contact avec ce commerce de boisson, tant que la passion de boire aura l'occasion de se satisfaire, toutes les lois de prohibition seront violées. A moins que la loi ne puisse aller assez loin, qu'elle atteigne la fabrication et l'importation de ces boissons et qu'elle régisse ce commerce, il est absolument inutile et absurde de parler de faire exécuter une loi de prohibition.

On a parlé, au cours de cette discussion, du droit constitutionnel qu'avait ce parlement de s'occuper de la question de l'importation des marchandises d'une province dans une autre. L'article de l'acte de l'Amérique

Britannique du Nord qui peut être appliquée à cette question ne concerne que l'imposition des droits. Elle n'a rien à faire avec la restriction ou la prohibition que peut établir ce parlement dans l'importation des produits d'une province dans une autre province. Elle n'a pour but que d'empêcher une province d'imposer un droit sur les marchandises importées d'une autre province. C'était la grande difficulté qui se présentait lors de la Confédération et que cet article de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord a fait disparaître. Je pourrais donner d'autres raisons pour arriver à la même conclusion, raisons qui seraient également fortes, mais je ne désire pas les développer devant cette Chambre à cette heure avancée de la nuit.

Avant de terminer ces remarques, cependant, je désire discuter une phase subordonnée de cette question qui est également importante et qui se rapporte aux résolutions proposées. Nos amis, les partisans de la tempérance, sont obligés de discuter continuellement avec ceux qui font le commerce des boissons enivrantes, si nous aurons la prohibition nationale ou une prohibition provinciale. J'aimerais que les membres de cette Chambre m'indiquent un moyen pour mettre le commerce légitime des boissons dans les provinces où la loi demandée sera appliquée, sous une juridiction efficace. Par vente légitime, j'entends la vente pour des fins de médecine, pour le service religieux et pour la mécanique.

La grande difficulté qui existe actuellement provient de ce que les vendeurs retirent un profit de la vente de ces boissons. Ils violent la loi, parce qu'ils sont tentés d'augmenter leurs profits. Serait-il possible de faire disparaître la cause de ce désir d'augmenter les bénéfices, les profits que retirent ceux qui vendent ces boissons ? Permettez-moi, M. l'Orateur, de suggérer ceci : Qui empêcherait le gouvernement du Canada de prendre absolument à sa charge le soin de fournir les boissons pour des fins légitimes ? Il pourrait avoir ces boissons soit en les important, soit en les achetant des fabricants, soit de ces deux sources mêmes. Pourquoi ne pas donner au gouvernement le droit exclusif d'acheter des fabricants ? Alors toutes les liqueurs non vendues au gouvernement par ces derniers seraient expédiées à l'étranger ou dans les parties du Canada où la loi ne serait pas en vigueur. Le gouvernement aurait le même monopole pour l'importation de liqueurs pour des fins légitimes en cette province en particulier où la loi serait en vigueur. Je vois beaucoup de raisons qui militent en faveur d'une proposition de ce genre ; je n'en vois que très peu qui soient de nature à la combattre. Supposons que le gouvernement ait le droit exclusif et absolu de fournir ces boissons ; ces boissons seraient mises dans des caisses séparées pour servir à leur distribution aux vendeurs reconnus ; ces caisses seraient de grandeur et de genre différents, elles seraient cachetées du sceau du gouvernement, elles porteraient le timbre du gouvernement ainsi que l'indication du prix auquel elles doivent être vendues.

Mais comment payer le salaire des vendeurs ? Ils seront payés, non comme maintenant par les bénéfices qu'ils retirent de leur commerce, mais ils recevront un certain montant dont le gouvernement pourra se rembourser par les bénéfices qu'il retirera de cette vente. Ce ne sera pas le seul avantage qu'on retirerait de ce système. Il donnerait à ceux qui ont besoin de ces boissons une garantie qu'elles sont pures et non falsifiées, ainsi qu'il arrive maintenant si souvent. Ceci mérite bien d'attirer l'attention. Le gouvernement donnerait tant de caisses aux vendeurs qui seraient obligés d'en tenir compte et de faire un rapport, dans lequel se trouveraient aussi tous les certificats en vertu desquels les ventes se seraient faites. De cette façon, le gouvernement aurait sous sa juridiction parfaite la vente légitime des liqueurs. Il pourrait même régir le commerce illégitime des boissons. Toutes les autres boissons qui ne seraient pas dans les conditions dont j'ai parlé seraient considérées comme articles de contrebande. Il serait alors facile pour le gouvernement et le public de distinguer une boisson dont la vente est légitime de celle dont la vente est prohibée, et de cette manière, l'application sérieuse de la loi deviendrait plus facile. Ces boissons non ainsi scellées et non ainsi marquées du timbre du gouvernement seraient confisquées, et la personne qui les aurait en sa possession pourrait être condamnée à l'amende ou à la prison. Par ce système, nous n'aurions pas besoin d'augmenter le nombre de nos fonctionnaires, et par suite, les dépenses du gouvernement. Ce système pourrait et devrait rapporter assez pour permettre son fonctionnement. Avec les profits qu'il retirerait de ce commerce, le gouvernement pourrait rentrer dans ses fonds et payer les salaires des inspecteurs nommés pour faire exécuter la loi, si les amendes n'étaient pas suffisantes.

Je ne crois pas cependant que dans des questions de cette importance et de cette portée, on doive légiférer à la hâte. C'est pourquoi, tout en étant en faveur des propositions contenues dans les résolutions que mon honorable ami d'Yarmouth a soumises, je crois, en même temps, que vu les questions de droit constitutionnel et autres comprises dans ces résolutions, vu surtout que cette session tire à sa fin, il serait sage de ne pas adopter de législation pour le moment. A la prochaine session, le gouvernement et les députés auront eu le temps de considérer la question sous tous ses aspects et ils seront prêts alors, je l'espère, à légiférer sur ces résolutions.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Avant que la question soit mise aux voix, M. l'Orateur, je désire dire quelques mots, tout en promettant à la Chambre de ne pas la retenir trop longtemps, sur cet important sujet qui nous a été soumis. Je n'ai pas

l'intention de discuter longuement cette question de la prohibition, pas plus que je ne me propose d'établir ce qu'ont fait les deux partis politiques, comme les individus pris séparément à propos de cette question. Je désire simplement exprimer mon opinion personnelle sur le devoir de cette Chambre, relativement aux propositions qui nous ont été soumises. Je puis dire que je me suis abstenu toute ma vie de faire usage de boissons enivrantes et que, depuis que je suis d'âge à me former une opinion sur des questions de cette nature, j'ai toujours été un avocat dévoué de la prohibition du commerce de ces boissons enivrantes. Avec les années, cette opinion, loin de diminuer, n'a fait qu'augmenter. Je désirerais autant que n'importe qui dans cette Chambre et dans le pays appuyer une mesure prohibant complètement ce trafic, si je pouvais en arriver à la conclusion qu'une telle mesure pourrait être mise en vigueur d'une manière efficace dans tout le pays.

Plusieurs honorables députés qui ont pris la parole sur cette question, ont commenté l'attitude du gouvernement. Pour moi personnellement et parlant non comme ministre mais comme citoyen, je suis parfaitement libre d'exprimer mon opinion sans crandre de m'engager expressément ou d'une manière indirecte, comme ministre. Mes électeurs et mes amis politiques et autres connaissent parfaitement mes idées sur ce sujet ; mais je n'ai jamais fait de cette question mon programme politique, et je n'ai jamais sollicité le vote de mes électeurs en invoquant cette question. Comme ministre, je me trouve obligé d'agir suivant la politique énoncée par le gouvernement ou l'honorable premier ministre au nom du gouvernement. Il ne me semble pas qu'il y ait une très grande divergence d'opinions dans cette Chambre sur la question de savoir si l'action du gouvernement et l'attitude qu'il a prise sur cette question sont justes ou fausses. Jusqu'à mon honorable ami de Durham-est (M. Craig) qui, je suis peiné de le dire, n'approuve pas tout ce que le gouvernement fait, qui n'est pas prêt à dire que le gouvernement a mal agi en décidant de ne pas soumettre de loi de prohibition. Je ne puis voir comment on pourrait reprocher au gouvernement d'avoir agi d'un manière condamnable en décidant de soumettre la question de la prohibition au peuple. Je ne veux pas discuter longuement cette question ; mais je n'ai entendu aucun argument de nature à me démontrer que le gouvernement mérite d'être blâmé pour avoir mis à exécution la promesse faite au peuple, lors de la convention libérale de 1893, où le programme du parti libéral a été adopté.

La promesse a été remplie—il n'y a pas de doute à ce sujet. Le vote a été pris, et il me semble que la seule chose pratique qui nous soit soumise relativement à cette phase de la question, c'est de savoir si le vote exige réellement que le gouvernement, pour accomplir son devoir envers le peuple, présente un projet de loi relatif à la prohibition. Je n'ai pas besoin de répéter les raisons données par le très honorable premier ministre, dans la lettre expliquant pourquoi le gouvernement était arrivé à une conclusion négative à ce sujet. Si l'on doit trouver à redire à cette lettre, c'est parce que l'on n'y a pas discuté une partie du résultat. Si nous considérons que l'une des deux grandes provinces de la Confédération, Ontario et Québec, a voté contre la prohibition par une écrasante majorité, je crois que tous ceux qui ont l'expérience de la vie politique, tous ceux qui ont réfléchi attentivement à la question de l'administration de nos lois, arriveront à la conclusion à laquelle je suis arrivé : que ce serait le comble de la folie pour ce parlement de chercher à imposer à cette grande province une loi à laquelle elle s'est déclarée opposée par cette écrasante majorité. Je ne crois pas qu'un membre quelconque de cette Chambre, en examinant attentivement la question, dise que, dans de telles circonstances, l'on pourrait réussir à appliquer cette loi. Si nous songeons à la position où se trouverait le gouvernement de Québec, chargé de l'application d'une loi prohibitive, comme le serait tout probablement cette loi, ou si nous songeons à la position où serait le gouvernement fédéral s'il était chargé de l'application de la loi, dans le cas où une loi prohibitive serait adoptée, d'appliquer cette loi dans une province où l'écrasante majorité de la population l'a combattue, nous devons en hommes sensés, appelés à légiférer, non en théorie, mais en vue des conditions pratiques en présence desquelles nous nous trouvons, admettre que ce serait le comble de la folie de chercher à imposer à cette province une loi qu'elle a tant combattue. Que les honorables députés de l'Ontario supposent que l'était de choses soit renversé, et que cette grande province ait voté contre le projet de l'établissement d'une loi prohibitive tout comme l'ont fait les électeurs de Québec ; j'ose dire que pas un homme connaissant les affaires publiques du pays et les affaires publiques de l'Ontario, qui ne dirait que ce serait le comble de la folie de chercher à imposer cette loi à une province qui l'a combattue par une écrasante majorité des électeurs. Il me semble que cette position n'admet guère d'arguments ; et lorsque nous voyons un homme comme l'honorable député de Durham-est qui ne veut pas excuser le gouvernement, mais qui dit qu'il ne voit pas que le gouvernement soit blâmable parce qu'il ne présente pas de loi prohibitive, nous voyons qu'il n'y a pas d'argument relativement à cette question, lorsque nous la considérons comme législation pratique.

La province de l'Ontario ne se plaindrait peut-être pas autant si les autres provinces de langue anglaise lui faisaient la leçon, mais la population de la province de Québec serait plus que humaine si elle restait insensible quand toutes les autres provinces, dont les habitants appartiennent en grande partie à une race et à une langue différentes, deman-

dent l'adoption d'une loi à laquelle elle s'oppose. Il est inutile de parler de théorie au sujet de cette affaire. Je le demande au plus ardent prohibitionniste : " Serait-il prudent ou politique d'adopter une loi de cette nature dans les circonstances ?" S'il en est ainsi, que devons-nous faire ? A mon avis, il n'a pas été du tout établi d'une manière concluante par l'expérience que des mesures d'option locale soient tout à fait inefficaces, bien que nous sachions que le degré de succès obtenu dans l'application de lois prohibitives ait beaucoup varié dans différents Etats de l'Union ; cependant, je ne crois pas qu'il y ait eu échec, et je ne crois pas que cette Chambre soit justifiable de dire aux habitants des provinces, qui ont voté en faveur de la prohibition, qu'ils étaient incapables de juger la situation. Ma province, qui s'est prononcée par une forte majorité en faveur d'une loi prohibitive, mérite et exige que le parlement s'occupe de son opinion. Les honorable députés de l'Ontario sont sans aucun doute du même avis en ce qui concerne leur province. Je ne vois pas ce qui empêcherait le parlement d'adopter une loi qui donnerait aux habitants de chaque province l'occasion de mettre dans les statuts une loi en vertu de laquelle leurs désirs seraient réalisés relativement à cette question. Si l'on adoptait une loi comme celle que suggère l'honorable député d'Yarmouth, je crois que six mois après qu'il aurait été donné au Manitoba d'obtenir l'avantage d'une telle loi, une grande majorité des voix serait enregistrée. Je ne doute pas que la majorité que les statuts pourraient raisonnablement exiger ne fût donnée en faveur d'une projet de cette nature et qu'une loi ne fût adoptée et appliquée avec un degré très raisonnable de succès.

Je crois fortement que, vu l'opinion exprimée d'une manière convenable, légale et constitutionnelle, je crois fortement que nous sommes tenus de donner quelque effet à cette expression d'opinion, en hommes pratiques ayant en vue l'application de la loi même. Je ne vois rien qui empêche cette loi d'être appliquée dans la province que je représente. Je ne suis peut-être pas aussi bon juge en ce qui concerne la province de l'Ontario, ou les provinces maritimes, mais je ne vois pas pourquoi une telle loi ne serait pas aussi appliquée dans ces provinces. Vu l'expression d'opinions donnée, je ne vois pas ce qui empêche ce parlement de donner à la popoulation des diverses provinces l'occasion d'avoir une telle loi si elles le désirent.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement. Je ne saurais voter en faveur de l'amendement de l'honorable député de Colchester (M. McClure), pour la raison que j'ai donnée, et, en conséquence, je ne crois pas qu'il soit sage ou politique d'exprimer l'idée que l'honorable député a exprimée dans cette résolution.

La motion que l'honorable député de Shefford a soumis à la Chambre exprime une opinion réellement juste, mais je ne saurais

l'appuyer à titre d'amendement ou de substitution à la motion de l'honorable député d'Yarmouth. Autant que je le pourrai, je donnerai à la motion de l'honorable député d'Yarmouth un appui cordial et sincère. Je suis obligé de dire qu'il y a, dans la motion, des détails que je n'aimerais pas approuver ; mais il n'est pas nécessaire de les discuter longuement, car je puis donner un appui cordial au principe de l'amendement.

M. WILSON : L'argumentation de l'honorable ministre de l'intérieur se réduit à ceci : " Qu'il y une pierre d'achoppement, et que l'on doit tenir compte d'une province qui est opposée à la prohibition et lui permettre d'avoir la haute main sur les autres." En ce qui a trait à la motion de l'honorable député d'Yarmouth, laquelle, dit-il, a été approuvée par la ligue fédérale, je crois que l'on a convoqué une assemblée de cette association, et que l'on a nommé un comité pour rédiger une résolution. Les libéraux y sont allés pour protéger le gouvernement, et les autres ne désiraient pas beaucoup le protéger, et cette résolution a été le résultat de l'assemblée. Mais un gentleman qui a agi comme secrétaire de la ligue m'a dit qu'il était absolument opposé à la résolution. Je veux parler de M. Carson, qui m'a autorisé à me servir de son nom.

L'honorable député de Prince (M. Bell) a fait quelques observations, sur lesquelles je désire attirer l'attention, car elles étaient injustes et inutiles. Il dit que le parti conservateur est opposé à la prohibition. Autant que je le sache, cela est tout à fait faux. Tout autant que les libéraux, les conservateurs sont en faveur de la prohibition. Les libéraux parlent beaucoup, mais la différence entre eux et les tories, c'est que, lorsqu'un conservateur vous dit qu'il fera quelque chose, il le fait généralement, mais lorsque les autres vous parlent, vous ne savez pas ce qu'ils vont faire, mais il est plus que probable qu'ils ne feront rien.

L'honorable député a parlé du Sénat, ce qui était tout à fait inutile. Il a dit que nous pourrions adopter des résolutions pour prohiber la vente des spiritueux, mais qu'elles seraient rejetées au Sénat. Je ne crois pas qu'il soit autorisé à dire cela, ou qu'il aurait dû le dire.

Une chose m'a particulièrement frappé : c'est la déclaration faite par chaque libéral qui a parlé sur la question, déclaration portant qu'ils ne sont pas obligés par le vote donné sur le plébiscite. N'est-ce pas là une comédie ? Ils ont demandé un crédit de $250,000 pour soumettre la question au peuple. Pourquoi ? Que le peuple ait voté ou non, la prohibition serait aussi éloignée que jamais, car si nous pouvons juger d'après ce qui a eu lieu, à moins que la moitié des votes n'eût été inscrite, il n'y aurait pas eu de prohibition. Lors de la discussion du bill, je me rappelle que le très honorable premier ministre, pressé de questions, n'a pas voulu donner de renseignements. Il n'a pas voulu dire quelle majorité il exigerait.

Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) dit qu'il est prêt à appuyer les résolutions de l'honorable député d'Yarmouth, lesquelles stipulent que si le vote est donné dans une province quelconque, quelle que soit la majorité, cette province aura la prohibition. Mais il est opposé à la prohibition générale, parce qu'une seule province n'a pas donné de majorité en faveur du projet. Mais ne pourrait-il pas arriver qu'une partie d'une province fût opposée à la prohibition et que l'autre partie y fût favorable ? Et ne serait-il pas tout aussi difficile, dans ce cas, d'appliquer une loi prohibitive dans cette province que si une province entière s'opposait à ce projet ?

Lorsque ces messieurs sont arrivés au pouvoir en 1896, je crois que toute leur majorité leur venait de la province de Québec. Quelqu'un s'est-il levé en cette Chambre pour dire que le cabinet ne devait pas rester à la tête des affaires ? Nous voulions ne former qu'un seul peuple, et que, quelle que soit la décision de la majorité, elle devienne loi. Je vois qu'en grand nombre de gens étaient d'avis que le plébiscite n'aurait aucun résultat, quels que fussent leurs votes. Ces messieurs qui connaissent très bien la province de Québec savent qu'il y a eu, sur le vote relatif à la prohibition, tout autant de politique que de tempérance.

A mon avis, dans cette grande province, ceux qui sont opposés à la prohibition ont voté contre le plébiscite, et ceux qui appuient fortement le gouvernement ont fait la même chose. J'ai entendu dire qu'un homme de Brockville, qui avait été longtemps libéral, un bon méthodiste, comme mon bon ami, le ministre de l'Intérieur, et comme moi, s'est dit : " J'ai été partisan de la tempérance toute ma vie, mais, si je vote affirmativement dans cette affaire de plébiscite, je crains de mettre le gouvernement dans un très grand embarras. Je vais retourner chez moi et je ne voterai pas." C'est ce qu'il a fait.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a dit qu'il était opposé à ce que l'on mît dans le programme libéral un article relatif à la tempérance. A mon avis, c'est là une déclaration bien extraordinaire de la part de l'honorable député. S'il a des convictions aussi sincères qu'il semble en avoir en cette Chambre, je le croyais prêt à sacrifier son parti politique à ses convictions morales. Il a défendu la tempérance toute sa vie, en tout cas, depuis qu'il est membre de cette Chambre. Mais je dois dire que depuis que ce gouvernement est arrivé au pouvoir, j'ai remarqué qu'il s'était opéré un changement chez lui. Avant que le gouvernement actuel fût arrivé la direction des affaires, il était fortement en faveur de la prohibition. Mais depuis, il est prêt à faire des excuses, et lorsqu'il a été question du plébiscite, il était prêt à le soumettre au peuple.

On a beaucoup blâmé l'ex-gouvernement de ce qu'il avait nommé une commission chargée de parcourir ce pays et d'autres pays pour constater s'il était opportun, ou non, d'avoir la prohibition. L'honorable député de Norfik-nord dit que cette commission a coûté $125,000. Et, en présence de ce fait, ces messieurs ont ordonné un plébiscite qui, d'après leur estimation, a coûté $250,000. Il y a, entre les deux partis, cette différence dans ces cas : La commission a été nommée et a fait son travail, et je sais de bonne source que sir John Thompson a déclaré qu'il s'en tiendrait à la décision de la commission, quelle qu'elle fût ; si cette décision était en faveur de la prohibition, il adopterait la loi, et si le peuple ne l'approuvait pas, il pouvait le chasser du pouvoir. Mais l'on a ordonné le plébiscite, et une majorité de 14,000 a été inscrite en faveur de la prohibition, et au lieu d'obéir aux ordres du peuple, et de faire ce que l'on croyait qu'ils feraient, ces messieurs disent qu'ils ne feront rien.

Je vais, maintenant, lire un extrait de ce compte rendu de la convention libérale. D'abord, je veux lire ce que le chef du gouvernement a dit, pour prouver qu'il ne devait pas avoir le plébiscite, parce qu'il possédait sans cela toutes les connaissances nécessaires sur ce sujet. Il a dit :

Vous savez qu'il y a deux ans, malgré notre protestation, le gouvernement du jour a nommé une commission pour examiner la question du commerce des spiritueux, non seulement dans ce pays, mais dans d'autres pays. La chose a été faite malgré notre protestation. Nous croyons— je le crois, pour ma part— que nous possédons tous les renseignements dont nous avons besoin pour nous former une opinion sur ce sujet.

Puisque l'honorable premier ministre possédait alors autant de connaissances, il aurait dû dire à son collègue qui a soumis cette résolution au conseil que nous avions toutes les connaissances nécessaires. Et le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a dit qu'il était d'accord avec le premier ministre en cette circonstance. Cette après-midi, l'honorable député d'Yarmouth a dit que nous devrions être appuyés par une forte opinion publique avant d'adopter une loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente des liqueurs enivrantes. Si, en 1896, l'honorable monsieur, lorsqu'il a proposé en cette Chambre la résolution demandant la prohibition, avait assez de preuves pour le convaincre qu'il y avait à cette époque une opinion publique assez forte pour appuyer ce projet, il a la preuve que ce sentiment existe encore :

S'il y avait une preuve en faveur de la politique nationale avant qu'elle fût soumise comme mesure législative, nous avons mille preuves que l'opinion publique est en faveur d'une politique prohibitive contre les spiritueux. Je crois que dans le pays entier, les signes indiquant que le peuple en général est favorable à une loi de prohibition, sont plus forts que ceux en faveur d'aucune autre législation qu'on ait jamais proposée.

C'est là un extrait du discours prononcé par l'honorable député en cette Chambre le 12 février 1896, et publié dans les " Débats ". Il dit en outre :

L'argument que l'opinion publique n'est pas assez forte pour permettre d'appliquer cette loi n'est pas bien fondé. Le caractère de notre population sou-

mise aux lois est une garantie suffisante qu'une telle loi serait administrée avec efficacité et succès.

Dans les débats précédents, on a parlé du nombre des adhérents, et je crois qu'il convient d'en parler encore afin de faire voir à la Chambre le genre d'accueil que ce projet de loi a reçu du public. En 1892, Manitoba s'est prononcé en faveur d'une loi prohibitive par une majorité de 11,592. Pendant la même année, la province de l'Ile du Prince-Edouard s'est prononcée dans le même sens par une majorité de de 7,226. La province de l'Ontario, par une majorité de 71,527, en laissant de côté environ 10,000 votes donnés par des femmes qui, en vertu de la loi fédérale du cens électoral, n'avaient pas droit de vote, déclara qu'elle était aussi en faveur d'une loi prohibitive. L'intelligente province de la Nouvelle-Ecosse a donné une majorité de 31,400 en faveur de la même loi.

L'honorable député d'Yarmouth a donné ces chiffres à la Chambre à l'époque dont j'ai parlé, en 1896. En outre, nous avons eu le plébiscite, et je pourrais donner quelques chiffres démontrant que, dans sa propre province, le plébiscite provincial a donné en faveur de la prohibition un vote plus considérable que le plébiscite fédéral.

Mais il y a un autre homme que j'ai eu l'honneur d'entendre longtemps avant que je fusse membre de cette Chambre. J'étais à Ottawa et j'étais dans la tribune des journalistes alors que cet honorable monsieur prononçait un discours. Vous trouverez ses paroles dans les " Débats " de 1884 :

Il y a un autre point à considérer, c'est celui de savoir quand nous devrions appliquer la prohibition. On dit généralement que nous ne devrions pas appliquer cette législation jusqu'à ce que le pays soit tout à fait prêt à la recevoir ; jusqu'à ce qu'il n'y ait pas seulement un désir évident, dans le pays d'appliquer la prohibition, mais aussi une disposition à la soutenir et à la faire observer. Je crois qu'il y a du vrai dans cela ; mais je crois aussi que l'un des meilleurs moyens d'obtenir cette ère heureuse dans notre histoire, c'est de commencer par prohiber. Le fait même qu'il existe une loi prohibitive, est un des meilleurs moyens pour faire l'éducation du peuple sur le sujet. Je crois que par l'action législative du parlement, nous pouvons contribuer plus à faire accepter la prohibition, que par tout autre moyen. Il est prouvé que dans le passé, la persuasion a été essayée, et il s'est opéré par elle un grand bien. Loin de moi la pensée de déprécier, en quoi que ce soit, les nobles efforts de ceux qui ont employé leur temps et leurs travaux à améliorer le sentiment public ; mais je crois qu'à l'appui des moyens persuasifs, il est absolument nécessaire que le gouvernement propose une loi et assiste ceux qui essaient la persuasion pour faire adopter cette loi et la mettre en vigueur.

Je n'ai pas l'intention de blâmer beaucoup cet honorable ministre. Je crois que c'étaient là ses sentiments sincères à cette époque. Il est possible qu'il ait eu des raisons de changer ses opinions depuis lors, mais s'il les a changées, c'est, à mon avis, depuis le vote plébiscitaire, car je crois que peu de temps auparavant, il a fait, à Montréal, un discours publié dans le " Witness " du 25 février 1897. Je vais vous en lire un extrait :

L'honorable ministre, après avoir été présenté par le président, M. J. R. Dougall, fit observer que, dans le cabinet fédéral, il représentait les partisans de la tempérance et les cultivateurs du pays. On connaîtra bientôt, dit-il, la force des partisans de la tempérance,

mais quant aux cultivateurs, il peut affirmer qu'ils représentent le corps le plus nombreux de la Confédération. C'est la campagne qui consent à faire tout en son pouvoir pour supprimer la cause de l'ivrognerie, et c'est dans les villes que l'on rencontre les obstacles les plus sérieux. Inutile de douter qu'il doit sa position dans le cabinet fédéral aux deux éléments qu'il a mentionnés, et il pourrait déclarer qu'il n'est pas le seul membre de ce cabinet qui soit intéressé, et profondément intéressé à la cause de la tempérance. (Appl.) Il est membre de la Ligue fédérale depuis plusieurs années ; il a été président de la société ; il en est encore membre, et fier de l'être. Vu ses nouveaux devoirs, il ne pourra plus accepter de charge dans la société ; mais, autant que jamais, il porte intérêt à cette société et à son œuvre. (Appl.) * * * dans les campagnes plébiscitaires précédentes, la question était provinciale ; aujourd'hui, elle est fédérale. Or, si les partisans de la tempérance remportent la victoire dans cette campagne, il s'ensuivra une loi prohibitive, et le trafic des spiritueux sera supprimé dans ce pays. (Bruyants appl.) * * * Les partisans de la tempérance peuvent-ils remporter la victoire ? "Je n'hésite pas à répondre affirmativement," s'écrie M. Fisher, "s'ils ont une organisation convenable. D'abord, il doit y avoir une organisation. Vous ne sauriez rien faire sans organisation."

J'étais sous l'impression que cela engageait assez fortement le ministre à la prohibition ; lorsqu'il a proposé sa résolution à la convention, je ne doute nullement qu'il ne fût sincère, car je le crois partisan de la tempérance depuis un bon nombre d'années. A mon avis, il a cherché à lier son parti au principe de la prohibition, et à le porter à en faire un article de son programme, et si les autres partisans de la tempérance eussent été aussi sincères qu'il l'était à cette époque, il aurait réussi. L'honorable ministre a sans aucun doute éprouvé beaucoup de difficultés, et certaines personnes sont assez peu bienveillantes pour dire qu'il préfère son poste au principe. Je ne voudrais pas aller jusque-là, car je ne crois pas que cela soit juste. Je ne doute pas que le ministre ne désire encore faire ce qu'il peut pour la prohibition, mais il n'est pas disposé à le faire d'après ses anciens principes. C'est ce qui est regrettable.

Je dirai encore quelque chose au sujet de la province de Québec. Je n'ai aucun sentiment d'hostilité contre Québec, comme province ; seulement, je prétends qu'il est absolument injuste qu'une province quelconque gouverne toute la Confédération. Cette province a donné une forte majorité contre la prohibition, tout comme elle l'a fait pour le gouvernement. M. Spence et M. Maclaren ont dit à maintes reprises que ces hommes étaient arrivés au pouvoir en 1896 avec le vote de la minorité. Or, je désire que nous puissions avoir en cette Chambre un vote direct sur la prohibition.

Il y a sans doute eu entente entre les députés qui ont proposé les deux amendements, dans le but d'empêcher un autre amendement, car j'ai remarqué que lorsque le premier amendement a été proposé, l'autre député a immédiatement demandé la parole, parce que sa résolution était toute prête. Il m'a semblé qu'ils craignaient que quelque autre amendement ne fût proposé. Il est

possible que je me trompe, mais voilà l'impression qui m'en est restée. Je suis partisan de la prohibition, et je désire qu'on mette ce système à l'épreuve. Pendant ma première campagne électorale, la prohibition était une des questions décisives posées aux candidats et j'ai été assez insensé que de prendre la même attitude que le parti libéral à cette époque. J'ai dit que je laisserais la chose à la décision du peuple, et que quelque fût le résultat, j'en passerais par cette décision. Voilà l'attitude que j'ai prise. Le peuple s'est déclaré favorable à la prohibition et ici, comme en dehors de la Chambre, je donnerai mon suffrage dans ce sens.

M. R. L. RICHARDSON (Lisgar): Avant que le vote soit pris, je désire exprimer mon avis sur la question débattue, et cela aussi brièvement que possible. A mes yeux, tout représentant du peuple est tenu de conformer sa conduite parlementaire aux opinions et aux vœux de ses commettants. La majorité des électeurs du comté que je représente, sont partisans de la prohibition. A l'époque de la votation plébiscitaire dans le comté de Lisgar, une majorité de 2,000 voix s'est prononcée en faveur de ce système. Par conséquent, il me semble que j'ai reçu des électeurs de Lisgar un mandat impératif dans ce sens et que je suis tenu de voter en faveur de la prohibition, quand bien même j'y serais hostile en principe,—ce qui n'est pas. Quand les électeurs d'un comté se prononcent à une écrasante majorité en faveur d'une mesure, et donnent un mandat à leur député, j'estime qu'il est de mon devoir de voter pour cette mesure ou bien de démissionner. En pareilles circonstances, je suis disposé à voter en faveur de l'amendement proposé par le député de Colchester (M. McClure), dans le sens de la prohibition absolue. Venant de la province du Manitoba, il va sans dire que je ne saurais être partisan de la coercition et je ne voudrais pas que la province de Québec, qui s'est prononcée si catégoriquement contre la prohibition, fût contrainte à ce sujet et qu'on lui imposât de force cette législation.

Toutefois, M. l'Orateur, je suis porté à croire, malgré tout ce qu'on a dit au sujet du plébiscite, que l'heure est venue d'établir le régime de la prohibition, au moins dans toutes les provinces, sauf celle de Québec, et que le peuple canadien est partisan déclaré de la prohibition absolue du trafic alcoolique. J'ajoute qu'au cours de ma campagne électorale, je me suis engagé à voter en faveur de la prohibition, si la question se posait carrément dans la Chambre des communes. Lorsque le plébiscite a eu lieu, j'étais opposé à ce que cette votation eût lieu à ce moment-là. J'ai prié un grand nombre de mes amis, partisans de la cause de la tempérance, d'engager le gouvernement à ajourner la votation plébiscitaire jusqu'après les élections générales, mais ils n'ont fait aucune représentation au cabinet. Je crois être absolument dans le vrai en affirmant que si la votation plébiscitaire avait eu lieu en même temps que l'élection générale, nous aurions obtenu une si forte majorité en faveur de la prohibition, que le gouvernement aurait été obligé de se rendre aux vœux du peuple. S'il y avait eu une élection générale l'année dernière et que la votation plébiscitaire eût été rendue, nous aurions probablement, à l'heure qu'il est, une législation prohibitive adoptée par le parlement.

J'ai prêté une oreille fort attentive à la plupart des discours qui ont été prononcés aujourd'hui sur la question, et j'ai été grandement impressionné de la franchise et du courage dont le député de Colchester a fait preuve. Je dois féliciter l'honorable député du courage et de la franchise qu'il a apportés dans l'expression de ses opinions. Il est possible que nombre de députés ne se rangent pas à son avis, mais personne ne saurait nier qu'il n'ait parlé au moins avec conviction. Il a pris une attitude énergique, il s'est exprimé avec grande franchise, quand il a dit que le gouvernement actuel n'est pas partisan de la prohibition. Je conviens de la chose et quand il affirme que le parti conservateur n'est pas prohibitionniste, j'abonde encore dans son sens. Les partisans du régime de la prohibition au pays, il me semble, avaient fort peu à attendre soit du parti libéral soit du parti conservateur.

Les deux partis semblent tenir à peu près la même atttude sur la question de la prohibition. Par conséquent, à mon sens, il importe que les partisans de la cause de le tempérance au Canada tiennent compte de ce fait. S'ils désirent l'établissement du régime de la prohibition, il faut qu'ils élisent des candidats qui s'engagent à voter en faveur d'une loi de prohibition, et sur le vote desquels l'on puisse compter au parlement. Je ne vois pas qu'il soit possible autrement de faire aboutir ce projet. Et tant que les partisans de la tempérance, qui désirent l'établissement du régime de la prohibition, se contenteront de parler prohibition à la tribune populaire et de voter pour des candidats qui ne s'engagent point à appuyer ce régime, ou sur le vote desquels il soit impossible de compter, abstraction faite des intérêts du parti, ils peuvent s'attendre à ce que l'on se moque d'eux en matière de prohibition. Il n'y a qu'un seul moyen de débarrasser le pays de ce trafic des boissons alcooliques, et c'est en mettant de côté toute considération politique et de voter d'après ses principes.

Je me range entièrement à l'avis du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) quand il affirme que si nous établissions une législation prohibitive, en tant qu'il s'agit du Manitoba, le sentiment populaire y est tellement prononcé dans le sens de ce régime, que son application n'offrirait aucune difficulté. Par conséquent, je le répète, venant d'une province dont le sentiment est si prononcé en faveur de la prohibition, et à titre de représentant d'un comté qui a voté, à une écrasante majorité, en faveur de ce principe, je suis prêt à

appuyer l'amendement du député de Colchester, en faveur de la prohibition absolue du trafic des spiritueux.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de dicuter à fond la question soumise à la Chambre. Je ne veux qu'apporter quelques mots de réponse aux observations du député de Lisgar (M. Richardson). Sans doute, l'honorable député est mieux en mesure que qui que ce soit de juger du mandat qu'il a reçu de ses commettants, et je m'abstiendrai d'en dire davantage à ce sujet. Toutefois, je ferai observer à l'honorable député que lorsqu'il affirme avoir reçu un mandat impératif de ses commettants, en faveur d'une législation prohibitive, force m'est bien de me reporter aux chiffres publiés dans le rapport officiel. A mon avis, il se trouve dans la même situation que tous les autres députés représentant des comtés dont la majorité s'est prononcée en faveur du régime de la prohibition ; c'est-à-dire qu'il n'a certainement pas reçu de la majorité de ses commettants de mandat l'obligeant à voter en faveur de ce régime. Je constate par ce rapport que la totalité des votants portés sur la liste à Lisgar est de 9,112, tandis que la totalité des votes inscrits en faveur de la prohibition est de 2,289. C'est moins que le quart des électeurs ; de sorte que le mandat que l'honorable député a reçu de voter en faveur de la prohibition est celui de moins d'un quart de ses commettants. Voilà qui établit parfaitement l'état de la question, en faisant voir la situation des députés représentant des comtés comme celui que représente le député de Lisgar. Cela prouve encore que le gouvernement n'a pas reçu de la majorité du corps électoral canadien l'ordre de présenter une législation prohibant le commerce des spiritueux, et que le cabinet ne serait pas excusable de saisir la Chambre de pareille mesure, lorsqu'une petite majorité de la totalité des votants et une minorité des électeurs aptes à voter ont exprimé leur avis sur la question.

M. RICHARDSON : Si l'honorable député me permet de l'interrompre, je lui ferai observer que la liste servant de base à ce vote est ce qu'on appelle au Manitoba la liste des morts ; c'est une vieille liste sur laquelle sont portés les noms de centaines de personnes qui ont quitté le comté.

M. BOURASSA : A tout événement, l'honorable député ne prétendra pas qu'il soit mort 4,000 électeurs et qu'ils aient encore le droit de suffrage. Cela, toutefois, n'infirme point mon argumentation, quand je prétends que le seul mandat que le comté de Lisgar ait pu donner à l'honorable député, et le seul mandat que le gouvernement ait pu recevoir des électeurs du Canada, doit émaner de la majorité absolue des électeurs.

On a dit que lorsque le gouvernement a été porté au pouvoir en 1896, il n'a pas obtenu la majorité absolue de tous les votes inscrits. On a dit que bien que le parti libéral eût la majorité des comtés, il n'avait pas reçu la pluralité absolue des votes. Il n'y a aucune analogie entre les deux questions. La représentation à la Chambre des communes n'est pas seulement basée sur la majorité résultant de la totalité des suffrages du corps électoral canadien, mais encore sur la majorité de certains groupes d'électeurs établis dans les comtés et ayant chacun un député pour les représenter. Il importe peu au gouvernement de savoir s'il y a une majorité absolue des électeurs canadiens qui aient voté en faveur de l'un ou l'autre parti, mais bien de savoir s'il a l'appui de la majorité des députés élus par les différents comtés du pays. En pareille matière, lorsqu'il s'agit d'une question spéciale qui est tout à fait indépendante du système général du gouvernement, d'une question, dis-je, indépendante des intérêts locaux représentés dans un groupe de comtés, la seule chose dont il faille tenir compte est la totalité des votes émis en faveur de cette question. Je prétends qu'une question comme celle de la prohibition doit réunir la majorité absolue du corps électoral au Canada. Et pourquoi ? Parce que la votation plébiscitaire ayant eu lieu à la demande d'une certaine classe de citoyens, ceux qui ont demandé le plébiscite sont censés avoir donné tous les suffrages possibles en faveur de cette mesure, et l'on ne saurait compter comme favorables à la prohibition ou comme neutres tous ceux qui n'ont pas donné leurs suffrages.

Il est possible qu'ils soient partisans de la prohibition, mais en même temps ils ne prennent pas assez d'intérêt à cette mesure pour se rendre aux bureaux de votation. J'affirme que l'on ne saurait compter comme favorables à la prohibition ceux qui se sont abstenus de donner leurs suffrages. Supposons que le gouvernement rende une loi de prohibition et que, dans cinq ou dix ans d'ici, il consente, à la sollicitation des intéressés, à accorder un plébisicite, afin de constater si la majorité veut l'abrogation de cette loi. Je prétends qu'alors il faudrait que la majorité du corps électoral canadien demandât l'abrogation de ce régime ; car, quand le plébiscite a lieu, tous ceux qui sont en faveur de la question posée au peuple sont censés émettre leurs votes aux bureaux de votation, et par conséquent, on ne saurait compter comme favorables les votes non enregistrés.

Je désire dire un mot en réponse au député de Stanstead (M. Moore). J'ai été surpris d'entendre un représentant de la province de Québec, et qui connaît si bien le sentiment public de cette province, ainsi que la haute moralité de la population, insinuer qu'il y a été commis des fraudes relativement à la votation plébiscitaire. Je le sais, on a cherché à tirer parti du fait que le lendemain de la votation, quelques journaux ont donné les chiffres approximatifs de la majorité des électeurs censés avoir voté contre la prohibition dans la province de Québec, et une semaine après, il a été constaté que la majorité hostile à la prohibition

était beaucoup plus forte qu'on ne l'avait d'abord supposé. Certaines gens en ont conclu qu'on avait falsifié les bulletins et que la votation était irrégulière. Si l'on invoquait le même argument contre les partisans de la prohibition, qu'arriverait-il ? Je m'en souviens parfaitement, le lendemain de la votation plébiscitaire, l'on affirmait que la majorité des partisans de la prohibition dans l'Ontario s'élevait à 14,000, et cependant, de jour en jour, de semaine en semaine, cette pluralité continua à se gonfler jusqu'à ce qu'elle eût atteint le chiffre de 39,224. Serait-il juste de prétendre que dans la province de l'Ontario, en Nouvelle-Ecosse, en Colombie Anglaise ou dans toute autre province sauf celle de Québec, la votation s'est faite irrégulièrement, parce qu'il a été constaté une semaine après le plébiscite que la majorité était beaucoup plus élevée qu'on ne l'avait supposé le lendemain de la votation ? On ne saurait donc invoquer à droit pareil argument contre la province de Québec, et partisans comme ennemis de la prohibition devraient avoir la franchise de l'avouer. Je n'ai guère eu le temps que de jeter un coup d'œil sur les détails de la votation plébiscitaire dans les autres provinces, mais en me reportant à l'état publié par le gouvernement, je constate des coïncidences frappantes. Ainsi, dans le comté de Frontenac, au bureau de votation n° 20, sur 74 électeurs portés sur la liste, 60 ont voté. C'est un vote très important et bien supérieur à la moyenne donnée aux élections générales. Or, sur cette totalité de 60 votants, 56 ont voté en faveur de la prohibition. Dans le comté de Middlesex-sud, au bureau de votation n° 15, sur 89 électeurs inscrits à la liste, 84 ont voté et 67 en faveur de la prohibition. Dans le comté de Muskoka, vaste comté où les distances à parcourir sont grandes et où il ne se donne pas en général beaucoup de votes, même lorsque les luttes de partis sont les plus chaudes, je vois qu'au bureau de votation n° 14, où il y avait 55 électeurs portés sur la liste, il a été émis 50 votes, dont 47 en faveur de la prohibition. Au bureau de votation n° 40, 40 électeurs étaient portés sur la liste, et il a été donné 34 votes, dont 32 en faveur de la prohibition. Au bureau de votation 76, sur 63 électeurs portés sur la liste, 56 ont voté dont 20 seulement se sont prononcés contre la prohibition. Voyons ce qui en est à l'Ile du Prince-Edouard. Je l'avoue, je n'ai guère eu le temps d'étudier cette statistique, parce que dans tous les comtés sauf celui de King, on n'y donne pas le détail de la totalité des votes portés sur la liste, mais seulement le résultat pour l'ensemble du comté. Toutefois, dans le comté de King, je constate certains faits remarquables. Au bureau de votation n° 1, sur 105 électeurs inscrits, 87 sont censés avoir voté, et sur ce nombre, 84 en faveur de la prohibition. Au bureau de votation n° 6, sur 102 électeurs portés sur la liste, 92 ont voté, dont 80 en faveur de la prohibition. Au bureau de votation n° 21, sur 109 électeurs inscrits sur la liste, 91 ont voté et 90 étaient en faveur de la prohibition. C'est au bureau de votation n° 4 ce que s'est passé la chose la plus remarquable, car sur 105 électeurs portés sur la liste, 107 ont voté et sur ces 107 électeurs, 103 électeurs abstèmes ont voté en faveur de la prohibition. Puis à Algoma, aux bureaux de votation 102 et 102-A, il y avait sur la liste une totalité de 10 électeurs, et cependant, 21 prohibitionnistes convaincus ont enregistré leurs votes en faveur de ce grand principe, soit le double du chiffre inscrit. Dans le comté de Cardwell, au bureau n° 4, canton d'Albion, sur 67 électeurs portés sur la liste, 67 ont voté en faveur de la prohibition, et 28 contre ; c'est-à-dire qu'il a été donné 95 votes, tandis qu'il n'y avait que 67 électeurs portés sur la liste.

M. BERGERON : La fabrique de votes était là.

M. BOURASSA : Oui, c'est l'une de ces fabriques que les députés connaissent mais qu'ils ne voudraient pas voir ici ce soir. Dans Essex-sud, au bureau de votation n° 22, bien qu'il n'y eût que 72 électeurs portés sur la liste, 78 chauds partisans de la prohibition ont voté, outre six adversaires de ce régime.

Ainsi, ceux qui ont jeté les hauts cris au sujet de la votation plébiscitaire dans la province de Québec, où le vote a été très compact, voient donc que cet argument peut être invoqué contre eux. Je m'abstiens, toutefois, de le faire. J'ai assez de largeur de vues pour dire que dans l'ensemble, la votation s'est faite régulièrement, tant dans l'Ontario que dans la province de Québec et ailleurs.

S'il nous a été impossible de nous former une idée précise de la pluralité hostile à la prohibition dans la province de Québec et de la majorité favorable à ce régime tant dans l'Ontario que dans les autres provinces, cela tient, entre autres raisons, à ce que le peuple n'a pas pris un aussi vif intérêt à la votation plébiscitaire qu'il en prend aux élections générales. De là vient que même lorsque les représentants des deux partis se trouvaient aux bureaux de votation—et dans nombre de bureaux, il n'y avait point d'agents—ils ne se sont pas donné la peine de voir à ce que l'on transmît immédiatement par dépêche aux journaux le résultat de la votation.

Je sais que dans mon propre comté, où tout s'est fait régulièrement et où je n'ai point pris part à la lutte, laissant aux partisans et aux adversaires de la prohibition le soin de voter comme ils l'entendraient, je n'ai connu le résultat de la votation que plusieurs jours après l'événement. La même chose s'est répétée dans nombre d'autres comtés de la province de Québec. Dans les grands centres, comme Montréal et Québec, où les nouvelles se transmettent rapidement, le résultat a été connu le lendemain de la votation ;

tandis que dans les vastes districts de Chicoutimi et de Rimouski, ainsi que dans ceux de Labelle et de Pontiac, ce n'est qu'au bout d'une semaine que le résultat a été connu. Il est donc temps que, dans la discussion de pareilles questions, l'on fasse preuve d'un peu plus de largeur de vues que ne l'ont fait le député de Stanstead et autres députés, qui ont essayé de faire tomber des soupçons sur la votation dans une province ou dans l'autre

Le député de Shefford (M. Parmalee) nous a parlé de la province de Québec en termes qu'il est inutile de répéter. Les députés qui connaissent la province de Québec savent que ses habitants sont tout aussi respectables, pour dire le moins, que ceux des autres provinces. Les citoyens de cette province, et surtout les cultivateurs, forment l'une des populations les plus sobres qu'il soit possible de trouver ici ou ailleurs. En même temps, je ne sache pas de gens auxquels il répugne davantage de voir imposer des lois qui restreignent trop la liberté individuelle. Je n'affirme point que nos cultivateurs soient partisans du régime de la prohibition. Ils aiment à boire un petit verre de temps à autre ; mais ils savent se tenir dans les bornes voulues et éviter les excès. Ils n'aiment pas qu'on apporte trop d'entraves à la liberté individuelle ; et je suis convaincu qu'il en est ainsi de toutes les autres provinces. Je conviens que les partisans de la prohibition ont agi par conviction et qu'ils n'ont pas reculé devant la lutte. J'admire ceux qui ont le courage de leurs opinions. Mon admiration est acquise aux députés des deux côtés de la Chambre qui, pour obéir à leurs convictions, ont porté la parole en faveur de la prohibition. J'admire ceux qui ont rempli fidèlement le mandat qu'ils ont reçu de leurs commettants, si ce mandat s'accorde avec leurs opinions. Mais même s'il y eût une majorité dans mon comté en faveur de la prohibition, je ne serais pas disposé à voter une loi dans ce sens, à moins que la majorité absolue des électeurs de mon comté ne se fût donnée la peine de se rendre aux bureaux de votation pour y exprimer son opinion. Si les citoyens de la province de Québec eussent jugé qu'il y eût quelque chose de sérieux dans ce plébiscite, ils se seraient rendus en masse aux bureaux de votation et auraient voté contre ce projet à une majorité de 150,000 voix.

M. BERGERON : Ils ont eu raison ; il n'y avait rien de sérieux dans ce plébiscite.

M. BOURASSA : Non ; ils n'ont pas jugé la chose sérieuse, ne concevant pas qu'il fût possible de rendre pareille législation, tendant à empêcher l'usage légitime d'une chose licite.

M. PRIOR : L'honorable député vient de nous dire qu'à un certain bureau de votation, il a été enregistré 76 votes, bien qu'il n'y eût que 70 électeurs portés sur la liste. Les électeurs auraient-ils pu faire mieux que cela, s'ils l'eussent voulu ?

M. BOURASSA.

M. BOURASSA : L'honorable député semble incapable de s'élever au-dessus du point de vue étroit où s'est placé le député de Stanstead en discutant la question. Je pourrais dire la même chose de ces vingt et un partisans de la prohibition de l'Algoma, qui ont donné leurs suffrages à un bureau de votation où il n'y avait que dix électeurs inscrits sur la liste. J'envisage la question dans son ensemble. Ce sont là des détails, et la chose s'est répétée ailleurs que dans la province de Québec. Cela ne prouve donc rien, et il ne sied pas à des hommes sérieux de s'abaisser à pareils arguments. Dans les autres provinces, si les électeurs eussent pensé que la majorité des votes enregistrés eût été favorable à la prohibition, je suis convaincu qu'un bien plus grand nombre d'électeurs se seraient portés aux bureaux de votation et auraient voté en faveur de la prohibition, au grand contentement du député de Lisgar. En pareilles circonstances, il ne serait pas justifiable de la part du gouvernement de présenter une législation prohibitive, et, si je ne me trompe, il est hors de doute qu'il ne le fera point.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, les arguments apportés par les députés de la droite à l'appui de l'attitude du cabinet, méritent plutôt le nom d'excuses, car il est hors de doute, ainsi que mes collègues de la gauche l'ont prouvé, que le gouvernement doit des excuses au peuple canadien au sujet de son attitude sur cette question. Vous venez d'entendre les arguments développés par le député de Labelle (M. Bourassa) et par le ministre de l'Intérieur. Ce sont des arguments que dédaignerait d'invoquer tout homme d'Etat, tant soit peu au fait des rouages du gouvernement constitutionnel. Adressons-nous au pays d'où nous vient le mot "plébiscite." Que penserait-on en France d'arguments comme ceux invoqués par ces messieurs au sujet de l'importance du vote émis ? J'ai sous les yeux l'ouvrage de M. Bodley, l'un des auteurs qui font autorité sur les choses de France. Au sujet du vote donné en France en faveur du gouvernement du jour, voici ce qu'il dit :

Telle est l'indifférence politique du corps électoral français qu'il est merveilleux qu'il n'éclate pas plus souvent de scandales comme celui de Toulouse. Même là, en dépit du fait qu'il a été ajouté aux listes 3,000 noms de gens non électeurs, qui, sans doute, ont tous voté, près d'un tiers des électeurs portés sur les listes se sont abstenus de voter. C'est un fait significatif que dans les parties du pays où les élections causent le plus d'excitation, créant ainsi l'impression que toute la population s'y intéresse, les abstentions sont le plus nombreuses. La plus turbulente élection de 1893 fut celle du Var, où M. Clémenceau perdit son mandat à Draguignan : mais bien que, dans le but d'assurer sa défaite, les forces des boulevards se fussent transportées en Provence, le département, qui pendant toute une semaine absorba l'attention de l'Europe, se mêla si peu à la lutte que la moitié des électeurs à peine se rendit aux bureaux de votation,——

Ainsi on le voit, dans cette lutte électorale si chaude, où il y avait de si graves ques-

tions en jeu, une moitié à peine des électeurs s'est rendue aux bureaux de votation. S'il fallait appliquer les théories avancées par le député de Labelle, l'administration de la chose publique serait paralysée. Il est impossible, au point de vue de la doctrine constitutionnelle, d'accepter la doctrine émise par le ministre de l'Intérieur ou par le député de Labelle. Dans un comté, à une élection, il faut tenir compte non pas des votants inscrits sur les registres, mais bien des votes émis aux bureaux de votation.

——et à Toulon, la division voisine, le candidat élu n'a eu qu'un cinquième des votes enregistrés. Les département des Bouches-du-Rhône est la circonscription électorale la plus importante; cependant, bien qu'il y eût 74 candidats pour 8 sièges seulement, il ne s'est rendu aux urnes qu'un peu plus de la moitié des électeurs. A Marseilles, qui se vante de faire germer sur sa Cannebière les révolutions qui bouleversent la France, c'est à peine si, dans certaines divisions, un quart des électeurs a jugé à propos de se prononcer,

Si, lorsqu'il ne se rend aux urnes qu'un quart des électeurs, le gouvernement français considérait qu'un candidat qui n'a recueilli qu'un vote si peu considérable ne doit pas être déclaré élu, que deviendrait l'administration de la France ? S'il fallait faire une application stricte des arguments de ces honorables députés à la situation où se trouvait le gouvernement, au mois de juin 1896, en vérité, ce dernier se trouverait bien embarrassé.

Bordeaux qui est une cité moins exubérante a gardé, au point de vue politique, l'importance qu'elle avait dès avant l'époque des Girondins. Ce fut le dernier château fort du Boulangisme, et le dernier engagement de ce parti a rendu les élections générales de 1893 très intéressantes; cependant, dans les trois circonscriptions de cette ville, les républicains et les anarchistes, les socialistes et les boulangistes n'ont pu, tous ensemble, attirer aux bureaux du scrutin 55 pour 100 des électeurs.

Cependant, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), qui est un homme instruit et un Français pur sang, vient de nous parler du fonctionnement de cette grande institution, de ce grand système électoral que les Anglo-Saxons ont certainement contribué à édifier, et il nous dit qu'il faut considérer non pas les votes qui se sont donnés, mais ceux qui apparaissent dans le registre.

Cela s'est répété en 1896, lorsque les républicains modérés se vantant de former un nouveau parti national de l'ordre, ont envoyé un ambassadeur en retraite, poser sa candidature dans une circonscription électorale de Borderaux. La classe aisée, la classe industrielle, a fait si peu de cas de l'honneur qu'on lui offrait, qu'elle a laissé élire un socialiste par le vote d'un peu plus d'un quart des électeurs dont les noms figuraient au régistre, au nombre de 20,000.

L'argument de l'honorable député de Labelle ne souffre pas l'examen ; s'il était sensé, que signifierait la conduite du gouvernement français qui a laissé triomphé les socialistes grâce à l'appoint d'un peu plus d'un quart des 20,000 électeurs dont les noms figuraient dans le registre ?

Qu'est-il arrivé ? La liste des électeurs de tout le Canada contenait 1,236,419, et il ne s'est donné, en tout, que 543,058 votes, ou moins de la moitié du chiffre inscrit sur la liste. Il y a eu dans toute la Confédération une majorité de 13,916 votes en faveur de la prohibition, mais en laissant de côté la province de Québec, il y a eu une majorité de 94,032. S'est-il passé quelque chose de particulier, au sujet de Québec ? Oui. Mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) a affirmé que le ministre de l'Agriculture avait dit que le peuple pouvait considérer le plébiscite comme chose qui deviendrait loi ; on dit qu'en plusieurs endroits, l'honorable ministre a tenu le même langage.

L'organe du plus actif ministre de la Couronne, et de l'homme si habile qui est aujourd'hui à Paris dans l'intérêt de sa santé, qui s'améliorera, je l'espère, a vigoureusement attaqué le plébiscite dès que l'idée en eut été lancée. J'ai ici un exemplaire de la "Patrie" du 26 juillet, où je trouve un article de rédaction contre la prohibition. Dans l'édition du 3 août 1898, il y a un autre vigoureux article dans le même sens ; j'en détache cette phrase : "Nous pouvons assurer nos compatriotes "——

M. BOURASSA : En français.

M. DAVIN : Non, je crains trop d'offenser, comme l'autre soir, le tympan délicat de mon honorable ami, bien que ce dernier n'ait pas l'accent absolument parisien, et que Edmond About aurait dû le trouver assez étrange.

M. BOURASSA : Je ne voudrais pas m'en rapporter, pour cela, au jugement de l'honorable député.

M. DAVIN : J'ose dire que non, car l'honorable député a trop bonne opinion de lui-même.

"Nous demandons à nos compatriotes de voter contre la prohibition."

Dans la "Patrie" du 6 août, je trouve encore un article sur le plébiscite et contre la prohibition. Dans la "Patrie" du 16 août, je trouve encore un autre article intitulé : "Le fiasco de la prohibition" ; c'est un long article d'une colonne et quart, où l'on s'efforce de démontrer combien la prohibition a manqué de réussir, partout où on a tenté de l'établir. Dans la "Patrie" du 19 août, "l'exemple du Maine" forme le sujet d'un article où mon honorable ami, le plus jeune député d'Halifax (M. Russell), est mentionné comme étant opposé à la prohibition. Dans la "Patrie" du 26 août, il y a encore un article sur "la prohibition dans l'Iowa", et l'hypocrisie qui l'a caractérisée dans le Maine, l'Iowa et ailleurs est citée comme un avertissement au peuple de ne pas voter en faveur du plébiscite. Dans la "Patrie" du 12 septembre, je trouve aussi un article intitulé "Pas de politique", où il est dit que le "World" de Toronto a appris, par certaines dépêches, que le parti conservateur de la province de Québec voterait pour la pro-

hibition afin de causer de l'embarras au gouvernement Laurier. Il y est dit, en outre, que si le parti conservateur français en agit ainsi, c'est le devoir du parti libéral de voter en sens inverse, afin de faire échec au vote conservateur.

Que cherchait-on, par là, sinon à soulever les passions politiques chez les prohibitionnistes de Québec, et à montrer à ceux d'entre eux qui sont libéraux, qu'il s'était tramé un plan pour mettre le chef du parti libéral dans l'embarras, afin de leur inspirer l'idée de voter contre la prohibition, comme si on leur eût dit : Ce que vous avez à faire, c'est de faire avorter ce mouvement conservateur, et le moyen d'y arriver, c'est de voter contre la prohibition.

Supposons, pour un instant, que le ministre des Travaux publics ait toute l'influence qu'il prétend avoir, qu'il n'ait qu'à agiter la cloche pour s'y faire suivre par le peuple comme un sonnailler se fait suivre par les moutons ; nous avons alors lieu de croire que les libéraux français qui sont dévoués à la prohibition, ont voté contre, pour des raisons politiques, et que, s'il en est ainsi, il faut considérer le vote qui s'est donné à Québec bien favorable à la prohibition.

Nous arrivons au 16 septembre, où la " Patrie " dénonce la prohibition comme une utopie. Le 24 du même mois, on y lit, sur le plébiscite, un article demandant au peuple de bien se souvenir du fiasco qu'a fait la prohibition dans le Maine, dans le Rhode-Island, dans le Vermont, dans le Massachusetts, dans le Kansas et dans toutes les parties du Canada où l'on a tenté de l'établir, et priant le peuple de voter contre la prohibition. Le premier article de l'édition du 26 septembre est rédigé dans la même note, et l'édition du lendemain contient aussi, contre la prohibition, un article intitulé " Le plébiscite ". Enfin, la " Patrie " a publié un article représentant que le ministre de l'Agriculture ne comptait que pour un dans le cabinet, sur cette question-là. Mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) a mentionné que le ministre de l'Agriculture avait dit ne pas être le seul membre du cabinet qui fût de son opinion sur cette question, quand il faisait sa cour aux électeurs de Québec. Cependant, la " Patrie " a dit que le ministre de l'Agriculture était seul, et cela, pour montrer que cette question n'intéressait aucun autre ministre que le ministre de l'Agriculture. Bien plus, l'honorable ministre des Travaux publics a fait un discours—je ne puis mettre la main dessus dans le moment—où il a déclaré que le plébiscite n'a jamais fait partie du programme adopté à la conférence d'Ottawa.

M. DUGAS : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. Dugas) est de Québec, où il est notoire que ce discours a été fait. Pour établir que le plébiscite ne faisait pas partie du programme adopté à la conférence d'Ottawa, le ministre a dit qu'un grand nombre de délégués étaient repartis avant qu'il en eût été question. Je n'assistais pas à la conférence, mais il ne s'est jamais rien dit ni rien fait qui pût faire supposer cela, lorsque ces honorables députés faisaient leur cour aux électeurs. J'ai ici une brochure électorale qu'a publiée, il y a une couple d'années, une gentleman qui jouit aujourd'hui d'une influence considérable à une certain point de vue dans les rangs du parti libéral : elle est intitulée " Confédération du Canada, principes politiques et programme du parti libéral." Elle porte le nom d'Alexander Smith, secrétaire de l'Association libérale d'Ontario, 34 rue Victoria, Toronto, et elle est datée de janvier 1895. Il y est dit, tout d'abord, aux lecteurs, que " cette brochure n'est pas faite pour être distribuée au public."

Pourquoi pas ? Parce qu'il suffit de la lire pour s'apercevoir qu'elle ne s'adressait pas à ceux qui pouvaient la critiquer à la lumière des connaissances qu'ils avaient des faits et gestes du parti libéral. A la page 5 de cette brochure, et à la suite de certaines questions qu'on dit être chères au parti libéral, se trouve le paragraphe suivant :

> Il y a nombre d'autres questions telles que la tempérance, la pension des employés publics, la discontinuation de l'entretien de l'hôtel du Gouverneur, etc., sur lesquelles le parti libéral est particulièrement opposé aux conservateurs.

Qu'est-ce que cela signifie ? Que le parti libéral voulait plus qu'un plébiscite.

M. l'Orateur, vous êtes assez au fait de la politique pour savoir de quelle manière cela devait frapper l'oreille de tout prohibitionniste d'Ontario et de l'ouest, que de dire que, sur une question de tempérance, le parti libéral était opposé aux conservateurs, non seulement quant au plébiscite, mais quant à la prohibition. Il est évident qu'on voulait tromper, car le parti libéral n'a jamais songé à inscrire dans son programme la discontinuation de l'entretien de l'hôtel du Gouverneur. De même qu'on parlait du plébiscite pour gagner les prohibitionnistes, ainsi l'on parlait de discontinuer l'entretien de l'hôtel du Gouverneur, pour gagner les patrons.

Maintenant, pourquoi est-ce que je parle ainsi ?

M. McMULLEN : Vous devez le savoir.

M. DAVIN : Quels fruits de stupidité les rêves morbides du député de Wellington-nord ne peuvent-ils pas produire ! Quelle ruine morale que le député de Wellington-nord ! Quelle remarque insensée que celle qu'il vient de faire ! Comme il est facile de voir qu'elle surgit de la profondeur d'un cœur méchant, qui, depuis qu'il existe, a toujours été impuissant à connaître l'humanité.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député voudra bien retirer le mot " stupidité."

M. DAVIN : Très bien, je vais le retirer et dire que les rayons de l'intelligence ne cessent d'entourer son front comme d'une brillante auréole.

Mais, M. l'Orateur, pourquoi est-ce que je parle ainsi ? Nous avons aujourd'hui un gouvernement à qui il faut $250,000 pour connaître l'opinion du peuple canadien sur une certaine question. Cette opinion, il l'a connue et il devait faire une loi en conséquence ; il devait surtout ne pas chercher comme ce soir à s'en exempter le plus possible. Un honorable député de la droite a apporté, à l'adresse de l'ancien ministre des Finances, un argument où il est prétendu que ce dernier avait dit, il y a longtemps, qu'il faudrait en faveur de la prohibition, une majorité considérable, pour qu'on obtînt une loi de prohibition ; mais cet argument ne sera au gouvernement d'aucun secours.

Je me rappelle que lors du vote de ces $250,000, l'ancien ministre des Finances, ainsi que d'autres députés, a demandé à mon très honorable ami de dire s'il lui faudrait une majorité considérable, ou quelle majorité il lui faudrait, ou s'il exigeait que chaque province donnât une majorité, et il n'a pu obtenir de lui un seul mot de réponse.

M. l'Orateur, je dis que de l'avis du peuple canadien, et de toute personne qui prise ce que sont la logique et la valeur d'une administration, le gouvernement ne peut produire aucune défense qui satisfasse le public.

M. LEMIEUX : Je propose que le débat soit ajourné.

M. W. J. ROCH (Marquette) : Nombre de députés, de même que la plus grande partie du peuple du pays, conviendront avec moi, que le titre de cette résolution est erroné. Si l'on avait dit que c'était une résolution qui avait pour objet de protéger le gouvernement, on l'aurait alors qualifiée, suivant moi, d'une manière plus conforme au but que se proposaient ses auteurs. Ces députés qui, dans le passé, avaient brocanté leurs principes de tempérance, pour favoriser leurs intérêts et ceux de leur parti, doivent aujourd'hui s'apercevoir, s'ils ont encore du sentiment, qu'ils sont dans une situation humiliante, aux yeux de ceux qui ont à cœur de voir triompher la cause de la tempérance. Il me semble que, il y a des années, l'auteur de la présente résolution a, à maintes reprises, demandé, en cette Chambre, au gouvernement, d'adopter une loi de prohibition pour tout le pays. C'était évidemment ses convictions qui l'attachaient à la cause de la tempérance dont il se faisait l'éminent avocat partout et chaque fois qu'il pensait, avec cela, créer de l'embarras au gouvernement conservateur. Dans ce cas-là, il ne doutait aucunement que le pays ne fût mûr pour la prohibition, et quand, dans certaines provinces, on eut demandé au peuple de se prononcer sur cette question, et que d'immenses majorités, favorables à la prohibition, eurent répondu à cette demande, il resta plus convaincu que jamais que le peuple désirait absolument qu'il fût adopté une loi dans ce sens. Malgré tout, comme membre éminent du parti libéral, il a acquiescé, et même participé à une entente qui s'est faite au sein du parti, entre les prohibitionnistes et les anti-prohibitionnistes, entente en vertu de laquelle on devait permettre un plébiscite, à une condition qui est restée cachée, savoir : qu'au moins 50 pour 100 des électeurs inscrits sur les listes électorales devraient se prononcer en faveur de la prohibition, avant que le gouvernement parlât d'une loi en ce sens, condition impossible à remplir, comme personne ne le savait mieux que l'auteur de la présente résolution.

Le premier ministre de ce pays pouvait-il commettre pire acte de duplicité que lorsque, à la dernière session, mis au pied du mur par les honorables députés de la gauche, et particulièrement par l'ancien ministre des Finances, il a dit ce qu'entendait faire le gouvernement au sujet du vote qui devait se donner en faveur de la prohibition, afin de prendre la responsabilité de présenter un bill de prohibition, refusant constamment de s'expliquer, niant à l'opposition le droit d'avoir des renseignements, et les refusant surtout aux prohibitionnistes qui en auraient si grandement bénéficié, s'ils les avaient eus avant que le vote fût pris, et admettant depuis, que longtemps auparavant, le parti en était venu à une entente secrète, d'après laquelle il faudrait qu'au moins 50 pour 100 des électeurs inscrits sur la liste, eussent voté. Si cette décision avait été rendue publique avant le jour du scrutin, les prohibitionnistes auraient admis l'inutilité d'une lutte, et le public en général, se voyant mystifié, aurait le plus sévèrement châtié le gouvernement pour avoir gaspillé $200.000 afin de procurer de l'ouvrage aux nécessiteux du parti, et d'arriver à tromper le public sous le faux prétexte de sympathies pour la cause de la tempérance.

Dans un discours qu'il a prononcé à Winnipeg avant l'élection de 1896, le premier ministre a fait certaines déclarations dont on a parlé ici ce soir, et où il aurait dit, sur son honneur d'homme public, que si son parti arrivait au pouvoir, son sort dépendrait du plébiscite ou, comme il l'a dit, de la volonté du peuple.

Dans une entrevue qu'il a eue avec les membres de la conférence méthodiste, il a réitéré ses déclarations et il a dit que la minorité devrait subir le vœu de la majorité. A ceux qui l'ont interviewé dans plusieurs autres circonstances, il a donné à entendre que si la majorité des votes donnés se trouvait favorable à la prohibition, cela justifierait le gouvernement de présenter un bill dans ce sens. Dans ses différentes entrevues, il n'a jamais été question des électeurs qui s'abstiendraient de voter, mais, au contraire, il a été tacitement admis que ceux-là prouveraient, par leur abstention, qu'ils avaient accepté d'avance le verdict de la majorité. Après le jour du scrutin, il a même avoué à une délégation de prohibitionnistes que, dans les circonstances, le vote leur avait été des plus favorables. Ceux qui avaient eu confiance aux promesses et aux déclarations du

premier ministre ne furent donc que plus surpris et désappointés d'apprendre que le gouvernement n'entendait pas remplir ses promesses en faisant une loi conforme au verdict populaire. On nous dit qu'il y a, dans Québec, trop d'électeurs hostiles à la prohibition, pour qu'on ne s'occupe pas d'eux, qu'il ne faut pas faire violence à Québec, mot favori des honorables députés de la droite. Mais toutes les provinces de la Confédération, à l'exception de Québec, se sont prononcées en faveur de la prohibition, et même, en tenant compte du vote hostile de la province de Québec, il y a eu, en faveur de la prohibition, une majorité de 14,000 voix. En ce qui concerne cette question, va-t-on prendre pour règle que la minorité va faire loi ? Il y a eu 129 circonscriptions qui se sont déclarées favorables à la prohibition, et 84 qui se sont prononcées dans le sens contraire ; il y a donc, en faveur de la prohibition, une majorité nette de 45 comtés, c'est-à-dire, une majorité plus considérable que celle qui a porté ce gouvernement au pouvoir, en 1896 ; cependant, les honorables ministres n'ont pas refusé le pouvoir parce que chaque province de la Confédération ne s'était pas prononcée en leur faveur, et ils n'ont pas tenu compte des votes qui ne s'étaient pas donnés.

Toronto a donné une grande majorité contre la prohibition, mais la province d'Ontario, dont Toronto fait partie, a voté, en grande majorité, dans le sens contraire. En accordant la prohibition à Ontario, comme province, ne serait-on pas tout à fait justifiable de forcer Toronto à l'accepter, comme disent des honorables députés, et d'exiger que cette cité se conformât au vœu de la majorité ? Serait-il plus sage et plus raisonnable de se conformer au vœu de la majorité en tenant compte de la province de Québec, ou de permettre à la minorité, c'est-à-dire, aux adversaires de la prohibition dans une des provinces, d'imposer leur volonté à toutes les autres ? D'ailleurs, il est fort douteux que le prétendu vote de la province de Québec représente l'opinion du peuple de cette province ; il y a même lieu de croire qu'on a manipulé, d'une manière frauduleuse, les boîtes de scrutin, car il a fallu trop de temps pour obtenir le résultat exact du vote de cette province, qui, de 40,000 qu'il était, le lendemain du jour du scrutin, s'élevait à 90,000 une semaine après.

Joint à d'autres circonstances louches et à certaines accusations qu'on a portées, cela tend beaucoup à faire croire qu'il s'est commis des irrégularités. L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a cité, il y a quelques instants, les rapports de certains bureaux de votation dans Algoma et dans d'autres endroits, pour prouver que les prohibitionnistes avaient manipulé les bulletins de telle sorte qu'il s'était donné plus de votes qu'il n'y avait d'électeurs inscrits sur la liste, et ce, en vue de réfuter l'accusation portée par l'honorable député de Stanstead (M. Moore) qui tendait à établir que les adversaires de la prohibition, dans Québec, avaient aussi manipulé les bulletins. Je ferai remarquer à l'honorable député que les bureaux de votation d'Algoma se trouvent dans des districts qui ne sont pas organisés. Dans quelques-uns de ces districts dont il a parlé, il est arrivé qu'à une élection provinciale qui a eu lieu dernièrement, dans un bureau de votation, la Mine Empress B, il s'est donné 12 votes en faveur du candidat conservateur et 4 en faveur du candidat libéral ; en tout, 16 votes, et il n'y a pas un seul vote qui paraisse sur la liste. A Oliver, bureau de votation 10-A, il s'est donné 4 votes conservateurs et 14 votes libéraux ; en tout, 18 votes, et il ne paraît pas non plus un seul vote sur la liste. A Saw-Bill, 16-A, il s'est donné 23 votes en faveur du candidat libéral et il ne paraissait pas un seul vote sur la liste. A Ignace, 17-A, il s'est donné 8 votes en faveur du candidat libéral et il ne paraissait pas de votes du tout sur la liste. Dans tous ces cas que l'honorable député a cités pour prouver que les prohibitionnistes avaient manipulé les bulletins d'une manière indue, les bureaux de votation se trouvaient dans des municipalités non organisées et il n'y avait pas de listes du tout.

On ne saurait mieux prouver l'hypocrisie et la duplicité du gouvernement sur cette question, que par le spectacle de trois ministres soulevant le pays contre l'exécution d'un projet qu'ils avaient inscrits dans leur programme, et déclarant, à l'avance, que les prohibitionnistes avaient réussi à obtenir le plébiscite, mais que c'était tout ce qu'il y aurait, et admettant même qu'ils avaient dit que leur parti avait fait une énorme méprise.

Certes, cela seul suffirait à désillusionner ces prohibitionnistes qui avaient foi dans les promesses du premier ministre et du ministre de l'Agriculture et à les convaincre, de la manière la plus évidente, de la mystification dont ils ont été victimes.

D'après la présente résolution, avant que la prohibition puisse avoir effet dans aucune province, il faudra, dans cette province-là, un autre plébiscite qui ne devra s'y prendre qu'à l'occasion d'une élection générale pour la Chambre des communes. Quelle farce, en vérité ! n'avons-nous pas déjà eu deux plébiscites dans la plupart des provinces, savoir : l'un pour l'établissement de la prohibition dans la province, et l'autre, pour l'établissement de la prohibition dans le Canada ? Quelle absurdité ! comme il est superflu de demander un autre vote sur une question à l'égard de laquelle le vœu du peuple est déjà si bien connu ! Ce jeu, d'après moi, n'a pas d'autre objet que de donner au gouvernement le temps de se tirer de l'ornière où l'a plongée sa duplicité. Sachant que le vote ne peut se prendre qu'une fois tous les cinq ans, si la présente résolution devient loi, ils pourront différer d'agir, et espérer, comme le Micawber de Dicken, qu'il survienne quelque circonstance pour les exempter de s'occuper de cette question à

l'avenir. Presque toutes les sociétés de tempérance du pays ont blâmé l'inaction du gouvernement, et dénoncé cet abus de confiance à l'égard des prohibitionnistes, dont un si grand nombre ont voté pour le parti aujourd'hui au pouvoir, sur la foi des promesses qu'il leur faisait. Ce ne sont pas des prohibitionnistes qui ont demandé le plébiscite, dispendieux et inopportun. Le plébiscite est tout simplement le fruit des clameurs du parti libéral lui-même, qui n'a cessé d'en parler, afin de s'attirer les sympathies de certains éléments, bien qu'il n'eût pas alors la moindre intention de faire une loi de prohibition quelle que pût être la majorité qui exprimait, aux bureaux de scrutin, le désir d'en avoir une.

Ils avaient été si longtemps dans l'opposition et ils avaient une telle hâte d'arriver au pouvoir qu'ils devinrent plus imprudents dans leurs promesses, plus prodigues de leurs engagements chaque fois qu'ils apparaissaient devant le peuple, et aujourd'hui qu'ils sont réunis en présence de ces promesses, ils demandent aux partisans de la tempérance qui se trouvent dans leurs rangs de disculper le gouvernement, en jetant cet os à ronger à ceux qui demandaient la prohibition, pour faire cesser le mécontentement causé par l'hypocrisie de leurs propres politiques.

La résolution actuelle ne demande que de prohiber la vente des liqueurs spiritueuses, dans les provinces individuellement, et ne défend pas la fabrication et l'importation comme le faisait le plébiscite pour lequel ces gens ont voté. Ce n'est donc qu'une demi-mesure qui ne satisfera pas les électeurs des provinces qui se sont prononcés en faveur de la prohibition absolue. J'ai voté pour prohiber la vente, la fabrication et l'importation des liqueurs enivrantes, et je me suis engagé à appuyer tout projet de loi destiné à donner la prohibition à tout le Canada.

J'ai toujours été convaincu que le gouvernement n'était pas sincère sur cette question, qu'il ne s'en servait que pour des fins de parti, qu'il n'a jamais eu sérieusement l'intention de faire adopter la prohibition, et les événements n'ont fait que me confirmer dans cette opinion. Je n'ai reçu de mes électeurs aucun mandat pour appuyer une résolution comme celle de l'honorable député d'Yarmouth ; aucune société de tempérance de mon comté ne l'a approuvée, que je sache ; et je considère qu'elle n'a d'autre but que de soustraire les ministres à leur responsabilité.

M. HOLMES : M. l'Orateur, ce n'est pas parce que la résolution de l'honorable député d'Yarmouth va aussi loin que je le désirerais que je lui donne mon appui, mais parce que je considère que c'est la solution la plus pratique du problème que nous avons à résoudre.

Malgré l'heure avancée et le peu de temps à ma disposition, je crois pouvoir démontrer que la conduite du gouvernement est pleinement justifiée dans les circonstances. Car je suis de ceux qui prennent les circonstances comme elles sont et non comme elles devraient être. Nous n'avons pas plus le droit de mettre en doute le vote de la province de Québec que les électeurs de Québec n'ont celui de mettre en doute le vote de la province de l'Ontario, et nous devons prendre les choses telles qu'elles se présentent devant nous. On a donné comme un argument ce soir que si la position était renversée, la population de l'Ontario ne voudrait pas se laisser faire la loi, comme on a prétendu qu'on voulait la faire à la population de la province de Québec.

L'opposition prétend que le gouvernement est tenu de nous donner la prohibition, mais il est implicitement admis que cette loi serait sans effet, dans la province de Québec du moins, parce qu'elle ne serait pas appuyée sur le sentiment populaire.

Je vais donner une ou deux raisons pour faire voir que le gouvernement est justifiable d'agir comme il le fait. La province de l'Ontario est considérée comme le porte-drapeau du parti de la prohibition au Canada, et c'est sur le vote de cette province que nous nous appuyons pour justifier notre attitude sur cett. question. Mais je considère qu'une analyse attentive du vote de cette province convaincra tout homme impartial qu'il serait très imprudent d'adopter une loi prohibitive à l'heure qu'il est. Je représente un comté qui est aussi prohibitionniste que tout autre comté de l'Ontario. L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) prétend que son comté s'est prononcé si fortement en faveur de la prohibition qu'il se croit tenu de la demander. La même raison devrait aussi m'obliger de voter en faveur de la prohibition, mais je ne crois pas qu'il soit logique de vouloir imposer la prohibition à tout le pays parce que mes électeurs la veulent. Je ne me crois pas tenu d'agir ainsi, si les conditions ailleurs ne sont pas telles que je puisse raisonnablement espérer que la prohibition pourra être mise en pratique et respectée.

Dans la province de l'Ontario il y a 90 divisions électorales, et sur ces 90, dans 19, à peine la moitié des électeurs a voté. Dans 60, moins de la moitié des électeurs ont enregistré leur vote. Dans 6 comtés, un tiers seulement a voté ; et dans ce calcul, je laisse de côté les villes qui, à une ou deux exceptions près, se sont fortement prononcées contre la prohibition. Je prétends que ces chiffres nous donnent la preuve que le sentiment en faveur de la prohibition n'est pas assez fortement prononcé pour justifier le gouvernement de faire voter une loi de prohibition.

On a prétendu à maintes reprises, et encore ce soir, que la population s'attend à ce que le gouvernement nous donne la prohibition. Je ne crois pas cette supposition bien fondée, et je vais citer le témoignage d'une ou deux personnes éminentes pour faire voir que le pays en général, ne considère pas le gouvernement tenu d'ordonner la prohibition. A la dernière assemblée presbyté-

rienne, le révérend M. Jordan, qu'on dit être conservateur, disait :

Je crois que le gouvernement a agi sagement en n'insistant pas auprès du parlement pour faire adopter une loi prohibitive, car une pareille loi, dans les circonstance actuelles, serait d'avance un fiasco complet. Le vrai remède n'est pas dans la prohibition, mais dans l'éducation et la législation sagement appliquée.

M. Hamilton Cassels, qu'on dit aussi être un conservateur, a dit.

Je suis conservateur en tant que la politique fédérale est concernée, mais je ne crois pas à l'efficacité d'une loi de prohibition appuyée seulement sur un vote de 22½ pour 100 des électeurs.

Le principal McVicar est d'avis que le gouvernement n'a pas reçu de mandat concernant la prohibition. La même opinion est exprimée par le révérend M. Potts qui occupe une position éminente dans l'église méthodiste et qui est aussi un conservateur. Le révérend docteur Rose, de cette ville, qui est aussi un conservateur, a déclaré que le gouvernement ne serait pas justifiable de faire voter une loi prohibitive en se basant sur le vote qui a été donné. L' "Indépendent", de New-York, un journal religieux très important, parlant du plébiscite au Canada, disait :

Il est évident que le Canada n'est pas uniformément mûr pour la prohibition, et qu'il y a encore beaucoup de travail à faire, avant que le trafic des liqueurs puisse être relégué là où il ne pourra pas nuire.

Le résultat du vote dans les différentes provinces et le vote hostile de la province de Québec me confirment dans mon opinion que le gouvernement, à l'heure qu'il est, ne serait pas justifiable de mettre dans nos statuts une loi qui ne serait que lettre morte. S'il y avait quelques raisons de croire que la prohibition pourrait être mise en vigueur, avec succès, je serais prêt à la voter.

J'ai pris quelque part au plébiscite et partout où j'ai eu occasion de le faire, j'ai conseillé aux gens, partisans comme adversaires de la prohibition, d'aller voter, car leur abstention serait interprétée, par le gouvernement, comme un vote contre la prohibition. Il n'est que juste de ranger les abstentionnistes parmi les adversaires de la prohibition, car on ne peut pas compter sur un homme qui ne prend pas la peine d'aller voter, pour faire observer une loi. Une loi ne peut être appliquée, si elle n'est pas appuyée sur le sentiment populaire, et ce serait une simple comédie de décréter la prohibition, après le piètre résultat du plébiscite. La population du Canada est trop intelligente pour croire qu'il suffit de mettre une loi prohibitive dans le statut pour avoir la prohibition. Elle veut une loi qui serait respectée, et elle comprend qu'avec le vote qui a été donné, cela est impossible.

Le gouvernement ne manque pas à sa promesse en refusant de décréter la prohibition. En 1893, le parti libéral a déclaré qu'il instituerait un plébiscite et serait guidé par le résultat. Certains orateurs de la gauche prétendent que puisque la majorité pure et simple s'est prononcée en faveur de la prohibition, le gouvernement est tenu de la donner ; mais on oublie que dans toute législation de cette nature, il faut que la loi soit appuyée, pour être efficace, sur une forte et imposante majorité. Les lois somptuaires votées par une simple majorité ne sont jamais respectées.

Quand le sentiment populaire sera assez fortement prononcé pour assurer le fonctionnement efficace de la prohibition, je serai le premier à la voter. En attendant, j'appuierai la résolution de l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint).

M. HENDERSON : Je n'ai pas l'intention, à deux heures et demi du matin, d'entreprendre la discussion de cette question qui a déjà été longuement débattue. Je veux simplement expliqué la position dans laquelle je me trouve sur cette question, au cas où je ne serais pas présent, lorsque le vote sera pris.

A mon avis, la résolution de l'honorable député d'Yarmouth n'est qu'un retour à la loi Scott, étendue aux provinces. Le comté de Halton, que j'ai l'honneur de représenter, est le porte-étandard de la cause de la tempérance dans Ontario. En 1881, il a le premier adopté la loi Scott, je crois, et il l'a maintenue en vigueur pendant sept ans. En 1884, après une expérience de 3 ans, une tentative fut faite pour l'abroger, mais la loi a été maintenue par une majorité de 180. En 1888, les adversaires revinrent à la charge, et la loi fut repoussée par une majorité de 197 ; ce qui démontre que de 1884 à 1888, la loi Scott avait perdu 377 partisans. Cette loi avait perdu des partisans, dans huit paroisses sur neuf, et depuis dix ans, aucune autre tentative n'a été faite pour la ramener.

L'an dernier, lors du plébiscite, 1,894 électeurs se sont prononcés en faveur de la prohibition, et 1,272 contre, donnant une majorité dans l'affirmative, de 622, et toutes les municipalités, à l'exception de deux, se sont déclarées en faveur de la prohibition.

Comme je viens de le dire, en 1888, le comté s'est déclaré contre la prohibition partielle, une prohibition dans le genre de celle que propose l'honorable député d'Yarmouth par sa résolution, tandis qu'en 1898, il s'est déclaré en faveur de la prohibition absolue. Je suis convaincu, que dans le comté d'Halton, le vote s'est pris honnêtement ; je suis convaincu aussi que ni les libéraux, ni les conservateurs, n'avaient été avertis que le gouvernement n'accorderait la prohibition qu'au cas où la majorité favorable dépasserait 50 pour 100 de la totalité des électeurs inscrits. Le seul but que l'on se proposait dans cette élection était de connaître le verdict des électeurs.

Je n'ai pris la parole que pour définir clairement mon attitude sur cette question, et je désire me conformer au mandat que j'ai reçu de mes électeurs en 1888 et en 1898, et j'espère par là remplir mon devoir.

M. LOGAN : J'ai l'honneur, M. l'Orateur, de représenter le comté qui a donné, je crois,

la plus forte majorité en faveur de la prohibition, de tous les comtés du Canada. A une grande assemblée tenue à l'académie de musique, dans la ville d'Amherst, quelque temps avant le plébiscite, j'ai promis que si la majorité des électeurs de Cumberland se prononçait en faveur de la prohibition, je serais guidé par ce vote, dans le parlement. Le résultat du plébiscite a été de 4,444 en faveur et 306 contre ; il y avait 7,782 électeurs inscrits sur la liste, et l'on voit que la majorité favorable dépasse de beaucoup la totalité du vote inscrit, et je suis prêt à me conformer au mandat que j'ai reçu en cette occasion et à tenir ma promesse.

On a beaucoup parlé des maux causés par l'intempérance, mais je ne crois pas utile de revenir sur le sujet ; il est admis de tous que l'intempérance est le pire des fléaux pour un pays.

J'étais un des délégués à la conférence libérale de 1893, et j'ai voté pour qu'un plébiscite fût pris. Je ne regrette pas ce vote, et si j'avais besoin de le faire excuser, je dirais que ce plébiscite a été l'occasion d'une grande campagne éducatrice dans tout le Canada, et nous avons été amplement dédommagés de l'argent que le plébiscite a coûté, par le progrès qu'il a fait faire à la cause de la tempérance.

Les orateurs de la gauche reprochent au gouvernement d'avoir trompé le peuple, mais ce reproche ne me paraît pas fondé. Qu'on me permette de citer un discours prononcé au Sénat, en 1898, avant le plébiscite.

Le sénateur Perley désire savoir si une majorité des voix données dans le plébiscite constituera une décision en faveur de la prohibition.

L'honorable David Mills répondit que le but du plébiscite était de connaître le sentiment populaire sur la question et de s'assurer s'il était assez fortement prouvé pour assurer le fonctionnement efficace d'une loi prohibitive. Il se peut que le vote soit tellement restreint qu'il ne soit pas un indice du sentiment populaire, mais plutôt une preuve d'indifférence de la part de la population. Le gouvernement aura à exercer sa discrétion et à décider si le vote donné est l'expression de la volonté populaire pour ou contre la prohibition.

Dans la province du Nouveau-Brunswick, l'Association du plébiscite du comté de Westmoreland, disait dans son adresse aux électeurs :

Tout vote non enregistré sera compté contre la prohibition. Dans la crise actuelle, la négligence devient criminelle ; une simple abstention de la part d'un grand nombre entraînera la défaite, et l'indifférence générale signifiera un désastre.

M. Buchanan, qui prétend représenter les idées avancées des partisans de la tempérance au Nouveau-Brunswick, disait au cours de la campagne :

Toute division est impossible sur cette question. On vous demande simplement : "Etes-vous en faveur de la prohibition ?" Tout électeur est obligé de se ranger d'un côté ou de l'autre. Il n'y a qu'une issue possible. Il ne faut pas confondre un plébiscite avec une élection ordinaire. Les deux sont bien différents. Les gens demandent combien il faut de votes pour remporter le plébiscite. Il n'y a rien à remporter. Le plébiscite n'a qu'un but, celui de connaître le sentiment de la population sur la question. Si dans un vote sur la loi Scott 5,000 votent pour et 4,500 contre la loi est adoptée ; mais le plébiscite n'a d'autre but que de renseigner le gouvernement. Il veut savoir combien d'électeurs sont pour la prohibition et combien sont contre.

Durant la même campagne, le "Weslyan" d'Halifax publiait la lettre suivante d'un correspondant :

Quoi que les autres en puissent penser, je considère que le gouvernement a agi sagement en ne spécifiant pas ce qui sera considéré comme une preuve suffisante que le pays est mûr pour la prohibition. Les électeurs sont laissés libres et si le peuple veut la prohibition, il n'a qu'à le dire. Bien que le gouvernement n'ait pas dit ce qu'il considérera comme étant la volonté populaire, nous pouvons raisonnablement présumer que rien de moins que la majorité des électeurs inscrits, ne sera regardé comme une preuve que le pays veut la prohibition. Une simple majorité des votes enregistrés, à moins d'être égale à la majorité des électeurs inscrits, ne serait pas suffisante.

Non seulement cette opinion était exprimée par une association plébiscitaire et par ceux qui prenaient part à la campagne en faveur de la prohibition, mais on la retrouve aussi dans les déclarations d'hommes publics éminents. J'ai eu le plaisir d'entendre un discours prononcé à l'académie de musique par l'honorable M. Dickey, ex-ministre de la Justice dans l'ancien cabinet du chef de l'opposition, et de "Daily Press" d'Amherst, un journal qui est virtuellement sa propriété et sous sa direction, rapporte ainsi ce discours :

Après un court préambule, l'Orateur explique la nature et les effets du plébiscite, en avertissant les électeurs qu'il ne suffirait pas de la simple majorité des votes enregistrés, mais qu'il faudrait autant que possible une majorité des électeurs inscrits sur les listes ; une simple majorité n'équivaudrait à rien. Le plébiscite n'est qu'une expression de la volonté populaire pour renseigner et guider le parlement, et il faut qu'elle soit aussi formelle et énergique que possible.

Il est évident que si l'honorable M. Dickey faisait partie du cabinet actuel, il conseillerait de ne pas demander une loi prohibitive. Dans le même jornal, à la même date, je vois un article de fond, dans lequel il est dit :

Dans un éloquent discours prononcé lundi soir, et dont on trouvera le compte rendu dans une autre colonne, l'honorable M. Dickey a expliqué en quoi consisterait un verdict en faveur de la prohibition, et l'importance qu'il y a pour les amis de la tempérance d'obtenir un vote aussi considérable que possible. Dans une élection ordinaire, celui qui obtient la majorité des voix gagne, mais il n'en est pas ainsi dans le cas actuel. Ici, le gouvernement demande simplement l'opinion de la population sur une question vitale. Il demande quels sont ceux qui sont en faveur de la prohibition, et comme il y a environ un million d'électeurs au Canada, il comptera ceux qui diront "oui," et supposera que ceux qui diront "non" ou ne diront rien sont contre la prohibition. Cela n'est peut-être pas conforme à l'idée qu'on se fait généralement, mais c'est en toute probabilité ce que fera le gouvernement lorsque le verdict sera connu. D'après la manière dont le bulletin est rédigé, ceux qui ne seront pas en faveur de la prohibition seront contre.

Sans vouloir retarder les délibérations à cette heure avancée, j'ai tenu à citer l'opinion des principaux journaux, et des principaux partisans de la cause de la tempérance, au sujet de la signification du plébiscite. Il a eu lieu, et le résultat a été qu'environ 22½ pour 100 des électeurs se sont prononcés en faveur de la prohibition, et 21½ contre, ce qui laisse 56 pour 100 des électeurs qui n'ont pas voté du tout, et il faut admettre que le gouvernement a raison de dire que 22½ pour 100 du nombre total des électeurs ne le justifieraient pas de proposer une loi prohibitive. Cette opinion est partagée par un grand nombre d'hommes éminents de toutes les parties du pays, y compris le révérend John Potts, le révérend M. Rose, M. J. S. Robertson, le secrétaire de la ligue canadienne de la tempérance, et le révérend M. William Patterson, qui ont tous déclaré catégoriquement que ce serait porter un coup fatal à la cause de la tempérance qu'ils ont à cœur, que de décréter la prohibition, dans les circonstances actuelles.

Après avoir été de ceux qui ont proposé le plébiscite, j'étais aussi parmi ceux qui ont fortement insisté auprès du gouvernement pour que la question fût soumise au peuple, purement et simplement, débarassée de toute question de taxe ou autres. On se rappelle que beaucoup de gens voulaient qu'on demandât en même temps à ceux qui voulaient la prohibition s'ils étaient en faveur de la taxe directe. Je félicite le gouvernement de n'avoir pas cédé à cette pression, et d'avoir soumis au peuple la question de la prohibition pure et simple.

Certains orateurs de la gauche ont reproché au gouvernement d'avoir pris part à cette campagne, et on s'est plaint de ce que des ministres avaient mis leur influence au service des adversaires de la prohibition dans la province de Québec. Je défie nos honorables adversaires de prouver que plus de deux ministres ont parlé dans la province de Québec contre la prohibition. Le ministre du Revenu de l'intérieur a parlé dans son propre comté, à la demande des électeurs, et leur a exposé sa manière de voir sur la question ; feu l'honorable M. Geoffrion, ministre sans portefeuille, a aussi parlé à ses électeurs dans le même sens. A part ces deux exceptions, aucun ministre n'a parlé contre la prohibition.

M. BERGERON : Le ministre des Travaux publics (M. Tarte).

M. LOGAN : Il n'a pas parlé contre la prohibition.

M. BERGERON : Il a parlé à Valleyfield, dans mon comté.

M. LOGAN : Je suis informé par des membres du gouvernement qui doivent le savoir, que le ministre des Travaux publics n'a pris aucune part à la campagne contre la prohibition dans cette province. Mais en supposant même que deux ou trois ministres aient parlé contre la prohibition dans la province de Québec, n'avons-nous pas vu le ministre de l'Agriculture parler en faveur, dans son comté, dans la métropole commerciale du Canada, et ici même dans la capitale politique du pays ?

Ainsi, l'énoncé que la population de Québec a été influencée par des membres du cabinet n'est pas fondé.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. Comme je l'ai déjà dit, les électeurs de mon comté, à une grande majorité, m'ont donné instruction de voter en faveur de la prohibition. J'ai promis de le faire, et je suis prêt à remplir ma promesse. Je ne me considérerais pas comme leur représentant si je ne le faisais pas. Je voterai et ferai tout en mon pouvoir pour favoriser la cause de la tempérance, qui comporte tant pour la paix et le bonheur de nos foyers et la prospérité du pays.

La motion est adoptée, et le débat ajourné.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance levée à 2.45 a.m. (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, le 29 juillet 1899.

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

PRIÈRE.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. RICHARDSON : Je présente le sixième rapport du comité nommé pour surveiller le compte rendu officiel des Débats de la Chambre des communes :

Votre comité recommande que M. Wilfrid Larose, l'un des membres du personnel actuel de la traduction officielle des *Débats*, soit nommé traducteur principal en remplacement de M. N. H. Beaulieu dont la santé délicate ne lui permet pas de remplir davantage les fonctions de traducteur principal, mais que les services de M. Beaulieu, comme traducteur, soient continués.

La recommandation ci-dessus ne devra prendre effet qu'au commencement de la session prochaine.

M. RICHARDSON : Je propose que ce rapport soit maintenant adopté.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 180)—du Sénat—pour faire droit à Isaac Stephen Van Wart.—(M. Landerkin.)

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. GIBSON : Je propose que le septième rapport du comité mixte des impressions du parlement soit adopté.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que lundi prochain la Chambre se forme en comité général pour examiner les résolutions suivantes :

1. Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après) qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas la longueur ci-après énoncée qui coûteront plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille. L'expression "coût" employée dans cette résolution signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprendra le montant dépensé pour tout pont, jusqu'au chiffre de $25,000 mais pas au delà, formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée qui ne recevra pas de bonus autrement, mais elle ne comprendra pas le coût de l'équipement du chemin de fer, ni le coût des termini et droit de passage du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation : et le dit coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat attestant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement d'une subvention est demandé, qu'il s'est soigneusement enquis du coût de la dite ligne et qu'à son avis, le montant sur lequel est basée la demande de subvention est raisonnable et ne dépasse pas le coût véritable, réel et raisonnable de la construction du dit chemin de fer ; les lignes de chemins de fer étant comme suit, savoir :—

1. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Ontario, pour un prolongement de sa ligne à partir de, à ou près Coe-Hill ou la station de Rathbun, sur la ligne de la compagnie, jusqu'à ou près Bancroft, n'excédant pas 21 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Vic., chap. 5.—*A voter de nouveau.*

2. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un chemin de fer entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Basses Laurentides, Québec, n'excédant pas 53½ milles ; et pour un embranchement depuis sa ligne principale jusqu'aux chutes de Shawinigan, Québec, n'excédant pas 6½ milles.—53½ milles *à voter de nouveau.*

3. A la Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg, pour une erreur en moins dans le prolongement de son chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de la compagnie à ou près de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg, Québec, n'excédant pas $\frac{6}{100}$ de mille.—*A voter de nouveau.*

4. Au chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest, pour une ligne à partir de Strathroy, Ontario, *via* Adelaide et Arkona jusqu'à Forest, ou Tedford ou Park Hill, n'excédant pas 24 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 57-58 Vic., chap. 4.—*A voter de nouveau,* en partie.

5. A la Compagnie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une ligne de chemin de fer à partir de Fredericton, dans le comté de York, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, dans le comté de Carleton, n'excédant pas 59 milles.—*A voter de nouveau.*

6. Pour un chemin de fer depuis Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à St. Peters, n'excédant pas 30 milles.—*A voter de nouveau.*

7. Pour un chemin de fer depuis Windsor, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro, *viâ* le township de Clifton, n'excédant pas 58 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 57-58 Vic., chap. 4.—*A voter de nouveau.*

8. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la station de Brookfield, Nouvelle-Ecosse, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Eastville, n'excédant pas 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 60-61 Vic., chap. 4.—*A voter de nouveau.*

9. Pour un chemin de fer depuis la station de Creek Cross, sur le chemin de fer du Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 6 milles.—*A voter de nouveau.*

10. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi jusqu'à Stottville ou quelque point sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand Tronc), dans la paroisse de Saint-Valentin, n'excédant pas 19 milles) dont 12 milles sont *à voter de nouveau.*

11. Pour un chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon *viâ* Lindsay, Ontario, n'excédant pas 40 milles. 32 milles.—*A voter de nouveau.*

12. A la Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour un chemin de fer depuis Aylmer jusqu'à Hull, Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 60-61 Vic., chap. 4, n'excédant pas 9 milles.—*A voter de nouveau.*

13. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour un embranchement depuis un point sur le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, ou près du village de Quyon vers le village de Portage-du-Fort, Québec, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 60-61 Vic., chap. 4.—*A voter de nouveau.*

14. A la Compagnie du chemin de la Montagne d'Orford, pour un embranchement de sa ligne depuis un point entre Lawrenceville et Eastman jusqu'à Waterloo, n'excédant pas 30 milles.—4½ milles.—*A voter de nouveau.*

15. A la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Lac Supérieur, pour un prolongement de son chemin de fer depuis Caplan jusqu'à Paspébiac, Québec, n'excédant pas 30 milles.—*A voter de nouveau.*

16. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour un chemin de fer depuis la jonction de Saint-Robert jusqu'à Sorel, 6½ milles, et depuis Mont Johnson jusqu'à la station de Saint-Grégoire, 1 mille, n'excédant pas 7½ milles.—*A voter de nouveau.*

17. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool *viâ* le village de Caledonia, ou jusqu'au village de Caledonia *viâ* Liverpool, ou pour aucune partie de ce chemin, la distance totale n'excédant pas 62 milles.—*A voter de nouveau.*

18. Pour un chemin de fer depuis Indian Garden, comté de Queen, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Shelburne, dans la dite province, distance de 35 milles.—*A voter de nouveau.*

19. La subvention à laquelle a droit la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie, aux termes du chap. 4, 60-61 Vic., sera de $6,400 par mille pour les 80 milles prévus dans le dit acte.

20. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, pour les prolongements, embranchements ou additions à son réseau qui permettront à la dite compagnie de raccorder ses lignes ferrées ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres ou les

exploitations minières ou forestières dans les comtés de Peterborough, Northumberland, Hastings, Lennox et Addington, Frontenac ou Leeds, payable par versements déterminés par la longueur de chacun des dits prolongements, embranchements ou additions, suivant le cas, au lieu de la partie de la balance impayée de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et de l'Ouest par l'acte 55-56 Vic., chap. 5, mais n'excédant pas $3,200 par mille pour 10 milles, ne dépassant pas en totalité $32,000,—*A voter de nouveau.*

21. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 12 milles de son chemin de fer depuis le terminus de sa ligne en eau profonde sur l'embranchement de Chicoutimi jusqu'à la baie des Ha Ha, au lieu de la subvention accordée pour les 12 milles par le chap. 4 de 1894.—*A voter de nouveau.*

22. Pour une ligne de chemin de fer depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South Indian, n'excédant pas 35 milles.

23. Pour un chemin de fer depuis le Sault Sainte-Marie, Ontario, vers la rivière et le port de Michipicoten, et jusqu'à la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'excédant pas 40 milles.

24. Pour une ligne d'embranchement depuis la ligne principale du chemin de fer d'Ottawa, Amprior et Parry Sound jusqu'à la ville de Parry Sound, Ontario, n'excédant pas 5 milles.

25. Pour un chemin de fer depuis le village de Haliburton, *viâ* le village de Whitney, vers le village de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

26. Pour un prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique depuis Tilsonburg jusqu'à Ingersoll ou Woodstock, Ontario, n'excédant pas 28 milles.

27. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, depuis la jonction de Sorel, le long de la rive sud, jusqu'à Lotbinière, Québec, distance n'excédant pas 82 milles.

28. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Massawipi, pour un prolongement de son chemin de fer jusqu'au village de Stanstead-Plain (Québec), n'excédant pas 2½ milles.

29. Pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury sur le détroit de Canso, à l'Anse Caribou (Nouvelle-Ecosse), sur une distance de 10 milles.

30. Pour un chemin de fer allant de Fort-Francis (Ontario), vers l'ouest jusqu'à un endroit situé sur ou dans le voisinage de l'embouchure de la rivière La-Pluie, distance n'excédant pas 70 milles.

31. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer depuis les houillères de New-Castle jusqu'à Gibson (Nouveau-Brunswick), distance n'excédant pas 30 milles.

32. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit sur la ligne actuelle du chemin de fer Grand Nord de Winnipeg, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert (Territoires du Nord-Ouest), distance n'excédant pas 100 milles.

33. Pour un chemin de fer à partir du voisinage d'Antler Station allant jusqu'à un endroit au sud de la Montagne de l'Orignal (Manitoba), distance n'excédant pas 50 milles.

34. Pour un chemin de fer allant de Sunnybrae à Country-Harbour et d'un endroit situé à ou près Country-Harbour-Cross-Roads à Guysboro (Nouvelle-Ecosse), pour remédier à l'inexactitude du nombre de milles mentionné comme distance entre ces endroits dans la subvention accordée par la 60-61 Victoria, chapitre 4, le nombre de milles supplémentaires n'excédant pas 15 milles.

35. Pour un chemin de fer de Port-Clyde à Lockport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance n'excédant pas 20 milles.

36. Pour un chemin de fer allant d'un endroit sur le chemin de fer Intercolonial situé à ou près Halifax jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, n'excédant pas 20 milles.

37. Pour un chemin de fer allant de Labelle, dans la province de Québec, dans la direction du nord-ouest jusqu'à Nomininguе, par la voie de Notre-Dame de l'Annonciation, distance n'excédant pas 22 milles.

38. Pour un chemin de fer d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario à Meaford, n'excédant pas 21 milles.

39. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Hull (Québec), sur une distance n'excédant pas 4 milles.

40. A la Compagnie du chemin de fer Alberta-Ouest, allant d'un endroit sur la frontière des Etats-Unis à l'ouest du 27, dans une direction nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, sur une distance n'excédant pas 50 milles.

41. A la Compagnie de chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique pour un chemin de fer allant de la ville de South-Edmonton (Territoire du Nord-Ouest) à North-Edmonton, et de là dans une direction ouest vers la passe de la Tête-Jaune, distance n'excédant pas 50 milles.

42. A la Compagnie de chemin de fer Ristigouche et Ouest, en sus des 20 milles subventionnés par la 60-61 Victoria, chapitre 4, et en continuation depuis l'extrémité ouest des dits 20 milles vers le fleuve Saint-Jean, nouvelle distance ne dépassant pas 15 milles, et pour le chemin de fer de la compagnie allant d'un endroit sur le fleuve Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) à ou près ou entre les Grandes-Chutes ou Saint-Léonard, et dans la direction est vers Campbellton, le dit endroit devant être agréé par le Gouverneur en conseil, distance de 12 milles, soit, en tout, n'excédant pas 27 milles.

43. Pour un chemin de fer prolongeant l'embranchement Saint-François du chemin de fer Temiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, distance n'excédant pas 3 milles.

44. A la Compagnie de chemin de fer Canada-Est pour une ligne de chemin de fer de Nelson (Nouveau-Brunswick) à la ligne principale de la compagnie allant à Chatham, pour relier Nelson à la dite ligne principale, n'excédant pas en tout 2¼ milles.

45. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, pour prolonger la ligne de la compagnie vers l'ouest à partir de Deseronto sur une distance n'excédant pas 2 milles ; aussi pour un prolongement de la ligne de la compagnie, à partir de son terminus actuel, à Tweed, dans une direction nord, sur une distance n'excédant pas 5 milles, soit, en tout, 7 milles ; les dites subventions payables sur chacune des sections mentionnées en dernier lieu à son achèvement.

46. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern, pour un prolongement de sa ligne depuis son terminus actuel aux mines de fer dans une direction nord-ouest sur une distance n'excédant pas 5 milles ; et aussi pour un prolongement du chemin de fer de la compagnie vers le sud, depuis son présent terminus sud jusqu'à la jonction *Central Ontario* du chemin de fer Canadien du Pacifique, une distance n'excédant pas 2 milles, mais la subvention en dernier lieu mentionnée pour les dits 2 milles de chemin de fer ne sera pas accordée dans le cas où le comité des chemins de fer du Conseil privé trouve que la compagnie ne peut pas obtenir un droit de circulation proportionné, à des conditions raisonnables sur cette partie de la ligne du chemin de fer *Central Ontario* entre l'extrémité présente du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern et la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction *Central Ontario*.

47. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer *Pembroke Southern* à ou près de Golden Lake, Ontario, vers un point sur le chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, à ou près de Bancroft, n'excédant pas 20 milles.

M. FIELDING.

48. Pour une ligne de chemin de fer depuis Paspébiac, province de Québec, jusqu'à Gaspé, dans la dite province, n'excédant pas une distance de 32 milles.

49. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et Rivière Détroit, pour une ligne de chemin de fer depuis Ridgetown, Ontario, jusqu'à Saint-Thomas, dans la dite province, une distance n'excédant pas 44 milles; cette subvention ne devant être payée que dans le cas où l'on n'accorderait pas à la compagnie en premier lieu mentionnée des droits de circulation proportionnée sur le chemin de fer *Canada Southern*, entre les deux points ci-dessus nommés à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé.

50. A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour la construction d'embranchements depuis la ligne-mère de la compagnie jusqu'à la mine de fer à Bluff Point et jusqu'à la mine Martele, dans le comté de Renfrew, n'excédant pas cinq (5) milles.

51. Pour un chemin de fer depuis le village de Parry Sound, en allant vers le nord, jusqu'à Sudbury, n'excédant pas une distance de vingt milles.

2. Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemin de fer pour aider à la construction des chemins de fer ci-après mentionnés, savoir:—

A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la rivière La Pluie, pour un chemin de fer depuis la Station Stanley, sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, jusqu'à Fort-Francis, sur une distance de 140 milles à $6,400 par mille, n'excédant pas en totalité.... $896,000 00

A la Compagnie du Pont de Québec, pour la construction d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent, au Bassin de la Chaudière, près de Québec, un million de piastres, à payer à raison de 40 pour 100 sur estimations mensuelles, approuvées par les ingénieurs de l'Etat, des matériaux livrés et des ouvrages faits.

A la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, pour la restauration et le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, Québec, $50,000. A voter de nouveau pour la construction d'un pont sur la rivière Richelieu à Sorel, quinze pour cent de la somme dépensée pour ce pont, n'excédant pas $35,000.—*A voter de nouveau* ... 35,000 00

Pour la construction d'un pont sur la rivière Saint-François, quinze pour cent de la somme dépensée pour ce pont, n'excédant pas.... 50,000 00

Pour la construction d'un pont sur la rivière Nicolets, quinze pour cent de la somme dépensée pour ce pont, n'excédant pas.... 15,000 00

A la Compagnie du chemin de fer Midland (à responsabilité limitée), pour la construction d'un pont sur la rivière Shubenacadie, 15 pour 100 de la somme dépensée pour ce pont, n'excédant pas. 33,750 00

A la Compagnie du chemin de fer Grand Nord, pour la construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice, 15 pour 100 de la somme dépensée pour ce pont, n'excédant pas.... 16,425 00

Aussi pour la construction d'un pont sur la Rivière du Loup, 15 pour 100 de la somme dépensée pour ce pont, n'excédant pas.... 15,000 00

Aussi pour la construction d'un pont sur la Rivière du Lac, 15 pour 100 de la somme dépensée pour ce pont, n'excédant pas 15,000 00

3. Que les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, et à la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique sont accordées à la condition, (et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité du présent acte aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition), qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront, et qu'aucune d'entre elles ne fusionnera avec aucune autre compagnie de chemin de fer; et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ni exploité par aucune autre compagnie, et qu'aucune des dites compagnies ne conclura une convention pour un fonds commun, en vue de réunir (*pooling*) ses recettes à celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer, et tout bail, fusionnement ou convention ainsi faits seront nuls excepté en tant que ces conventions pourront s'étendre aux arrangements de trafic et de parcours qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

4. Que les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté du conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. Que la concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, et que le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à être prélevés et imposés par ces compagnies ou chacune d'elles sur tout ou chacun des chemins de fer subventionnés.

6. Que les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

7. Que toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte sera tenue de fournir chaque année au gouvernement le transport gratuit des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de sa ligne pour laquelle elle aura reçu cette subvention, et fournira, partout où elle en sera requise, des wagons postaux, convenablement aménagés pour ce service postal, et ces transports et services

seront faits aux prix qui pourront être convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui pourra être approuvé par le Gouverneur en conseil, et en paiement de, ou à compte sur ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

J'informerai la Chambre que Son Excellence le Gouverneur général ayant été mise au fait de l'objet de ces résolutions, les recommande à la Chambre.

La motion est adoptée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai au très honorable premier ministre quel jour il sera prêt à déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée avec le secrétaire des Colonies, relativement à la correspondnce échangée entre lord Aberdeen et moi au sujet du changement de cabinet.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : La correspondance est très peu volumineuse, et j'espère qu'il me sera possible de la déposer sur le bureau de la Chambre lundi.

PHARE FLOTTANT POUR LE HAVRE D'HALIFAX.

M. BORDEN (Halifax) : Je me proposais de signaler à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), s'il avait été ici, une résolution de la chambre de commerce de la ville de Halifax, relativement à l'urgente nécessité qu'il y a de mettre un phare flottant dans le havre de Halifax. Une copie de la résolution, je crois, a été envoyée au ministre, mais j'ignore s'il a fait ou s'il fait des démarches à ce sujet. Afin qu'elle soit portée à son attention par le très honorable premier ministre, je vais la lire. C'est une résolution adoptée le 25 de ce mois :

Attendu que la perte récente du steamer *Portia*, à la hauteur de Sambro, en entrant dans le havre d'Halifax, a signalé à l'attention publique la nécessité qu'il y a d'établir des signaux plus parfaits pour protéger les abords du havre d'Halifax pendant les temps de brouillard ;

Et attendu qu'à une assemblée de la Chambre de commerce, tenue le 18 du courant, à laquelle assistaient des représentants du département de la Marine, des compagnies de câbles transatlantiques, des commissaires de pilotes, des fonctionnaires du havre, des capitaines de steamers et des représentants des diverses compagnies de steamers et de commerce, l'on a exprimé unanimement l'opinion que les signaux actuels, pour protéger le havre d'Halifax, sont insuffisants ;

Et attendu que l'augmentation des affaires dans le port d'Halifax, comme port principal du Canada sur l'Atlantique, impose l'obligation de faire des démarches immédiates pour prévenir les grands dangers qui existent aujourd'hui lorsque l'on entre dans le port pendant les temps de brouillard :

Qu'il soit résolu : Que l'on demande au gouvernement de s'occuper immédiatement de la construction d'un phare flottant du type le plus moderne, pourvu des dernières améliorations, dont l'on se servira comme de station de pilotes, et que l'on mettra dans la partie la plus convenable du havre d'Halifax.

Pour l'édification du gouvernement, je dirai que, il y a quelques années, l'on a établi un petit phare flottant à l'entrée du havre pour répondre aux besoins auxquels on veut aujourd'hui répondre par la construction du phare flottant projeté. On a constaté que ce petit phare flottant était tout à fait insuffisant, et, dans la suite, on l'a enlevé pour le mettre quelque part dans le Saint-Laurent. J'espère que l'on signalera la chose à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries, et j'espère aussi qu'il lui sera possible de faire immédiatement des démarches pour répondre aux désirs de cette assemblée de la chambre de commerce et des commerçants d'Halifax en général.

Le premier ministre remarquera qu'à la réunon dont on a parlé, les intérêts d'Halifax ont été parfaitement exposés, à tous les points de vue. Il remarquera aussi que la cause de la convocation de cette réunion était la perte du steamer "Portia" qu'on a semblé attribuer au manque des précautions que l'on a mentionnées.

Le MINISTRE DES FINANCES : La date de la résolution que vient de lire mon honorable ami (M. Borden) indique que cette question n'a été soulevée que dans les trois ou quatre derniers jours.

M. BORDEN : Oui, la résolution est datée du 25 du mois courant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que la résolution a à peine eu le temps de se rendre à Ottawa, et que si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a reçu le document, il n'a pas encore eu l'occasion de l'étudier, car il m'en aurait parlé. Le surcroît d'ouvrage est tel depuis quelque temps que, nécessairement, les affaires courantes ne reçoivent pas la même attention qu'à l'ordinire.

La construction d'un phare à cet endroit coûterait cher ; il nous faudrait demander à la Chambre de voter la somme nécessaire, et j'ai désiré et j'espère de ne pas présenter de nouveaux crédits supplémentaires cette année. Je discuterai la question avec mon collègue (sir Louis Davies); et l'honorable député (M. Borden) peut être certain que, bien que mes instincts économiques de ministre des Finances puissent combattre mes sympathies de représentant de la Nouvelle-Ecosse, la matière recevra notre plus sérieuse attention. Je me trouve dans une situation bien embarrassante.

M. BORDEN : Que l'honorable ministre veuille bien comprendre que mes observations ne comportent aucune censure.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement.

M. BORDEN (Halifax) : J'appelle simplement l'attention de la Chambre sur une matière de grande urgence.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. KAULBACH : Au nombre des résolutions concernant les subventions aux chemins de fer, il y en a deux qui sont en conformité de la demande que j'ai faite l'an dernier, au sujet de la ligne qui relie New-Germany et Shelburne viâ Caledonia.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que l'honorable député viole les règlements.

M. KAULBACH : Je ne veux pas faire un discours, mais simplement poser une question.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député fait mieux d'attendre que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. KAULBACH : Je désire simplement prier le gouvernement de se rendre à la demande que j'ai faite, l'an dernier, de prolonger cette ligne de New-Germany à Halifax.

Dans ces résolutions, j'en remarque une qui est rédigée comme suit :

Pour un chemin de fer d'un point de l'Intercolonial à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, n'excédant pas 20 milles.

Je ne comprends pas cela, car la distance entre les deux points est de 40 à 45 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question que l'honorable député soulève se présentera plus à propos lorsque nous discuterons ces résolutions lundi prochain. Cependant, je n'ai aucune objection à répondre immédiatement à mon honorable ami. Des subventions de cette nature sont généralement accordées partiellement. On ne juge pas à propos de les accorder du premier coup pour tout le parcours d'un chemin de fer. L'objet que nous avons en vue en proposant cette subvention, c'est de relier la ville de Halifax au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse ; et si le parlement accorde cette subvention pour 20 milles, je n'ai pas de doute qu'il prêtera encore main forte à l'entreprise, en temps opportun, quoique, sur ce point, les intéressés doivent s'en rapporter au bon vouloir du gouvernement et du parlement.

TAUX D'ASSURANCE MARITIME.

M. McDOUGALL : Je désire demander si le gouvernement sait pour quelle raison, les taux d'assurance ont été augmentés au détriment des ports des provinces maritimes en faveur des ports de l'est des Etats-Unis. Cette augmentation de taux nuit beaucoup à nos ports et les armateurs et propriétaires de navires croient qu'il n'y a aucune raison d'en agir ainsi. Le gouvernement a-t-il pris quelques moyens pour se renseigner sur les causes qui ont motivé cette distinction entre les ports canadiens et américains, ou a-t-il communiqué avec les autorités compétentes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais si l'on a pris les moyens d'obtenir des renseignements complets, mais je sais que mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, a consacré son attention à cette matière. La difficulté est bien simple. Si un incendie se déclare à Vancouver, les compagnies d'assurance anglaises augmentent immédiatement leur taux à Halifax. Il y a une tendance de la part de ces compagnies à faire un même groupe des ports disséminés sur une grande étendue de territoire, et un désastre arrivé dans un port aura probablement pour effet d'augmenter les taux d'assurance dans un autre port quelquefois très éloigné.

Que deux ou trois accidents arrivent soit dans le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, soit sur les côtes des provinces maritimes, nous entendons dire que les compagnies d'assurance ont augmenté leurs taux dans tout le pays. Voilà ce que nous démontre l'expérience du passé ; et ce n'est que par les constantes représentations des chambres de commerce et des intérêts maritimes que nous pouvons remédier au mal. Je ne sache pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries ait eu quelque correspondance particulière sur la matière, mais je sais que au sujet de divers accidents, la question des taux des assurances maritimes a engagé son attention. Si on peut faire quelque chose pour amener l'abaissement de ces taux, je suis certain que mon honorable collègue ne négligera rien pour atteindre cet objet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je puis dire que cette matière a engagé l'attention de notre haut-commissaire, lord Strathcona, et que celui-ci a fait tout ce que l'on pouvait faire. Nous ne pouvons agir en tant que gouvernement, car les taux d'assurance sont entièrement du domaine des affaires privées. Comme le sait probablement l'honorable député, les malheureux désastres de notre marine, quoique ces désastres n'aient pas été causés par la route du Saint-Laurent ou aucune autre route canadienne—la perte du Labrador, sur les côtes d'Ecosse et la perte d'un steamer de la ligne Allan, sur la côte d'Yarmouth,—ont servi d'excuse et de prétexte, comme l'a dit l'honorable monsieur, à l'augmentation des taux d'assurance maritime.

Je puis assurer à mon honorable ami que nous avons pris tous les moyens possibles pour obtenir justice.

Pendant que je suis debout, je désire déposer sur le bureau de la Chambre les articles de la convention relative au service des Antilles anglaises. Je proposerai probablement une résolution à ce sujet un peu plus tard. On constatera que le nombre de voyages a été doublé, et qu'on ne prend pas beaucoup plus de la moitié du temps que l'on prenait autrefois pour faire le trajet.

M. McDOUGALL : L'on m'a demandé de faire observer au département de la Marine et des Pêcheries, que le nombre des accidents arrivés sur les côtes des provinces maritimes, comparativement à ceux arrivés sur

le littoral est des Etats-Unis, démontrent une différence considérable en faveur des provinces maritimes.

TRAITEMENTS DES MINISTRES DES DOUANES ET DU REVENU DE L'INTERIEUR.

La Chambre se forme en comité pour étudier une résolution concernant les traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES : Il peut y avoir divergence d'opinion—et par les critiques des journaux, je vois qu'il en est ainsi,—sur le nombre des ministres qui doivent composer le cabinet canadien ; je crois que tout le monde s'accorde maintenant à dire que tous les chefs de département doivent recevoir le même traitement. L'honorable leader de la gauche (sir Charles Tupper) a bien fait ressortir ce point l'autre jour, en disant que si cette question était discutée en son absence, il désirait qu'il fût bien compris qu'il approuvait la présente résolution.

La matière n'exige pas de longues explications de ma part. Les ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur dirigent des départements qui sont très importants et qui perçoivent d'immenses sommes pour le trésor public, et je crois qu'il est généralement admis—pour m'exprimer d'une manière qui n'offusquera pas les honorables membres de la gauche,—qu'ils ont droit au même traitement que tous ceux d'entre nous qui ont un portefeuille. Nous avions l'intention de saisir la Chambre de cette résolution l'an dernier, mais dans la presse des affaires qui est inévitable à la fin d'une session, nous avons oublié de le faire, et nous donnons à la résolution un effet rétroactif en disant qu'elle sera censée être en vigueur depuis le 1er juillet 1898.

M. CHARLTON : Il semble y avoir quelque chose d'odieux dans le fait de placer deux membres du cabinent dans un état d'infériorité vis-à-vis leurs collègues, au point de vue du traitement, et je ne crois pas qu'un seul député s'oppose à cette résolution.

Il y a, intimement liée à la question du traitement des membres du cabinet, une autre question dont la presse s'est beaucoup occupée récemment et à laquelle la Chambre devrait consacrer son attention. Je veux parler de la déclaration que l'on a faite que le premier ministre du Canada devrait recevoir un traitement plus élevé que celui que le pays lui paie aujourd'hui. Je crois que l'opinion générale de la presse des deux partis est que nous devrions donner une rémunération plus considérable au premier ministre du Canada, afin de lui permettre de remplir les devoirs sociaux ou autres que lui imposent ses fonctions. Je prends la liberté de dire que cette question est une de celles qui méritent notre attention immédiate.

M FOSTER : Je crois que le ministre des Finances n'a pas rendu justice au gouvernement par le bref exposé qu'il a fait de cette résolution. La question de savoir s'il devrait y avoir ou non une différence dans les traitements en est une dont le gouvernement actuel est responsable. Je ne sais si l'opinion est unanime ou non sur ce point ; mais je crois que le ministre des Finances aurait dû donner quelques explications sur l'attitude et les promesses qui ont induit le peuple à croire que l'on réduirait le nombre des membres du cabinet.

Il me semble que l'on ne devrait pas faire plus qu'imiter la grande prodigalité de l'ancienne administration. De fait, on a demandé au peuple de nous chasser du pouvoir à cause de cela, et à ce sujet, pas un homme ne se prononçait avec plus d'énergie que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), et je crois que le premier ministre et son parti ont aussi déclaré que l'on devrait réduire le nombre des membres du cabinet.

Ces pauvres diables, les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur, devaient être dans un état d'infériorité jusqu'au temps où les exigences politiques seraient assez apaisées pour trouver un bouc émissaire que l'on chasserait de la bergerie ministérielle dans le désert, de sorte qu'en revisant les traitements on prétendrait que les dépenses n'étaient pas plus fortes, parce que le nombre des ministres était moindre. Evidemment, le ministre des Finances a tout oublié, ou bien il n'a pas voulu se donner la peine d'en parler à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dois dire que j'apprécie l'esprit et le ton des observations de mon honorable ami. Je sais parfaitement qu'il y a eu une grande divergence d'opinions sur cette matière, et je ne puis oublier que quelques membres de la droite ont dit que le cabinet était trop nombreux. Mais c'est là une question libre et qui peut donner lieu à une divergence d'opinions. Mais parce qu'un député a exprimé cette opinion, cela ne veut pas dire que c'était le sentiment de tout le parti.

L'honorable préopinant a dit que pendant que j'étais dans l'opposition, j'avais déclaré moi-même ou fait entendre que le nombre des membres du cabinet devait être réduit. J'ai eu souvent l'occasion de parler des dépenses publiques, lorsque je siègeais de l'autre côté de la Chambre, mais je ne me rappelle pas avoir jamais exprimé l'opinion qu'on m'attribue, à savoir, que le nombre des ministres était trop considérable ou que les traitements étaient trop élevés. Je crois que l'on peut fouiller mon passé parlementaire et que l'on ne constatera pas que j'ai jamais dit qu'il fallait réduire le nombre des membres du cabinet. Dans un sens, on pourrait croire que le nombre des ministres est considérable dans un pays comme le nôtre. On

fait souvent une comparaison entre le Canada et les Etats-Unis, mais on ne peut du tout comparer les deux systèmes.

M. FOSTER : Non ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député peut avoir entendu exprimer des opinions contraires à ce que j'avance, mais je suis certain qu'il ne les partage pas. Les membres du cabinet aux Etats-Unis n'exercent aucun devoir législatif. Leurs fonctions sont purement exécutives, et ils ne sont pas tenus, comme les ministres du Canada, d'être dans une assemblée délibérante près de quatre ou cinq mois par année, pour remplir leurs devoirs parlementaires qui, dans un sens, sont peut-être plus importants que leurs devoirs exécutifs. Si la république américaine peut se contenter de sept ministres, il est bien évident, vu la différence des systèmes en vigueur dans les deux pays, qu'il est absolument impossible de gouverner le Canada avec le même nombre de ministres.

De plus, quoique le nombre des ministres soit peu considérable aux Etats-Unis, en revanche, le nombre des sous-ministres est très élevé. Je sais que quelques-uns de mes amis sont d'avis que nous devrions réduire le nombre des ministres, mais je ne crois pas avoir jamais exprimé une semblable opinion. Je ne puis oublier que nous avons un vaste territoire et que notre population se trouve disséminée sur la moitié d'un continent, dont chaque partie s'attend, et à bon droit, d'être représentée dans le cabinet.

Au sujet des traitements, je suis convaincu que personne ne prétendra qu'ils sont trop élevés. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a été assez bon de parler de moi il y a un instant. J'apprécie sa bienveillance, mais je ne voudrais pas être seul l'objet de l'attention de la Chambre à ce sujet. Si l'on proposait d'augmenter le traitement du premier ministre, il faudrait aussi que mes collègues fussent placés sur le même pied.

La question peut donc se résumer ainsi : Jamais le parti libéral n'a posé en principe que les membres du cabinet étaient trop nombreux, ou trop libéralement rémunérés. Quelques membres du parti ont eu cette opinion et l'ont exprimée.

M. FOSTER : La législation antérieure ne contenait-elle pas une condition ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai peu de chose à ajouter, mais, comme je l'ai dit l'autre jour, rien ne serait plus cruel, nous rappelant les longues années que les honorables membres de la droite ont passées dans les froides régions de l'opposition, que de vouloir les tenir attachés aux opinions qu'ils ont alors exprimées ; et je crains bien que nous ne devrions renoncer à cette tâche.

Je dois dire que je ne formais pas partie de l'administration et que je n'étais pas dans le pays lorsque l'on a crée un ministre du Commerce et deux contrôleurs, le contrôleur du Revenu de l'intérieur et celui des Douanes. Un acte à cet effet fut adopté sous le gouvernement de sir John Macdonald, mais n'a jamais été appliqué du vivant de cet homme d'Etat ; et je pris l'occasion de lui exprimer ma forte opposition à la politique qu'il avait adoptée. Je croyais que s'il y avait deux ministres qui devraient être membres de cette Chambre, c'était bien ceux qui dirigeaient le département des Douanes et le département du Revenu de l'intérieur. J'étais aussi d'avis que s'ils ne devaient être que des sous-ministres, le chef de ces départements devait être le ministre des Finances.

Je dois dire que mon honorable ami qui a établi et mis en vigueur la pratique d'avoir un ministre du Commerce et de mettre les contrôleurs sous l'autorité de ce dernier, a certainement commis, selon moi, une erreur, tant au point de vue parlementaire qu'au point de vue de la conduite des affaires du pays ; et je n'hésite pas à dire que, à mon avis, les contrôleurs devraient être crées ministres et recevoir les mêmes traitements que les autres membres du cabinet, parce que, s'ils remplissent convenablement leurs fonctions, il n'y a pas un homme, dans le gouvernement dont les devoirs exigent plus d'attention.

Je n'ai pas besoin de dire combien je serais peiné de faire quelque chose qui pourrait nuire au ministre du Commerce, mais j'ai toujours considéré que la création de son département n'était pas du tout nécessaire. Il suffit de jeter un coup d'œil sur l'histoire de ce département, depuis sa fondation, pour constater que le ministre du Commerce n'a jamais rendu de services qui fussent réellement utiles au pays. Je crois que, dans l'ordre naturel des choses, le commerce devrait être du domaine du ministre des Finances, ainsi que des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur.

Naturellement, je n'ai pas besoin de répéter combien je suis peiné d'avoir à dire quelque chose qui pourrait paraître contraire aux intérêts de n'importe lequel des membres du cabinet ; mais nous sommes à discuter une question très importante sur laquelle, je crois, que tout le monde est d'accord, à savoir : quels sont les moyens à prendre pour augmenter les traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur, de façon à les mettre sur le même pied que les autres membres du cabinet, sans accroître les dépenses publiques.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a déjà expliqué les difficultés qui se présentent, lorsqu'il a dit que notre pays était tellement vaste qu'il n'était pas facile d'en représenter les différentes parties dans le cabinet. Mais, il y a quelques jours, le ministre des Finances a dit que le temps était arrivé où des vues plus larges devaient prévaloir à ce sujet, et qu'il avait l'intention d'abandonner l'idée de la représentation lo-

cale dans le cabinet. J'appelle l'attention de mon très honorable ami sur l'attitude nouvelle prise par l'honorable ministre des Finances, laquelle indique, sans doute, que la province de la Nouvelle-Ecosse, dans tous les cas, serait prête à sacrifier un de ses ministres afin de rendre justice aux parties du pays qui ne sont pas représentées à l'heure qu'il est dans le cabinet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est probable que si nous abandonnions l'idée de la représentation locale, nous aurions deux ou trois députés de la Nouvelle-Ecosse dans le cabinet.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas de doute que mon honorable ami (M. Fielding) s'est acquis une telle réputation, que ceux qui siègent derrière lui seraient justifiables de croire que cette province qu'il représente si admirablement devrait avoir trois ou quatre ministres.

Mais je ne parle pas maintenant pour badiner, mais sur la question même dont la Chambre est saisie. Nous sommes prêts à appuyer la proposition raisonnable que l'on a faite de donner aux ministres des Douanes et de Revenu de l'intérieur, dont les fonctions sont très importantes, le même traitement que les autres membres du cabinet. Mais nous disons, abstraction faite de toute autre considération, qu'il n'est pas opportun d'augmenter le traitement des membres du cabinet.

Si je ne rappelle bien, lorsqu'on a présenté la loi pour élever les contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur au rang de ministres, on a dit que leur traitement serait augmenté lorsqu'il serait praticable de réduire le nombre des ministres, de façon à ne pas augmenter la somme payable aux membres du cabinet. Comme on a démontré à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) que le département du Commerce était absolument inutile, je lui conseillerais, si l'occasion s'en présentait, de nommer le ministre du Commerce lieutenant-gouverneur. Il est bien vrai que son absence de cette Chambre créerait un grand vide, mais ce serait le moyen de rendre justice aux ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur, sans augmenter les dépenses publiques.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je vais lui demander son opinion sur un point. Si je l'ai bien compris, il a dit que le travail d'un membre du cabinet se bornait à ses fonctions administratives, et que le ministre du Commerce avait peu d'ouvrage à faire dans son département. Personne ne sait mieux que mon honorable ami que ce n'est pas là le véritable point de vue auquel il faut se placer pour juger de la situation ou pour se rendre compte des devoirs des ministres. Il a de l'expérience en ces matières, et il sait parfaitement que les devoirs d'un ministre ne se bornent pas à son département. Il est vrai que le département du Commerce n'impose pas une somme d'ouvrage très lourde, si on le compare aux autres. Les fonctions du secrétaire d'Etat ne sont pas non plus onéreuses.

L'honorable député ne l'ignore pas, la politique générale du cabinet peut absorber l'attention d'un ministre ; je me rappelle l'époque assez rapprochée, où mon honorable ami détenait le portefeuille de secrétaire d'Etat. Est-ce qu'à cette époque, il n'avait pas autant de besogne que lorsqu'il détenait un portefeuille plus important ?

Sir CHARLES TUPPER : M. le Président, le premier ministre vient de soulever une nouvelle question. Je n'ai pas dit que les ministres se bornaient uniquement à la besogne de leurs ministères respectifs. Seulement je maintiens que le ministère du Commerce et de l'Industrie est absolument inutile. De fait, le pays a gravement souffert de la négligence apportée par le ministre du Commerce dans l'exercice des devoirs de sa charge, et cela par la ruine d'un service dont tous les partis avaient reconnu l'importance pour le pays. Le seul exploit dont le ministre du Commerce puisse se glorifier est d'avoir causé la ruine du service rapide de l'Atlantique, qu'il avait trouvé en bonne voie de réussite à son entrée au ministère. J'ignore la valeur des services que l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) peut rendre aux autres ministères. Dans un sens général, il y a beaucoup de force dans la proposition du premier ministre. C'est lord Dufferin, notre ancien Gouverneur général, qui a comparé sa situation dans le cabinet à celle d'une bonne pour tout faire ; car n'ayant point de devoirs onéreux à remplir dans son propre bureau, il était constamment obligé de s'occuper de la besogne des autres ministères. Sans doute, mon très honorable ami, bien que nominalement président du conseil, a beaucoup à faire en dehors de son bureau. La même chose a pu s'appliquer à la charge de secrétaire d'Etat, à l'époque où je détenais ce portefeuille, étant en même temps premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai voulu faire allusion à l'époque antérieure à celle où mon honorable ami était premier ministre.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami m'a donné assez de fil à retordre, quand j'étais secrétaire d'Etat et leader de la Chambre—malheureusement pour le pays et pour lui-même, car cela lui a suscité depuis cette époque, bien des embarras. Je n'en dirai pas davantage à ce sujet : seulement, j'espère que le gouvernement me saura gré de lui avoir suggéré le moyen d'effectuer l'augmentation du traitement des ministres, chose que tous nous approuvons, sans pour cela, imposer de nouveaux frais au pays.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je sais, certes, bon gré au chef de l'opposition des paroles qu'il a prononcées l'autre jour et qui dénotent chez lui de la

largeur de vues. Quant au reste, nous savons apprécier les bons offices, tout minimes qu'ils soient.

M. FOSTER : A quelle époque la chose remonte-t-elle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a quelques années, les contrôleurs furent avancés à la charge de membres du cabinet. La loi statuait que lorsque le chiffre des membres du cabinet serait réduit, les contrôleurs seraient élevés au rang de ministres, sans augmentation de traitement. A notre avis, on a fait erreur, dans cette dernière partie du bill, et nous voulons aujourd'hui rectifier cette erreur.

M. FOSTER : Il me semble qu'il y avait là un *engagement*, et on l'a consigné à la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : On abroge souvent les lois.

M. FOSTER : Chez les ministres, tout est sujet à variation, sauf se cramponner au pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh bien ! nous entendons bien nous y cramponner.

M. McMULLEN : L'ex-ministre des Finances a invoqué mon témoignage au cours du débat. Il est hors de doute que je suis opposé à l'augmentation du nombre des membres du cabinet. J'ai aussi combattu la création des deux contrôleurs. J'ai prétendu qu'il y avait assez de portefeuilles. On imposa cette législation à la Chambre et l'on créa deux contrôleurs ; mais on ne les nomma que deux ans après l'adoption de la loi, preuve que la chose n'était pas d'urgence. A l'époque où sir Mackenzie Bowell était premier ministre, il adressa une dépêche au député de Victoria (M. Prior), qui briguait alors les suffrages populaires, lui donnant à entendre que c'était son intention d'élever ces contrôleurs au rang de ministres, avec voix au chapitre. C'était la première fois qu'il était question de donner des portefeuilles à ces contrôleurs. Si le député de Victoria et son collègue qui occupaient la charge de contrôleurs avaient droit, aux yeux de l'ancien gouvernement, à des portefeuilles, à titre de justice, je suis bien prêt à admettre que les deux titulaires actuels ont autant de droit que les premiers à cet honneur.

J'ai toujours été d'avis que le rouage de notre administration est trop dispendieux, et je partage encore cet avis. Je me suis opposé à l'augmentation du nombre des ministres sous l'administration actuelle. La chose ne me semble pas nécessaire. Il est possible qu'il ne soit pas juste d'établir des distinctions odieuses dans le cabinet, en maintenant le traitement de ces deux messieurs au chiffre primitif. Toutefois, il y a une circonstance qui milite en faveur du bill. Depuis que ces contrôleurs ont été élevés au rang de membres du cabinet, notre territoire a pris une grande expansion. Nos devoirs se sont accrus en même temps que notre revenu. Voyez le ministre des Douanes. L'on admettra que les devoirs multiples que *fait peser sur lui l'importante* augmentation *de nos recettes* fiscales lui créent une besogne inconnue de ses prédécesseurs. Je fais état que le pays tient à rémunérer ses serviteurs en proportion des services qu'ils rendent. Toutefois, je veux être logique. Je prétends que si nous avions moins de ministres, les affaires du pays seraient tout aussi bien administrées. Mais ce sont les honorables députés de la gauche qui portent la responsabilité de cette augmentation, et maintenant que l'on a créé ces charges, que les ministres sont installés à leurs postes, et que l'administration a été divisée en treize ministères, il n'est pas facile de réduire le nombre des ministres, surtout en raison de l'énorme accroissement de la besogne, ces deux années dernières. Je fais état que quelques petites provinces voudraient voir augmenter leur représentation dans le cabinet ; la Colombie Anglaise, sans doute, verrait d'un bon œil s'effectuer une réforme qui accorderait aux petites provinces une représentation aussi importante que possible. Mais évidemment la chose est impraticable. Je m'étais toujours opposé à l'augmentation du nombre des ministres, jusqu'au moment où le chef de l'opposition fit la déclaration que l'on sait il y a deux ans. Quand la question vint sur le tapis, il saisit la parole et déclara qu'il approuvait absolument l'augmentation du nombre des ministres, ajoutant qu'il était juste d'élever leur traitement au chiffre de celui de leurs collègues. Et avant-hier, quand ce bill a été présenté, le chef de l'opposition s'est empressé de déclarer de nouveau que c'est une question de justice envers les deux ministres, et qu'ils méritent cette augmentation. Reste à savoir s'il pourra convaincre ses partisans et leur faire entendre raison sur ce point. Il n'a pas toujours réussi à les entraîner.

Sir CHARLES TUPPER : Je puis au moins compter sur les vives sympathies de l'honorable député, si je suis impuissant à *entraîner mes partisans* avec moi.

M. McMULLEN : Je le répète, j'avais toujours été hostile à l'augmentation du nombre des membres du cabinet, jusqu'au moment où le chef de l'opposition s'est déclaré favorable à cette mesure, il y a deux ans. En pareilles circonstances, il est inutile de s'opposer à cette mesure. Pour mon compte, je suis presque isolé dans mon attitude à ce sujet, mais je veux bien acquiescer à la proposition, à titre de justice pour ces messieurs, s'il est impossible de réduire le nombre des ministres. L'ex-ministre des Finances aime à me rappeler mon hostilité à cette mesure, par le passé. J'étais de bonne foi alors et la situation du pays autorisait cette critique. Je suis bien aise, toutefois, de voir que l'administration du pays est sortie des multiples embarras du passé et qu'aux nuages qui obscurcissaient le ciel, a succédé la

brillante lumière du soleil de la prospérité. Oui, le Canada est prospère aujourd'hui et cela lui permet de mieux rémunérer ses ministres.

M. DAVIN : Si nous avons réussi administrativement à sortir des nuages et à entrer dans la brillante région de la lumière, c'est évidemment en entassant millions sur millions dans le budget des dépenses. Je ne m'oppose point à ce que l'on paye au ministre du Revenu de l'intérieur et au ministre des Douanes le même traitement qu'à leurs collègues. Toutefois, ce que prétend aujourd'hui le chef de l'opposition est ce que la Chambre a toujours admis : que, du moment que ces messieurs seraient ministres, la charge tout à fait honorifique de ministre du Commerce disparaîtrait. Le premier ministre, pour toute excuse, rappelle au chef de l'opposition qu'il arrive parfois qu'un ministre, titulaire d'un portefeuille de peu d'importance, exerce une grande influence sur les affaires publiques. Si cette excuse est valable dans l'espèce, rien n'empêche de porter à 17 le chiffre des ministres. Nous sommes en plein progrès et le budget des dépenses dépasse le chiffre de 60 millions de dollars ; et si nos laborieux artisans et cultivateurs continuent à prospérer, notre dépense, l'année prochaine, atteindra probablement le chiffre de $70,000,000 et le ministre du commerce sourit à cette orgie financière.

M. l'Orateur, quand je porte mes regards de l'autre côté du parquet de la Chambre et que j'apperçais le ministre du Commerce, je ne puis me défendre d'un sentiment de bienveillance à son endroit ; chose, du reste, bien naturelle entre députés qui siègent depuis longtemps dans cette enceinte, quand bien même nous nous connaîtrions à peine et que nous n'aurions pas de relations intimes. Et quand j'établis le contraste entre sa triste contenance de jadis, lorsqu'il siégeiat à la gauche, et l'expression de béatitude, la joie de vivre, qui se trahissent aujourd'hui dans toute sa physionomie, au fur et à mesure que s'amoncellent les dettes et les dépenses insensées du gouvernement, n'était le tort causé au pays par tout ce gaspillage, cet air de bienveillance, cette joie, cette expression de béatitude empreinte sur la physionomie du ministre deviendraient presque contagieux et se communiqueraient à la Chambre. Au nom du pays, et surtout au nom de l'ouest canadien, je proteste contre le maintien de cette charge purement honorifique et contre le traitement de $7,000 attaché à ce poste, tout simplement parce que le premier ministre prétend que son collègue exerce une certaine influence au sein du cabinet. J'ai une autre objection à faire valoir à ce sujet : il suffit d'avoir comparé le rapport du ministère du Commerce et de l'Industrie avec celui des Douanes pour comprendre que le premier n'est qu'un surcroît de gaspillage. On pourrait éviter tout le gaspillage occasionné par la publication de ces rapports officiels en portant un peu plus d'attention au rapport publié par le ministère des Douanes. Je ne sais vraiment trop ce que le gouvernement pense du peuple canadien, et je crains qu'il ne s'en forme une idée que les événements futurs ne justifieront point. Si le peuple a tellement perdu le don de l'observation qu'il puisse contempler les folles prodigalités de ces messieurs, surtout en présence de leurs anciennes professions de foi au sujet de la dépense, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, et passer l'éponge sur tout cela, alors, M. le président, il est impossible de ranger le peuple canadien parmi les nations intelligentes.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cherchez alors quelque autre classification.

M. DAVIN : Le premier ministre sera peut-être bientôt en lieu de faire lui-même cette classification. Lorsqu'il aura été chassé du pouvoir, comme il le sera, à mon avis, à la première occasion, en raison même de ces prodigalités insensées, alors il sera en lieu de ranger ses concitoyens dans la catégorie des gens qui, tout trahis qu'ils soient, ne sont pas hommes à demeurer dans l'esclavage.

M. TALBOT : Et si le gouvernement est maintenu au pouvoir, comment l'honorable député classifiera-t-il le peuple ?

M. DAVIN : Que dit l'honorable député (M. Talbot) qui vient prêter aide au premier ministre ?

M. TALBOT : Comment, dis-je, l'honorable député classifiera-t-il le peuple, si le gouvernement est maintenu au pouvoir ?

M. DAVIN : Je n'ai pas entendu l'honorable député. Avant d'interrompre les orateurs, l'honorable député devrait prendre quelques leçons de prononciation de façon à pouvoir avoir des titres sérieux à figurer dans la classe des hommes qui articulent bien leurs mots. Lorsqu'il tente en vain de se faire entendre et comprendre, il nous suggère une classification toute autre que celle-là. Je proteste donc de toutes mes forces contre le fait de passer aussi bénévolement sous silence des violations de promesses, comme celles dont nous sommes aujourd'hui témoins. Où est donc le directeur général des Postes (M. Mulock) ? On se rappelle que ce monsieur déclarait jadis que c'était trop de treize ministres. Où est-il aujourd'hui ? Le monsieur qui vient d'entrer nous dit qu'il est aussi d'avis qu'il y a trop de ministres, mais il donne pour excuse l'époque de progrès où nous sommes.

Le PREMIER MINISTRE : La perfection n'est pas de ce monde.

M. DAVIN : Je le sais ; mais je n'aurais jamais pu croire que le premier ministre eût pu nous donner l'exemple d'une aussi rapide décadence. Je sais parfaitement qu'il n'est pas parfait, non plus que ses collègues ; et la Chambre se le rappelle, l'opinion que j'ai

toujours exprimée au sujet du parti et des chefs libéraux, à l'époque où le premier ministre siégeait de ce côté-ci, est qu'il n'avait pas autour de lui les matériaux voulus pour construire un cabinet. Toutefois, je n'aurais jamais pensé, même à mes heures de pessimisme, qu'au bout de trois années de pouvoir, ces messieurs auraient pu nous prouver aussi victorieusement jusqu'à quel point il est possible d'oublier tout ce qu'on doit à sa propre dignité et au pays. C'est contre cet oubli de leurs promesses que je proteste aujourd'hui. Le cas que je signale en ce moment est choisi entre mille, car, à chaque pas, nous nous heurtons à quelque folle prodigalité. Je le disais l'autre jour, de toutes les promesses faites par les ministres il ne subsiste plus rien, pas même un atome. D'abord, ils déclaraient jadis qu'il y avait trop de portefeuilles : cette profession de foi est jetée au vent. Puis il y a cet autre engagement, pris non pas par un seul cabinet, mais par les deux gouvernements, relativement aux contrôleurs : car il avait toujours été entendu que si on élevait ces contrôleurs au rang de ministres, on se débarrasserait du portefeuille superflu. Au sujet de cet élément superflu du cabinet, je dois l'avouer, je regretterais de voir disparaître de la Chambre ou du cabinet le ministre des Douanes (M. Paterson). Ce ministre ajoute à la dignité de la Chambre et du cabinet, et en raison de sa vaste expérience et de ses grandes capacités, il serait fâcheux qu'il s'éclipsât de cette enceinte. Toutefois, il peut continuer à faire partie du cabinet et de la Chambre, sans qu'il soit nécessaire pour cela d'augmenter le traitement des ministres ; car, bien que ce soit tous de hauts et puissants seigneurs, il serait facile au premier ministre de trouver, sans se servir de verres grossissants, les éléments qu'il pourrait éliminer parmi les membres de son cabinet, sans trop l'affaiblir. Je ne saurais croire qu'en pareilles circonstances, le peuple de ce pays consente à cette proposition du cabinet, qu'il faut quatorze ministres, à $7,000 de traitement.

M. F. A. MARCOTTE (Champlain) : M. le Président, j'ai bien peu de choses à dire sur la résolution que nous avons aujourd'hui devant nous. Cependant, je ne puis m'empêcher de manifester mon étonnement en songeant aux promesses faites par les messieurs de l'autre côté de la Chambre, promesses d'économie. Aujourd'hui ils viennent demander une augmentation de salaire des ministres ; augmentation qu'ils ont toujours combattue soit ici, soit dans le gouvernement de Québec.

Il y a encore une autre chose qui me semble attirer l'attention de qui que ce soit dans cette Chambre ; c'est la facilité avec laquelle l'honorable premier ministre et ses collègues élèvent leur salaire et mettent devant la Chambre des propositions semblables et de constater qu'ils aient de si grands scrupules lorsqu'il s'agit de l'augmentation du salaire des députés. Avec quelle facilité nous voyons ces messieurs de l'autre côté de la Chambre augmenter leurs revenus de chaque mois ; avec quel sans-gêne ne le font-ils pas ? Ils ne voient toujours dans leur manière d'agir que des choses bien légitimes ; c'est toujours juste. On dirait peut-être que c'est presqu'une économie quand il s'agit d'élever leur salaire.

M. le Président, il y a certainement quelque chose ici, qui doit faire réfléchir les honorables députés qui sont dans cette Chambre. Ils ne craignent pas de présenter une résolution demandant une augmentation de salaire pour eux ; mais quand il s'agit du salaire des députés,—je ne parle pas pour moi en particulier, je parle des députés de cette Chambre,—quand il s'agit, dis-je des augmentations du salaire des députés, voici que la délicatesse se présente ; voici qu'on voit l'honorable premier ministre dire : la chose n'est pas possible, il faut économiser. Mais lorsqu'il s'agit d'élever le salaire de quelques-uns des ministres il n'y a plus d'économie possible, ces personnages ont trop de responsabilité. Non seulement on est obligé de leur donner des honneurs, mais on est encore obligé de leur donner un salaire en conséquence, et les députés qui sont obligés d'endosser la conduite de ces personnages, qui sont obligés de les supporter, qui sont obligés de travailler pour les soutenir dans leur position, voici qu'on les voit se récrier lorsqu'un seul d'entre eux veut comparer leur salaire avec le leur.

Je crois, M. le Président, qu'il y a ici une anomalie ; je crois qu'il y a un peu d'étroitesse sinon d'égoïsme de la part du gouvernement lorsqu'il vient traiter cette question. Il ne craint pas, je le répète de venir faire une résolution en pleine Chambre lorsqu'il s'agit de l'augmentation du salaire des honorables ministres, et il craint toujours, il a toujours peur du peuple, les ministres ont toujours peur d'eux-mêmes, lorsqu'il s'agit de traiter la question d'augmentation du salaire des députés.

Les honorables députés de cette Chambre sont moins payés que les employés, proportion gardée. Je ne crains pas de dire qu'ils sont moins payés que les sténographes, par exemple, et je dis que les députés reçoivent un salaire ridicule, si on les compare à celui accordé aux ministres. Les ministres ont un salaire de $660 par mois durant 12 mois de l'année, et nous, nous sommes ici pendant cinq mois. De plus, nous avons beaucoup plus de difficultés qu'eux à nous faire élire, parce que nous n'avons pas leur importance et parce que nous avons moins de prestige qu'eux, il nous faut donc faire de plus grands efforts pour nous faire élire et supporter la responsabilité des actes de ces messieurs, soit d'un côté, soit de l'autre de la Chambre.

Nous sommes moins payés que les employés et les ministres. Je ne crains pas de parler et de dire ce que je pense sur cette question, et d'exprimer hautement ce que la

plupart des messieurs de l'autre côté de la Chambre se disent tout bas. Je dis et je répète que je veux être bien compris, que comparativement aux ministres et aux salaires donnés aux employés, que le salaire de $1,000 des députés n'est ni plus ni moins que ridicule, si on le compare à ceux que je viens de mentionner. Je ne demande pas une augmentation de salaire mais je compare.

M. le Président, nous avons là devant nous une résolution qui doit faire ouvrir les yeux de quelques-uns des honorables députés de l'autre côté de la Chambre qui pendant si longtemps,—pendant 18 ans,—ont prêché l'économie. Je ne doute pas que les ministres ont beaucoup de responsabilité, je ne doute pas qu'ils ont beaucoup à faire, mais d'un autre côté je ne puis m'empêcher de dire qu'il a certainement là un manquement à la promesse faite aux électeurs de la part de ces honorables députés quand il s'est agi de l'augmentation des salaires. Il s'agit aujourd'hui de montrer au peuple qu'il a été certainement trompé par les promesses d'économie faites sur les hustings—je parle ici en particulier de la province de Québec—et je dis qu'on a trompé les électeurs lors des élections générales de 1896 et en 1897, lorsqu'on est venu répéter les mêmes promesses économiques à l'occasion de mon élection dans le comté de Champlain.

J'attire l'attention de la Chambre sur le fait que le salaire des députés est moindre comparativement parlant à celui des ministres et à celui des employés, et je m'oppose à toute augmentation.

M. BENNETT : Si le gouvernement n'avait pas déjà violé tant de promesses faites aux électeurs, le pays serait stupéfait de l'entendre déclarer qu'il veut violer encore un autre engagement, relativement au traitement des membres du cabinet. Par ce temps de progrès, où chacun espère faire quelque gain, il est tout naturel que les ministres eux-mêmes songent à tirer quelque avantage pécuniaire des résultats obtenus. J'en conviens, les deux messieurs qu'on veut mettre sur le pied des autres ministres, ont droit, à mon avis, à cette égalité de traitement. Quand l'on compare les devoirs du secrétaire d'Etat avec ceux du ministre des Douanes (M. Paterson) ou ceux du ministre du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joli de Lotbinière), il est hors de doute que ces deux derniers rendent de bien plus importants services au pays que le premier. Le député de Wellington-nord (M. McMullen) est le seul qui ait voulu justifier cet accroissement de traitement, quand il nous dit que l'augmentation des revenus du pays autorisait tous les intéressés à une plus large part des fonds publics ; mais, il est une sage règle de conduite qui dit qu'il faut toujours garder une poire pour la soif ; et bien que le gouvernement et ses amis nous disent que le pays est en plein progrès, preuve l'augmentation du revenu, de fait, cette prétention est exagérée. Si le député de Durham-ouest (M. Beith) était ici, je pourrais lui signaler la ville de Bowmanville, où il demeure, et où ce progrès ne se fait nullement sentir, dans le commerce. Je pourrais signaler encore les villes situées sur les bords du lac Ontario, et demander au député d'Ontario-sud (M. Burnett) s'il n'est pas vrai que Whitby est moins en progrès que jamais. Il en est ainsi de Newcastle et de la plupart des villes situées sur les bords du lac Ontario, et il est remarquable que jamais la stagnation commerciale n'y a été plus prononcée qu'aujourd'hui. Il y a eu une époque de gonflement à certains égards ; mais les marchands et les industriels vous diront que jamais la rentrée des fonds ne s'est effectuée plus lentement qu'aujourd'hui dans l'Ontario.

Ils vous disent que le peuple vit comme s'il était dans l'attente de quelque chose qui n'est pas encore arrivé. J'admets que dans les villes d'Ontario où il existe un nombre considérable de fabriques, et en particulier les fabriques qui s'occupent de la fabrication des marchandises destinées aux travaux des mines et à d'autres fins, il existe une certaine prospérité dans cette partie du pays, mais règle générale, le pays n'est pas prospère. Je n'accuserai pas le gouvernement de ne pas avoir rempli ses promesses à ce sujet, parce que, après tout ce qui a eu lieu, le peuple de ce pays ne s'attend pas à ce qu'ils remplissent leurs promesses. Le peuple a toujours été trompé depuis trois ans, et il a maintenant perdu tout espoir de voir le gouvernement s'acquitter des promesses qu'il a faites. Voilà le temps pour le gouvernement et le parlement de faire un pas dans la bonne voie, et afin de connaître l'opinion de la Chambre, je propose, appuyé par mon honorable ami (M. Clancy) :

Que vu l'avancement accordé au ministre du Revenu de l'Intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière) et au ministre des Douanes (M. Paterson) qui sont élevés au rang de membres du cabinet, et que les traitements qui leur sont accordés égalent ceux des autres membres du cabinet, le nombre des ministres de la couronne qui reçoivent des traitements devrait être réduit d'au moins un, et que les frais du gouvernement civil devraient être réduits d'autant dans les estimations de l'exercice qui commence.

Je n'ai désigné aucun ministre en particulier dans cette résolution, mais personnellement, je regretterais beaucoup de voir soumettre une résolution ayant pour but de priver la Chambre et le pays des services du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Je ne crois pas qu'il y ait aujourd'hui dans l'administration un seul homme qui, par suite de ses talents, de sa réputation sans tache, de son honnêteté et de sa probité, soit tenu en plus haute estime que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright).

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : Le peuple d'Ontario, sans distinction de parti, admet que le ministre du Commerce a fait tout en son pouvoir pour

alléger le fardeau qui pèse sur les épaules des contribuables de ce pays. Tous admettent que sous l'administration Mackenzie, bien que faisant partie du cabinet, il n'a pas essayé de profiter de toutes les occasions favorables qui s'offraient à lui. En 1873, certains libéraux voulaient lancer l'administration libérale de cette époque dans des dépenses exagérées, mais nous devons dire en justice pour le ministre du Commerce, qu'il s'est vigoureusement opposé à toute tentative de cette nature. Je crois que le ministre du Commerce est le seul défenseur que le peuple possède aujourd'hui dans le cabinet. C'est le seul d'entre eux qui ait le courage de faire des représentations, et j'espère que s'il y a un changement dans le cabinet, le ministre du Commerce conservera quand même la position qu'il occupe. Si le gouvernement n'accepte pas cette résolution que j'ai l'honneur de proposer, il donnera une nouvelle preuve de son intention bien arrêtée de ne pas pratiquer l'économie dans l'administration des affaires publiques.

M. HENDERSON : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui est en ce moment absent de la Chambre et qui s'est sauvé afin d'éviter les conséquences qu'aurait pu entraîner à son égard son changement d'attitude relativement aux dépenses extraordinaires de ce pays, a fait allusion à une déclaration faite il y a environ deux ans par le chef de la gauche. Je désire faire remarquer à l'honorable député que sa prétention n'était pas aussi bien fondée qu'il semblait le croire. Lorsque le chef de la gauche a fait la déclaration à laquelle il a été fait allusion, la résolution suivante était soumise à la Chambre :

Le salaire de chacun des dits ministres devra être de $5,000 par année, et il devra continuer d'en être ainsi jusqu'à ce qu'un remaniement des départements de l'administration réduise le nombre des ministres ayant des portefeuilles à treize ou moins, alors le salaire de chacun des dits ministres devra être de $7,000.

L'honorable chef de la gauche a demandé dans ce temps là que les deux ministres de l'Intérieur et des Douanes reçoivent des traitements égaux à ceux des autres ministres, mais cela ne devait avoir lieu qu'à condition que le nombre des membres du cabinet fût réduit, et par conséquent le revenu public ne devait pas en souffrir. Voici ce qu'il a dit :

S'il ne convient pas pour le moment de réduire le nombre des membres du cabinet, ce que vous avez évidemment en vue, comment pouvez-vous permettre que ces ministres ne reçoivent qu'un traitement moins élevé que celui de leurs collègues ? S'il n'est pas trop tard, je proposerais aux ministres d'amender cette résolution et de placer leurs deux collègues dans la position à laquelle leur donne droit l'importance des devoirs qu'ils remplissent. Je crois donc que dans les circonstances, il aurait mieux valu accorder au ministre du Revenu de l'intérieur et au ministre des Douanes leur traitement complet afin de remplir les promesses du premier ministre, et cela fait, vous pourrez réduire le nombre des membres du cabinet si vous le jugez à propos.

Je me suis aussi permis dans la même occasion de faire allusion à cette question. Je n'ai pas craint de dire que puisque le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'intérieur occupaient des places importantes, il n'existait pas de raisons pour que ces honorables ministres ne reçoivent pas des traitements aussi élevés que les autres ministres de la Couronne. Je vais lire ce que j'ai déclaré à cette époque, et ce que je maintiens encore aujourd'hui. Voici ce que j'ai dit relativement au ministère des Douanes.

Je considère qu'il s'agit là d'un ministère des plus difficiles à administrer, celui qui en a la direction a beaucoup d'ouvrage à faire et je ne vois pas pourquoi celui qui est à sa tête ne reçoive que $5,000, tandis que les autres ministres reçoivent $7,000 par année. Ce que je voudrais faire diffère quelque peu de tout ce qui a été proposé jusqu'ici. Vous avez au Sénat deux membres du cabinet. L'un d'eux, le secrétaire d'Etat, occupe, à mon avis, une position inférieure peu importante. Il n'existe pas de raisons valables pour démontrer que ce ministre doit recevoir $7,000 par année parce que le contrôleur des Douanes, lui, ne reçoit que $5,000. Nous avons à part cela au Sénat le ministre de la Justice et dans cette chambre nous avons le solliciteur général qui à eux deux reçoivent $12,000 par année. Je réduirais les traitements du ministre de la Justice et du secrétaire d'Etat à $5,000 et je porterais le traitement des deux ministres mentionnés en premier lieu à $7,000 par année, et je crois que ces montants seraient ainsi plus équitablement distribués qu'ils ne le sont dans le moment.

Je suis encore de cette opinion aujourd'hui ; je crois qu'il existe d'excellentes raisons pour démontrer que ceux qui occupent des sièges au Sénat tels que le secrétaire d'Etat et le ministre de la Justice, ne devraient pas recevoir la même indemnité pour leurs services que les membres de cette Chambre. Les membres du Sénat sont nommés à vie. Si je comprends bien, le gouvernement a retiré sa résolution et ces honorables ministres se considèrent maintenant comme hors de danger. Ils sont nommés pour la vie, et il ne leur en coûte rien pour conserver leurs mandats. Ils n'ont pas la moindre dépense à faire pour reviser les listes d'électeurs ou pour se défendre dans les contestations d'élections. Le Solliciteur général qui est censé faire une large part du travail du ministre de la Justice reçoit $5,000 par année. Je ne vois pas pourquoi l'on dépenserait $12,000 par année pour ce ministère, à part les émoluments payés au sous-ministre et aux autres fonctionnaires, et seulement $7,000 au premier ministre. J'ai encore dit à cette époque :

Je suis sûr que le ministre de la Justice, lorsqu'il a dans cette Chambre un représentant dans la personne du solliciteur général, qui fait la moitié de son ouvrage, serait très satisfait de recevoir la somme de $5,000 par année.

L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a eu l'obligeance de faire la remarque suivante :

Je crains que mon honorable ami ne manque de respect pour cette auguste assemblée qui siège si près de nous ; mais je tiendrai compte de ses paroles.

Je voudrais savoir du ministre du Commerce quel a été le résultat de cette entrevue.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai aucune objection à le dire à l'honorable député ; la question a été prise en considération. Comme il a été plusieurs fois question de moi au cours de la présente discussion, j'espère que l'on me pardonnera de dire quelques mots. Je n'ai pas l'intention de faire perdre le temps de la Chambre en répondant aux allusions qui ont été faites à l'adresse de mon ministère. Si les membres des deux côtés de la Chambre sont d'avis que le nombre des membres du cabinet est trop considérable et devrait être réduit de beaucoup, je me permettrai de soumettre la proposition suivante, qui est faite d'une manière purement théorique, parce que dans le moment nous ne sommes pas en mesure de nous en occuper. Ils devraient adopter un système comme celui qui existe dans la mère patrie, pour le plus grand avantage, à mon avis, de l'administration des affaires publiques et du parlement lui-même.

Comme chacun le sait, en Angleterre, le nombre des membres du cabinet est relativement beaucoup moins considérable que dans notre pays ; mais cela est compensé par un nombre plus considérable de sous-secrétaires attachés aux différents ministères, qui font une partie considérable de l'ouvrage et qui sont choisis pour la plupart parmi les plus jeunes membres de la Chambre. Théoriquement parlant, le système anglais est, à mon avis, bien préférable au nôtre. J'ai exprimé cette opinion plus d'une fois alors que j'étais dans l'opposition, et je puis dire à l'honorable député que j'ai mentionné la chose lorsqu'il s'est agi de créer la constitution qui nous régit, avant 1867. Ce système avait pour avantage de permettre de choisir un certain nombre de sous-secrétaires à qui l'âge et l'expérience faisaient un peu défaut, mais parmi lesquels s'ils se montraient dignes de la confiances que l'on avait mise en eux, l'on pourrait trouver en temps opportun des ministres habiles.

Si nous considérons la question au point de vue purement théorique, sans tenir compte des conditions actuelles, je crois que nous devrons bientôt adopter un système comme celui qui existe dans la même patrie, et je crois qu'il y aurait d'excellentes raisons à donner en faveur d'une mesure de cette nature.

Lorsque la Confédération a été formée, elle l'a été par l'union de partis dans les provinces les plus importantes, et le résultat de cela a été qu'un nombre beaucoup plus considérable de membres du cabinet ont été nommés qu'ils ne l'auraient été dans les conditions ordinaires. Cet état de choses a continué d'exister jusqu'aujourd'hui, et tous ceux qui ont une expérience quelconque de la politique savent qu'il n'est pas facile de s'éloigner de ce système. Pour ma part, je puis dire que lorsque mes amis dans la province ou dans le cabinet, croiront que je suis devenu inutile, je m'empresserai de les dispenser de mes services.

M. CRAIG : Bien qu'il puisse paraître cruel, comme l'a fait demarquer l'honorable chef de la gauche, de rappeler aux honorables membres de la droite les promesses qu'ils ont faites, cependant, je crois qu'il est de mon devoir de leur rappeler ainsi qu'au pays quelques-unes des déclarations qu'ils ont faites relativement à l'administration des affaires publiques. Je suis moi-même en faveur de l'économie, mais je suis sous l'impression que le gouvernement se lance dans des dépenses inconsidérées, et je crois que le pays en arrive rapidement à la même conclusion. Il est possible que le peuple ne se rende pas compte de la chose aussi parfaitement aujourd'hui qu'il le fera plus tard, mais il ne peut y avoir de doute que le jour n'est pas éloigné où il finira par réaliser le malheur qui le menace. On nous dit que nous traversons une époque de progrès ; cela est surtout vrai pour ce qui concerne les dépenses publiques.

J'ai l'intention de lire à la Chambre certains extraits d'un discours prononcé par le directeur général des Postes (M. Mulock), lorsqu'il était dans l'opposition et prêchait l'économie dans cette Chambre. Ces extraits proviennent d'un discours qu'il a prononcé sur un projet de loi destiné à réduire le traitement du Gouverneur général, et ils parleront par eux-mêmes tout en se rapportant directement à la question actuellement soumise à la Chambre.

Je crois que tout le système de gouvernement que nous avons au Canada tel que représenté par un Gouverneur général, des lieutenants-gouverneurs, et des membres du cabinet est un système trop dispendieux. Ainsi, aux Etats-Unis, le gouvernement ne se compose que de huit chefs de ministères dont chacun reçoit un traitement annuel de $8,000 par année, ou un total de $64,000. Au Canada l'administration est beaucoup plus coûteuse, nous avons onze ministres retirant un traitement annuel de $8,000 chacun. Un autre retirant $9,000, et trois contrôleurs retirant en tout $18,000 ; en d'autres termes nous payons $115,000 par année pour les traitements des hommes qui sont à la tête de notre administration publique, tandis qu'aux Etats-Unis on ne paie que $64,000 par année pour des services de même nature. Nous payons donc 80 pour 100 de plus sous forme de traitements aux membres de notre gouvernement que le montant payé aux membres du gouvernement des Etats-Unis. Je mentionne ce fait pour faire comprendre l'esprit de gaspillage qui a présidé à la formation de notre gouvernement.

L'honorable premier ministre a répondu à cette prétention de l'honorable directeur général des Postes, ce matin, en disant que notre système de gouvernement est tout à fait différent de celui qui existe aux Etats-Unis. Mais je crois que l'on fouillerait en vain dans les " Débats " de 1895 pour y trouver de la part de l'honorable premier ministre un argument comme celui qu'il a fait valoir ce matin. Pourquoi n'a-t-il pas déclaré à cette époque que les deux cas étaient tout à fait différents ? Il le dit aujourd'hui, mais lorsque le directeur général des Postes,

étant dans l'opposition, a fait la déclaration que je viens de citer, le très honorable premier ministre l'a approuvé par son silence. L'honorable directeur général des Postes a dit encore dans le même discours :

Ce ne serait pas rester dans les limites de la vérité que de dire que cette dépense a atteint ses proportions actuelles sous la présente administration. Si l'on prend les rapports depuis un quart de siècle, et les chiffres qui s'appliquent tant au régime libéral qu'au régime conservateur, on n'y trouve aucune preuve d'économie sous ce rapport et, cela particulièrement sous l'administration libérale de 1874 à 1878. Les remarques que je viens de faire ne s'appliquent donc à aucun gouvernement en particulier.

L'honorable ministre a aussi dit :

Les dépenses d'administration des affaires publiques ont augmenté dans des proportions tout à fait déraisonnables ; et si nous voulons opérer des réformes, il nous faut commencer au sommet de l'échelle. Le gouvernement doit donner l'exemple ; tous ceux qui sont à la tête des affaires doivent donner l'exemple afin que nous puissions réduire les dépenses à un montant raisonnable. Quel est celui qui peut justifier les dépenses de notre pays aujourd'hui ? On ne peut se baser sur sa richesse pour faire sa justification. Rien ne peut justifier cette énorme dépense de près de $38,000,000, si ce n'est le fait que nous sommes criblés de dettes et obligés de soutenir une nuée de fonctionnaires publics, grands et petits.

A cette époque, cette dépense de $38,000,000 faisait frémir d'horreur l'honorable ministre. Mais les choses sont bien changées aujourd'hui. Le gouvernement dépense actuellement $60,000,000 et l'honorable ministre voit tout cela sans frémir. Un changement bien extraordinaire s'est produit chez mon honorable ami dans ce court espace de quatre ans.

Je vais citer encore les paroles d'un autre député qui avait l'habitude de poser à l'économiste, et qui a encore aujourd'hui cette prétention bien qu'il n'en donne aucune preuve par ses votes. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a dit, il y a quelques temps, à l'honorable chef de la gauche qu'il ne pouvait pas toujours se faire obéir par ses partisans ; je crois que cela parle en faveur de l'opposition, et démontre qu'il existe de ce côté-ci de la Chambre certains députés qui pensent par eux-mêmes et ne suivent pas aveuglément leur chef, comme le fait l'honorable député de Wellington-nord.

L'honorable député n'est pas toujours satisfait du rôle qu'il joue actuellement, car il lui arrive quelquefois d'avoir quelques velléités d'indépendance, et de protester mollement contre certaines augmentations dans les dépenses, mais il a toujours soin de ne pas voter contre le gouvernement. Nous pouvons être certains qu'il ne poussera jamais l'indépendance jusque-là, car en agissant ainsi, il perdrait toute chance de devenir sénateur ou d'obtenir d'autres avantages, et tout en ne voulant pas dire que c'est là la principale raison qui le fait agir, il est vraiment extraordinaire de constater que cet honorable député qui, lorsqu'il était dans l'opposition, avait l'habitude de crier à tort et à travers contre le gaspillage, ne fasse plus maintenant la moindre allusion à l'économie, et soit toujours disposé à accepter tout ce qu'on lui présente.

Lorsqu'il siégait dans l'opposition, il appuya un bill soumis par celui qui est aujourd'hui le directeur général des Postes, et qui avait pour but de réduire le traitement du Gouverneur général, et il se prononça en termes énergiques en faveur de cette mesure. Il déclara que ce projet de loi était bon, que l'administration des affaires coûtait trop cher et que cette réduction devait être faite. Je vais lire quelques extraits du discours prononcé par l'honorable député, et cette lecture ne manquera pas d'intéresser ses amis de la droite et le pays :

L'administration du pays coûte trop cher. Nous avons treize ministres, retirant chacun un traitement de $7,000 et une indemnité de $1,000 par session.

Je prie l'honorable premier ministre et ses collègues de vouloir bien écouter ces paroles, et cela leur permettra d'avoir une entrevue avec l'honorable député de Wellington-nord afin de constater quelle est son opinion sur tout ce qui se dit aujourd'hui dans la presse libérale et dans la presse conservatrice relativement à l'augmentation du traitement de l'honorable premier ministre :

——et je dois ajouter que s'il y a vingt ans l'on considérait que $7,000 était un traitement suffisant, l'on devrait pouvoir se contenter maintenant d'un traitement de $4,000.

Je serais curieux de savoir ce que les honorables ministres auraient à répondre à cela ?

$4,000 peuvent suffire plus facilement à procurer à un membre du cabinet ce dont il a besoin dans le cours ordinaire de la vie, que $7,000 il y a vingt ans.

Voilà un renseignement important pour les membres du cabinet, et il me fait plaisir d'avoir découvert la chose pour eux.

Le blé, la farine et les autres articles nécessaires à la subsistance ne coûtent pas la moitié aussi cher aujourd'hui qu'ils coûtaient dans ce temps-là. Nous payons $92,000 de traitement aux treize membres du cabinet, et à part cela $13,000 à titre d'indemnité par session ; nous leur donnons des secrétaires particuliers pour lesquels nous payons $9,000 ; nous payons $2,000 pour un Orateur-suppléant ; $13,200 pour deux contrôleurs ; ce qui fait en tout $129,200 pour nos membres du cabinet et nos deux contrôleurs, et nous avons à part cela, un solliciteur général, que nous payons $6,000 par année.

Voici l'honorable directeur général des Postes, qui entre dans la Chambre ; malheureusement, j'ai fini les citations de ses discours.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lisez-les de nouveau.

M. CRAIG : Non, mais je vais lui dire où il peut les trouver, afin de pouvoir les soumettre à la prochaine réunion du cabinet. Il les trouvera dans les " Débats " de 1895, aux pages 3250 et 3252. Mais je vais lire, maintenant, des citations du discours prononcé par l'honorable député de Wellington-nord, qui a dans cette occasion appuyé le bill proposé par le directeur général des Postes, et

destiné à réduire le salaire du Gouverneur général. Je suis quelque peu surpris que nous n'ayons pas entendu parler de ce bill depuis 1896. Il était considéré à cette époque comme étant de la plus grande importance. Le directeur général des Postes actuel a prononcé un vigoureux discours à l'appui de sa proposition, et l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a fait de même. Il est possible que cette mesure figure dans le discours du Trône à la prochaine session. Nous l'attendons tous anxieusement. Permettez-moi, maintenant, de vous lire un autre court extrait du discours prononcé par l'honorable député de Welington-nord. J'appelle tout particulièrement l'attention de l'honorable ministre des Finances sur ce qui y est dit :

Mais lorsque vous prenez en considération l'état de choses existant dans tout le pays, et l'expérience des autres colonies qui ont commis des folies sous ce rapport, vous devez vous apercevoir que le temps est arrivé pour nous de mettre fin à ce système et de faire un effort pour réduire les dépenses publiques à un chiffre que le peuple puisse supporter sans en ressentir le fardeau aussi vivement qu'il le fait aujourd'hui. Je crois que si le gouvernement voulait y consentir, nous pourrions réduire les dépenses de ce pays de cinq ou six millions.

Je me demande si le gouvernement s'oppose encore aujourd'hui à une réduction dans les dépenses. D'après la doctrine de l'honorable député de Wellington-nord, nous devons les tenir responsables de la chose.

Je crois que nous pourrions réduire les dépenses du service civil de $500,000 à $750,000, si le gouvernement voulait consentir à accorder un moins grand nombre de positions à ses amis, et à n'employer que des hommes capables de remplir les positions qu'on leur accorde, et lorsque leurs services sont requis.

Je pourrais lire à n'en plus finir tous les discours qui ont été prononcés dans ce sens par les honorables membres de la droite. Je n'ai pas eu le temps d'étudier les discours prononcés par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Mais je suis persuadé que je pourrais y trouver des discours encore plus forts prononcés par cet honorable ministre. Je suis content de voir que l'honorable ministre fait partie du cabinet, car je crois que c'est lui qui sert à modérer l'ardeur de ses collègues. Pour lui les dépenses devraient être de $70,000. Nous avons entendu dire que les estimations supplémentaires devaient être environ $8,000,000 ; mais elles ont été réduites considérablement après le départ du ministre des Travaux publics (M. Tarte).

Je crois que le pays s'attend à ce que l'honorable ministre du Commerce s'occupe de ces dépenses. Je suis en faveur de l'économie, mais il y a une chose que je serai toujours disposé à voter, c'est un certain montant destiné à payer les services d'une personne qui sera chargée de choisir des extraits des discours prononcés par le ministre du Commerce, le directeur général des Postes, et l'honorable député de Wellington-nord sur la question des dépenses inutiles, et cette personne sera chargée de lire ces extraits devant les membres du cabinet une fois par semaine.

Un honorable député voudrait que cette lecture aurait lieu tous les jours, mais cela prendrait trop de temps. Ces extraits pourraient être lus aux membres du cabinet chaque fois qu'un crédit quelconque leur est soumis ; cela leur inculquerait des principes d'économie et leur ferait comprendre que les cultivateurs de ce pays sont fatigués d'être taxés comme ils le sont.

J'espère que le cabinet va prendre en considération cette question d'économie. Je parle sérieusement. Le ministre des Finances doit admettre lui-même que les dépenses sont trop élevées. Après avoir déclaré qu'une somme de $38,000,000 était trop considérable, comment peuvent-ils concilier cette prétention avec cet acte de leur part qui consiste à soumettre des estimations pour un montant de près de $60,000,000 ? Le pays comprend toute l'absurdité d'une telle prétention, et il tiendra les honorables ministres responsables des promesses qu'ils ont faites étant dans l'opposition.

M. McDOUGALL : Quel est le ministre qui s'occupe de la question du câble transpacifique et de la ligne rapide ? C'est toujours le directeur général des Postes qui s'est occupé de cette question dans la Chambre, de même que la question de la ligne rapide avait été confiée dès le commencement aux soins de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), qui a fait un si grand nombre de voyages en Angleterre à ce sujet. Il me semble que ces questions auraient dû être confiées aux soins du ministre du Commerce. L'honorable premier ministre aurait-il quelqu'objection à répondre à cette question de ma part ?

Le PREMIER MINISTRE : Je demande pardon à mon honorable ami. M'a-t-il posé une question ?

M. McDOUGALL : Je désire savoir quel membre de l'administration est chargé de ces services—la ligne rapide et le câble transpacifique.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. McDougall) sait que la santé de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) laisse à désirer, et qu'il ne peut s'occuper de son ministère autant qu'il s'en occuperait sans cela.

M. McDOUGALL : Ce n'est pas là une réponse à ma question. Le très honorable premier ministre pourrait me dire si ces deux services sont sous les soins du ministre du Commerce.

Le PREMIER MINISTRE : Quels services ?

M. McDOUGALL : Le câble transpacifique et la ligne rapide.

Le PREMIER MINISTRE : Le câble transpacifique, lorsqu'il sera posé, sera sous la surveillance d'une commission dont le

siège des affaires sera à Londres, ainsi qu'on le propose dans le bill qui a été adopté.

M. McDOUGALL : Mais les négociations relatives au câble transpacifique doivent être dirigées par quelque ministre de la Couronne. Qui me renseignera ?

Le PREMIER MINISTRE : Les négociations ont été poursuivies par le haut commissaire.

M. McDOUGALL : Je suppose, alors, que le haut commissaire agit sans autorisation d'un ministère quelconque ?

Le PREMIER MINISTRE : Le haut commissaire me fait directement rapport.

M. McDOUGALL : Alors. nous devons comprendre que, jusqu'ici, les négociations se font avec le premier ministre, et non avec un autre membre du cabinet ?

M. SPROULE : A mon avis, l'amendement est bien fondé. Comme mon honorable ami, le député de Durham-est (M. Craig), je ne lirai pas les discours prononcés par les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Je pourrais prendre des heures pour cela. Toutefois, je désire faire observer que la même besogne que font aujourd'hui le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'intérieur a été faite pendant un grand nombre d'années, dans le passé, par des hommes qui, je crois, ont fait aussi leur travail à la satisfaction du pays, et pour $2,000 de moins chacun. Lorsque l'on a proposé d'établir les charges de contrôleurs, on a dit à l'appui du projet que les dépenses seraient bien moindres que si l'on avait deux ministres. tandis que l'ouvrage serait également bien fait par le ministre du Commerce à titre de représentant des deux ministères dans le cabinet. La besogne a été faite par les deux contrôleurs, qui recevaient $5,000 chacun, et aujourd'hui, l'on propose de porter ces traitements à $7,000 chacun.

A mon sens, si l'on a pu faire également bien la besogne avec des hommes tout aussi compétents que les titulaires actuels, et si $5,000 par année suffisaient alors, ils devraient suffire aujourd'hui.

L'autre aspect de la question est aussi répréhensible, et c'est que cette résolution a un effet rétroactif. Lorsque nous adoptons un bill relatif au service civil, il est ordinairement compris qu'il ne s'appliquera qu'à l'avenir. Mais le bill actuel remonte à plus d'une année, et déclare virtuellement que nous donnerons à chacun de ces hommes une gratification de $2,000 pour leurs services de l'année dernière. A mon avis, c'est la violation d'un principe que nous avons toujours considéré comme juste, et ce bill ne devrait pas avoir d'effet rétroactif.

M. CLANCY : Cette volte-face du gouvernement sur cette question en moins de deux ans m'intrigue un peu. Je ne doute pas de l'opportunité d'élever les deux contrôleurs au rang de ministres. J'ai toujours cru que c'était une chose très convenable. Mais il me semble que la chose aurait dû se faire en secret plutôt que ouvertement. On nous a dit il y a deux ans qu'il n'y aurait pas alors augmentation du traitement, et que cette augmentation aurait lieu seulement dans le cas où l'un des ministres actuels serait élagué. Or, cet engagement n'a pas été tenu.

A coup sûr, nous n'obligeons pas toujours les honorables membres de la droite à accomplir strictement leurs promesses ; de fait, quelque fois nous aimons mieux qu'ils manquent à leurs engagements. Mais, dans les circonstances, ils ne sauraient avoir d'excuses, et nous voudrions savoir comment ils ont pu amener leurs partisans à approuver une chose qui, d'après leurs promesses, ne devait avoir lieu que si l'un des ministres actuels disparaissait. A mon avis, c'est là évidemment un acte de mauvaise foi de la part du gouvernement.

L'amendement est repoussé, pour 17, contre 44.

M. HUGHES : Puis-je demander si l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) a pairé ?

M. COWAN : Non, pas pour les votes pris en comité. La chose est formellement entendue entre les whips et par le Dr Montague et moi. Au commencement de la session, nous sommes convenus de nous abstenir simultanément de voter, mais cette convention a été annullée en ce qui concerne les votes pris en comité.

La résolution est rapportée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande qu'il me soit permis de présenter le bill (n° 182) concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur.

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

M. FOSTER : Puis-je demander au premier ministre si l'on se propose de siéger après six heures, ce soir ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, je ne le crois pas.

A une heure, la séance est suspendue.

On reprend la séance à trois heures.

BILL RETIRE.

Bill (n° 165) pour constituer en corporation la compagnie d'Améliorations du fleuve Yukon et du lac Atlin.—(M. Belcourt.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Ministère de l'Intérieur—
Appointements et dépenses se rattachant à l'administration du district provisoire du Yukon..... $100,000

Sir CHARLES TUPPER : Je suis bien aise de voir l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) à son siège, car je désire beaucoup faire au gouvernement un autre appel relativement à la question des droits imposés sur les permis miniers au sujet de la production de l'or dans la région du Yukon. L'honorable ministre le sait, j'ai toujours attaché beaucoup d'importance à cette question, car non seulement je considère l'imposition d'un droit de 10 pour 100 sur le rendement comme une très grande injustice pour ceux qui exploitent des mines d'or, mais je crois qu'elle nuit au revenu public. Mon impression, basée sur les renseignements que j'ai pu obtenir à ce sujet est que cette imposition à l'effet de restreindre l'exploitation des mines d'or au Yukon, surtout l'exploitation de claims d'un richesse modérée. Le rapport des anciens fonctionnaires et des fonctionnaires actuels au Yukon contribue beaucoup à fortifier chez moi cette opinion.

J'ai ici le rapport du major Walsh, qui dit, sous le titre " Droit régalien " :

En arrivant à Dawson, j'ai constaté qu'il y avait un grand nombre de questions à résoudre, et qui ne pouvaient l'être que par le commissaire. Ainsi, la question du droit régalien, au sujet de laquelle il y avait eu beaucoup de discussion, semblait quelque peu embrouillée. Immédiatement, j'ai annoncé que le droit régalien serait perçu sur tous les claims dont les baux avaient été renouvelés après la date de la mise en vigueur de la loi. Presque tous ceux qui avaient loué les claims les plus prospectés étaient disposés à se soumettre à la perception du droit régalien. Toutefois, les autres n'étaient pas aussi dociles, leur principale objection étant que leurs baux avaient été accordés pour un an et qu'une fois qu'ils avaient été accordés, l'on ne pouvait plus y imposer de restrictions. J'ai fait observer aux porteurs de baux que la perception du droit régalien était nécessaire pour le maintien des tribunaux, la protection de la police, le service postal et autres services publics. Tout en reconnaissant la force de ces raisons, ils ont déclaré qu'un examen plus approprié du coût réel de l'extraction de l'or convaincrait le gouvernement que le droit régalien est un impôt élevé, et ils ont exprimé l'espoir que, l'année prochaine, on le supprimerait.

Jamais je n'ai proposé que le droit régalien fût supprimé, mais je suggère que l'on impose un droit correspondant à celui que l'on exige dans d'autres parties du Canada, dans la Colombie Anglaise et dans la Nouvelle-Ecosse, où l'on exploite des mines d'or depuis longtemps, ainsi que dans d'autres pays où l'on exploite des mines d'or, surtout aux Etats-Unis d'Amérique.

Relativement à la contume suivie dans d'autres pays, je crois que, nulle part, on n'exige un droit régalien aussi élevé sur le rendement de l'or que celui que l'on exige dans la région du Yukon. J'ai fait un appel par câble de Londres au ministre de l'Intérieur, et il a répondu que le gouvernement s'occupait de la chose. J'admets qu'une légère amélioration a eu lieu lorsque l'on a porté l'exemption de $2,500 à $5,000, je crois. Naturellement, cela a donné un certain soulagement. mais très petit. L'effet d'un droit régalien de 10 pour 100, ce qui est beaucoup plus que ce que l'on exige dans tout autre pays, nuit de plusieurs manières aux meilleurs intérêts du Canada. Je parle en parfaite connaissance de cause lorsque je dis que cela a beaucoup retardé le placement, dans l'exploitation des mines d'or du Yukon, des capitaux anglais et, je n'en doute pas, des capitaux étrangers, mais j'attache une importance particulière aux capitaux anglais.

Ce droit est si élevé, que le but en est détruit, car on peut cacher facilement le rendement de l'or. L'effet est doublement nuisible, car lorsque l'or est pour ainsi dire passé en contrebande, le rendement ne paraît pas aussi considérable, ce qui tend à diminuer la valeur du pays aux yeux du public.

Le major Walsh continue :

On n'a pas perçu de droits régaliens des claims qui n'étaient pas en bon état d'exploitation, ou qui ne pouvaient pas montrer de bénéfice après avoir payé la redevance, et cela représenterait une somme considérable.

Cette lourde taxe a eu l'effet d'empêcher le major Walsh de mettre la loi en vigueur.

Il poursuit :

Et l'on a exempté du droit régalien plus de la moitié des baux, vu qu'ils avaient été renouvelés avant la date de la mise en vigueur de la loi exigeant le paiement des droits régaliens. La perception des droits régaliens s'élèvera à environ un demi-million de dollars.

A mon avis, cet énoncé est la condamnation la plus forte de l'imposition d'une redevance de 10 pour 100 sur un rendement excédant $5,000, suivant les dispositions de la loi actuelle.

Dans une autre partie de son rapport, le major Walsh parle de nouveau de cette question, et, sous le titre de " Rendement de l'or et perspectives générales ", il dit :

Le rendement de l'or, cette année, dans le district du Yukon, sera d'environ $10,000,000 Lorsque j'ai quitté Dawson, le 4 août, le rendement du printemps et de l'été s'élevait à environ huit millions et demi de dollars, et nous avons estimé à environ $2,000,000 l'or que l'on retirerait encore des sables entassés, dont la plus grande partie n'a pas pu être lavée à cause du manque d'eau, mais, vu que l'on compte entièrement sur la pluie, ces sables pourraient être lavés avant la fin de la saison. Il y a trois millions de dollars de l'automne dernier, lesquels ont été expédiés cet été. On ne saurait comprendre ce montant dans le rendement de cette année. Il faudra, cette année, environ trois millions et demi de dollars pour administrer les affaires du district.

Si l'on considère, et l'on comprend les difficultés que l'on éprouve, la rareté des provisions, et le manque de moyens convenables pour l'exploitation des mines, un rendement de $10,000,000 est chose remarquable, et justifie les grandes espérances que l'on nourrit pour l'avenir.

J'attire l'attention sur ce passage, car il signale les grandes difficultés que l'on éprouve

là-bas dans l'exploitation des mines d'or. Il écrit :

Virtuellement, l'Eldorado et la Bonanza sont les deux seules criques sur lesquelles on a fait des travaux un peu considérables. En conséquence, elles représentent le rendement de cette année. L'an prochain, les criques Dominion, Hunter, Sulphur et plusieurs autres, ainsi qu'un grand nombre de claims de collines et de terrasses, seront ajoutées à la liste, et il est impossible d'estimer aujourd'hui ce que sera la production de l'or.

Je signale cela à l'attention de l honorable ministre, et sur un autre paragraphe du rapport du major Walsh, page 18, où il dit :

Le pays froid et inhospitalier et les travaux coûteux et pénibles qu'il faut y faire pour l'exploitation des mines en ferait toujours un "camp minier" impopulaire et désavantageux, et, pour cette raison, les lois et les règlements miniers devraient être larges, afin d'attirer la population et les capitaux.

Et plus loin :

On semble croire qu'après avoir jalonné un claim, l'on s'est assuré une fortune. C'est une illusion, et la meilleure preuve, c'est que la moitié des claims jalonnés dans le district du Yukon ont été abandonnés ou non enregistrés. Je connais beaucoup de gens venus dans le district après avoir fait de grandes dépenses et qui en sont partis même sans avoir choisi de claim, et j'en connais des centaines qui ont jalonné des claims dans le seul espoir de pouvoir les vendre à des personnes qui n'en connaissaient pas la valeur. Après le jalonnement d'un claim, il y a beaucoup à faire avant que l'on puisse en déterminer la valeur réelle, si toutefois il a quelque valeur. Le coût de la prospection d'un claim est peut-être de $500 à $2,000, et même l'on a dépensé cinq fois autant que ce dernier chiffre pour faire l'examen de claims qui sont aujourd'hui abandonnés. Il sera peut-être possible, plus tard, de les exploiter avec une main-d'œuvre à meilleur marché.

En présence des énoncés du major Walsh, qui était sur les lieux, qui pouvait mieux juger, et qui déclare que les lois minières étaient si sévères, qu'il a dû recourir à l'expédient, je pourrais dire injustifiable, de ne pas tenir compte de ces lois et d'exercer son propre jugement ; tout cela aurait dû convaincre le ministre de l'Intérieur que l'on avait commis une erreur en cette affaire, et une erreur des plus préjudiciables au pays.

J'ose dire que nou seulement M. Ogilvie corrobore tout ce que le major Walsh a dit, mais qu'il va beaucoup plus loin. Un gentleman très digne de foi m'a assuré que M. Ogivlle lui avait dit que, à son avis, le gouvernement retirerait un revenu plus fort d'un droit régalien de 2½ pour 100 que d'un droit régalien de 10 pour 100.

Je le demande au ministre de l'Intérieur. En présence de tous ces faits, ne serait-il pas dans l'intérêt du Canada, dans l'intérêt du gouvernement, dans l'intérêt du développement de cette grande région aurifère, de réduire cette taxe ? En tout cas, que l'on adopte un droit régalien plus conforme à la coutume que l'on suit dans les autres pays de l'univers où l'on exploite des mines d'or.

Je n'ai pas l'intention de prendre le temps du comité à cette phase avancée de la session ; mais je crois fermement que le gouvernement devrait donner toute son attention à cette question. En tout cas, il devrait réduire le droit régalien pour constater si cette réduction aura de meilleurs résultats.

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots sur cette question, et il sera peut-être possible à l'honorable ministre de répondre à tout en même temps. J'ai ici, sur le même sujet, une lettre d'un jeune homme d'Ontario que l'honorable député de Wellington-nord connaît bien, je suppose, et il dit à peu près la même chose. Avant de lire cette lettre, je dirai que la première fois que l'on a examiné en cette Chambre la question du droit régalien de 10 pour 100, je me suis prononcé très énergiquement contre la chose, croyant qu'elle n'était pas justifiable. Il paraît que les mineurs sont du même avis. Ce jeune homme dit :

Les mineurs se plaignent beaucoup de ce que le gouvernement exige d'eux un droit régalien élevé, tandis qu'il ne leur donne même pas un chemin praticable. J'ai souvent cherché à excuser le gouvernement, mais vous ne sauriez persuader les mineurs lorsqu'ils savent qu'ils sont malmenés. Je suis convaincu que tous les fonctionnaires du gouvernement sont ou incompétents ou malhonnêtes, et cette dernière épithète s'applique à la majorité ; ils songent plus à leur bourse et à celle de leurs amis qu'au bien-être futur du pays. Les meilleures mines appartiennent à des Américains, et lorsque j'ai demandé à un avocat retors de Winnipeg comment cela se faisait, il m'a répondu : "Vous savez, les Américains traitent mieux les fonctionnaires que nous, Canadiens, et c'est pour cela qu'ils ont les meilleurs claims," et j'ai trouvé que ses observations étaient fondées, lorsqu'il m'a fallu examiner les choses.

N'était la police à cheval, je ne doute pas qu'une rébellion n'eût déjà éclaté et que le peuple n'eût massacré plusieurs des fonctionnaires qui, cette année, ont agi d'une manière tyrannique. Les fonctionnaires du gouvernement ont plus ou moins d'intérêt dans des claims censés être bons, ou situés dans un bon voisinage, et cela a ruiné ce pays en ce qui a trait à l'exploitation future. Ils réservent tous les 10 claims pour le gouvernement, ce qui, virtuellement, ne laisse rien à la masse des mineurs qui font l'ouvrage pénible de la prospection.

Il me semble qu'en envoyant des hommes ici, le gouvernement canadien a envoyé des hommes dépourvus de talent, n'ayant qu'une chose en vue : remplir leurs poches et ruiner la réputation de la justice britannique. Le Yukon est une chose du passé, et les fonctionnaires du gouvernement sont responsables de la plupart des injustices commises au détriment d'une population brave, honnête et industrieuse. Des milliers de gens sont allés aux Etats-Unis où il existe de meilleures lois pour la protection des mineurs, tandis que des milliers d'autres sont retournés au Canada.

M. McMULLEN : Le nom de l'auteur de cette lettre ?

M. SPROULE : M. William Nightingale. Je ne connais pas ses idées politiques, et je ne connais rien de ce qui le concerne, si ce n'est qu'il dit : "J'ai souvent cherché à excuser le gouvernement." A mon avis, il ne saurait être bien fort conservateur.

Je n'ai lu cette lettre que pour corroborer l'opinion que j'ai exprimée il y a près de deux ans, opinion portant que le droit régalien de 10 pour 100 était un droit plus élevé que celui que l'on ne devrait exiger, et aussi

dans le but de donner au ministre de l'Intérieur quelques renseignements, et il en a déjà reçu un grand nombre de personnes de l'Ontario et d'autres provinces qui se sont rendues dans cette région—afin que cela contribue à lui faire mieux comprendre l'état des affaires, et, s'il y a possibilité, à lui faire trouver prochainement un remède.

M. McMULLEN : Mon honorable ami a mentionné mon nom en parlant de la lettre qu'il vient de lire. Je connais certainement le gentleman dont il a parlé. C'est un homme dont les idées politiques sont si arrêtées, qu'aux élections générales de 1896, lorsque le parti conservateur a été défait, il a déclaré qu'il ne vivrait pas au Canada si ce pays devait être gouverné par les grits. C'est un tory à tous crins. Vous ne sauriez trouver dans tout le Canada un homme plus imbu des principes conservateurs que celui-là, bien qu'il soit très respectable, et je suis parfaitement sûr que cette lettre a été écrite dans le but de chercher à nuire au gouvernement, et dans nul autre but.

M. SPROULE : L'honorable député dit qu'il est tory. Est-il malhonnête ou indigne de confiance ?

M. McMULLEN : Il y a un grand nombre de tories assez honnêtes en dehors de la politique.

Relativement au droit régalien, je suis heureux que l'honorable ministre de l'Intérieur ait résisté à tous les appels qui lui ont été faits pour réduire le droit imposé sur le rendement de l'or au Yukon. Si nous considérons les dépenses énormes que le gouvernement a faites pour maintenir cette région sous la juridiction du Canada et pour y faire respecter la loi, je crois que le ministre de l'Intérieur mérite beaucoup d'éloges pour s'être efforcé de faire payer par cette même région les dépenses que l'on y fait, au lieu de taxer la population du Canada pour cette fin. Je le félicite, lui, ainsi que le gouvernement, de la manière admirable dont ils ont administré tout le district du Yukon. Si nous tenons compte de l'énorme distance qui sépare cette contrée de la civilisation—elle se trouve à 1,400 ou 1,500 milles dans l'intérieur—sans communication ni par chemin de fer, ni par télégraphe, où il a fallu envoyer, à des frais énormes, un détachement de la police à cheval et un corps de volontaires, nous pouvons voir quel fardeau aurait été imposé au peuple, si l'on avait écouté les pressants appels de l'honorable chef de la gauche, qui demandait que le droit régalien fût réduit de 10 pour 100 à 2 pour 100. J'espère que le ministre de l'Intérieur continuera à résister à ces appels, et à percevoir à l'avenir, sur l'or que l'on extrait dans cette région, la même proportion que dans le passé.

On porte aux Etats-Unis une très grande partie de l'or que l'on extrait, et si, par les efforts persistants du ministre de l'Intérieur nous pouvons retenir 10 pour 100 de ce rendement pour payer les dépenses qui se rattachent au développement de la région, mon honorable ami méritera les éloges de tout véritable canadien.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai écouté avec quelque attention l'honorable chef de la gauche exprimer les idées qu'il s'est formé sans doute après avoir étudié la question avec soin. J'admets volontiers que l'opinion d'un homme de son expérience, surtout en ce qui se rattache aux questions financières qui intéressent le Canada sur les marchés monétaires de la Grande-Bretagne, a droit à un sérieux examen.

Je suis fâché de ne pouvoir accepter les idées que l'honorable député a exprimées. Je dirai que la question des droits régaliens au Yukon n'est pas une de ces questions que l'on peut régler d'une façon définitive. C'est une question qu'il faudra examiner de temps à autre, à mesure que les circonstances changeront. En ce qui concerne la première année, l'état de choses était celui-ci : Un certain nombre de riches claims appartenaient tous virtuellement à des étrangers, ou à des hommes qui n'étaient pas citoyens canadiens.

Sir CHARLES TUPPER : M. McDonald, que l'on appelle le "roi du Klondike" n'est pas un étranger.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je parlais peut-être d'une manière un peu trop générale quand je disais que, virtuellement, tous étaient des étrangers, mais une très grande majorité des claims appartenaient à des étrangers, et mon honorable ami, le chef de l'opposition, constatera que la plupart des claims que M. McDonald possède aujourd'hui, il les a achetés d'étrangers qui ont été les premiers découvreurs, et, dans certains cas, il les a payés très cher.

Voici dans quelles circonstances nous nous trouvions : On disait qu'il y avait un certain nombre de claims, qui rapportaient des bénéfices énormes, car, bien qu'il fût extrêmement difficile et dispendieux, d'exploiter les mines dans cette région, cependant, l'on retirait d'énormes profits, et cela, en très grande partie à l'avantage de gens qui ne payaient aucune taxe dans notre pays, et qui ne pouvaient pas se plaindre si nous leur demandions de payer un droit régalien. Je ne crois pas que l'imposition de ce droit ait causé un grand mal.

Ce que mon honorable ami a signalé au sujet de la conduite du major Walsh indique simplement que le gouvernement cherchait à résoudre cette difficulté même. Le gouvernement ne pouvait pas connaître parfaitement les faits à mesure qu'ils se produisaient ; il n'y avait pas de communication télégraphique, et il nous fallait donner au major Walsh le pouvoir de remettre le droit régalien dans certains cas. A mon avis, il a agi avec un grand discernement, et comme on l'a attaqué au sujet d'un grand nombre de choses et que l'on n'a rien dit contre lui relativement à la manière dont il a accompli la tâche très difficile de la perception des

taxes, cela confirme cette opinion. Il a fait certaines remises lorsqu'on lui a démontré que les frais d'exploitation des claims avaient excédé le rendement, et il a dû décider à quels claims s'appliquait la loi. Il a exercé sa discrétion d'une manière aussi juste qu'il l'a pu, et je n'ai entendu faire aucune plainte sérieuse sous ce rapport. Aucune plainte n'ayant été faite au sujet de la conduite du major Walsh en cette matière délicate et difficile, cela prouve qu'il a exercé ses pouvoirs avec tact. Je ne crois pas que l'on ait commis de grandes injustices envers les hommes qui ont acquitté le droit régalien. La totalité de la perception, qui s'est élevée à près de $400,000, a produit beaucoup plus que je ne l'espérais il y a un an, et cela démontre que, si nous tenons compte des exemptions, du grand nombre de claims absolument exemptés du droit régalien parce que les baux avaient été renouvelés avant l'adoption de l'arrêté du conseil imposant cette redevance, il faut admettre que les fonctionnaires du gouvernement ont perçu tous les droits régaliens qu'ils pouvaient raisonnablement s'attendre à percevoir.

Je suis de l'avis de l'honorable chef de la gauche, savoir : que lorsque vous imposez une lourde taxe, vous encouragez la contrebande, mais, parce qu'il y a un peu de contrebande, il ne s'en suit pas qu'il n'est pas sage d'imposer la taxe. C'est une question que l'on doit décider en tenant compte de toutes les circonstances. Sans aucun doute, quelques propriétaires de claims ont tâché de ne pas payer la taxe, et ils ont caché le rendement de leurs claims, mais vu la disposition de la loi qui déclare que la négligence apportée à payer la taxe imposée par arrêté du conseil sera, lorsque la chose aura été prouvée, punie par la confiscation du claim, ceux qui possèdent des claims de valeur doivent vraisemblablement faire en sorte de ne pas s'exposer à faire confisquer leurs biens. Cette disposition, disent nos fonctionnaires, a eu l'effet de diminuer les difficultés dans une large mesure.

Je ne crois pas que cette loi ait donné lieu à des injustices. Quant à ceux qui ont choisi des claims il y a un an et demi, ou deux ans, je ne crois pas qu'ils aient le droit de prétendre que le gouvernement les a traités avec injustice.

Je partage très fortement l'opinion exprimée par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), savoir, que s'il y a possibilité, cette contrée minière devrait payer ses frais d'administration. C'est ce qui a eu lieu jusqu'ici. L'an dernier, il y a eu un fort excédent, et je crois que celui de cette année sera considérable.

Quant à ce dont l'honorable chef de la gauche a parlé particulièrement, ce qui est sans aucun doute la principale raison de son opinion, savoir : qu'à son avis, l'imposition d'un droit régalien empêche les gens d'exploiter des claims dont on ne connaît pas encore la richesse d'une manière certaine, c'est, l'opinion que je me suis formée et qui me semble justifiée par les faits, bien qu'elle puisse être modifiée par des circonstances futures. Les claims les plus riches sont exploités aussi rapidement que possible par les propriétaires, et nous aurions commis une grande erreur en imposant une taxe peu élevée dans le but d'encourager l'exploitation des claims plus pauvres. S'il arrivait que le nombre de claims riches fût comparativement limité et que l'on fût réduit à exploiter les claims plus pauvres, le gouvernement pourra alors examiner cet aspect de la question, et, après un examen attentif, décider s'il est nécessaire au développement du pays qu'une taxe beaucoup moins élevée soit imposée sur le rendement, ou si une taxe un peu moins forte —car une taxe générale de 10 pour 100 est plus que forte—pourrait être facilement imposée.

D'après tout ce que nous avons pu apprendre, le rendement cette année, au Yukon, sera probablement de $20,000,000, tandis que, l'année dernière, il a été à peine de $10,000,000 ; de sorte que nous pouvons voir que l'or est extrait aussi rapidement que les circonstances le permettent. Je ne me soucierais pas d'adopter un système dont le résultat serait de stimuler l'exploitation des mines dans cette contrée d'une manière tellement anormale que nous verrions ce que l'on a vu en d'autres endroits, c'est-à-dire, la cessation absolue ou relative des travaux après une courte période. Les conversations que j'ai eues avec certaines personnes sur des questions se rattachant à cette contrée ne me portent pas à croire que lorsque les capitaux sont dépensés d'une manière régulière d'après les conseils d'hommes qui connaissent parfaitement le pays, le droit régalien, tel qu'il est aujourd'hui, éloignerait nécessairement ces capitaux. En différents temps, plusieurs personnes se sont adressées au gouvernement pour en obtenir des concessions dans le but d'employer des capitaux sur une très large échelle ; et, dans le cours de la conversation, on leur a toujours dit que tout arrangement conclu serait sujet au droit régalien de dix pour cent, comme dans le cas du mineur ordinaire, si ce n'est, peut-être, qu'il y aurait une exemption raisonnable pour le premier coût des machines. Naturellement aucun arrangement n'a encore été conclu, car le parlement en aurait eu connaissance. Je mentionne cela pour dire que beaucoup d'hommes qui ont soigneusement étudié le district du Yukon sont d'avis que l'on pourrait y placer des capitaux pour acquitter une taxe comme celle que nous imposons aujourd'hui sans que cela ait l'effet de rendre les travaux improductifs.

Je désire appeler l'attention du comité sur cette idée que le système que nous avons suivi jusqu'aujourd'hui est celui qui semble le meilleur dans les circonstances. Nous l'avons suivi dans le but d'obliger ceux qui ont choisi des claims extraordinairement riches sur notre territoire à fournir une partie de l'or qu'ils extraient pour permettre

d'administrer le district sans perte ; et, jusqu'ici, cela n'a pas eu le résultat de retarder réellement les progrès de la contrée. Bien que ce système ait sans aucun doute empêché dans une certaine mesure des travaux qui auraient été exécutés si la taxe n'eût pas été imposée, cependant, les progrès du pays ont été assez rapides pour répondre à nos vues, et rien n'oblige à adopter un système dont le résultat serait de stimuler fortement l'exploitation des mines dans cette région, aujourd'hui, vu que l'on extrait une quantité d'or considérable, et il n'en résulterait aucun avantage important. En ce qui a trait à l'avenir, bien qu'il n'y ait rien, à mon avis, qui prouve que la taxe portera préjudice au pays ; bien que je ne sois pas prêt à dire que, quand bien même les travaux seraient réduits aux claims qui ne sont pas aussi productifs que ceux que l'on exploite aujourd'hui, toutefois, cette taxe sera réduite, elle peut être réduite. C'est une question qu'il nous faudra examiner lorsque nous connaîtrons mieux le pays et que nous connaîtrons plus à fond et plus exactement l'état de choses qui y règne.

M. MARTIN : Je n'avais pas l'intention d'adresser la parole au comité, mais j'ai une lettre d'un de mes amis qui est depuis une couple d'années à Dawson-city ; il fait certains énoncés qui, je crois, seront peut-être utiles au ministre de l'Intérieur et lui aideront peut-être à remédier à quelques-uns des abus qui, dit-il, existent dans l'administration des affaires, là-bas. La lettre porte la date du 26 juin, et je l'ai reçue il y a un jour ou deux ; de sorte que, même en été, il faut un peu plus de quinze jours pour parcourir la distance qui sépare Dawson-city d'Ottawa. Mon ami commence par dire qu'il n'a reçu aucune nouvelle, si ce n'est quelques extraits de journaux, entre autre le résumé que le "Star" a fait du discours de sir Charles Hibbert Tupper sur l'administration du Yukon. Voici ce qu'il dit :

Sans aucun doute, beaucoup de gens croiront que le discours de sir Hibbert a été énergique, mais je suis sûr que si un juge honnête et capable, revêtu de tous les pouvoirs nécessaires, avait commencé une enquête l'automne dernier sur l'administration des différents bureaux de Dawson, à l'époque où le commissaire Ogilvie a commencé la sienne, et si le rapport en avait été publié, après le discours de sir Hibbert, ils se seraient écriés en chœur : "On ne nous en a pas dit la moitié." Au lieu de nommer le commissaire Ogilvie pour juger Thomas Fawcett et ses complices, le gouvernement aurait fait tout aussi bien—et la chose aurait été faite d'une manière moins dispendieuse et plus expéditive, et elle n'aurait pas été plus ridicule—le gouvernement aurait fait tout aussi bien, dis-je, de nommer chacun de ces petits autocrates son propre juge. Le commissaire Ogilvie, à l'instar de nombre de grands hommes qui sont venus avant lui, a vécu trop longtemps. Il a vécu assez de temps pour creuser une fosse et y ensevelir sa réputation qui était autrefois sans tache.

Les énoncés de sir Hibbert relativement au service postal sont strictement exacts—tous ceux qui ont été dans cette région le savent. La déclaration du directeur général des Postes portant que nous avons ici un service postal tous les quinze jours durant tout l'hiver est certainement fausse. Il est étonnant qu'un ministre de la Couronne, ayant le moindre respect, soit pour le poste qu'il occupe, soit pour lui-même, ait l'impudence de faire publiquement un énoncé de cette nature. Le Canada peut réduire le port des lettres destinées à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, mais il ne peut pas donner à ceux qui l'habitent un service postal convenable.

Or, monsieur, il est assez généralement connu, je crois—et personne ne le sait mieux que les membres du cabinet fédéral—que l'administration de ce territoire est corrompue. Mais l'on ne sait pas d'une manière aussi générale que les lois et les règlements qui régissent l'exploitation des mines, et l'autorité absolue dont sont revêtus ces petits autocrates, sont les principales raisons de cette corruption. Je vais vous signaler quelques-unes des absurdités de ces règlements, qui chassent chaque jour des hommes de la région, et qui, si on en continue l'application, la ruineront inévitablement. Prenons le droit régalien. Dix pour cent ne constituent peut-être pas une taxe trop élevée pour un petit nombre de claims, une centaine, peut-être, ou à peu près, mais dans la grande majorité des cas, elle est trop élevée, elle est absurde. Mais le caractère le plus répréhensible de ce droit régalien, c'est qu'on le perçoit sur le rendement brut ; on ne s'occupe pas de savoir si, après qu'il a travaillé ferme tout l'hiver sur son claim, il restera un dollar au pauvre mineur, lorsqu'il aura payé ses dépenses : le gouvernement doit avoir son argent.

Voici comment on fait. (Je tiens la chose de la meilleure autorité). Deux hommes étaient propriétaires d'un claim ; ils étaient de compte à demi. Ils ont engagé des hommes et ont fait des travaux. Après qu'ils eurent fait le lavage, le gouvernement a pris 166 onces pour sa part, ce qui représenterait $2,656. Après que les dépenses eurent été toutes payées, les propriétaires ont partagé $1,600 entre eux. Dans un autre cas, sur la crique Dominion, après avoir payé le droit régalien, le propriétaire du claim n'en a pas eu assez pour payer la main-d'œuvre, et il lui a fallu prendre de son propre argent pour payer ses hommes. Puisqu'il doit y avoir un droit régalien, qu'il soit raisonnable. D'abord, qu'il soit à tout prix imposé sur le rendement net d'une mine, et puis que le petit propriétaire d'un claim qui ne rapporte que $5,000 ne paie pas la même somme que ceux dont les claims rapportent $100,000. Que l'on adopte un système d'après lequel chacun paiera suivant le montant net qu'il retire, ou que l'on abolisse complètement le droit. Je ne suis pas du tout opposé à ce que l'on paie une redevance, mais, à mon avis, il est injuste qu'un homme dont le claim est pauvre paie la même chose que celui dont le claim est bon.

Un autre règlement par lequel l'honorable Clifford Sifton montre son incompétence absolue, est celui d'après lequel un mineur qui a enregistré un claim perd son droit dans ce district. Il peut passer deux ou trois mois à faire des recherches, mais s'il ne trouve rien, il ne peut plus prétendre à quoi que ce soit dans ce district. Ce n'est pas là agir en homme d'Etat. Un homme vient dans le pays, et il donne $15 pour avoir le privilège de faire des fouilles dans un certain morceau de terre ; s'il trouve quelque chose, c'est très bien ; sinon, voici ce que le gouvernement lui dit virtuellement : "Nous vous avons donné 250 pieds de terre pour y faire des recherches ; si vous n'y avez rient trouvé, que voulez-vous que nous y fassions ! Il y a, naturellement, dans cette région, des terrains de plusieurs milles d'étendues ; il est possible qu'ils renferment de l'or, mais vous ne devez pas y faire de fouilles ; vous pourriez en tronver. Voyez ces hautes collines là-bas ; nous vous donnerons 250 pieds où vous pourrez faire des fouilles, mais si vous n'y trouvez rien, ce que vous aurez de mieux à faire, sera de quitter la région." C'est là assurément un beau moyen de développer un pays.

Il y a ici deux classes de claims, ceux que l'on appelle placers d'hiver, et ceux que l'on appelle pla-

cers d'été. Or, vous verrez souvent un placer d'été exploité au milieu de l'hiver, et *vice versa*. Il devrait y avoir une époque fixe pour l'exploitation des claims d'été ainsi que pour l'exploitation des claims d'hiver. Les premiers hommes qui les ont jalonnés devraient pouvoir faire une nouvelle estimation de tous les claims non exploités, à ces époques. Cela enlèverait beaucoup d'éléments de concession aux fonctionnaires qui ont seuls entrée au "Saint des Saints", où l'on garde les archives sacrées du district du Yukon loin des regards des profanes. Un homme ne peut rien faire seul, il peut creuser une excavation de 10 pieds ou à peu près, et il doit ensuite abandonner l'ouvrage. Si deux hommes peuvent en six semaines montrer plus d'ouvrage qu'un seul homme ne peut le faire en trois mois, pourquoi ne pas tenir compte de la chose? Mais non; il faut demeurer là trois mois. Il est évident que ce n'est pas au développement du pays auquel on vise. S'il y a quelqu'un qui a l'esprit assez lourd pour penser qu'il vaudrait mieux avoir un seul homme pendant trois ans que d'en avoir deux la moitié de ce temps, qu'il s'adresse immédiatement à l'honorable Clifford Sifton, au ministère de l'Intérieur. Nous avons ici tous les abus du gouvernement autocratique, et nous n'avons pas voix au chapitre.

Il y a d'autres phrases dans cette lettre, mais je crois que c'est tout ce qui se rapporte à cette conclusion. Je l'ai lue simplement pour montrer au comité et au ministre quels sont, d'après un mineur, qui est sur les lieux, qui possède un claim et désire l'exploitation, les obstacles que les mineurs ont à surmonter.

M. DAVIN: Avant l'adoption du crédit, je demanderai à l'honorable ministre, si la deuxième partie du rapport de M. Ogilvie complète ce rapport.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Oui, je crois que M. Ogilvie dit, dans le dernier paragraphe, qu'il y aura quelques matières à examiner.

M. DAVIN: J'ai parcouru ce rapport, et je n'ai pas l'intention, à cette phase de la session, de prendre le temps du comité pour parler de cette question; je prendrai une seule des accusations que M. Ogilvie devait examiner, pour montrer comment il en parle. Je laisserai ensuite au comité le soin de juger du caractère de l'enquête. Une des accusations porte que M. Sifton, étant employé du ministère de l'Intérieur——

Sir CHARLES TUPPER: M. Wade.

M. DAVIN: L'accusation portait que M. Wade, employé du ministère de l'Intérieur, avait jalonné un claim sur l'île de Monte-Christo. Lorsque cette accusation a été formulée, l'on a attaqué ceux qui la faisaient pour leur injustice envers M. Wade et envers l'honorable ministre qui dirige le ministère de l'Intérieur. Quand M. Wade est revenu à Winnipeg, on l'a interviewé. Il a admis qu'il avait jalonné un claim, mais il a dit qu'on lui avait donné une permission spéciale de jalonner des claims au Yukon. La "Tribune," de Winnipeg, qui a publié cet interview, l'a commenté ainsi:

M. Wade admet avoir jalonné un claim dans l'île de Monte-Christo, mais justifie son acte en disant que lorsqu'il a été nommé, on lui a donné une permission spéciale de jalonner des claims au Yukon. Comme nous l'avons déjà dit, les fonctionnaires ne sont pas tant à blâmer que le gouvernement qui a permis la chose.

A la page 18 de ce volume, du rapport de M. Ogilvie, M. Wade, examiné par le commissaire, dit en réponse à une question:

J'étais régistrateur des terres en vertu du système Torrens.

A la page 24, on verra que Milo Roberts a été interrogé par M. Clarke qui agissait à titre d'avocat:

Par M. Clarke:

Q. Vous avez entendu ce que M. Howard a dit en réponse aux questions qui lui ont été posées. Croyez-vous que ce qu'il a dit soit vrai?—Autant que je le sais.

Q. Savez-vous que cet argent a été payé?—R. Comme il vous l'a dit.

Q. Connaissez-vous l'arrangement conclu entre M. Howard et M. Wade autrement que par ouï-dire?—R. Non, monsieur.

Jusque-là, ils traitent d'une matière tout à fait différente de celle dont je parle, mais alors. M. Wade fait cette observation:

M. Wade.—On a formulé quelques accusations contre moi relativement à l'île de Monte-Christo.

Le commissaire.—Il ne m'a été rien dit à ce sujet en ma qualité de commissaire.

M. Wade.—Il est important, à mon avis, que la commission règle l'affaire; cette accusation a été portée au dehors; c'est la première accusation que l'on a portée; elle avait trait à M. McGregor et à moi.

La commissaire.—C'est une question que vous devez expliquer vous-même.

M. Wade.—Oui, M. le commissaire, je vais déclarer ce que l'on a dit. On a dit que M. McGregor et moi nous étions rendus là à minuit, que nous étions descendus sur l'île et que nous avions virtuellement jalonné tous les claims qu'il y a là. On a appelé cette île "l'île des fonctionnaires." On a dit qu'en agissant ainsi, nous avions volé les mineurs et que nous les avions empêché de faire leur inscription; que M. McGregor et moi nous nous étions subitement enrichis, et que mon claim valait $60,000. En réponse à cette accusation, je dirai que nous sommes partis pour l'île de Monte-Christo le matin, en plein jour; il n'y a rien eu de caché en cette affaire.

Vous observerez, M. le Président, que, d'après M. Wade, bien qu'il soit avocat et bien qu'il soit censé être assez capable, la base de l'accusation n'était pas qu'il aurait été jalonner son claim contrairement à la loi, mais qu'il s'y était rendu à minuit:

A quelle époque de l'année?—R. En mars. Un mineur, qui était un de mes amis, m'avait demandé de m'y rendre pour y jalonner un claim. Je m'informai si je pourrais me faire accompagner d'un ami, et je m'entendis avec M. McGregor pour qu'il vînt avec moi. Nous fûmes reçus par mon ami Burland, et par d'autres; ils nous montrèrent leur carte, qu'ils avaient faite deux jours auparavant, sur laquelle ils m'avaient laissé un endroit à jalonner.

Je désire signaler cela à la Chambre. Je désire appeler l'attention de cette Chambre sur le fait que ce fonctionnaire public du département de l'Intérieur a été en conversation avec ces mineurs relativement au jalonnement de claims.

Ainsi, j'ai été loin de me choisir des claims contre les intérêts des mineurs ; je l'ai fait sur l'invitation des mineurs, qui, deux jours auparavant, avaient préparé cette carte et m'avaient demandé de le faire. Je jalonnai un claim et M. McGregor fit de même. Tous jalonnaient ce jour-là. Loin de monopoliser l'île, nous avions seulement jalonné deux claims sur seize qui l'avaient été alors. Nous n'avons certainement jamais estimé nos claims à $60,000. Le fait est que la date du renouvellement de ces droits de mine est passée, et l'un d'eux seulement a été renouvelé. J'aimerais à demander à M. Hurdman, qui a une liste des claims situés sur l'île Monte-Christo, les dates auxquelles ces claims ont été jalonnés, et le nombre de ceux dont l'inscription a été renouvelée.

Albert F. Hurdman, assermenté et examiné :—

Par M. Wade :

Q. Vous êtes commis au bureau du commissaire des mines d'or ?—R. Oui.

Q. Vous avez une liste indiquant les claims situés sur l'île Monte-Christo, ainsi que les dates où ces claims ont été jalonnés et le nombre de ceux dont l'inscription a été renouvelée ?—R. Oui, monsieur.

Q. Combien de claims ont été jalonnés sur cette île ?—R. 23.

Q. A quelle date ai-je jalonné ?—R. Votre enregistrement est daté du 21 mars.

Q. J'ai jalonné la veille, c'est-à-dire le 20 mars. Savez-vous, de fait, combien il restait de claims non jalonnés lorsque nous eûmes jalonné les nôtres ce jour là ?—R. Trois, mais ils ont tous pu l'être ce jour là.

Q. Nous avons jalonné seulement deux claims sur 23, en laissant 21 aux mineurs ?—R. Oui.

Q. L'île Monte-Christo est-elle en quoi que ce soit considérée comme ayant beaucoup de valeur ?—R. Il n'y a aucune demande au bureau à son sujet.

Q. Quelques-uns de ces droits de mine ont-ils été renouvelés ?—R. Oui, monsieur.

Q. Combien ?—R. Un.

Le commissaire.—Qui a renouvelé ce droit de mine ?

M. Wade.—C'est moi qui ai fait cette folie-là, M. le commissaire. J'ai appris de M. Hurdman que j'étais le seul qui fit ce renouvellement. Tout ce que j'ai dit s'applique à M. McGregor tout comme à moi.

M. McGregor.—Je pense qu'il y en a eu douze de jalonnés à cette date-là, et que le reste l'a été ensuite.

M. Wade.—Après que nous eûmes terminé notre jalonnement, il restait onze claims qui n'étaient pas jalonnés.

S'il y a quelque autre chose, j'aimerais qu'on l'examinât. M. McConnell est ici, et il pourrait être interrogé au sujet du pont ?

Le commissaire.—Je n'ai pas entendu mentionner son nom au sujet de ceci depuis que la commission siège.

M. Wade.—Si l'on a quelque accusation à porter contre moi, j'aimerais qu'on le fasse maintenant. M. McConnell est ici, et j'offre son témoignage si l'on a quelque chose à lui demander.

Eh bien ! M. l'Orateur, le Ministre de l'Intérieur est avocat, et il conviendra avec moi, je pense, que comme morceau de comédie en matière d'enquête cela n'a jamais été surpassé. Nous voyons M. Wade virtuellement plaider coupable à l'accusation, et donner ensuite ce qu'il considère comme des explications atténuantes, dont l'une est qu'il n'a pas fait la chose durant la nuit, mais en plein jour. Une autre de ses explications est, insinue-t-il, que son claim ne vaut pas $60,000. Il dit : " Nous ne l'avons jamais estimé à $60,000." Il insinue encore qu'il n'y a plus de demandes maintenant relativement à l'île Monte Christo. Comment pouvait-il y en avoir si, comme on l'alléguait alors, d'après les accusations originairement portées, tous les claims de l'île Monte Christo étaient pris ?

Maintenant, je passe au rapport du commissaire adressé au ministre de l'Intérieur, qu'on trouve à la page 5 et qui contient l'exposé que voici :

Et l'on a aussi accusé M. Wade relativement à l'île Monte-Christo. La preuve n'établit aucun acte criminel de la part de ce monsieur, à moins qu'on ne puisse considérer comme criminel l'acte d'un fonctionnaire jalonnant et enregistrant un claim ; mais pour l'avoir fait d'une manière non convenable, il démontre lui-même qu'il l'a fait ouvertement et après s'être consulté avec les mineurs eux-mêmes. M. McGregor, en tant que concerné en cette affaire, s'est trouvé exactement dans la même position. La preuve tend à démontrer que l'île, du moins à présent, est considérée comme dépourvue de valeur. Cela peut ou ne peut pas être considéré comme mitigation du fait, bien que le motif intéressé disparaisse alors, dans le cas où ce fait serait répréhensible.

A titre de déclaration de la part d'un juge, voilà encore ce qui va de pair avec les questions posées, ou plutôt avec le défaut de questions au témoin, lequel a virtuellement déposé à son gré. Pas un mot ne lui a été demandé, il n'y a pas de contre-interrogatoire, et il n'appert pas non plus, le moins du monde, que le commissaire ait cru de son devoir de s'occuper de la chose dans le cas où Wade lui-même ne l'aurait pas fait marcher parfaitement devant le commissaire.

Si l'on consulte la loi concernant les terres fédérales, voici ce que nous lisons dans l'article du chapitre 54 des statuts révisés :

Nulle personne employée dans ou par le ministère de l'Intérieur n'achètera de terres fédérales, sauf sur l'autorisation du Gouverneur en conseil, ni n'assignera ou fera choix de terres données par certificats de primes militaires ou par *scrip*, ni n'agira comme l'agent de qui que ce soit à cet égard.

Eh bien ! comme M. Wade a dit là qu'il lui avait été spécialement permis de jalonner des claims au Yukon, je veux savoir du ministre de l'Intérieur s'il a fait adopter un arrêté ministériel autorisant M. Wade, régistrateur des terres, à jalonner des claims, ou sous quelle autre forme il lui a accordé cette permission spéciale ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a eu aucun arrêté ministériel quelconque d'adopté à ce sujet, et lorsque j'ai été interrogé quant à cela auparavant j'ai exactement déclaré ce qui était arrivé. D'après ce que je me rappelle maintenant, M. Wade m'a abordé—je crois que ce fut sur le " Quadra," ou peut-être à Skagway—et il me demanda si l'on objectait à ce qu'il jalonnât un claim. Si je me rappelle bien, je lui ai répondu que comme il ne s'occupait pas de l'enregistrement des claims miniers je ne croyais pas que la loi lui défendît de le faire. C'est là ce que je me rappelle. Lorsqu'il est revenu, j'ai vu l'interview auquel l'honorable député (M. Davin) a fait allusion, et j'ai demandé à M. Wade ce qu'il voulait dire en déclarant qu'une permission spéciale lui avait été accordée à ce sujet. Il me répondit qu'il s'a-

gissait de cette conversation que je viens de mentionner. C'est tout ce qui s'est dit.

M. DAVIN : Qu'a fait le ministre lorsque M. Wade lui a fourni cette explication ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ma réponse fut ce j'ai dit. Il m'avait déclaré qu'il faisait allusion à cette conversation, et après que je lui eus mentionné ce que je me rappelais avoir été cette conversation-là, il a admis que c'était exact.

M. DAVIN : Est-il resté régistrateur des terres et à l'emploi du département de l'Intérieur, où le ministre l'a-t-il destitué ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne l'ai pas destitué.

M. DAVIN : Que s'est-il passé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il a démissionné.

M. DAVIN : Etait-ce pour éviter son renvoi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Monsieur ?

M. DAVIN : Etait-ce pour éviter son renvoi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nullement.

M. DAVIN : Eh bien ! je suppose que le Ministre a lu la seconde partie du rapport de M. Ogilvie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. DAVIN : Eh bien ! ce point de l'enquête lui fait-il l'impression que ce dont il s'agissait a été examiné d'une manière convenable ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. DAVIN : Ça lui fait cette impression ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. DAVIN : Et le ministre est-il convaincu que M. Wade s'est comporté convenablement en jalonnant ces claims ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : D'une façon tout à fait suffisante.

M. DAVIN : L'honorable ministre est-il satisfait de la conduite de M. Wade ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est autre chose. Je suis parfaitement convaincu que la conduite de M. Wade n'a pas été malhonnête ni inconvenante, dans le sens ordinaire du mot ou dans le sens de ce qui est ordinairement considéré comme dérogatoire à la conduite d'un fonctionnaire. Je suis parfaitement convaincu, en outre, que si dans les circonstances il y avait lieu de trouver répréhensible le fait que M. Wade a jalonnée un claim, je serais plus à blâmer que lui.

Jusqu'à ce qu'il attirât mon attention sur la conversation qu'il avait eue avec moi, je n'ai pas considéré la chose ; et je dois dire qu'après la conversation j'ai considéré qu'il n'y avait pas lieu d'y objecter. La loi ne défend pas aux fonctionnaires du département de l'Intérieur de prendre possession de claims miniers. Ce qu'elle leur défend, c'est d'acheter des terres fédérales. L'honorable député ne pourrait trouver un tribunal pour décider que la loi défendait à M. Wade de prendre possession d'un claim minier. S'il examine *la loi concernant les terres fédérales*, il verra qu'elle a trait à toutes les terres auxquelles la loi s'applique. Il est vrai qu'elle s'applique à tous les terrains miniers ; mais de prendre possession d'un claim minier, ce n'est pas acheter des terrains miniers. C'est là une interprétation étroite de la loi ; mais le département l'a interprétée de cette manière, jusqu'au point de permettre, non seulement à un fonctionnaire du département absolument étranger à l'enrégistrement des claims miniers, mais au régistrateur des claims miniers lui-même, au juge de paix et à l'administrateur général du territoire, de prendre possession de claims miniers. M. Wade et ces autre messieurs ont fait seulement ce que l'inspecteur Constantine avait fait sans provoquer de critique ni de blâme d'aucune sorte.

Je ne crois pas qu'il soit désirable que cette coutume soit suivie ; et, comme je l'ai dit, je me suis occupé de l'affaire, et après l'avoir examinée attentivement j'ai recommandé à mes collègues de mettre un terme à cette coutume-là.

Mais je répète formellement que la conduite de M. Wade n'a eu rien de malhonnête ou d'inconvenant. Le fait est qu'on n'avait à s'enquérir de rien, à moins qu'on eût suggéré—et je ne l'ai jamais entendu suggérer—que M. Wade avait obtenu un claim de quelque manière subreptice ou inconvenante, et non comme un homme ordinaire qui va jalonner un claim. M. Wade semblait croire que cela avait été allégué ; mais comme il avait pris possession du claim à la façon ordinaire, sans porter d'illégitime préjudice à qui que ce soit, il n'y avait rien qui puisse être le sujet d'une enquête, et le commissaire l'a ainsi constaté.

Je ne comprends pas la prétention que l'honorable député veut établir.

M. DAVIN : Supposons qu'il résulte d'une enquête complète qu'il n'ait illégitimement potré de préjudice à personne——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Qu'y avait-il qui dût faire le sujet d'une enquête ?

M. DAVIN : Ce dont on devait s'enquérir, c'est si en qualité de fonctionnaire du département, il était allé, contrairement à la loi, jalonner des claims.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est l'idée la plus absurde qu j'aie jamais entendue énoncer. L'honorable député pense-t-il que nous devrions donner instruction à M. Ogilvie de décider quelles sont les lois et les règlements du département ? L'idée de l'honorable député est grotesque.

M. DAVIN : Nullement, et l'honorable ministre ne peut pas échapper de cette manière. Cette idée-là n'est pas du tout mon idée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a dit il y a un instant que c'était là son idée.

M. DAVIN : Mon idée n'était pas qu'on dût s'enquérir de ce qu'est la loi à ce sujet. La loi est là, et je prétendais qu'on devait s'enquérir pour savoir si cette loi avait été violée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En d'autres termes, pour décider quelle est la loi. M. Ogilvie savait longtemps avant que M. Wade revint que la loi était ce que j'ai dit. Les registres indiquent que M. Wade avait fait enregistrer un claim. L'honorable député pense-t-il que nous devrions remettre à M. Ogilvie le soin de décider si M. Wade, en jalonnant un claim, avait violé la loi ? Si cette question s'élevait, elle serait remise au ministre de la Justice.

M. DAVIN : Mais les organes du ministre de l'Intérieur ont nié que M. Wade ait commis cet acte ; et alors, lorsque la chose fut découverte, elle a éclaté comme un coup de tonnerre, et cela démontre la connaissance coupable dont l'honorable ministre a fait preuve aujourd'hui. Un homme qui siège dans cette galerie, aujourd'hui le rédacteur de Winnipeg, a préparé l'opinion publique en écrivant au " Globe ", dont il était le correspondant spécial, que de la part d'un fonctionnaire du département le jalonnement de claims était chose que personne ne devrait condamner. Sommes-nous, disait-il, pour empêcher d'honnêtes et de loyaux Canadiens de jalonner des claims seulement parce qu'ils sont fonctionnaires du gouvernement, lorsque des étrangers viennent ici le faire ? Cela était destiné à préparer l'opinion publique ; mais lorsqu'on constata que la conscience publique se refusait à accepter cette proposition, et que tous les journaux indépendants la condamnait——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme la coutume suivie par les fonctionnaires de l'ancien gouvernement, et mise en usage par celui-ci.

M. DAVIN : Je n'ai rien à voir à cela. En supposant que l'ancien gouvernement eût mal fait, cela justifierait-il l'honorable ministre ? L'honorable ministre ne reconnaît-il pas que la chose était répréhensible ? Après avoir été blâmé par la presse indépendante et conservatrice du pays et par les hommes publics indépendants, il a proposé à ses collègues, dit-il, de défendre aux fonctionnaires de faire ce que le gouvernement, déclara-t-il lui-même, avait permis de faire à M. Wade. Que devons-nous penser du chef de ce département, qui songeait à cet article de la loi ? Voici deux avocats rusés s'entretenant l'un et l'autre au sujet de jalonnement de claims au Yukon. M. Wade est l'un des avocats les plus subtils du Canada, et M. Dalton McCarthy me déclarait que l'honorable ministre est aussi affilé que le taillant d'une hache. Voici ces deux avocats ingénieux qui discutent ce qui doit se faire au Yukon. M. Wade dit au ministre de l'Intérieur : " Puis-je prendre possession d'un claim ? Je suis régistrateur des tertes ; je suis fonctionnaire du département de l'Intérieur, qu'en dites-vous ? Trouvez-vous que cet article m'en empêche ? Que dois-je faire ? " Et le ministre de l'Intérieur lui répond : " Je ne pense pas que votre conduite fût répréhensible si vous preniez possession de claims. " Mais il nous déclare ici aujourd'hui qu'après que la chose eût été découverte et que le regard courroucé du public indigné se fût fixé sur sa conduite et sur celle de M. Wade, il est alors allé trouver ses collègues pour leur dire : " Nous ne pouvons plus permettre la continuation de cette coutume."

M. McGregor et M. Wade avaient chacun jalonné un claim. Lors de son examen, M. Wade dit : " Je n'admets pas qu'il valait $60,000 " Peut-être valait-il $59,000 ou $50,-000. Mais en supposant qu'il ne valût pas $10, le point est qu'il a violé la loi, et, d'après sa propre déclaration, avec l'approbation du ministre de l'Intérieur.

Eh bien ! après avoir lu la deuxième partie du rapport de M. Ogilvie, dont je n'ai cité, par égard pour le temps de la Chambre, qu'un petit échantillon, je dis que tout avocat ou tout homme possédant l'instinct de la manière dont une enquête doit être conduite, dira, d'après cet échantillon seul, que la chose a été une insigne comédie.

M. FOSTER : Que fait le contrôleur ? Vous avez un contrôleur et un commis du contrôleur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le contrôleur est un fonctionnaire que j'ai demandé au ministre des Finances de nommer, et je crois que c'était un fonctionnaire de ce département là. Il a été envoyé là dans le but d'exercer une serveillance de nature financière sur les comptes de tous les bureaux que le gouvernement possède dans la région, et il lui fut remis une lettre contenant des instructions dans ce sens, savoir : que les fonctionnaires devaient verser aussi souvent que possible, et au moins mensuellement entre les mains du contrôleur, les recettes qu'ils percevaient, et que le contrôleur devait épurer les comptes et généralement surveiller l'emploi des fonds du gouvernement fédéral fait dans la région. Il surveille encore l'exécution des paiements opérés par le commissaire à même les fonds qui lui sont fournis dans le but de faire fonctionner l'administration de l'arrondissement. Nous avons cru qu'il était bon d'avoir là un fonctionnaire expérimenté en matière de finance, afin de ne pas voir se répéter la difficulté que nous avons éprouvée au sujet des finances et d'une redditon de comptes convenable dans les premiers mois

de l'an dernier. Il fut réglé que son salaire serait de $1,500. Il fut aussi question de la possibilité d'une augmentation, et le ministre des Finances et moi avons décidé d'augmenter ce salaire à $2,000.

M. FOSTER : Toutes les perceptions ne sont-elles pas immédiatement déposées à la banque par les fonctionnaires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : On ne les verse pas entre les mains du contrôleur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les fonctionnaires de la ville de Dawson versent directement l'argent perçu à la caisse de la banque, où il est porté au crédit du receveur général, et le compte du contrôleur indique les paiements faits par chaque fonctionnaire et combien chaque division a perçu.

M. FOSTER : Quel besoin d'un contrôleur y a-t-il là ? En vertu des règlements qui existent à Dawson maintenant comme à Ottawa et aux autres endroits, ces fonds sont déposés à la banque, et celle-ci tient les comptes. Qu'avez-vous besoin d'un contrôleur pour constater ce que chaque fonctionnaire a déposé ? Il n'a nullement le contrôle des dépôts. On doit se fier à la banque pour la conservation des dépôts, et au commissaire des mines d'or quant au soin de les faire. Entre les deux vous avez tout le système nécessaire. Le contrôleur ne me semble que la cinquième roue d'un carosse, du moment que vous avez là vos banques. S'il n'y avait pas là de banques, il serait nécessaire d'avoir un contrôleur capable pour tenir lieu de banque.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai là un certain nombre de fonctionnaires chargés de percevoir le revenu, et il est très important d'avoir un fonctionnaire expérimenté, en contact immédiat avec le commissaire, qui sache si les recettes sont convenablement déposées ou non, et qui soit là, s'il survient quelque chose relativement aux montants déposés, pour faire l'apuration du compte. Je suis convaincu que si l'honorable député était responsable de ce qui se passe, il n'est rien qu'il ne ferait plus promptement que d'envoyer là un fonctionnaire exercer cette surveillance.

M. FOSTER : Qui apure les comptes de ce fonctionnaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En dernier lieu, l'auditeur général. Je lui ai demandé d'envoyer un fonctionnaire apurer tous les comptes.

M. FOSTER : Voilà qui fait disparaître le dernier vestige de la raison d'être de la nomination d'un contrôleur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Supposez le cas où un fonctionnaire ne ferait pas le dépôt qu'il doive faire——

M. FOSTER : Supposez ce cas à Toronto.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voyant les rapports et sachant le produit des recettes, il peut communiquer avec le ministre en un instant. Si un fonctionnaire du Manitoba, après avoir reçu de l'argent, ne fait pas rapport, ou s'il le fait, d'après l'inspecteur, d'une manière suspecte, il est facile à celui-ci de faire immédiatement une inspection. Mais dans le cas où nous n'aurions personne dont le devoir soit de surveiller cette sorte de chose au Yukon, nous pourrions être fraudé de $100,000.

M. FOSTER : Alors, notre contrôleur n'est simplement qu'un inspecteur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, je ne tiens pas au nom.

M. FOSTER : Mais il n'a rien à voir au dépôt de l'argent, et il n'en reçoit aucun.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'a rien à voir à ce qui consiste à faire réellement les dépôts à la banque. L'idée était d'abord que les fonctionnaires verseraient l'argent perçu entre ses mains, pour qu'il le déposât au crédit du receveur général ; mais mon sous-chef dit que les fonctionnaires font directement les dépôts, et qu'il reçoit un rapport fait en double.

M. FOSTER : Ses fonctions sont celles d'inspecteur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sous ce rapport, oui. Ensuite, il est le comptable de la région. L'argent envoyé au commissaire pour être distribué, est payé par l'intermédiaire de son bureau. Il examine les pièces justificatives, il voit à ce que tout soit en bonne forme, et il transmet le tout au département ici.

M. FOSTER : M. Ogilvie doit-il s'adresser à lui relativement à ses dépenses, ou le conseil doit-il s'adresser à lui relativement à tout paiement qu'il autorise ? Emet-il des chèques quant à l'argent payé au débit de M. Ogilvie, du conseil, et ainsi de suite ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne sais pas exactement quel est le règlement, mais cet argent doit être payé par chèques ou émis ou contresignés par lui—dans tous les cas il doit le contrôler. En entrant en fonctions M. Ogilvie a déclaré qu'il n'avait pas beaucoup d'expérience en matière d'administration financière, et qu'il devrait y avoir là quelqu'un pour le protéger sous ce rapport ?

M. FOSTER : Vous avez vos inspecteurs des mines recevant un salaire de $1,500 chacun, n'est-ce pas ? Quelles sont leurs fonctions ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La première année les inspecteurs des mines étaient employés en grande partie à la perception des droits régaliens, mais maintenant ils sont fort occupés à recevoir la preuve faite relativement aux différends qui surgissent quant aux dates de location et autres matières qui sont soumises au commissaire

des mines d'or, c'est-à-dire, quant à des questions de fait qui exigent qu'on aille examiner les claims sur le terrain même, et qu'on reçoive la preuve relativement à la date où les parties ont été sur les lieux, et ainsi de suite.

M. FOSTER : Ils font rapport,—ils ne rendent pas de décision ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il y ait, dans le règlement, aucun cas où ils rendent des décisions, S'il en est, ces décisions sont naturellement sujettes à un appel au commissaire de l'or. Leur devoir consiste, en partie, à régler sommairement les difficultés qui s'élèvent par rapport à la situation des claims.

M. FOSTER : C'est-à-dire, lorsque les parties consentent à tel règlement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : Comment se paye la redevance ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je sais mieux comment elle se payait la première année, que je ne sais comment elle se paie aujourd'hui, et je vais, à l'instant, dire pourquoi. La première année, on a remis à chaque propriétaire de claim où à tout homme dirigeant les travaux sur un claim, une certaine formule d'après laquelle il devait rendre compte tous les quinze jours, du rendement de la mine ; ce qui servait de base à la perception de la redevance par l'inspecteur des mines, qui, d'ailleurs se tenait à portée de voir ce qui se passait sur les claims.

M. FOSTER : Etait-ce le produit du lavage ou ce qui avait été ajouté au tas de minerai ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pendant l'opération du lavage, l'inspecteur fait la surveillance de manière à pouvoir se former une opinion de l'exactitude des rapports qu'on a faits. Les règlements relatifs aux mines pourvoient à ce que la fausseté des rapports entraîne la confiscation du claim, punition fort sévère, probablement plus sévère, aux yeux du mineur, que s'il fallait avoir recours au serment, pour la vérification des faits. Les fonctionnaires disent qu'on a bien essayé, parfois, de les tromper, mais qu'en somme, les comptes se sont rendus comme il convenait.

M. FOSTER : Ainsi le paiement dépendait du rapport du mineur, qui pouvait être modifié, jusqu'à un certain point, par l'inspecteur des mines ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce dernier reçoit le rapport et juge s'il est exact ou non. Dans ce dernier cas, il doit en prévenir les propriétaires de mines qui, alors, le modifient entre eux, comme il convient. Si le rapport est exact, la redevance se perçoit conformément à ce qui s'y trouve exposé. Il est survenu, dans certains cas, des difficultés où des gens qui travaillaient ailleurs sur des claims, ont été appelés à se prononcer.

Naturellement, la méthode d'après laquelle tout cela se faisait, était sommaire, mais à tout prendre, c'était la seule qui convînt.

M. FOSTER : Existe-t-elle encore ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'allais justement en parler. Avant l'époque de la perception des redevances, M. Ogilvie m'a écrit qu'il se proposait de recommander que l'on confiât le soin de cette perception aux officiers de la police à cheval. Je crois qu'il m'a dit, aussi, que les inspecteurs des mines n'avaient que trop d'occupations, sans celle-là. Il m'a demandé si je permettrais ce changement, et je lui ai donné une réponse affirmative, d'après laquelle le changement à dû se faire, chose que je ne sais pas encore au juste. Le département a, cependant, reçu avis que le montant des droits régaliens perçus jusque vers le premier juillet, était de $400,000. C'est le Colonel Steel, qui a été chargé de percevoir ces droits.

M. FOSTER : Est-ce qu'on les perçoit aux mines mêmes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Au bureau de l'inspecteur des mines, qui est établi tout près.

M. FOSTER : Dorénavant, ce sera, je suppose, au bureau du détachement de police ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Sifton), doit voir qu'en s'en rapportant à l'inspecteur des mines pour en connaître le rendement, on n'a pas d'autre garantie que son honnêteté et celle du propriétaire de mines, et que la moindre collusion entre eux, exposerait le gouvernement à des pertes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Eh bien ! oui, certainement.

M. FOSTER : Il admettra, par conséquent, qu'il doit gratter le pays avec un peigne fin, pour y trouver à tout prix des hommes qui soient, à la fois, assez habiles et assez incorruptibles pour mériter d'être inspecteurs de mines.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le capitaine Norwood, qui est un de ces inspecteurs, m'a été tout particulièrement recommandé par le ministre de la Milice (M. Borden), quant à moi, je connais trop peu le capitaine Norwood pour pouvoir dire quelle opinion j'ai de lui. L'autre inspecteur de mines c'est M. McGregor, neveu de l'honorable député d'Essex-nord, je crois. Celui-ci je le connais depuis des années, et je crois devoir dire au comité que si ce n'est pas un savant, c'est, cependant, un homme d'affaires qui a beaucoup voyagé dans l'ouest et en connaît parfaitement les usages et les mœurs. C'est, à ma connaissance, l'homme qui peut le mieux conduire un lot de mineurs. Et sur ce point, les événements m'ont donné raison.

Quant à la perception des droits de royauté, il la fait d'une manière absolument hon-

nête. Si, d'ailleurs, j'avais eu contre M. McGregor le moindre soupçon, jamais je n'aurais songé à lui confier ce poste.

J'ai dit combien il était difficile de trouver quelqu'un de convenable pour remplir cette position-là, et que non seulement, on avait l'occasion d'y être malhonnête, mais qu'on pouvait y être accusé de malhonnêteté sans s'en être rendu le moindrement coupable. C'est pourquoi, je voulais trouver un homme dont le caractère serait au dessus de tout soupçon.

Je tiens maintenant à faire remarquer qu'après tous les arguments qu'on a invoqués, et toutes les accusations qu'on a portées relativement à l'administration du Yukon et à nos fonctionnaires, on est encore à chercher l'homme qui puisse dire avec raison qu'il s'est commis des irrégularités au sujet de la perception des droits régaliens.

M. FOSTER : Cela ne prouve absolument rien.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit que cela prouvait quelques chose, mais seulement, que c'était très significatif.

M. FOSTER : Il n'y a que deux hommes qui savent ce qui en est : l'un, c'est le propriétaire de la mine, intéressé à en retirer le plus de profit possible, et qui volt dans le gouvernement une espèce de voleur qui vient lui ravir 10 pour 100 de ses recettes brutes, chose qu'il considère comme excessivement injuste. Le mineur est donc tout naturellement porté à tricher le gouvernement, et il le peut d'autant mieux qu'il n'y a pas de système d'analyse d'après lequel on puisse constater exactement la valeur d'une pelletée de terre comme lorsqu'il s'agit de mines de quartz, de plomb ou d'argent.

L'inspecteur est donc absolument dépourvu de moyen de se rendre compte, et d'un autre côté, le mineur est tenté de donner au gouvernement le moins possible. Donc, vu la puissance de fascination de l'or, si l'on peut trouver un moyen d'après lequel le mineur ne se croira plus exposé à l'injustice, on réduira de beaucoup les tentatives de fraude. et vu la coopération du mineur, les revenus du gouvernement de ce côté ne courront pas grand risque d'être moindres qu'aujourd'hui, car à moins de faire faire, sur les lieux mêmes, une surveillance de tous les instants. il est impossible, à l'heure qu'il est, d'obtenir du mineur absolument tout ce à quoi nous avons droit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est bien vrai, et j'y ai pensé plus d'une fois ; cette difficulté-là, je la conçois aussi bien que n'importe qui, mais en fin de compte, il faut quelqu'un auprès du mineur. Il est possible qu'il vaille mieux y envoyer deux inspecteurs qu'un seul, car alors. l'un serait comme le gardien de l'autre, et la tentation de chacun se trouverait, ainsi fort diminuée, et il songerait beaucoup moins à pratiquer la collusion avec le mineur même. C'est là un point que j'ai abandonné à la décision de M. Ogilvie, après l'avoir longtemps discuté avec lui.

A tout événement, la perception des droits régaliens sur des mines comme celles-là ne peut pas se faire d'une manière absolument exacte, c'est impossible.

M. FOSTER : *Combien de mines exploit-t-on actuellement ?*

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Environ 1,000 à 1,200 ; elles sont en partie situées sur les criques Bonanza, Eldorado, Hunter, Bear, Dominion et Sulphur, et occupent une circonférence de 60 milles dont Dawson serait le centre. Ainsi, le district qui les comprend n'a pas une étendue bien considérable.

M. FOSTER : Nous ne savons pas d'après quelle méthode la police à cheval perçoit les droits régaliens. Aux membres du parlement qui désirent des renseignements par rapport au Yukon, il est très désagréable de s'entendre dire qu'on ne peut les leur donner, parce qu'on ne les a pas encore reçus du commissaire. Je voudrais convaincre mon honorable ami que les quartiers généraux, devraient renvoyer ces renseignements au bureau du ministre le plus regulièrement possible. Le parlement qui siège ici ne devrait pas être laissé pendant des mois dans une ignorance complète de ce qui se fait, et le ministre devrait pouvoir connaître le résultat exact de toutes ces opérations minières, de façon à être en état de renseigner quiconque voudrait l'être. Je présume qu'on donne des ordres à cet effet et qu'on accorde beaucoup de discrétion au commissaire, mais le département ne s'occupe pas beaucoup de se faire envoyer regulièrement le rapport des travaux qui s'exécutent là-bas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Presque toutes les semaines, le département a écrit et fait des démarches pour avoir ces rapports-là. Mais dans un district organisé comme celui-là, les fonctionnaires doivent faire beaucoup d'ouvrage imprévu, et il faut du temps pour que tout fonctionne régulièrement. J'ai lieu de croire qu'avant la fin de l'automne, les choses se feront, dans ce district, selon le désir de l'honorable député. Il sera fait au département un rapport en bonne et due forme, et je puis assurer mon honorable ami que nul plus que moi ne comprend la nécessité de renseignements exacts, entiers et faciles à obtenir. Nous avons à souffrir de certaines lenteurs et de certaines irrégularités, mais les fonctionnaires ont compris combien il était nécessaire de coordonner les choses de manière à pouvoir faire des rapports exacts. Cependant, l'ouvrage qu'il y a à faire dans ce district est d'un caractère si nouveau, que les fonctionnaires sont obligés de l'étudier ; j'ai envoyé là des employés que je croyais habiles et qui n'ont pas justifié mes espérances, tandis que d'autres qui me paraissaient moins capables, ont donné plus complète satisfaction ; il faut que les employés étudient l'ouvrage qu'ils ont à faire, pour qu'on puisse voir s'ils y sont aptes.

Je crois que le bureau du commissaire de l'or est bien dirigé que tout y est dans un état satisfaisant, et que l'administration des affaires du Yukon est satisfaisante, elle aussi.

M. FOSTER : Sans blâmer M. Ogilvie de vouloir confier la perception des droits régaliens à la police à cheval, j'oserai, cependant, faire remarquer qu'il substitue les inspecteurs inhabiles à des inspecteurs habiles Il y a là un millier de mines, et les inspecteurs actuels qui s'y rendent sont au fait de la tâche qui leur incombe. Si on les remplace par la police à cheval, cette dernière ayant d'autre chose à faire, ne pourra pas remplir complètement son devoir de ce côté-là, à moins qu'on nomme de nouveaux officiers qui n'aient que cela à faire. Par conséquent, ce seront des subalternes qui recevront l'argent des mineurs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les officiers se feront aider par les inspecteurs de mines qui voyagent constamment sur les "creeks" ; nous en avons nommé deux ou trois qui, je crois, seront parfaitement habiles et pourront aider aux officiers dès que ceux-ci le désireront.

M. FOSTER : Je ne crois pas que ce soit beaucoup mieux qu'auparavant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire à l'honorable député (M. Foster), qu'après avoir étudié toute la question, le commissaire de ce district m'a écrit qu'il vaudrait mieux confier la perception des droits régaliens à la police à cheval ; comme il était sur les lieux, et qu'il était censé parfaitement connaître toutes les circonstances du cas, il m'était difficile de rejeter sa proposition ou de dire qu'il avait tort.

M. FOSTER : Non, l'honorable ministre ne pouvait pas le dire, parce que le commissaire ne lui en avait pas fourni l'occasion.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, il ne m'a pas donné de détails.

M. FOSTER : Je croyais qu'au moment de modifier le système de perception de droits régaliens qui s'élèvent à $500,000 ou $600,000, le commissaire croirait devoir dire au ministre ce qu'il se proposait de faire, et le mettre à même de déclarer s'il l'approuvait. D'après moi, ce qu'il aurait dû faire tout d'abord, c'eût été d'exposer son projet au ministre par le menu ; il aurait dû lui dire : voici le plan que je crois le meilleur. Comme les distances sont grandes, je vais essayer de le mettre en pratique, et vous me direz, aussitôt que possible, ce que vous en pensez. Mais comme dans son rapport d'enquête judiciaire, il fait voir qu'il ne s'agit que d'un jeu d'enfant. Ce peut être un excellent homme sous d'autres rapports, mais pour l'amour de Dieu, qu'on lui épargne donc une position qui l'oblige à ressasser des preuves et à distribuer le droit au point de vue judiciaire. Il n'est pas né pour exercer des fonctions judiciaires. Il n'a jamais exercé le droit et il est vraiment malheureux qu'on lui ait confié une position de ce genre. En parlant de modifier ce système de perception des droits régaliens, il aurait dû dire ce qu'il se proposait de faire ; c'est, de sa part, un mépris de cour, que de ne pas avoir soumis son plan à l'approbation du ministre ; il aurait dû l'envoyer au département et voir ce que ce dernier en pensait, et si, lui, croyait ne pas devoir attendre l'approbation du ministre, il aurait pu tenter l'essai de ce plan, sauf à obtenir, plus tard, la sanction du ministre. Je voudrais bien entendre dire au ministre ce qu'il se propose de faire, lui, de son côté, car je crains qu'il ne se trouve pris entre deux équipes de fonctionnaires, et que la police à cheval soit inhabile à remplir la tâche qui lui serait dévolue.

Qu'avez-vous à dire au sujet de ces cuisiniers, de ces domestiques et de ces ouvriers ? Leur salaire est-il en sus des frais de subsistance ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. FOSTER : Vous avez des cuisiniers, des domestiques et des ouvriers qui vont faire la cuisine et d'autres travaux ; allez-vous leur donner des vivres en sus de leur salaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : En agissant ainsi, mon honorable ami se conforme-t-il à l'idée de M. Ogilvie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Je ne dis pas que je vais me conformer absolument à ses représentations, car il peut survenir des modifications, mais j'entends fournir à ces hommes-là la nourriture jusqu'à ce que le développement du pays ait fait un peu plus de progrès.

M. FOSTER : Le pays ne faisant que de s'ouvrir, les modifications vont être fréquentes !

Sir CHARLES TUPPER : L'onorable ministre pourrait il me dire depuis combien de temps M. McGregor et le captaine Norwood sont à l'emploi du gouvernement, et quel salaire ils reçoivent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McGregor est à l'emploi du gouvernement depuis le mois de septembre 1897. Quant au capitaine Norwood, ayant contracté un violent rhumatisme dans un voyage qu'il a eu à faire, il a été obligé de prendre une vacance de plusieurs mois, et il n'a pas eu de salaire durant ce temps-là.

M. FOSTER : Combien de mois a-t-il été employé, jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Douze mois moins quelques jours, depuis sa nomination, jusqu'à l'époque où il a quitté Dawson, et quand il a quitté, c'était pour cause de maladie. Dès qu'il a pu revenir, il l'a fait, mais deux mois après son retour, le mauvais état de sa santé l'a encore obligé de

repartir et d'aller à l'hôpital. Depuis qu'il est ainsi reparti de Dawson, on lui paye son salaire.

Sir CHARLES TUPPER : Il a virtuellement reçu *le salaire de 14 mois* ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : Quel était son salaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $125.00 par mois.

Sir CHARLES TUPPER : Pendant combien de mois le gouvernement a-t-il payé M. McGregor ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il a reçu son salaire tout le temps.

Sir CHARLES TUPPER : Est-il encore à l'emploi du gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, mais il est actuellement à l'emploi du conseil de Dawson, et c'est ce dernier qui le paye ; je crois qu'il remplit la position d'inspecteur des licences.

Sir CHARLES TUPPER : Je croyais qu'on avait remercié depuis longtemps ces gentlemen de leur service comme inspecteurs des mines d'or, et qu'on en avait nommé d'autres à leur place.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons jamais congédié le captaine Norwood ; il s'est retiré à cause du mauvais état de sa santé. On savait qu'il fallait d'autres inspecteurs et on en a nommé d'autres, mais quand il est revenu c'était pour continuer l'exécution de ses devoirs comme inspecteur lui-même ; mais bientôt, le mauvais état de sa santé l'obligeant encore à suspendre ses travaux, il est retourné à l'hôpital ici, et je ne l'ai pas vu ni je ne me suis entendu avec lui au sujet de la reprise de ses travaux.

Sir CHARLES TUPPER : De fait, le ministre a formellement dit à la Chambre qu'il avait d'abord pensé que des gens à la rude écorce ferait mieux que n'importe qui cette sorte d'ouvrage. Il a choisi comme inspecteur des mines de ce district un capitaine de baleinier américain, qui n'est pas diplômé, qui n'est pas sujet anglais, et cela, sur la recommandation du ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) ; et il a choisi aussi comme inspecteur des mines un propriétaire d'écurie de louage de son propre district; c'est un de ses amis. J'ai ici un exposé dont le ministre a tout à fait omis de parler dans sa réplique : c'est que le major Walsh a changé la loi et a donné à ses inspecteurs-là les instructions qu'il a voulu. J'ai signalé au ministre que le major Walsh avait dit ce qui suit :

> On n'a perçu les droits régaliens sur aucun des claims où l'on ne travaillait pas encore régulièrement, et où, déduction faite des droits régaliens, il n'était pas sûr qu'il y eut un profit.

Cela devrait représenter un montant considérable. On sait que la perception des droits régaliens a été confiée à des gens incompétents, qui ne savaient rien des travaux des mines, et dont le passé prouvait surabondamment qu'ils n'étaient pas faits du tout pour cette position-là. J'ai déjà déclaré sur le parquet de cette Chambre, qu'un Anglais qui m'était parfaitement étranger et qui, parti de Moosomin avait vécu dans ces régions-là pendant deux ans, m'a dit que ces deux inspecteurs de mines qu'on y avait envoyés, avaient amassé, en peu de temps, des fortunes, en se faisant donner des pots-de-vin par les mineurs de qui ils devaient percevoir des droits régaliens. Le changement fait à la loi par le major Walsh confirme cette déclaration et fait voir dans quelle situation ils se trouvaient ; le rapport du major Walsh fait voir qu'au lieu d'appliquer la loi, on agissait comme me l'a dit ce gentleman.

J'ignorais en parlant ainsi qu'il y avait dans la galerie de la presse un journaliste qui se trouvait sur le même navire. Il m'a écrit depuis pour me faire savoir que cet Anglais, avait l'habitude, tous les jours de donner les détails les plus complets, devant un grand nombre de personnes, dans le salon des fumeurs, sur les canailleries de ces deux individus, et si je dis aujourd'hui au ministre de l'Intérieur que ce Yankee, capitaine d'un baleinier sans certificat, qui n'a fait que voyager pour sa santé et a touché quatorze mois de traitement, à $125 par mois, a amassé une fortune et a déposé en son nom, à la banque de Kentville, une somme de $60,000, il se demandera peut-être où il a pris cet argent.

Cet étranger qui est convaincu que M. McGregor est revenu riche a eu ocrasion de voir de quelle manière ces gens s'acquittaient de leurs devoirs, et il est admis par tout le monde qu'ils se laissaient corrompre par ceux qui devaient leur payer le droit régalien. Tout Brandon sait aussi que M. McGregor est revenu du Yukon avec une fortune. Quant à l'autre affaire, j'ai des renseignements positifs qui me permettent de déclarer que cet homme auquel on avait confié des fonctions aussi importantes et qui ne possédait rien, a déposé $60,000 dans la banque de Kentville.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que le gouvernement ait quoi que ce soit à voir dans cette affaire de dépôt de $60,000 par le capitaine Norwood dans une banque.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je regrette que le ministre de la Milice et de la Défense soit absent, mais il m'a dit à l'époque de la nomination du capitaine Norwood, que c'était un homme de moyens.

Sir CHARLES TUPPER : Il en a certainement aujourd'hui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je parle de l'époque de sa nomination. J'ignore

quelle était sa fortune, mais d'après ce que m'en a dit le ministre de la Milice et de la Défense, j'ai compris que le capitaine Norwood possédait une fortune assez considérable. Comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition il avait commandé un baleinier, petit ou grand—j'ignore s'il avait des certificats, mais il était disposé à accepter la position qui lui était offerte. Je suis informé qu'il s'est acquitté de ses devoirs fidèlement et efficacement.

Quant à M. McGregor, si l'honorable chef de l'opposition veut laisser entendre qu'il a accepté des pots-de-vins, qu'il a agi malhonnêtement, je dis que cette accusation est absolument fausse, car je connais intimement M. McGregor, et le chef de l'opposition commet plus qu'une imprudence. en s'appuyant sur les dires d'un inconnu, dont il ignore les motifs, pour dire que M. McGregor, qui est honorablement connu de plusieurs membres de cette Chambre et qui jouit d'une excellente réputation a accepté des pots-de-vins et s'est rendu ouvertement coupable d'actes qui mériteraient le pénitencier. Je ne conçois pas qu'un homme de son expérience cherche à faire excuser sa conduite par de tels moyens. S'il était convaincu de la vérité de ces accusations, il lui aurait été facile de se procurer des détails qui nous auraient permis de faire une enquête. Mais bien loin de là, la nature même de l'accusation qu'il porte, suffit pour nous empêcher d'y croire. Je demande à la Chambre quel degré de confiance on peut accorder à cette histoire qu'un Anglais, dans la salle des fumeurs sur un navire, avait l'habitude de citer les circonstances dans lesquelles certains fonctionnaires avaient reçu des pots-de-vins et s'étaient rendus passibles du pénitencier. Cela n'a pas la moindre vraisemblance.

C'est à peu près comme ce que je lisais l'autre jour dans le "Citizen" d'Ottawa, sous le titre "Corruption dans le Yukon", grosses lettres noires. Il s'agissait d'un employé de mon département qui avait été envoyé en exploration et qui à son retour avait été interviewé par le reporter du "Citizen". Le reporter disait que lorsqu'il a demandé à cet employé si la corruption du Yukon était bien telle qu'on le prétendait, il avait un air grave, et parce que cet employé avait pris un air grave, l'écrivain en concluait que le Yukon nageait dans la corruption et que tous les fonctionnaires de ce pays étaient malhonnêtes.

Cela est à peu près de la force de ce que raconte l'honorable chef de l'opposition—un Anglais, dont il ne donne pas le nom, avait l'habitude de dire sur le navire que ces fonctionnaires étaient coupables d'actes qui auraient pu les conduire au pénitencier.

A mon tour je dirai qu'un autre Anglais, un homme éminent, dont je ne donnerai le nom, M. Tredgold, l'auteur du meilleur livre qui ait encore paru sur le Yukon canadien, et qui est aujourd'hui correspondant du "Times" et du "Mining Journal" de Londres, m'a déclaré dans mon bureau, que les deux meilleurs employés que le gouvernement ait eu dans ce district, étaient le capitaine Norwood et M. McGregor. Il ne s'agit pas ici d'un témoignage annonyme, mais du témoignage d'une personne haut placée, dont la réputation est en jeu, et je le mets en regard de celui que vient de donner l'honorable chef de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER: J'aimerais à avoir la preuve de ce témoignage dont parle l'honorable ministre. Il ne lui sied guère de rapporter une conversation privée pour décerner aux accusés un certificat qui n'a pas été donné sous la signature de la personne dont il parle.

M. SUTHERLAND: M. Tredgold a publié un excellent livre contenant un récit de son voyage et une description du pays.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne doute pas que ce ne soit un homme éminent et qu'il rapporte des choses intéressantes, mais je crois qu'on porcourrait tout le volume pour y découvrir l'excellent certificat qu'on prétend avoir été donné verbalement au ministre de l'Intérieur, au sujet du capitaine Norwood et M. McGregor.

Toute l'affaire se résume à ceci: Le ministre a choisi deux hommes dans les positions les plus étranges pour leur confier des postes importants et pleins de responsabilités dans le Yukon. Prétendra-t-on que le capitaine Yankee d'un baleinier, qui n'est pas même sujet britannique, était l'homme qu'il fallait pour ce poste quand la Colombie Anglaise abonde en experts qui, par leur situation et leurs connaissances, auraient été admirablement aptes à remplir ces fonctions? Ensuite, le ministre va dans son propre comté et choisit le propriétaire d'une écurie de louage——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Non pas.

Sir CHARLES TUPPER: Alors c'était dans le comté voisin. Dans tous les cas, il a choisi un de ses amis—un loueur de chevaux ou un voleur de chevaux?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Je me suis permis de reprendre l'honorable député parce que je savais qu'il ne voudrait pas volontairement avancer une chose erronée. Il n'est pas exact de dire que cet homme tenait une écurie de louage.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre n'a pas relevé cette assertion quand elle a été faite par d'autres. Il avait une occupation encore plus douteuse que celle-là; il était commerçant de chevaux—un maquignon—justement l'occupation où l'on songerait le moins à aller chercher un homme pour remplir des fonctions aussi graves et aussi délicates, où tout dépend de l'intégrité, de l'honnêteté et des talents du titulaire. Le ministre n'a jamais osé prétendre que ces deux hommes avaient les qualités et les connaissances requises pour le poste qui leur était confié. Voilà le premier point. Puis

le fait de revenir riche après 14 mois est une preuve suffisante pour convaincre cet Anglais et la correspondante du "Times" et tous ceux qui ont visité le Yukon, que la corruption y régnait en souveraine. Cet Anglais dont j'ai rapporté la conversation ne s'adressait pas à moi, mais à toutes les personnes présentes à la table du capitaine, lorsqu'il racontait ce qu'il avait vu dans le Yukon. Il avait passé deux années dans le pays, où il avait des intérêts miniers, et il occupait certainement une position enviable. Je ne savais pas que j'avais pour compagnon de voyage ce membre de la galerie de la presse qui m'a dit : " Vos expressions n'étaient pas de moitié aussi énergiques que les siennes, dans le salon des femmes, pour dénoncer la canaillerie et la corruption au Yukon.

Il parlait surtout de Norwood et McGregor. Il ne prétendait pas qu'il les avait vu accepdes pots-de-vin ; cela ne se fait pas ordinairement de cette manière ; mais il disait qu'il était de notoriété publique au Yukon que ces deux personnages s'étaient enrichis en quelques mois, au lieu de s'occuper de leurs fonctions et de percevoir le revenu ; ils faisaient absolument ce que le major Walsh appelait violer la loi poiur venir en aide aux mineurs, lorsqu'ils le jugeaient à propos. N'est-ce pas exposer un capitaine de baleinier ou un maquignon à des tentations irrésistibles, chargés de percevoir les revenus, que de leur permettre de mettre les règlements de côté quand ils croient devoir le faire ?

Je croyais que le ministre avait remplacé ces deux fonctionnaires et qu'il avait entièrement renouvelé son personnel ; mais je constate qu'ils sont encore à l'emploi du gouvernement. Redoute-t-il de les destituer ? Est-il obligé de continuer à les payer ? Est-il lié avec eux si intimement qu'il n'ose pas les renvoyer pour les remplacer par des personnes compétentes ?

Cela seul suffit pour faire comprendre à tout le pays qu'une commission judiciaire a été refusée parce que toute cette canaillerie et cette corruption auraient été mise au jour, et que l'honorable ministre aurait été tenu responsable, en grande partie, de ces malversations qui ont fait la honte du Yukon et du Canada aux yeux du monde civilisé.

M. SUTHERLAND : Il est regrettable qu'un homme de l'âge et de la position de l'honorable chef de l'opposition, se livre à des attaques aussi méchantes et aussi inconsidérées contre un citoyen honorable du Canada. Les accusations qu'il vient de lancer contre M. McGregor n'ont pas le moindre fondement. Parce qu'il a été cultivateur et s'est occupé de faire le commerce des animaux il cherche à se moquer de lui, il jette du louche sur sa réputation et voudrait le faire passer pour indigne de la confiance de ses compatriotes. Il devrait savoir, pourtant que c'est de la classe respectable, honnête, industrieuse de nos cultivateurs que sont sortis les meilleurs hommes que le pays ait produit.

Sir CHARLES TUPPER : Cela ne prendra pas.

M. SUTHERLAND : M. McGregor appartient à une des familles les mieux connues d'Ontario et ses membres occupent des positions honorables et distinguées au Canada et dans le pays voisin. Un cousin de M. McGregor est un homme de profession éminent à Détroit, et son oncle est un des membres les plus respectés de cette Chambre. Ce jeune homme a fait son éducation dans les écoles d'Ontario et est ensuite allé s'établir sur une ferme dans l'ouest, où, par son talent, son énergie, sa bonne conduite, il a mérité d'être mis au rang des premiers citoyens de son pays.

Si le succès à couronné ses efforts, c'est qu'il appartient à la forte race de ces Canadiens industrieux et énergiques dont la parole vaut autant que la signature. Quand l'honorable chef de l'opposition insinue que ce jeune homme est revenu du Yukon avec une réputation avariée, je ne crains pas de lui répliquer qu'il n'y a pas un mot de vrai dans ce qu'il vient de dire. Tous ceux qui diront que M. McGregor est revenu riche du Klondike, diront aussi une fausseté, car il est relativement pauvre, comparé à ce qu'il était il y a quelques années. Il jouit d'une haute réputation auprès de tous ceux qui le connaissent et qui ont fait des affaires avec lui. Il n'y a rien de déshonorant dans le fait d'avoir fait le commerce d'animaux et de chevaux et d'avoir administré avec succès une grande ferme. Quand le gouvernement choisit ses fonctionnaires dans cette classe de notre population, au lieu de les choisir parmi ces individus que leurs parents et leurs amis envoient à l'étranger pour s'en débarraser, il faut plutôt le féliciter que le blâmer.

Le père et le grand-père de M. McGregor occupaient des positions honorables dans notre province, et c'est une indignité de voir le chef de l'opposition se livrer contre lui à des attaques injustes et méchantes. S'il avait commis des fautes je serais le premier à demander qu'il fut puni, mais tant qu'il restera citoyen honorable, personne n'a le droit de l'accuser injustement.

Le chef de l'opposition n'a pas l'ombre d'une preuve pour appuyer ses accusations. Une enquête a eu lieu, et tout ces gentlemen anglais dont il parle, et tous les Américains en rupture de ban, refugiés à Dawson qui cherchent à dénigrer le pays et son administration, n'ont pas eu le courage de se présenter devant la commission et de fournir leurs preuves.

M. McGregor, grâce à son tact, à son honnêteté, à sa connaissance du pays, s'est mis en contact avec les mineurs et a réussi à percevoir une taxe impopulaire et à en faire bénéficier l'Etat. Quelle autre preuve avons-nous besoin de son honnêteté ? L'opposition a toujours prétendu que le gouvernement ne toucherait jamais un sou de ce droit régalien et cependant plus de $400,000 ont été versés au trésor. Celui qui a eu assez d'habileté, de tact et de courage pour accomplir ce

résultat devrait en être remercié autrement que par des insultes ; on devrait au moins le protéger contre les attaques de Yankees sans aveu et en rupture de ban qui passent leur temps à dénigrer le gouvernement du pays qui leur donne l'hospitalité.

Nous en connaissons beaucoup de ces gentlemen anglais dont parle le chef de l'opposition ; il y en a au Nord-Ouest, au Manitoba, au Yukon et un peu partout, et je demande à qui que ce soit, s'il n'aurait pas plus confiance à un jeune Canadien occupant un poste de confiance qu'à ces prétendus gentlemen. Au nom de la stricte justice, et tout esprit de parti mis de côté, je demande que lorsqu'un homme a accompli fidèlement son devoir, il ne soit pas soumis à toutes sortes d'outrages, sans la moindre peuve de culpabilité.

M. McGREGOR : Je suis informé que l'honorable chef de l'opposition s'est livré à certaines attaques contre M. McGregor, inspecteur des mines au Yukon. C'est un neveu à moi qui a quitté la province d'Ontario, il y a environ 21 ans. C'est encore un jeune homme qui jouit d'une réputation toute aussi bonne que celle du chef de l'opposition ou de tout autre membre de cette Chambre. Il est vrai qu'il a fait le commerce des chevaux et des animaux et qu'il en a acheté et vendus par milliers. mais il n'y a pas de honte à cela. Si c'était une occupation déshonorante, que faudrait-il penser de notre collègue (M. McMullen) dont l'honorabilité est universellement reconnue et qui n'a jamais fait autre chose de sa vie ?

Ce jeune homme a importé plusieurs des meilleurs chevaux d'Angleterre, de la Californie, du Montana et autres endroits, et a fait un grand commerce d'animaux. Je le connais depuis son enfance, et je l'ai vu élever et il me reste encore à apprendre qu'il ait jamais commis un acte malhonnête. Son père qui est plus âgé que moi, a la réputation d'être un homme de talent et de droiture. L'honorable député de Middlesex-est (M. Gilmour) qui siège aux côtés du chef de l'opposition connaît cette famille de réputation et il peut corroborer ce que je dis.

M. SUTHERLAND : Mais il est commerçant d'animaux.

M. McGREGOR : Cette famille occupe un rang aussi honorable dans la société que celle du chef de l'opposition. Il est vrai que ce jeune homme n'occupe pas dans l'échelle sociale un rang aussi élevé que celui de l'honorable député, mais je ne sache pas qu'il y ait du déshonneur à commercer sur les chevaux, ou à se livrer à un commerce quelconque. Il y a vingt-un ou vingt-deux ans que mon frère est allé s'établir au Manitoba avec sept enfants, et à l'heure qu'il est sa famille compte trente cinq ou quarante membres dans ce pays, et je ne crains pas de dire que sous le rapport de l'honorabilité, elle ne le cède à aucune autre.

Cette attaque du chef de l'opposition est cruelle et imméritée. Rien ne peut excuser une pareille conduite. J'ai lu attentivement le rapport de M. Ogilvie que j'attendais avec une axiété légitime, mais je n'y ai rien trouvé contre ce jeune homme, directement ou indirectement. et s'il était ici pour se défendre, je suis convaincu qu'il ne resterait rien des accusations portées contre lui.

Il y a beaucoup de difficultés à surmonter dans ce pays que ce jeune homme connaissait bien, et à l'automne, à la demande du ministre de l'Intérieur il entreprit le transport des approvisionnements à Dawson et s'acquitte de sa tâche avec beaucoup plus de célérité que tous les autres et je suis certain qu'il s'acquitte de ses nouveaux devoirs avec honneur pour lui et avantage pour le gouvernement.

Je regrette d'avoir à parler de ces choses et je ne voudrais rien dire de blessant à l'adresse du chef de l'opposition ou de sa famille, mais je n'ai pas la moindre hésitation à mettre les deux familles en présence, et celle du jeune McGregor n'a rien à redouter de la comparaison.

Sir CHARLES TUPPER : Rien n'est plus éloigné de ma pensée, que d'attaquer la position sociale de qui que ce soit. Je ne savais pas que ce fonctionnaire avait un oncle dans la Chambre, mais je crois que cet oncle a rendu un très mauvais service à son neveu lorsqu'il a voté contre l'institution d'une commission judiciaire indépendante qui aurait permis à M. McGregor et à tous les autres fonctionnaires accusés ou soupçonnés de prouver leur innocence et de revendiquer leur honneur. Si mon honorable ami, et l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) ont une si haute opinion de M. McGregor contre lequel je n'ai rien dit——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Pas un mot.

M. McMULLEN : Vous l'avez appelé commerçant de chevaux.

Sir CHARLES TUPPER : On dit maintenant qu'il était cultivateur et faisait un grand commerce d'animaux, mais le ministre de l'Intérieur a laissé dire, au moins une douzaine de fois, sans protester, qu'il tenait une écurie de louage. Maintenant les honorables députés d'Oxford-nord (M. Sutherland) et d'Essex-nord (M. McGregor) lui décerne un certificat d'honorabilité. Je trouve qu'ils arrivent bien tard.

Je condamne la nomination de ces deux hommes à des fonctions qu'ils étaient tout à fait incapables de remplir. Ni l'honorable député d'Oxford-nord, ni l'honorable député d'Essex-nord n'ont prouvé que M. McGregor possédaient les moindres aptitudes pour remplir cette charge. Il dit que c'était un cultivateur respectable et appartenant à une famille respectable. Mais on pouvait tout aussi bien dire que cela justifierait sa nomination de juge à la cour Supérieure.

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami (sir Charles Tupper) n'en verrait pas un juge percevoir des droits régaliens.

Sir CHARLES TUPPER : Ce que j'ai dit c'est que l'on aurait dû choisir des hommes capables de remplir ces fonctions.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est justement ce que j'ai fait.

Sir CHARLES TUPPER : C'est justement ce que vous n'avez pas fait. Avec une vingtaine d'hommes capables et possédant les aptitudes voulues dans cette région, avec des hommes comprenant bien l'exploitation minière et la comptabilité——

M. McGREGOR : M. McGregor est un bon comptable. Dans sa jeunesse il a été commis de banque, c'est un bon comptable et un bon juge de l'or.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne conteste pas l'exactitude de l'assertion de l'honorable député ; mais ce n'est pas là la question. Nous nous plaignons que l'on a confié à ces deux hommes des fonctions qu'ils étaient incapables de remplir. J'ai donné le témoignage d'un gentilhomme anglais de Moosomin.

M. LANDERKIN : Donnez son nom.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai dit à l'honorable député que nous donnerions son nom lorsqu'on aurait nommé une comission indépendante, devant laquelle ce monsieur pourrait rendre témoignage.

M. LANDERKIN : Des oui-dire. Allez-vous condamner un homme sur une semblable preuve ?

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami ferait mieux de ne pas m'interrompre, car je pourrais être beaucoup plus sévère à son égard que je ne l'ai été jusqu'à présent.

M. LANDERKIN : Je suis prêt à recevoir les coups de l'honorable chef de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER : Je pense que l'honorable député (M. Landerkin) ferait mieux de lire le livre bleu où est relaté un fait qui le touche de près, au lieu d'interrompre ceux qui discutent les questions dont la Chambre est saisie. Je suis peiné de me voir obligé, par ces interruptions inconvenantes, de prendre le moyen d'imposer silence à mon honorable ami. J'ai sous la main le rapport de la police à cheval du Nord-Ouest, et l'honorable député ferait mieux de s'occuper à le parcourir que de chercher à m'interrompre.

J'ai donné le témoignage d'un homme qui, j'ai toute raison de le crois, est un homme d'une excellente réputation et jouissant d'une bonne position sociale. Ce monsieur a dit que M. McGregor et le capitaine Norwood avaient fait leur fortune dans l'espace de quelques mois en remplissant ou en négligeant de remplir leur devoirs de percepteurs des droits régaliens et du loyer des mines d'or au Yukon.

J'ai démontré, en vous citant le rapport du major Walsh, que le commissaire permettait aux percepteurs d'user de leur discrétion en ces matières ce qui exposait ces gens à de grandes tentations. Lorsque je constate que tout cela est corroboré par ce qui me semble être un témoignage digne de foi, en ce qui concerne le capitaine Norwood, et lorsque j'apprends que M. McGregor est retourné du Manitoba dans une situation financière bien meilleure qu'auparavant, pour dire le moins, je croirais manquer à mon devoir si je n'appelais pas l'attention de la Chambre sur la matière, non pas pour attaquer un cultivateur ou un fils de cultivateur, mais pour démontrer qu'on a nommé des hommes à des fonctions qu'ils n'étaient pas dignes de remplir et dont ils ont abusé, s'il faut en croire les bruits qui circulent.

Je ne dis pas qu'ils ont touché un seul dollar illégalement.

M. SUTHERLAND : L'honorable député me permettra-t-il une question ? Il n'a pas accepté mon témoignage sur les aptitudes de M. McGregor, mais il n'a pas dit sous quel rapport celui-ci était incapable de remplir ses fonctions.

Sir CHARLES TUPPER : Il ne connait pas l'exploitation minière.

M. SUTHERLAND : L'honorable chef de l'opposition me permettra-t-il de dire pourquoi j'ai cru que M. McGregor était un bon sujet pour remplir cette charge ? D'abord, c'est un jeune Canadien qui a reçu une bonne éducation dans nos écoles. Ensuite, il connaît bien l'ouest, les districts miniers et a eu de nombreuses relations avec les mineurs. Il a une grande expérience dans les affaires, et il s'est acquis une excellente réputation d'homme intégre et honnête.

Sir CHARLES TUPPER : C'est la première fois que nous entendons dire que cet homme connaît l'exploitation minière. L'honorable ministre de l'Intérieur a manqué à ses devoirs envers lui-même, envers la Chambre et envers M. McGregor en nous cachant ce fait.

L'on m'a accusé d'attaquer malicieusement des particuliers. Jamais imputation ne fut plus mal fondée. J'ai dit simplement que nous étions en présence d'un cas qui exigeait une enquête impartiale. Les plus grands enemis de ces deux fonctionnaires ce sont ceux qui veulent, en refusant une enquête, les laisser sous l'imputation d'avoir manqué à leurs devoirs dans l'exercice de leurs fonctions. Je dis que ce sont ces personnes qui sont responsables de la situation dans laquelle se trouvent aujourd'hui ces deux fonctionnaires aux yeux du public, si leur conduite a été sans tache ainsi que le prétendent leurs défenseurs.

Je me suis contenté d'appeler l'attention sur le rapport du major Walsh, le commissaire du gouvernement, et sur les déclarations du ministre de l'Intérieur, lesquelles n'ont pas été contredites jusqu'ici. Mais voilà qu'aujourd'hui, l'on veut faire voir M. Mc-

Gregor sous un jour nouveau et lui prêter des aptitudes que nous ne lui connaissions pas.

Je dis que si ce fonctionnaire est innocent—et j'aime à croire qu'il l'est,—les hommes qui lui ont fait le plus de mal ne sont pas ceux qui l'ont accusé dans cette enceinte, mais ceux qui ont fait les premiers rapports sur son compte, c'est ce monsieur qui a dit sur un navire, en présence d'une vingtaine de passagers que M. McGregor et la capitaine Norwood avaient fait fortune dans l'espace de quelques mois, et la chose paraît exacte et prouvée, du moins au sujet du capitaine Norwood. Je dis qu'en présence de semblables accusations formulées contre des fonctionnaires publics, le devoir du gouvernement est de nommer une commisison d'enquête.

M. RUTHERFORD : La situation pénible et embarrassante dans laquelle se trouve l'honorable chef de l'opposition depuis une quinzaine de minutes démontre combien sont futiles et mal fondées ces accusations concernant l'administration du Yukon. L'honorable député n'aurait pas été plus heureux devant une commission de juges envoyée au Yukon pour faire une enquête sur ces accusations. Il est obligé de reconnaître publiquement, en pleine Chambre, qu'il ne savait pas à quoi s'en tenir lorsqu'il accuse M. McGregor.

C'est bien bon de dire que ces accusations contre M. McGregor ont déjà été formulées dans cette enceinte. Il est vrai que l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a lancé ces accusations et que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) est allé jusqu'à appeler M. McGregor un voleur de chevaux. Nous n'avons pas ajouté foi à ces imputations, car ceux qui connaissent M. McGregor savent parfaitement qu'elles étaient fausses et n'ont pas cru qu'il valait la peine de s'en occuper.

Mais lorsqu'un homme du rang du chef de l'opposition se lève et appelle M. James McGregor une canaille, un homme dont la place devrait être au pénitencier, alors il est temps pour les amis de M. McGregor de défendre sa réputation. Un homme de l'expérience de mon honorable ami (sir Charles Tupper) doit connaître mieux que cela. Les paroles que peuvent prononcer dans cette enceinte l'honorable député de Pictou et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest au sujet des fonctionnaires du Yukon importent peu ; mais lorsqu'un homme du rang du chef de l'opposition lance de pareilles accusations en s'appuyant sur des simples ouï-dire, sur la foi d'un quidam anglais, quelque pêcheur qui reproche aux autres les fautes qu'il a commises peut-être et qui vient chercher fortune en ce pays, quelque spécimen de la classe que mon honorable ami affectionne tant,—quand le chef de l'opposition, dis-je, formule de semblables accusations contre M. McGregor, un homme respectable et bien connu dans la province du Manitoba comme homme d'affaires, il est temps que les amis de l'accusé se lèvent pour le défendre.

Sir CHARLES TUPPER.

L'honorable chef de l'opposition ne nous donne pas le nom de celui qui lui a fourni ses renseignements et cependant il assume dans cette enceinte la responsabilité de répéter ces déclarations anonymes. Je connais M. McGregor depuis 15 ans ; il est vrai que, de temps à autre, il vend des chevaux,—je fais aussi la même chose, mais je défie qui que ce soit de dire qu'il est plus malhonnête pour cela. Quelques-uns des membres les plus honorables et les plus respectables des deux côtés de la Chambre ont l'habitude de vendre et d'acheter des chevaux. M. McGregor est un grand commerçant de chevaux, j'ai moi-même, à maintes reprises acheté des chevaux de lui, et je suis heureux de pouvoir lui rendre le témoignage que, dans nos relations d'affaires, il s'est toujours conduit en homme parfaitement honnête, droit et respectable.

M. McGregor est un grand commerçant et un grand éleveur du Manitoba. Sa parole vaut un écrit ; et, dans sa province, sa réputation est telle que ses amis, lorsque ces accusations ont d'abord été formulées contre lui, au commencement de la session, n'ont pas cru qu'il était nécessaire d'y répondre. Mais lorsqu'un homme du rang du chef de l'opposition lance contre M. McGregor les imputations fausses et calomnieuses que nous avons entendues cette après-midi, il est temps que les amis de l'accusé prennent son parti. Il est bien connu de tout le monde, je crois, que l'honorable député (sir Charles Tupper) a l'habitude de parler ici de choses qu'il ne connaît pas, et cela fait peu honneur à un homme de sa réputation. Je dois dire que en ma qualité de jeune membre de cette Chambre, je sens un peu de répugnance à appeler l'attention sur l'attitude de l'honorable député et sur le peu de respect qu'il montre pour les droits des citoyens. J'avoue que ça été pour moi un pénible spectacle que de voir l'honorable député battre honteusement en retraite lorsqu'il s'est aperçu que M. McGregor avait des amis dans cette Chambre, bien qu'il ait abandonné, je suis heureux de le dire, l'attitude insoutenable qu'il avait prise en premier lieu en attaquant le caractère de cet homme.

Je dois dire en terminant que, d'après mon expérience, les hommes que le gouvernement a envoyés au Yukon étaient des hommes de premier ordre ; et si toutes les accusations que l'on a lancées contre les fonctionnaires du Yukon sont aussi fondées que celles que l'honorable chef de l'opposition a formulées, cette après-midi contre M. McGregor, je crois que c'est la meilleure preuve que le gouvernement a agi avec sagesse en refusant de nommer une commission de juges qui serait allé au Yukon trouver le nid d'une souris dans l'oreille d'un chat.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 6.05 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 31 juillet 1899.

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

PRIÈRE.

BILL RETIRE.

Bill (n° 65) acte constituant en corporation la Compagnie d'Estacades de Restigouche.—(M. McAlister.)

PREMIERE LECTURE.

M. BLAIR : Je propose la première lecture du bill (n° 183) acte à l'effet d'autoriser le gouvernement du Canada à construire un chemin de fer d'embranchement entre Charlottetown et Murray-Harbour, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, comme entreprise de l'Etat.

PORT GEORGE, COMTE D'ANNAPOLIS—BUREAU DE POSTE.

M. MILLS :

Qui est directeur de la poste à Port-George, comté d'Annapolis ? A-t-on constaté à ce bureau de poste quelques irrégularités qui exigeaient les services d'un inspecteur ? Dans l'affirmative quelles étaient-elles et quel est l'état du bureau à l'heure qu'il est ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On est à faire une enquête au sujet des faits contenus dans l'interpellation. Je n'ai pas encore reçu de rapport.

SOINS MEDICAUX AUX SAUVAGES DE YALE ET CARIBOU.

M. PRIOR :

1. Quelles sommes le gouvernement a-t-il payées pendant les exercices 1896, 1897, 1898 et 1898-99 pour soins médicaux et médicaments fournis dans le district électoral de Yale et Caribou ?
2. A qui ces sommes ont-elles été payées et combien a reçu chaque médecin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La réponse à cette interpellation couvre trois ou quatre pages. Je la ferai inscrire aux "Débats."

M. FOSTER : La chose est irrégulière ; il faut lire la réponse.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est simplement pour épargner à l'honorable député la peine de faire une motion.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le document présenté soit déposé sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée.

IMPORTATIONS DE MAIS.

M. CLANCY :

Quelle est la quantité de maïs importé au Canada pour des fins de consommation pendant les onze mois expirés le 31 mai de l'exercice 1899 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les rapports mensuels reçus par le département n'indiquent pas les quantités. Je ne puis donc fournir les renseignements que l'on demande pour la période mentionnée ; mais je dirai que la quantité de maïs importée pour des fins de consommation pendant les neuf mois expirés le 31 mars est de 17,729,074 boisseaux, évalués à $6,815,818. La quantité de maïs exporté par le Canada, pendant la même période, est de 13,560,358 boisseaux, évalués à $5,405,323.

IMPORTATION DE FIL D'ENGERBAGE.

M. CLANCY :

Combien de fil d'engerbage a été importé au Canada pour des fins de consommation pendant les onze mois expirés le 31 mai de l'exercice 1899 et quelle en est la valeur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les rapports mensuels ne classifient pas cet article. Je ne puis donc donner les chiffres pour la période que l'on a mentionnée ; mais je dirai que la quantité totale de fil d'engerbage importée au Canada pour des fins de consommation, pendant les neuf mois expirés le 31 mars 1899, est de 4,513,210 livres, évaluées à $296,155.

M. WALLACE : Me serait-il permis de demander au ministre si ce ne serait pas une bonne chose de classifier cet article ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Peut-être.

EXPORTATION DE GRAINS.

M. HENDERSON (par M. McCleary) :

1. Combien le Canada a-t-il exporté en Allemagne de boisseaux d'avoine, de pois, de seigle et de blé pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899 ?
2. Combien de boisseaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899 ou jusqu'à la date où les divers rapports ont été reçus ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Avoine, 712,842 boisseaux ; pois, 43,821 boisseaux ; seigle, 556,273 boisseaux ; blé, 239,685 boisseaux : La dernière date à laquelle nous avons reçu des rapports complets est le 31 mars 1899, pour les neuf mois de l'exercice 1899.

Ces rapports indiquent les exportations suivantes en Allemagne :—Avoine, 477,827 boisseaux ; pois, 20,892 boisseaux ; seigle, 81,852 boisseaux ; blé, 46,015 boisseaux.

LOYER DU LOT, BLOCK 13, NEW WESTMINSTER, C. A.

M. PRIOR :

Quelle somme annuelle John Wilson et David Diamond ont-ils payée respectivement en 1893 et 1896 pour le lot 1, bloc 13, à New-Westminster, C.-A. ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le 27 mai 1893, John Wilson a payé $250, représentant une année de loyer, de mai 1893 au 12 mars 1894. Le loyer a été payé d'avance. Le bail ayant été subséquemment annulé par un arrêté du conseil, en date du 29 janvier 1896, John Wilson n'a rien payé de plus.

M. D. Diamond n'a payé aucun loyer, vu que le bail à lui consenti par l'arrêté du conseil, en date du 29 janvier 1896, a été annulé par l'arrêté du conseil en date du 19 décembre 1897.

DROITS D'EXPLOITATION DES DEPOTS DE HOUILLE, COLOMBIE ANGLAISE.

M. FOSTER :

1. Le gouvernement du Canada a-t-il consenti à quelques personnes ou compagnies des baux ou droits d'exploiter les dépôts de houille sous les eaux du port de Nanaïmo ?
2. Dans l'affirmative, quel loyer ou droits régaliens a-t-il reçus ?
3. Le gouvernement produira-t-il toute correspondance qui peut avoir eu lieu concernant les demandes faites à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Aucun bail de cette nature n'a été consenti. La correspondance à ce sujet sera produite.

SERVICE POSTAL—OTTAWA ET CYRVILLE.

M. HODGINS :

1. Qui a l'entreprise du transport des malles entre Ottawa et Cyrville ?
2. Des soumissions pour ce service ont-elles été demandées par annonces publiques ou autrement ? Dans l'affirmative, à quelle date ?
3. Quels étaient les soumissionnaires et quelle était la somme portée dans chaque soumission ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En vertu d'un arrangement temporaire, c'est le directeur de la poste à Cyrville qui fait le transport des malles entre Ottawa et Cyrville. Des soumissions, qui devaient être envoyées avant le 2 février 1899, ont été demandées le 7 décembre dernier. Le député n'a reçu aucune soumission, mais après la date fixée dans les annonces, un M. Lavigne s'est présenté au département, et a dit qu'il avait soumissioné pour le transport des malles au prix de $96 par année. Nous n'avons pu découvrir aucune trace de cette soumission, mais le transport des malles a été confié à M. Lavigne depuis le 1er avril dernier, au prix de $96 par année.

Le 29 mai dernier, M. Lavigne déclara qu'il ne ferait pas ce transport pour moins de $200 par année. C'est pour cette raison que nous avons confié ce transport au directeur de la Poste de Cyrville, au même prix que Lavigne devait recevoir, $96 par année. Le prix du transport des malles avant le 1er avril dernier était de $100 par année

M. PRIOR.

QUESTION DU TRANSVAAL.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Du consentement unanime de la Chambre, M. l'Orateur, je me permettrai d'interrompre le cours régulier de vos travaux législatifs, pour présenter certaines résolutions que semble rendre opportunes, je crois, l'état de choses qui règne dans une contrée lointaine soumise à la suzeraineté de Sa Majesté. Tout le monde conviendra avec moi que l'Empire britannique en est arrivé à un tel degré de consolidation que pas une partie du monde anglais ne peu se montrer indifférent à ce qui se passe dans une autre partie. Nous ne pouvons certainement pas rester impassibles en face de la situation faite à nos concitoyens du Transvaal, car on se rappellera que cet Etat, bien qu'indépendant et autonome, est soumis à la suzerainteté de notre Gracieuse Souveraine.

On a laissé quelque 80,000 sujets de Sa Majesté s'établir dans cette contrée, y acheter des terres, ouvrir des mines, développer le commerce, créer des industries, fonder des villes, et cependant on leur refuse aujourd'hui toute participation à l'administration des affaires publiques. Ils sont soumis à des impôts lourds et arbitraires, et on leur refuse toute représentation dans le gouvernement de ce pays. Ils ont a supporter toutes les charges du citoyen sans en avoir les droits, les libertés et les privilèges.

Quant à moi, je n'hésite pas à dire qu'il y a un grand nombre de traits admirables dans la carrière et le caractère du président Kruger. Tout ceux qui ont lu l'histoire de cet hommes d'Etat ne peuvent manquer d'admirer son vigoureux patriotisme et sa grande force de volonté. Mais tout le monde admettra qu'on l'admirerait davantage, si, au lieu d'être intolérant et oppressif à l'égard d'hommes qui contribuent à la prospérité du peuple dont il est le premier magistrat, il se rappelait que le patriotisme n'exclut pas la justice et n'est pas incompatible avec la générosité. Au premier abord, on pourrait dire, et peut-être avec quelque raison, que si les habitants du Transvaal ont cru devoir refuser les prérogatives du citoyen à tous ceux qui n'appartenaient pas à leur race, ils agissaient dans les limites de leurs droits—car le vieil adage, " Charbonnier est maître chez lui ", s'applique aussi bien aux nations qu'aux individus.

Très bien, si M. Kruger n'avait pas permis au Uitlanders de s'établir dans le territoire de la république, d'y fonder des villes, de développer le pays, et s'il n'avait pas pris leur argent pour remplir son trésor. Mais après avoir eu la permission de se fixer dans le Transvaal, le Uitlanders avaient raison d'espérer que, accomplissant les devoirs des citoyens, ils en auraient les droits.

Il ne faut pas oublier non plus, en étudiant cette question, que c'est du plein consentement du peuple de la république, que Sa Majesté est devenue suzeraine du Transvaal.

Il ne faut pas oublier que la population hollandaise du Transvaal, dans un temps où elle était dans la plus grande détresse et pour ainsi dire menacée d'annihilation par ses voisins, au moment où une guerre civile était imminente, a imploré l'intervention de l'Angleterre. Après une série d'évènements qu'il m'est inutile de relater ici, la République Sud-Africaine et Sa Majesté conclurent un traité aux termes duquel le Transvaal dont l'indépendance était proclamée, reconnaissait la suzeraineté de la Couronne d'Angleterre. L'on avait donc raison d'espérer, pour dire le moins, que, non selement les sujets du pouvoir suzerain ne seraient pas opprimés d'aucun façon, mais jouiraient des mêmes droits que les citoyens de la République Sud-Africaine.

On pourra me dire aussi,—et c'est un point que l'on a fait ressortir avec beaucoup de force—que les intérêts de l'Empire exigent la reconnaissance des droits des Uitlanders dans la république. Mais je n'envisagerais pas la question sous aucun de ces aspects ; car ces raisons sont personnelles aux sujets anglais seulement, et je crois que nous pouvons nous placer sur un terrain plus vaste et en appeler à la conscience et au jugement du monde entier. Nous pouvons demander protection pour les Uilanders du Transvaal, en invoquant, non seulement la suzeraineté de la Couronne d'Angleterre, mais des droits qui doivent s'imposer à la conscience de l'humanité.

S'il y a un pays au monde où l'on puisse proclamer que toutes les fois que des hommes de races différentes, mais ayant le même rang dans l'échelle de la civilisation, sont appelés à vivre sous un gouvernement commun, la seule politique à suivre pour rendre justice à tous, assurer la paix, le contentement général et l'harmonie, c'est de donner à tous les citoyens, sans distinctions de naissance ou d'origine, les mêmes droits, les mêmes libertés, les mêmes privilèges, et les mêmes aspirations ; s'il y a un pays au monde, dis-je, où l'on puisse proclamer ce grand principe, c'est bien le nôtre. C'est la politique que nous avons adoptée au Canada, et je crois que nous pouvons prétendre, avec un légitime orgeuil, quelle a été éminemment heureuse.

C'est la politique qui prévaut aujourd'hui à la colonie du Cap ; il est vrai qu'elle n'a pas encore subi là l'épreuve du temps, mais j'espère qu'elle sera aussi bienfaisante pour cette colonie sœur qu'elle l'a été pour nous. Voilà la politique que, selon moi, on devrait adopter au Transvaal. Que les Hollandais de la république sud-africaine donnent aux Anglais, qui vivent sous le même gouvernement qu'eux, les mêmes droits, les mêmes libertés, et les mêmes privilèges que les Anglais de la colonie du Cap donnent aux Hollandais de cette colonie, et le problème sera résolu. Les Uitlanders ne demandent rien de plus que cela, et les autorités impériales ne demandent rien de plus pour eux ; et il me semble qu'il appartient au parlement canadien de manifester sa sympathie en faveur d'une cause si noble, si morale et si juste.

Si l'on demande: Pourquoi voulez-vous d'exprimer notre sympathies, quel objet voulez-vous atteindre, et quel résultat pensez-vous obtenir ? Je réponds simplement : Tendre la main à nos co-nationaux de la république sud-africaine, leur assurer que notre cœur est avec eux et que nous sommes convaincus que leur cause est juste ; faire savoir aux autorités indépendantes, qui revendiquent les droits des Uitlanders, que nous sommes unanimes sur cette question et que nous approuvons leur ligne de conduite.

Peut-être aussi que l'échange de ces témoignanges de sympathie, d'universelle sympathie, qui, s'étendant d'un continent à l'autre, va faire le tour du monde, aura l'effet de faire prévaloir une politique plus sage et plus humaine dans la république du Transvaal et provoquera peut-être un règlement pacifique de la question en litige.

Mu par ces raisons, et exprimant, je crois, les sentiments de tous les Canadiens, sans distinction de classes et de races, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Foster, la résolution suivante :

1. Résolu : Que cette Chambre a vu avec peine les complications qui ont surgi dans la république du Transvaal, dont Sa Majesté est la suzeraine, par suite du refus d'accorder aux sujets de Sa Majesté actuellement établis dans ce pays une participation égale dans son gouvernement.

2. Résolu : Que cette Chambre a vu avec une plus grande peine encore que l'état de choses qui y existe a dégénéré en une oppression intolérable et a produit une excitation considérable et dangereuse parmi diverses classes des sujets de Sa Majesté dans ses possessions sud africaines.

3. Résolu : Que cette Chambre, représentant un pays qui a pleinement réussi, en concédant des droits politiques égaux aux divers éléments de sa population, à faire disparaître les causes d'antagonisme et à faire accepter avec satisfaction par tous son système actuel de gouvernement, désire exprimer sa sympathie pour les efforts tentés par les autorités impériales en vue d'obtenir en faveur des sujets de Sa Majestés établis dans le Transvaal, la même mesure de justice et de reconnaissance politique qui sera nécessaire pour assurer la pleine jouissance de liberté et de droits égaux.

Je dois exprimer, non seulement en mon nom, mais aussi au nom de la Chambre, le regret que nous éprouvons de ne pas voir aujourd'hui dans cette enceinte, l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), mais avant son départ, j'ai eu une conversation avec lui. Je lui ai communiqué la résolution dont je viens de saisir cette Chambre, et j'ai reçu la lettre suivante, que je me fais un plaisir et un devoir de vous lire :

OTTAWA, 29 juillet 1889.

CHER SIR WILFRID LAURIER,—En réponse à la lettre que vous m'avez adressé, je suis peiné d'avoir à vous dire que je ne pourrai assister demain à la séance de la Chambre ; autrement je me serais fait un grand plaisir d'appuyer la résolution relative au Transvaal, et dont vous avez bien voulu m'envoyer copie, car je crois que nous devons tous prêter main forte au gouvernement de Sa Majesté dans la crise actuelle.

Bien à vous,

(Signé) CHARLES TUPPER.

M. FOSTER : Vu la lettre écrite par l'honorable chef de l'opposition, laquelle le premier ministre a eu la bonté de nous lire, je n'ai pas besoin de faire de longues observation ; mais je me contenterai de dire quelques mots.

En premier lieu, je dois dire que les membres de la gauche, à l'unanimité, approuvent cordialement tous les sentiments exprimés par mon très honorable ami, tant au sujet de cette résolution en elle-même, et des raisons qui l'ont motivée. On ne pouvait jamais parler dans un plus beau langage des phases de cette question. Tout le monde admettra, je crois, que les raisons qu'il a données sont suffisantes pour imposer l'adoption de cette résolution, à l'unanimité de la Chambre.

Je suis certain que chacun reconnaîtra que le gouvernement anglais représenté par lord Salisbury et M. Chamberlain, a conduit avec une patience presque infinie les négociations du commencement à la fin avec le chef de la république Africaine-sud. Plusieurs sujets de Sa Majesté dans la Grande-Bretagne ont peut-être pensé que les choses allaient bien lentement, mais je suis certain que nous croyons tous que la meilleure preuve que l'Empire, fort et puissant comme il l'est, pouvait donner de la bonté et de la justice de sa cause, c'est ce que ne puis appeler autrement que la patience presque infinie de ces deux hommes d'Etat dans la revendication de droits égaux pour les Uitlanders, afin d'éviter un appel aux armes.

Avant une déclaration de guerre, il faut toujours épuiser tous les moyens de conciliation et jamais, dans l'histoire de l'humanité, il n'a été plus nécessaire de pénétrer l'esprit populaire de ce sentiment. Ces hommes dont on revendique les droits pourraient être des étrangers aux yeux de la population néerlandaise de la république sud-africaine, mais aujourd'hui nous leur donnons la poignée de main cordiale qu'ils ont reçue de presque toutes les parties du monde anglais ; et la chaleur de notre étreinte et de celles de leurs frères d'ailleurs convaincra ces 80.000 sujets de Sa Majesté que, s'ils sont des étrangers aux yeux de la république du Transvaal, jamais ils n'ont été plus près du grand cœur de l'empire britannique.

Rien ne me frappe plus vivement que la tentative—inspirée peut-être par l'instinct de la conservation ou par un patriotisme étroit, —que fait le président Kruger de garder pour lui-même et les citoyens hollandais du Transvaal, les droits, les privilèges et les pouvoirs dont ils ont joui jusqu'ici. Mais tout le monde voit que la lutte ne peut avoir qu'une issue, qu'aujourd'hui le monde civilisé est hostile à une pareille politique et que tout ce qu'il faut, pour régler la question, c'est de continuer la patience dont on a fait preuve jusqu'ici et de concentrer l'attention de l'univers sur la cause des Uitlanders. La Grande-Bretagne s'est toujours efforcée de donner des droits égaux aux hommes de toute nationalité qui ont bien voulu devenir les citoyens de son vaste empire. Sa conduite, sous ce rapport, présente un contraste si frappant avec la politique adoptée par la république néerlandaise, qu'elle ne peut manquer de gagner les sympathies du monde civilisé.

Ces résolutions sont donc, je crois, très opportunes, car elles disent à nos concitoyens anglais de là-bas que, dans leur lutte pour obtenir des droits égaux, ils ont la sympathie de l'empire britannique et de chaque partie du domaine de notre Gracieuse Souveraine. "Pas d'impôts sans représentation," est un cri qui remue le monde, et je suis aussi certain qu'il aura son écho dans la république sud-africaine que je suis certain que le soleil se lèvera demain.

En outre, je crois que la présentation et l'adoption d'une résolution de cette nature aura son effet sur les hommes de bonne volonté, car c'est une autre preuve qu'il y a, entre tous les membres de l'empire britannique, d'un bout du monde à l'autre, une solidarité qui, dans notre ère de télégraphe, de steamers, et de communication rapide de la pensée, éveille un vif, sympathique et profond intérêt au sujet du sort de chaque partie de l'empire, et, lorsque ce sentiment traverse le monde, les partisans d'une fédération impériale, comme mon honorable ami (M. McNeill) et comme tous les membres de cette Chambre, dans un sens ou dans un autre, peuvent justement croire que leur cause gagne du terrain.

Enfin,—je ne veux pas parler plus longuement—je considère cette résolution comme très opportune, quand même elle servirait simplement à démontrer que le Canada, comme toutes les autres possessions britanniques, aime encore la mère patrie. La main chère d'une mère puissante a guidé notre enfance troublée et pénible à travers bien des difficultés et des obstacles, et nous a permis d'essayer et de développer nos forces et de donner libre carrière à nos tendances et à nos sympathies ; mais, sous ce pouvoir doux et généreux, chacune des colonies anglaises, dans l'épanouissement de toute sa force, revient vers la bonne vieille mère pour lui dire : Nous t'aimons, nous sommes tes enfants, et nous marchons toujours à ton côté, te vouant un culte éternel.

M. McNEILL : Je ne dirai qu'un mot pour féliciter le gouvernement d'avoir saisi la Chambre de cette résolution. J'approuve cordialement toutes les paroles qui sont tombées des lèvres du premier ministre, lorsqu'il a dit que tout ce que nous désirons c'est que nos concitoyens anglais du Transvaal jouissent des mêmes droits que les citoyens hollandais dans les possessions britanniques de l'Afrique australe. C'est là tout ce que demande le gouvernement impérial.

Il me semble que cette résolution, proposée par mon très honorable ami qui, dans le rang qu'il occupe personnifie, si je puis m'exprimer ainsi, la générosité, la largeur et la libéralité des institutions anglaises. Lorsque

nous demandons pour nos frères du Transvaal, les mêmes droits et les mêmes privilèges que possèdent les Hollandais dans les possessions anglaises sud-africaines, nous comprenons que l'on fait jouir les Hollandais de là-bas des institutions libérales à l'ombre desquelles nos concitoyens canadiens-français ont grandi sur cette terre du Canada.

Tout comme un Canadien-français occupe ici la charge de premier ministre, un homme d'origine néerlandaise est premier ministre de la colonie anglaise du Cap. La chose nous semble incroyable lorsque nous comprenons ce que l'on fait souffrir à nos concitoyens anglais du Transvaal.

J'aimerais lire avec la permission de la Chambre, quelques lignes d'un article écrit par un homme qui connaît tout particulièrement cette matière. C'est un homme qui a occupé plusieurs postes de confiance dans l'Afrique australe. Je vais vous dire, en me servant de ses propres paroles, les postes de confiance qu'il a occupés, afin que la Chambre puisse voir quelle est sa compétence pour traiter ce sujet. De bonne heure, il a vécu dans la plus grande intimité avec les Hollandais. Il a été procureur général de Griqualand, un des juges de la cour Suprême du Cap de Bonne-Espérance, un des représentants de l'Angleterre dans la commission anglo-allemande, administrateur du Bechuanaland, et revêtu, en cette qualité de suprêmes pouvoirs exécutifs et judiciaires. Il a été commissaire résident du protectorat du Bechuanaland et de Kahari, avec juridiction sur le Zambèze. Il dit qu'il a toujours été dans les meilleurs termes avec les Boers, qu'il a eu plusieurs conférences avec eux, et que des sentiments très amicaux ont toujours régné entre eux et lui, et qu'il a une admiration sincère pour les nombreuses qualités de ce peuple.

M. WALLACE : Quel est le nom de cet homme ?

M. McNEILL : Sir Sydney Shippard, qui a été, come je l'ai dit, le commissaire anglais au Bechuanaland. L'éditeur du "Nineteenth Century," lui a demandé d'écrire un article sur cette matière. Il dit avoir toujours soigneusement évité d'exprimer ses vues, mais que, dans les circonstances, il croyait devoir se départir de sa réserve habituelle et accepter l'invitation qui lui était faite.

Voici le tableau qu'il nous trace de nos concitoyens du Transvaal :

Au Transvaal, on refuse aux sujets anglais tous les droits des citoyens. Leurs oppresseurs les insultent, les pillent et les assassinent. Les tribunaux sont sans aucune indépendance, de sorte qu'il est impossible à nos compatriotes d'obtenir justice ou réparation. Leurs humbles pétitions, quoique signées par 38,000 citoyens loyaux, en 1894, ont été ouvertement rejetés avec mépris.

Vous remarquez que ceci se passait avant l'incursion de Jamieson.

On les traitait comme des rebelles simplement parce qu'ils signaient des pétitions. Dans le Transvaal, les Anglais sont des esclaves, et peuvent être volés, battus, emprisonnés et assassinés. Leurs femmes sont grossièrement insultées ; une police brutale, qui remplit de terreur les citoyens paisibles, mais est plus qu'inutile contre les criminels, pénètre dans leurs maisons à chaque heure du jour et de la nuit. Lorsqu'un malheureux maître de maison anglais fait des remontrances, il est exposé a être tiré d'un coup de revolver dans sa propre chambre.

Nous savons tous ce qui est arrivé. Il n'y a pas longtemps, on a tué d'un coup de feu, un M. Edgar, et cela, sans dire un seul mot à l'infortuné. Il avait été insulté sur la rue et s'était refugié dans sa propre maison. Un agent de police frappa violemment à la porte. Lorsque le malheureux descendait avec sa femme pour savoir qui c'était, l'agent de police le tua d'un coup de revolver sans dire un seul mot. L'un des juges du Transvaal fut saisi de ce cas, mais la seule réparation que put avoir la pauvre femme, ce fut d'entendre le magistrat déclarer qu'il était heureux de constater que la police était capable de maintenir l'ordre et des faire respecter la loi dans le pays.

Sir Sidney Shippard continue :

Le misérable Anglais du Transvaal n'a aucun droit civil et les tribunaux ne lui accordent aucune protection. Désarmé et impuissant, c'est un objet de dérision pour ses ennemis. L'argent qu'on lui extorque a été surtout dépensé pour construire des forteresses, acheter de l'artillerie, des armes, des munitions et pour solder des mercenaires pour intimider le pauvre Anglais et le tenir permanemment en esclavage. Dernièrement, dans son désespoir, il a fait appel à la Reine.

J'ai cru bon de vous lire ces paroles car ce sont les déclarations d'un homme qui est un témoin impartial. Voilà le tableau qu'il trace de la condition de nos frères du Transvaal.

Je terminerai en disant que je suis très heureux que l'on ait ainsi saisi la Chambre de cette résolution. Je remarque que l'on n'offre qu'un secours moral. Je présume que tout le monde comprend pourquoi, et sait que le Canada est prêt à contribuer sa part, en argent et en hommes, si la chose était nécessaire. Lorsqu'un grand empire militaire, en 1896, osa intervenir dans cette même question, cette Chambre, à l'unanimité, a dit qu'elle était prête à prêter main forte à la mère patrie ; et si on ne fait pas la même chose aujourd'hui, c'est qu'il n'est pas nécessaire de tirer un coup de canon pour tuer une punaise.

M. WALLACE : Avant que cette résolution, qui reçoit un appui si cordial et si unanime de la Chambre soit adoptée, je désire dire quelques mots à ce sujet. Je crois que l'occasion est bien choisie et opportune pour nous, en notre qualité de sujets britanniques, de faire deux choses : d'abord assurer à la grande mère patrie que nous suivons le cours des événement dans chaque partie de l'Empire ainsi que le prouve la résolution dont les chefs des deux partis ont saisi la Chambre ; ensuite, démontrer à ces 80,000 sujets anglais de l'Afrique australe, qu'ici, sur la moitié nord du continent de l'Amérique sep-

tentrionale, où vivent 6,000,000 de loyaux Canadiens anglais, nous suivons les péripéties des luttes qu'ils soutiennent là-bas pour obtenir des droits égaux.

Nous sommes cordialement d'accord avec eux, et nous désirons qu'ils le sachent, et nous désirons aussi que le monde le sache, car il semble désirable que l'Empire tout entier n'ait qu'un même sentiment sur cette question. Des sujets anglais ont été privés des droits de citoyen que la Grande Bretagne accorde dans chaque territoire où flotte son drapeau. Nous avons donné, au Canada, un exemple frappant de ce fait, parce que nous accordons la plus grande somme de liberté à ceux qui ne sont pas nés sujets anglais. Nous pouvons peut-être affirmer que l'Angleterre, a donné à des hommes qui n'étaient pas nés sur son sol une plus grande somme de liberté que toute autre nation au monde, et que les résultats de cette politique ont été des plus heureux et des plus satisfaisants. J'ai voulu, moi aussi, élever la voix pour louer la résolution proposée par le premier ministre et appuyée par l'honorable député d'York (M. Foster).

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de proposer appuyé par M. Foster :

Que l'Orateur de cette Chambre transmette au principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, une copie de la présente résolution.

La motion est adoptée ; et tous les membres de la Chambre se lèvent et entonnent l'hymne national.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. BEATTIE : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais demander au très honorable premier ministre, vu que la session tire à sa fin, et que je ne vois rien qui puisse la prolonger, s'il voudra bien m'accorder un jour pour discuter un bill inscrit à mon nom, à l'ordre du jour, et intitulé, "Acte à l'effet de déterminer la longueur des heures de travail des ouvriers ?"

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je pourrai avoir à ce sujet une conférence privée avec mon honorable ami.

NOMINATION D'UN JUGE JOUR LE COMTÉ DE QUEEN, I. P.-E.

M. MARTIN : M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais à demander au très honorable premier ministre si on a nommé un juge pour le comté de Queen, I. P.-E., en remplacement du défunt juge Alley. La vacance existe depuis assez longtemps déjà, et dans les intérêts des justiciables, comme la cour de comté aura une séance demain, il est nécessaire de faire cette nomination. La vacance existe depuis deux mois, et a nui considérablement aux affaires. J'aimerais à savoir du premier ministre si un juge a été nommé, et, dans la négative, quand sera-t-il nommé et qui sera nommé.

M. WALLACE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député demande si la nomination a été faite, ou dans la négative, quand elle sera faite. Nous n'avons pas encore nommé ce juge, pour la raison que l'opposition de Sa Majesté nous a donné tant d'occupation depuis deux mois que nous n'avons pas eu le temps d'étudier la question que vient de soulever mon honorable ami. Mais aussitôt que l'opposition nous laissera le loisir de nous occuper des affaires administratives, nous ferons la nomination.

M. MACDONALD (King) : Je dirai, M. l'Orateur, que le gouvernement agit d'une manière bien inconvenante en négligeant de faire cette nomination.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : On ne peut faire aucune discussion à cette phase de la séance.

M. MACDONALD (King) : M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour, je crois nécessaire de parler un peu plus longuement de la négligence dont le gouvernement fait preuve en ne nommant pas un juge pour le comté de Queen.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je suppose que l'honorable député terminera en faisant une motion ?

M. MACDONALD (King) : Oui, car la question est importante. La vacance existe depuis deux mois, et il n'y a aucune raison de ne pas la remplir. La politique joue un trop grand rôle, je le crains, dans cette matière. La cour se réunit demain ; c'est le dernier jour. C'est la cour de comté la plus importante de l'Ile du Prince-Edouard, et cependant nous voyons que le gouvernement bien qu'il ait consacré beaucoup de temps à des choses plus frivoles, n'a pas encore cru devoir nommer un juge.

Ce n'est pas qu'il y ait manque de requêtes, car s'il faut en croire la rumeur, elles sont innombrables provenant de ceux qui veulent favoriser leurs amis et aussi, je le crains, des aspirants eux-mêmes ; ce qui ne convient pas pour la position d'un juge. On doit certainement blâmer sérieusement le gouvernement, parce que la conséquence de cet état de choses c'est que les plaideurs et les témoins doivent se rendre en cour pour obéir aux sommations qu'ils reçoivent. Ils sont obligés de s'en retourner et de prendre un autre jour. Tout cela pour plaire au gouvernement et à ses amis. C'est une inique monstruosité dans les circonstances. Si le gouvernement ne tenait pas cette nomination en suspens pour servir les intérêts de sa politique et celle de ces amis, il trouverait le temps de faire cette nomination malgré l'opposition qui est faite à ce gouvernement lorsqu'il introduit ses mauvaises mesures. Il est souverainement injuste pour l'Ile du Prince-Edward de voir que cette simple question ne reçoit pas l'attention du gouvernement.

M. FOSTER : Je ne crois pas que mon très honorable ami ait répondu sérieusement à

cette question. Je n'aurais pu me figurer que l'on donnerait pour excuse frivole au retard que l'on apporte à faire administrer la justice dans une des parties de la Confédération, le fait que l'opposition dans cette Chambre critique les mesures du gouvernement. Je pense qu'il devrait nous donner une excuse plus sérieuse que celle-là et qu'il nous la donnera. C'est une question sérieuse qui intéresse l'administration de la justice. Depuis trois mois cette position est vacante, d'après ce que je puis comprendre, et tout est dans le 'statu quo' à la cour de comté parce qu'il n'y a pas eu de juge de nommé. Je comprends qu'il n'y a rien de prévu dans la province qui permette de surmonter la difficulté et que le seul moyen c'est de nommer un nouveau juge, ce qui rend cette nomination absolument nécessaire et l'impose à l'attention du gouvernement. C'est une question importante lorsque les plaideurs et autres arrivent aux jours fixés et qu'il leur faut s'en aller. Il ne devrait pas y avoir de difficulté à nommer un juge. Sans perdre de temps, le premier ministre, avec ses collègues, après avoir consulté son collègue de l'Ile du Prince-Edouard, pouvait sans difficulté, nommer un juge sans perdre une minute. En un instant, le premier ministre après avoir consulté ses collègues de l'Ile du Prince-Edouard pouvait amener cette question devant le conseil et sans perdre de temps un juge aurait pu être nommé. Je suis certain que mon très honorable ami ne considérera pas que sa réponse est pertinente. Je suspose qu'il y a une difficulté plus sérieuse que ça. Je m'imagine qu'il y a une difficulté politique quelque part. Je m'imagine que mon très honorable ami et le ministre de la Marine et des Pêcheries n'ont pas encore été capables de régler les difficultés qui existent entre ceux qui aspirent à la position, difficultés qui peuvent avoir des conséquences sérieuses si la position n'est pas accordée à certain aspirant et si certaines nominations ne sont pas faites. Voilà la difficulté et toute la latitude et l'indulgence que nous pourrions accorder au gouvernement dans les nominations qu'il fait en ce qui concerne la magistrature, n'empêchent pas que la politique de parti devrait se tenir à l'écart et que les intérêts de la justice devraient commander une nomination prompte. J'espère que mon honorable ami sera capable de donner à l'opposition une meilleure excuse que celle qu'il a donnée.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois dire que l'excuse que j'ai donnée à mon honorable ami n'était pas la deruière parce que j'ai été pris à l'improviste et que je ne connaissais pas tout ce qui a rapport à cette affaire. Je sais qu'il y a une vacance de juge dans l'Ile du Prince-Edouard et c'est à peu près tout ce que je sais. Malheureusement, le ministre de la Marine et des Pêcheries est malade et n'est pas ici aujourd'hui. Il me faudra le voir et consulter le ministre de la Justice. Il est de mon devoir de répondre à toute demande légitime que peut faire l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), et si la question est telle qu'il la représente, et s'il n'y a rien qui empêche la nomination d'un juge la chose est sérieuse et demande votre attention.

M. SPROULE : Je suis quelque peu surpris d'entendre les remarques de l'honorable chef du gouvernement, parce que cette question a été soulevée devant le ministre de la Justice dans l'autre Chambre. On lui a dit qu'a moins de faire la nomination d'un jour à l'autre, il serait impossible pour la cour de siéger et je crois qu'il a dit qu'il allait attirer l'attention du premier ministre sur cette question et voir immédiatement à la régler.

SUBSIDES.

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

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

(En comité.)

District provisoire du Yukon, salaires et dépenses pour l'administration du territoire. $76,000

M. FOSTER : Combien de fois les mineurs paient-ils ? Apportent-ils leur poussière d'or tous les jours ? Dans l'affirmative où cet or est-il emmagasiné ? Quand font-ils leur rapport au gouvernement ou à l'inspecteur des mines ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Ils font leur rapport tous les quinze jours à l'inspecteur des mines.

M. FOSTER : S'il arrive qu'il est absent, envoient-ils leur rapport à Dawson ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Soit à l'inspecteur des mines ou à quelqu'un qui le représente à son bureau sur la crique. Avant que la besogne fut confiée à la police les rapports étaient régulièrement faits tous les quinze jours à l'inspecteur. Je suppose que depuis que la police fait la chose les rapports sont faits aux officiers. En pratique générale les mineurs, en hiver, lavent de temps à autre, un peu d'or afin de payer des gages. Généralement le lavage est fait dans les mois de juin, juillet et août.

M. FOSTER : Il ne peuvent pas en laver beaucoup en hiver.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Bien peu.

M. FOSTER : Font-ils rapport d'après une formule régulière signée par eux ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que oui.

M. FOSTER : Est-ce que l'honorable ministre possède de ces formules en blanc ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous en avons au département.

M. FOSTER : Alors, si l'inspecteur des mines est là, ils lui font rapport directement : sinon il font rapport tous les quinze jours à son bureau. Envoient-ils l'or chaque fois qu'ils font rapport ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis dire. Nous n'avons pas de renseignements positifs sur ce point . Dans certains cas, l'inspecteur doit avoir donné permission de payer sur le rendement du lavage dans un mois ou deux Les rapports semblent indiquer que l'inspecteur est convaincu que ceux qui obtiennent du délai sont responsables. Je ne puis dire positivement qu'ils paient tous les quinze jours.

M. FOSTER : Mon honorable ami pourrait-il déposer sur le bureau de la Chambre les rapports reçus régulièrement toutes les quinzaines de tous le placers, indiquant la valeur extraite, le montant de droits perçus et ce qui a été transmis au gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je pourrais déposer sur le bureau un rapport indiquant le rendement de chaque mine et le montant perçu, mais non les rapports venant de chaque mine, car nous ne les avons pas. Le rapport indique exactement le rendement de chaque claim et le montant perçu.

M. FOSTER : Tout ceci démontre combien imparfaite est l'organisation du gouvernement pour découvrir le montant qui devra lui être payé, et pour en faire rapport au département. Je crois que l'honorable ministre devra faire une bonne semonce à son officier là-bas. Je sais ce qui en est. Un individu peut entreprendre et exploiter une mine dans la Colombie Anglaise, et parler comme un père à son gérant sur la nécessité souveraine de faire un rapport hebdomadaire ; puis il enverra son gérant et n'entendra plus parler de lui qu'à chaque Noël.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis heureux le constates que l'honorable député a un peu de sympathie pour ma position.

M. FOSTER : Ceux qui gèrent l'exploitation des mines ont plus de liberté que les officiers de ce parlement. Je confisquerais régulièrement à ces hommes une partie de leur salaire chaqe mois ou chaque quinzaine lorsqu'ils n'envoient pas leur rapport. Il est regrettable de discuter les affaires du Yukon lorsque l'on n'a absolument aucune information. Le ministre lui-même n'en a pas. Il a essayé de les avoir, il a écrit mainte et mainte fois sans jamais avoir de réponse et lorsque le commissaire adopte un autre plan, le ministre reçoit du nabab un avis lui disant : J'ai fait des arrangements tout nouveaux, mais vous ne des connaîtrez pas. Le système nouveau est en vigueur, mais plus tard, lorsqu'un bon dimanche viendra, quand je n'aurai rien à faire, je vous décrirai en résumé ce système que j'ai mis en vigueur. La chose peut bien aller mais ça n'est pas la manière de traiter le gouvernement ou le parlement. Nous dépensons des sommes énormes pour le Yukon, tout le pays est intéressé à son développement, nous retirons de là une somme énorme, mais nous voulons savoir quelque chose de ce qui se passe là dans l'administration. La transmission prompte et régulière des nouvelles par les fonctionnaires au département est d'une importance capitale, afin que pendant la session la Chambre puisse connaître quelque chose. S'il y a moyen de perfectionner la manière de percevoir ce droit régalien, le département doit épuiser tous les moyens possibles ainsi que les employés afin de bien faire la chose. S'il n'y a rien autre chose à l'avenir que cette méthode usée à moins que nous puissions adopter un système analytique, scientifique et continu pour percevoir et contrôler ce revenu. Je crois que mon honorable ami en viendra à la conclusion qu'il sera préférable d'adopter au plus tôt cette méthode. Un système de licence, par lequel tel montant sera payé pourra peut-être enpêcher la fraude qui tente les employés et qui est inévitable dans un cas semblable, bien que ça soit peut-être un peu dur et un peu cassant. Je fais ces critiques non pour blâmer le gouvernement mais parce que les circonstances le permettent. Je comprends les difficultés qu'il y a, mais avec de l'argent—vous en avez des monceaux à brûler—de la patience et de l'intelligence, ces difficultés devraient être surmontées.

M. SPROULE : Quelle garantie a l'honorable ministre de la part de ceux qui perçoivent la royauté qu'ils font bien leur devoir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons une compagnie qui donne une garantie pour tous ces officiers.

M. SPROULE : Quel en est le montant ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $50,000.

M. WALLACE : Quand les inspecteurs font-ils leurs dépôts ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Aussi souvent qu'ils le peuvent. On ne saurait rien dire de défini.

M. WALLACE : Quelles sont les instructions qu'on leur donne ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les instructions viennent directement du commissaire du district et leur enjoignent d'envoyer l'argent aussi souvent que possible. Le montant du droit régalien perçu est insignifiant, sauf durant les mois de juin, juillet et août. Je crois que durant ces mois il est fait des rapports tous les trois ou quatre jours.

M. WALLACE : J'aimerais à connaître le montant payé chaque mois durant les 12 derniers mois. Disons qu'il ait été payé $100,000 dans le mois de juin ; j'aimerais à savoir le chiffre exact et quels ont été les

rapports faits au gouvernement. Nous connaissons le montant perçu durant la dernière saison. Pour ce printemps nous n'avons reçu aucun état détaillé mais vous recevez des rapports chaque mois ou chaque semaine.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons reçu aucun rapport détaillé pour cette saison. Le sous-ministre a reçu une lettre de M. Lithgow, le contrôleur, disant que le droit régalien s'élèverait probablement à $400,000 pour ce mois—le mois de juin.

M. WALLACE : Avez-vous eu des rapports pour les mois précédents ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon sous-ministre m'informe qu'il a été perçu un montant considérable pour les mois précédents, et qu'il a un état à cet effet.

M. WALLACE : Vous nous donnerez un exposé mensuel pour l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. WALLACE : Je n'étais pas ici samedi. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire à quel item du budget principal cela est ajouté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'item 220 : *salaires et dépenses se rattacant* à l'administration du district du Yukon.

M. WALLACE : Je remarque une augmentation de $24,800. Ce crédit de $76,000 ajouté mettra à au delà de $100,000 le chiffre de l'augmentation totale. Je crois comprendre que le ministre a expliqué cela samedi ; je lirai le rapport pour me renseigner.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a une partie de cet item que je n'ai pas expliquée. On pourra voir un crédit de $1,200 pour un plan spécial. Il s'agit d'un plan spécial de cette partie de la côte du territoire contesté. Nous avons des renseignements assez exacts à ce sujet de M. King, commissaire anglais nommé conjointement avec les commissaires américains, en 1892 ou 1894.

M. FOSTER : Qui fait ce genre d'ouvrage ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons personne ici, mais M. King sera chargé de le faire faire. Il s'agit de donner une vue à vol d'oiseau de cette partie du pays pour l'information des commissaires.

M. WALLACE : De quelle grandeur sera cette carte ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela n'est pas encore décidé. M. King dit que ce crédit sera suffisant.

M. WALLACE : Il y a eu outre de cela un crédit de $35,000 pour dépenses imprévues ; cela me semble une véritable addition au crédit général.

M. FOSTER : Qui contrôle ces dépenses imprévues ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon département ici. Je demande ces $35,000 additionnels parce que je crains, de fait, j'ai raison d'être certain qu'il sera nécessaire de faire des dépenses imprévues.

M. FOSTER : Combien l'honorable ministre a-t-il d'item ? Je veux m'en tenir à un seul dans son département que je veux discuter. Je veux toucher à deux ou trois points, il pourra en surgir d'autres.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous pourrions prendre l'item 97 pour cela :

Montant additionnel pour les terres de la Puissance.....	$3,000
Salaire de l'inspecteur en chef des coupes de bois et forêts.	2,500
Salaires de cinq commis extra au bureau principal à $400 chacun...	2,000
	$7,500

M. FOSTER : Est-ce que le bureau de l'inspecteur en chef est nouveau ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Je demande ce vote de $2,500 pour créer ce bureau. Beaucoup de personnes intéressées ainsi que la presse ont attiré mon attention sur ce sujet. Depuis que j'administre mon département j'ai constaté que ce genre de travail était très négligé, mais nous n'avions pas d'employés qui avaient des connaissances scientifiques afin de pouvoir obtenir de lui des conseils. Nos officiers étaient les agents des bois de la Couronne, les gardes-forestiers et les inspecteurs de coupes de bois. Mon intention est d'employer ces gens-là dans le département des affaires des Sauvages et un peu partout. Ce travail requiert notre attention depuis l'océan Pacifique jusque dans l'ouest du Manitoba ; nous avons aussi des intérêts dans les réserves des sauvages des autres provinces. Je ne veux pas que l'officier que je vais nommer soit un employé du département des Sauvages, je veux profiter de ses connaissances pour ce qui concerne les coupes de bois et les forêts. Je désire que cet officier donne une attention spéciale à la conservation des forêts et au reboisement. Cette question a été très négligée au Nord-Ouest particulièrement. J'ai essayé de suivre le politique tracée par ce département avant mon arrivée,—politique qui n'a pas été mise à exécution—savoir créer des reserves forestières, mais je n'ai pas trouvé d'employé qui pouvait travailler entièrement à cela.

M. FOSTER : Je comprends que mon honorable ami (M. Sifton) pourrait faire quelque chose dans ce sens s'il entreprenait de reboiser ou de planter des arbres où il n'y en pas eu jusqu'à présent, mais pour ce qui concerne nos terres couvertes de bois, je ne vois pas l'utilité et l'avantage de cet employé. Nous avons de vastes étendues de terres boisées et d'après certains règlements existants, nous pouvons les louer et y faire couper le bois. C'est le travail des inspecteurs de coupes de bois de voir à ce que l'on

obéisse à ces règlements. Ces employés pourraient voir à la conservation des forêts. Je ne vois pas qu'un expert en fait de fôret pourrait être d'aucune utilité pour cela. Si vous voulez conserver le bois, ou empêcher qu'il ne soit trop coupé, ou qu'on ne le coupe pas trop petit ou le protéger contre le feu, vous n'avez qu'à donner des instructions à ces employés et je crois qu'ils sont assez intelligents pour les suivre. Si vous voulez planter des forêts dans le Nord-Ouest, je comprends qu'il faudra les conseils d'un expert. Est-ce là ce qu'il se propose de faire avec ce subside et a-t-il décidé d'un plan à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas encore de plan et ce vote est à l'effet d'en découvrir un meilleur et afin de décider quels sont les meilleurs règlements à faire. Les inspecteurs que nous avons actuellement sont des inspecteurs locaux. Ils sont là afin de surveiller les opérations des propriétaires de limites à bois, mais ils ne connaissent pas les meilleurs moyens de protéger les forêts. Nous avons au nord de grandes coupes de bois et aucun inspecteur ne nous adresse de rapport à leur sujet. Des requêtes nous ont été envoyées par ces colons nous demandant de prendre les moyens de protéger les forêts contre le feu. Il n'y a actuellement aucun moyen de les protéger. Après avoir reçu le rapport de M. Stephenson—c'est un homme très occupé qui n'est pas très exactement renseigné sur ce sujet—je puis assurer les honorables députés que lorsque ce fonctionnaire sera nommé ce sera un des employés les plus occupés du département.

M. SPROULE : Je croyais savoir que M. Macoun de la ferme expérimentale était très occupé à ce travail et que plusieurs autres employés de la ferme faisaient aussi le même ouvrage, consistant à découvrir quelle sorte d'arbres pourraient bien croître dans cette province-là et aussi la manière de la reboiser.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Fournir des semences aux cultivateurs.

M. SPROULE : Non, mais s'assurer quelles espèces d'arbres et d'arbrisseaux pourraient être plantés ; aussi comment reboiser la province ou la forêt a été abattue. Ces informations ont été obtenues depuis quelques années par les employés de la ferme expérimentale.

Le ministre semble vouloir doubler ce travail. Je croyais aussi qu'il avait un inspecteur, M. Pierce, qui s'était beaucoup occupé de l'inspection de la coupe de bois depuis plusieurs années.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Pierce ne s'est nullement occupé des coupes de bois.

M. SPROULE : J'ai souvent parlé de la chose avec lui et j'ai compris que c'était une partie de sa besogne. Il me semble que c'est pratiquement la création d'un nouveau bureau administré par quelqu'un dont la besogne est actuellement faite par deux services différents, l'un par les employés de la ferme expérimentale et l'autre par ceux du départment de l'Intérieur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'ouvrage fait par les employés de la ferme expérimentale n'est pas le même du tout ; c'est de l'horticulture, c'est découvrir quelle est la meilleure espèce d'arbres pour la culture. La personne que je veux nommer n'aura à s'occuper que des forêts qui existent actuellement.

M. WALLACE : L'honorable ministre paraît faire erreur sur ce point, car les fonctions qu'il dit que cet employé aura à remplir, sont actuellement accomplies par d'autres fonctionnaires du département. Les explications qu'il nous a données sur la nécessité de ce nouveau fonctionnaire sont bien vagues, et il devrait expliquer cette dépense additionnelle d'une manière plus satisfaisante.

M. FOSTER : Qui a-t-on l'intention de nommer inspecteur des forêts ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Stewart, un arpenteur fédéral. Il a déjà été employé par le gouvernement à la délimitation de la frontière entre Ontario et le Manitoba. Il m'a été recommandé par les membres de la commission forestière d'Ontario comme un homme compétent.

M. FOSTER : Quelle expérience possède-t-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'est occupé de questions forestières pendant nombre d'années dans Ontario. J'ignore où il réside.

M. CLANCY : S'agit-il de M. Elihu Stewart de Collingwood ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLANCY : Il était candidat libéral dans Simcoe-nord, et a été défait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En effet, on m'informe que c'est celui-là.

M. CLANCY : M. Stewart peut être un excellent arpenteur, mais il ne s'est jamais occupé de questions forestières.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député se trompe s'il prétend que j'ai employé un homme incapable de remplir les fonctions de sa charge.

M. CLANCY : M. Stewart vit à la crèche du gouvernement d'Ontario depuis nombre d'années. Il a arpenté des cantons où personne ne demeure et où personne n'a l'intention d'aller demeurer. Si ce sont là ses recommandations j'avoue qu'il est éminemment qualifié, mais il ne connaît rien en fait de questions forestières et il ignore le premier mot des devoirs d'un inspecteur des forêts.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député peut-il dire sur quoi il s'appuie pour parler ainsi.

M. CLANCY : Je connais M. Stewart. Je n'ai rien à dire contre lui personnellement ou comme arpenteur ; je l'ai connu tout jeune et nous sommes allés à l'école ensemble.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Que faisait-il à l'emploi du gouvernement d'Ontario ? N'a-t-il pas été occupé aux forêts.

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Vous dites que non ?

M. CLANCY : Je dis qu'il a été occupé à faire des arpentages.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député se trompe.

M. CLANCY : Je le connais mieux que vous. Pendant des années il a arpenté des cantons dans Ontario. L'honorable ministre peut voir par les comptes publics que le gouvernement d'Ontario vote tous les ans $35,000 pour faire arpenter de nouveaux cantons. M. Stewart a été continuellement occupé à ce travail, et finalement est devenu candidat à Simcoe-nord. Il a été défait et demande maintenant sa récompense. Je réplète qu'il n'a aucune compétence comme inspecteur des forêts.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je répète aussi que l'honorable député se trompe en disant que M. Stewart ne possède pas les qualités requises pour se poste. Il a été recommandé par la commission forestière d'Ontario.

M. FOSTER : Quels sont ces commissaires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas tous les noms. M. Waldie en est un.

M. CLANCY : Le ministre peut-il produire cette recommandation ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement. Je ne veux pas laisser le comité sous l'impression que l'honorable député a cherché à créer, en disant que j'ai nommé à ce poste un homme incapable de le remplir. Je vais démontrer qu'il n'est pas justifiable de parler comme il le fait, puisque ce fonctionnaire m'a été recommandé par la commission forestière d'Ontario, qui est en position de juger des aptitudes d'un homme sous ce rapport. Je ne crois pas que je pouvais mieux faire que de m'en rapporter aux membres de cette commission nommée pour conseiller le gouvernement d'Ontario sur les question forestières. Le gouvernement fédéral s'st moins occupé des questions forestières que celui d'Ontario et son expérience sous ce rapport, est beaucoup plus restreinte. L'honorable député parle d'une chose dont il ne connaît pas le premier mot, quand il affirme que cet homme n'est pas compétent pour faire un inspecteur forestier.

M. FOSTER : Je conçois difficilement qu'un expert en matière de fôrets qui a consacré sa vie à l'étude de ces questions, qui a atteint une certaine éminence dans sa profession, reconcerait à ces travaux très captivants pour un esprit scientifique, pour se porter candidat à une élection fédérale. Je ne conçois pas qu'un homme porté vers ces études et étant une autorité dans le pays, renonce à cette carrière pour l'honneur douteux de représenter un comté dans le parlement. D'ordinaire ces savants ont la passion de leurs études, et s'ils ne l'ont pas, ils ne sont pas aptes à devenir inspecteurs fôrestiers, ni ici, ni ailleurs.

Si le gouvernement veut mettre quelqu'un à la tête de tous ces inspecteurs, gardes et agents, il faut que ce soit un homme éminent ayant une connaissance approfondie des questions forestières, et dont les conseils fassent autorité en matière de conservation et de reboisement des forêts. Le ministre doit comprendre que ce crédit ne peut s'appliquer à la nomination d'un fonctionnaire à moins que celui-ci ne soit, au double point de vue scientifique et pratique, un homme éminent et capable de supporter la comparaison avec tous ceux qui ont fait une étude spéciale de ces importantes questions. Je verrais d'un bon œil la nomination d'un tel fonctionnaire au Canada, mais je ne puis approuver la création d'un nouvel emploi pour récompenser un ami politique. Il nous faut à ce poste autre chose qu'un arpenteur et un homme qui connaît le qualité du bois qu'il voit. Nous voulons un savant, un homme de beaucoup d'expérience dans toutes les questions forestières qui, sans cela, seront sacrifiées.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis parfaitement de l'avis de l'honorable député et ce crédit ne doit pas servir à créer une sinécure pour qui que ce soit. Ce serait mettre le département dans une position fausse et ridicule, que de nommer à un poste spécial exigeant des connaissances toutes particulières, un homme incompétent qui ne serait pas à la hauteur de sa mission. Aussi, je n'ai fait le choix du présent titulaire qu'après avoir obtenu la preuve qu'il était compétent sous tous les rapports et qu'il possédait beaucoup d'expérience en matière forestière. Je puis dire aussi sans craindre de tromper le comité, que je ne suis pas obligé de le nommer, s'il n'est pas compétent et qu'il n'occupera jamais la position d'inspecteur des forêts, s'il ne possède pas toutes les qualités nécessaires.

M. WALLACE : Le ministre prétend avoir des preuves de la compétence de M. Stewart. Pourquoi ne les produit-il pas. N'avons-nous pas le droit de les voir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit que la Chambre n'avait pas le droit de les voir ; au contraire, je vais les déposer sur le bureau de la Chambre.

M. WALLACE : Nous sommes des gens raisonnables qui ne demandons qu'à être convaincus. Il se peut que ce qui satisfait le ministre nous satisfera aussi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces documents seront produits avant trois heures.

M. FOSTER : Alors passons à l'item suivant ; nous reviendrons sur celui-ci quand nous aurons les papiers.

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots auparavant. Lorsqu'il s'agit de créer un nouvel emploi, il faut bien tenir compte qu'on impose une charge permanente pour le pays. Mais il y a plus que cela, il y a aussi la compétence du titulaire à considérer. Le ministre nous dit qu'il a l'intention de nommer M. Stewart à ce poste. J'habite la même localité que M. Stewart ; je le considère comme un citoyen honorable, mais tous ceux qui le connaissent apprendront avec surprise que c'est un expert en matière de questions forestières.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit cela. L'honorable député n'a pas besoin de faire un long discours pour réfuter quelque chose qui n'a pas été dit. J'ai annoncé qu'il avait été recommandé pour certains travaux concernant le reboisement.

M. SPROULE : J'ai d'abord demandé en quoi consisterait les devoirs de ce fonctionnaire, et le ministre a mentionné, entre autre chose, le reboisement. Je me suis ensuite informé de celui à qui le poste serait confié ; le ministre m'a répondu qu'il aurait un homme qui est considéré comme un expert en la matière, et comme preuve à l'appui, il a dit qu'il lui était recommandé par la commission forestière d'Ontario. Si M. Stewart ne peut pas être considéré comme un expert, le ministre n'aurait pas dû nous dire qu'il en est un, et je répète que ceux qui vivent dans le voisinage de M. Stewart apprendront avec étonnement que c'est un spécialiste en fait de reboisement. C'est un excellent arpenteur et un citoyen respectable et intelligent, mais comme forestier il n'en sait pas la moitié autant que certains employés de la ferme expérimentale. Quand la nouvelle de cette nomination parviendra à Collingwood elle sera plutôt considérée comme une récompense accordée à un ami politique.

M. CLANCY : Sans entrer dans tous les détails, je vais donner une partie de la carrière de M. Stewart, en commençant en 1887. On peut voir par le rapport des terres de la Couronne d'Ontario pour cette année qu'il a reçu $2,932 pour avoir arpenté le canton Maria.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit qu'il n'avait pas été employé comme arpenteur.

M. CLANCY : Je vais vous prouver qu'il n'a jamais été employé à d'autre titres.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit qu'il n'avait pas été employé comme arpenteur, mais si l'honorable député cherche à nous faire croire que ces fonctions auprès du gouvernement l'Ontario n'avaient rien à faire avec les forêts et les questions forestières, je répète qu'il se trompe.

M. CLANCY : Il y a un instant, le ministre est allé beaucoup plus loin, en disant que je ne connaissais rien de M. Stewart et que ce que j'en disais était faux. J'ai dit que je le considérais comme un très bon arpenteur, mais qu'ayant été continuellement occupé à faire des arpentages, il n'avait aucune expérience en matières forestières. D'après le rapport des terres de la Couronne de 1888, il a reçu $3,926 ; en 1889, il a eu $3,504 pour avoir arpenté le canton de Bronson. Cela n'est pas tout, car il a continué à toucher de l'argent tous les ans, jusqu'a ce qu'il fut engagé par l'honorable ministre. J'ai remonté jusqu'à 1887, et je crois que j'aurais pu aller plus loin encore.

M. Stewart a toujours été occupé à autre chose qu'à la conservation des forêts. Je n'ai pas d'objection à M. Stewart personnellement, mais je veux faire bien comprendre que le ministre de l'Intérieur est complètement dans l'erreur quand il cherche à faire croire à la Chambre qu'il a choisi pour le poste d'inspecteur des forêts un homme de vaste expérience et un spécialiste. S'il veut examiner le rapport des terres de la Couronne de 1890 il verra que M. Stewart a encore reçu $1,626.38 pour des arpentages. Tous les ans il a été chargé d'arpenter des cantons et jamais, à ma connaissance, il ne s'est occupé des questions forestières. Je suis passablement au courant des affaires d'Ontario, et je ne crains pas de dire que M. Stewart est tout à fait étranger à ces questions.

M. BENNETT : Puisque cet item doit être mis de côté pour nous donner le temps de nous enquérir des aptitudes de M. Stewart, le ministre devrait aussi se renseigner sur les titres des autres aspirants, pour savoir s'ils ne méritent pas la place. Je connais M. Stewart personnellement, c'est un citoyen très estimable, mais je n'ai jamais entendu parler de lui comme autre chose qu'un arpenteur ordinaire. Je puis citer les noms d'un ou deux citoyens bien connus d'Ontario, comme ayant des titres bien supérieurs à ceux de M. Stewart au poste d'inspecteur des forêts. Depuis vingt ans M. John Sullivan vit dans les bois.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Où demeure-t-il ?

M. BENNETT : Dans le moment, le lieu de sa résidence est inconnu, malheureusement. Cependant, on pourrait facilement s'en assurer et comme ses fonctions l'appelleraient en dehors de la province d'Ontario cela ferait bien son affaire. Outre le capitaine Sullivan, dont la compétence ne peut être mise en doute, il y en a un autre dont

l'expérience dépasse de beaucoup celle de M. Stewart. Il a été, à plusieurs reprises, à l'emploi du gouvernement d'Ontario et bien qu'on puisse lui faire certains reproches, nul ne peut nier son habileté et sa parfaite connaissance des bois et forêts. Je veux parler de M. D. F. Macdonald, dont l'adresse ordinaire est au bureau de poste, à Parry-Sound.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne le connais pas.

M. FOSTER : Renseignez-vous auprès du directeur général des Postes.

M. BENNETT : C'est un homme de beaucoup d'expérience et il a été vingt ans à l'emploi du gouvernement d'Ontario. Partout où il est connu, personne ne conteste sa supériorité en matière de bois et forêts. Puisque cet item reste en suspens je demande au ministre d'instituer une enquête sur les aptitudes de MM. John Sullivan et D. F. McDonald.

A une heure l'Orateur-suppléant suspend la séance.

La Chambre se réunit de nouveau à trois heures.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je demande à biffer la partie de cet item concernant les commis.

La motion est adoptée.

M. DAVIS : Puisque nous sommes à parler des terres fédérales je crois qu'il n'est pas hors de propos de demander au ministre de l'Intérieur s'il se propose de déposer, durant cette session, un projet de loi concernant les obligations encourues à propos des grains de semence. J'ai discuté cette affaire plusieurs fois avec les ministres, et j'en ai saisi la Chambre plus d'une fois. La dernière fois que le gouvernement a fait la distribution des grains de semence au Nord-Ouest, il a adopté un nouveau mode de garantie pour en assurer le remboursement. Au lieu de se contenter d'une hypothèque sur la terre de celui qui recevait le grain, le gouvernement exigeait deux cautions hypothécaires. De la sorte, le gouvernement a hypothéqué sur trois homesteads pour garantir le paiement d'une faible somme qui, bien souvent, ne dépasse pas $10 au $15. Cela est tout à fait injuste. Le gouvernement devrait se contenter d'une seule garantie. Il y a aussi, à ce même propos, la question des homesteads abandonnés. Dans beaucoup de cas ceux qui ont reçu des grains n'avaient fait qu'enregistrer leurs homesteads, sans avoir rempli les conditions leur donnant droit à leurs lettres-patentes. Plusieurs de ces homesteads on été abandonnés et lorsqu'un colon se présente pour en prendre possession, le gouvernement exige le paiement des améliorations qui ont été faites. De sorte que lorsque quelqu'un désire un bon terrain et se présente au bureau des terres, on lui dit qu'il faut payer une centaine de piastres pour les améliorations, plus l'hypothèque pour les grains de semence.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : Je ne veux pas interrompre l'honorable député, mais je lui ferai remarquer qu'il est entendu que la discussion doit être limitée à l'item qui est devant la Chambre.

M. DAVIS : Je croyais pouvoir discuter cette question, vu que cet item concerne les terres fédérales. Dans tous les cas je n'ai que quelques mots à ajouter. Je tiens à faire remarquer que l'état de choses que je viens de décrire retarde la colonisation et nuit à la formation de districts scolaires. Le gouvernement devrait faire quelque chose pour faire cesser ces embarras et décharger les colons de ces obligations.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous a promis la production des recommandations de la commission forestière d'Ontario concernant M. Stewart.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais lire les lettres que j'ai reçues. L'une est de M. Aubrey White ; elle est confidentielle, mais elle ne contient rien d'une nature privée et je ne vois pas d'objection à la produire.

1, RUE TORONTO,
TORONTO, 25 avril 1899.

L'hon. CLIFFORD SIFTON,
Ministre de l'Intérieur,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Si le gouvernement se décide à établir un bureau des forêts, je me fais un plaisir de recommander M. E. Stewart, de Collingwood. Son expérience comme arpenteur fédéral et estimateur de bois, à l'emploi du gouvernement de l'Ontario lui donne des titres que bien peu de personnes possèdent et le désigne naturellement à ce poste.

Je me fais donc un plaisir de recommander M. Stewart pour toute position qui pourra être créée, concernant les bois et forêts.

Votre, etc.,
(Signé) JOHN WALDIE.

COMMISSION FORESTIÈRE DE L'ONTARIO,
TORONTO, 25 avril 1899.

MONSIEUR,—D'après ce que je comprends vous vous proposez d'établir un bureau de forestiers, ayant la charge d'administrer les bois et forêts, sous la juridiction de votre département, et M. Stewart, A.T.F., de Collingwood, a été nommé à cet emploi. Je n'aime guère à donner des conseils qui ne me sont pas demandés, mais je me risque quand même à vous faire connaître ce que je pense de ce projet.

L'avantage qu'il y a à conserver les terrains mieux adaptés à la production des arbres, toujours couverts de bois, et l'adoption d'un système de ventes d'après des règlements qui atteindraient ce but, doivent avoir l'approbation de tous ceux qui ont étudié le rôle que les forêts jouent dans notre prospérité industrielle et économique.

Vous n'ignorez sans doute pas que nous n'avons pas de forestiers possédant des connaissances scientifiques dans ce pays, mais d'après ce que je connais de M. Stewart, je crois qu'il ferait un excellent administrateur d'un pareil service. Ses études scientifiques, sa longue expérience dans toutes ces questions, dans cette

province, en font un homme tout désigné pour inaugurer avec succès et administrer un bureau de forestier, dans votre département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre dévoué serviteur,
(Signé) THOS. SOUTHWORTH,
Secrétaire de la Commission forestière d'Ontario.

Hon. M. CLIFFORD SIFTON,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

(Confidentielle.)

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, ONT.,
TORONTO, 28 avril 1899.

CHER MONSIEUR SIFTON.—Je suis informé que vous vous proposez d'établir un bureau des bois et forêts, sous la direction de votre département, et que M. Stewart, A.T.F., de Collingwood, demande la place de surintendant de ce bureau. Il me demande de dire ce que je sais au sujet de ses connaissances en matières forestières.

Je connais M. Stewart depuis nombre d'années; il connaît très bien le bois et peut estimer la valeur d'une forêt. En plusieurs occasions il a fait ce travail sur une grande échelle, dans ce département, et nous l'avons toujours trouvé un employé consciencieux et capable.

Depuis il a fait plusieurs explorations et arpentages de townships et de forêts pour le département, et nous le considérons comme l'un de nos meilleurs arpenteurs.

Il a été nommé par le gouvernement de l'Ontario, agent des terrains miniers à Portage-du-Rat, et il a démissionné, je crois, parce que son traitement n'était pas suffisant, et c'est avec peine que nous nous sommes privés de ses services.

M. Stewart est très versé dans toutes les questions qui concernent les bois et forêts, et je suis convaincu qu'il vous serait très utile, dans le département. Il possède pour cela toutes les qualités qu'on peut désirer.

Votre, etc.,
(Signé) AUBREY WHITE.

L'honorable Clifford Sifton,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

M. SPROULE : Ce sont d'excellentes lettres. M. Waldie est un grand commerçant de bois, M. Aubrey White est le sous-commissaire des terres de la Couronne, et M. Southworth est secrétaire de la commission forestière. Je suppose que ces lettres ont été sollicitées de ces personnes, pour servir de certificat à M. Stewart qui désire avoir un emploi permanent du gouvernement. Mais autant que j'ai pu m'en rendre compte, par la lecture que vient d'en faire l'honorable ministre, elles ne contiennent pas un mot indiquant que M. Stewart puisse être utile dans le travail du reboisement de nos forêts. Elles font voir qu'il connaît bien la valeur du bois, qu'il a beaucoup d'expérience comme arpenteur et qu'il a fait des estimations pour le gouvernement de l'Ontario mais rien ne nous prouve qu'il est plus compétent pour ce poste que des centaines d'autres dans le pays. Je connais beaucoup de Canadiens plus aptes que lui à occuper cette position. Le fond de l'histoire c'est que M. Stewart qui a été candidat libéral malheureux, a eu la bonne fortune d'avoir de l'emploi du gouvernement provincial, comme arpenteur, mais qu'il désire avoir une position permanente. En reconnaisance de ce qu'il a fait pour son parti, le gouvernement désire le caser. S'il faut créer de nouveaux emplois pour les partisans, j'aime autant qu'ils aillent à M. Stewart qu'à tout autre, car c'est assurément un citoyen respectable. Mais je considère que dans cette affaire, on n'a eu en vue que de créer un emploi qui entraîne une dépense permanente pour l'Etat. et qui donnera très peu de résultats.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En réponse à l'honorable député de Saskatchewan, j'affirme que la question dont il a parlé est à l'étude depuis quelques semaines déjà, et que je crois pouvoir la régler très prochainement.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il nous dire en quoi consistent principalement les fonctions de M. Stewart ? Dire qu'il sera inspecteur des bois, c'est très vague et cela ne signifie pas grand'chose.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai décrit ses fonctions aussi minutieusement que j'ai pu.

M. CLANCY : Tout ce que j'ai entendu dire au ministre, c'est qu'il sera inspecteur du bois, ce qui ne veut rien dire. Il est évident qu'il a nommé M. Stewart à une position dont il ne sait rien. A moins qu'il ne soit en état de démontrer qu'un nouvel état de choses a surgi d'événements récents pour justifier la création de cet emploi, je dis que le comité a raison de refuser de voter cet item. M. Stewart n'a aucune expérience en matières forestières. Le fait d'être arpenteur ne le rend pas apte à exercer cette charge. Il a été à l'emploi du gouvernement de l'Ontario de 1877 à 1897. Il a été employé tous les ans et durant cette période, il a touché la jolie somme de $50,167. Même durant l'année où il a été candidat libéral dans Simcoe-nord, il était à l'emploi du gouvernement de l'Ontario.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela ne prouve pas qu'il n'entend rien aux questions forestières.

M. CLANCY : Les lettres disent clairement tout ce qu'il a fait, et aucune d'elles ne parle des forêts. Il a tout simplement arpenté des townships. Il n'a jamais fait un rapport, sur l'état des forêts. Pendant l'année où il a été candidat, il a retiré $3,145.50.

M. BAIN : N'a-t-il pas travaillé pour cet argent ?

M. CLANCY : Oui, mais il n'a pas fait le travail pour lequel le ministre le nomme aujourd'hui. Il ne s'occupait que d'arpentage. Ce n'est pas un grand malheur qu'il manque de compétence, car on le nomme à un emploi qui ne donnera aucun résultat.

M. BENNETT : M. Stewart a-t-il fini d'arpenter les îles Christian, où il travaillait l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas qu'il ait été employé par mon département sur les îles Christian. Au-

tant que je me le rappelle, il a été employé par le département pour la délimitation de la frontière entre Ontario et le Manitoba.

M. FOSTER : Je ne tiens pas à prolonger la discussion, mais il est évident que la position du ministre n'est pas tenable. La seule excuse pour demander ce crédit aurait été d'avoir un homme absolument compétent. Tout homme ordinaire peut être arpenteur et évaluer le bois, mais cela ne suffit pas pour bien remplir l'emploi en question. Va-t-on prétendre qu'il n'y a pas actuellement dans le département d'aussi bons arpenteurs que M. Stewart, et d'hommes aussi capables que lui, d'estimer la valeur du bois ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que oui, si l'honorable député veut parler d'examiner la qualité du bois, et d'en déterminer la valeur.

M. FOSTER : Et ce sont ses seuls titres. Il n'a jamais publié la moindre brochure sur les questions forestières. Un homme qui a été vingt ans au service du gouvernement, devrait posséder des connaissances approfondies et s'être fait un nom dans le monde de ceux qui s'occupent de ces questions. Il y a dans les bureaux de l'honorable ministre des employés par douzaines, qui ont autant de titres que M. Stewart.

Quand le gouvernement a besoin d'un expert absolument compétent pour mettre à la tête du département de l'industrie laitière, par exemple, il parcourt le pays et cherche un homme qui fasse autorité sur la question. Mais M. Stewart ne possède aucune compétence spéciale. A quel congrès forestier a-t-il assisté ? Quelle part importante y a-t-il prise ? Quels avis, quelle opinion a-t-il émis sur ces questions durant ces 20 années ? Tout ce qu'on peut dire de lui, c'est que c'est un homme respectable. Je ne doute pas non plus qu'il ne soit un bon arpenteur et un bon estimateur du bois.

M. CLANCY : Non, non, il n'a jamais fait d'estimations.

M. FOSTER : M. Waldie dit qu'il est bon arpenteur et bon juge de la valeur du bois. L'honorable député de Bothwell dit que non ; c'est un point qu'il pourra régler avec M. Waldie. Mais admettons qu'il connaisse la valeur du bois. M. Waldie, qui est commerçant de bois, est obligé, quand il achète un permis de coupe, d'employer quelqu'un pour estimer la valeur de sa concession et calculer les droits de coupe qu'il aura à payer à l'Etat, et ce sont là les seules qualités qu'il reconnaisse à M. Stewart. A part cela, ce dernier, s'est contenté d'arpenter des townships.

Vient ensuite le certificat de M. Southworth, le secrétaire de la commission forestière. J'ignore si c'est un forestier, un expert, ou un simple secrétaire de commission. Mon honorable ami (M. Clancy) me dit qu'il est le meilleur forestier qu'il y ait dans Ontario. Il écrit qu'il approuve le ministre d'avoir nommé M. Stewart à cette position. Voici ce qu'il dit :

> Vous n'ignorez sans doute pas que nous n'avons pas de forestiers possédant des connaissances scientifiques dans ce pays, mais d'après ce que je connais de M. Stewart, je crois qu'il ferait un excellent administrateur d'un pareil service.

Mais il ne dit pas que M. Stewart possède des connaissances scientifiques ; il fait remarquer, au contraire, que nous n'avons pas de tels hommes au Canada.

Il dit bien que M. Stewart ferait un excellent administrateur, mais pour cela, il faudrait créer ce bureau avec les services d'un homme compétent et non ceux d'un simple arpenteur. Après cela il a été agent des mines à Portage-du-Rat, mais ce n'est pas l'homme qu'il nous faut pour faire autorité dans le pays sur toutes les questions forestières. Si ce bureau doit être établi, il faudrait mettre à la tête l'homme le plus capable qu'il serait possible de se procurer.

Quant à M. White, il ne se compromet guère dans sa lettre. Il dit que M. Stewart connait bien les différente sortes de bois, mais il y en a beaucoup comme cela, même parmi les membres de cette Chambre et ils n'aspirent pas à être à la tête du bureau forestier. Il ajoute qu'en plusieurs occasions il a été appelé à préparer des estimations, c'est-à-dire, calculer la valeur et la quantité du bois dans une forêt. Il termine en disant que " c'est un de nos meilleurs arpenteurs ? "

Je ne considère pas que cela soit des titres suffisants, pour le poste que le ministre veut bien lui confier. Il nous faudrait à ce poste un savant, un homme capable de prendre la direction des vastes régions déboisées, et de nos vastes forêts, un homme en état de donner des conseils auxquels on pourrait se fier, pour le reboisement de nos terres et la conservation de nos forêts. Le ministre peut donner un salaire à cet homme, mais le public n'aura pas confiance dans ses efforts, s'il ne met pas à la tête de ce service un expert ayant l'expérience et les connaissances voulues.

M. TYRWHITT : M. le Président, étant le représentant du comté voisin de celui dans lequel M. Stewart s'est présenté, j'ai eu occasion de le connaître personnellement et de réputation, et je considère que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) nous a fait la description exacte de ses titres et qualités. Je considère que tout en étant un excellent arpenteur, M. Stewart n'est pas un bon juge de la qualité et de la valeur du bois ; je le connais depuis bien des années et je parle de ce que je sais personnellement.

D'ailleurs M. Stewart a été largement récompensé de ce qu'il a fait pour son parti ; il y a dans Simcoe-nord une foule de bons libéraux qui accepteraient la position avec plaisir, mais je proteste contre cette pratique de créer des emplois pour les candidats défaits. Durant la campagne électorale de 1896, les ministres actuels et leur amis pro-

mettaient de réduire toutes les dépenses, de diminuer les salaires et le nombre des employés et au lieu de cela, ils augmentent le nombre des ministres, celui des employés et créent de nouveaux emplois pour leurs candidats défaits, et ils augmentent les dépenses, à tout propos.

M. HUGHES : Est-ce un nouveau département ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non ; c'est un nouveau service dans le département.

M. HUGHES : Je voudrais savoir du ministre ce qu'il fait pour la conservation de nos forêts.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suppose que l'honorable député était absent, et n'a pas assisté à la discussion.

M. HUGHES : J'étais absent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je viens d'expliquer que ce fonctionnaire sera chargé de la surveillance des forêts, en général, de faire des recommandations et d'aider à les faire observer, pour la protection et la conservation des forêts. La nature de son travail dépendra en grande partie de ce qu'il fera d'abord pour commencer.

M. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il l'intention de faire procéder à des expériences pour la propagation des forêts sous sa direction ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'en suis pas encore rendu là dans l'étude de la question.

M. SPROULE : Puisque cet employé porte le titre d'inspecteur en chef, il faut en conclure qu'il y en aura d'autres. Il ne sera pas le seul inspecteur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Les inspecteurs qui sont déjà dans les différents districts, restent à leur poste, et feront le même travail qu'auparavant.

M. SPROULE : Combien y a-t-il d'inspecteur dans le département ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis pas donner le chiffre exact dans le moment.

M. WALLACE : Donnez-le à une centaine près.

M. MORIN : Qu'entendez-vous par inspecteur des forêts ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On appelle ainsi dans le département celui qui voit à ce que les règlements concernant les forêts de la Couronne soient observés, et que les forêts soient protégées contre les incendies, autant que possible. Quand quelqu'un coupe du bois dans les forêts de l'Etat, il fait un rapport au gouvernement.

M. TYRWHITT.

M. MORIN : J'ai déjà entendu parler d'inspecteur de bois, mais jamais d'inspecteurs de forêts.

M. McNEILL : Si le ministre entend prendre des mesures pour faire cesser le terrible gaspillage de bois qui se fait dans tout le Canada, ce sera certainement une excellente chose, pourvu qu'il mette l'homme qu'il faut à la tête de ce service. Toute la question est de savoir si c'est une bonne nomination. J'appuierais avec plaisir toute politique tendant à protéger nos forêts, car il se fait certainement un gaspillage de bois effrayant, dans tout le pays.

M. COCHRANE : Le ministre croit-il que cet employé lui fournira des renseignements concernant les forêts ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. COCHRANE : Où prendra-il les connaissances nécessaires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il les acquerra, en visitant les lieux.

M. COCHRANE : Il faudrait pour cela un homme d'expérience. Il y a des centaines d'arpenteurs aussi capables que celui-là, et je ne crois pas qu'il puisse fournir des renseignements que le département ne possède pas déjà. Tout cela me paraît être une affaire montée pour trouver une place pour un candidat défait. Je n'ai pas d'objection à voter de l'argent s'il doit être employé dans l'intérêt du pays, mais je ne veux pas qu'un ministre crée de nouveaux emplois pour caser un candidat défait qui a reçu des milliers de piastres du trésor provincial. Je suppose que lorsqu'il a posé sa candidature il savait que s'il était défait, il serait casé. Nous nous rappelons avec quelle vigueur nos adversaires protestaient contre de pareilles manœuvres quand ils étaient dans l'opposition et ils font aujourd'hui ce qu'ils dénonçaient alors.

Si le ministre de l'Intérieur et ses collègues employaient pour se procurer de l'argent les moyens qu'ils emploient pour se procurer des votes, ils seraient tous au pénétencier. Ils nous promettaient de pratiquer l'économie, ils disaient que les bureaux publics regorgeaient d'employés de la cave au grenier, et depuis qu'ils sont au pouvoir, ils en nomment de nouveaux tous les jours. L'honorable ministre de l'Intérieur entend-il ce que je dis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. COCHRANE : Alors qu'il écoute encore ce que je vais dire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non seulement j'entends ce que dit l'honorable député, mais je le lirai attentivement dans les " Débats " ce soir.

M. COCHRANE : Si l'honorable ministre me promet de lire mon discours, je n'ai pas besoin de m'égosiller, pour me faire entendre de lui. Le nouveau poste qu'on vient de

créer va de pair avec celui d'inspecteur des agences d'immigration. Ces emplois n'existaient pas du temps des conservateurs, et les libéraux les ont créés pour caser leurs amis. Je vois avec plaisir que l'honorable député de Wellington-nord (M.McMullen) a repris son siège. car personne n'a oublié la vertueuse indignation avec laquelle il dénonçait les gaspillages tories. Aujourd'hui, il est toujours souriant, et vote complaisamment en faveur de tous les gaspillages imaginables. J'ignore quelle position il espère avoir——

M. HUGHES : Au Sénat.

M. COCHRANE : Alors qu'on se hâte ; car s'il continue à se reprendre ainsi morceau par morceau, comme il le fait depuis que les libéraux sont ou pouvoir, il n'en restera bientôt plus rien pour envoyer au Sénat. Je ne plaisante pas, la question est trop grave. Nos adversaires denonçaient le gaspillage quand ils étaient dans l'opposition, mais en arrivant au pouvoir, ils se sont mis à jongler avec l'argent du peuple. Ils donnent comme excuse que nous sommes dans une ère de progrès, et nous savons tous que les dépenses font en effet des progrès. Dans l'opposition ils disaient que lorsqu'il y avait un excédent de revenu il ne fallait pas le dépenser parce que le peuple paie des taxes quand même, et aujourd'hui, au lieu d'employer le surplus à éteindre la dette publique, ils le consacrent à créer des sinécures pour leurs amis et à lancer des projets inutiles.

Je défie l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) de donner une excuse plausible, pour tous ces gaspillages. Ce qui était mal sous l'ancien gouvernement est-il devenu bon depuis que ses amis sont au pouvoir ? Les libéraux n'ont cessé de nous répéter que nous avions trop de treize ministres, et à force de l'entendre dire, j'en étais presque devenu convaincu. Maintenant nous avons treize ministres et deux contrôleurs et tous reçoivent $7,000 par année, et de plus nous n'avons pas entendu un mot au sujet des serviettes, à Rideau Hall, durant cette session.

M. WALLACE : Y a-t-il eu d'autres candidats que M. Stewart pour cette position ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. WALLACE : Toutes ces lettres de recommandation en faveur de M. Stewart sont vieilles de plus de trois mois, elles sont datées du mois d'avril dernier. Comment se fait-il que lui et ses amis savaient que ce poste devait être créé, quand les autres ne l'ont su que lorsque ces estimations ont été soumises à la Chambre ? Y a-t-il eu d'autres recommandations en faveur de M. Stewart que celles qui ont été lues aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. WALLACE : L'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) ne l'a-t-il pas recommandé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. WALLACE : C'est étrange, car je suis certain qu'il n'aimerait pas à l'avoir dans les jambes, à la prochaine élection. L'honorable député de Simcoe-nord (M. Bennett) a fait certaines recommandations. L'honorable ministre se propose-t-il d'en tenir compte ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député veut les mettre par écrit et me les communiquer, je m'en occuperai.

M. FOSTER : Elles sont consignées dans les " Débats "; cela vaut beaucoup mieux.

M. McMULLEN : Je répondrai quelques mots seulement à l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane). Je croyais que toutes ces questions avaient été débattues à fond au commencement de la session, et que le désir général était maintenant de terminer la besogne au plus tôt. J'ai toujours été un ardent partisan de l'économie et je le suis encore ; mais je veux aussi que les différents services publics soient bien administrés. Je suis convaincu que ce nouvel emploi est nécessaire, car, sans cela, le ministre de l'Intérieur n'aurait pas fait cette nomination. Je ne veux pas que de nouveaux employés soient nommés, quand ils sont inutiles, et je suis tout aussi disposé que l'honorable député de Northumberland à en réduire le nombre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Personne ne peut mettre en doute la nécessité de protéger les forêts du Nord-Ouest.

M. FOSTER : Il n'a jamais été question de cela.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ferai remarquer que l'article 78 du chapitre 54 des statuts revisés impose au ministre de l'Intérieur le devoir de protéger les forêts :

Le Gouverneur en conseil pourra, à toute époque, pour la conservation des arbres forestiers sur les sommets et les versants des Montagnes-Rocheuses, et pour l'utile entretien pendant toute l'année du volume d'eau des rivières et cours d'eau qui ont leurs sources dans les montagnes et qui traversent les Territoires du Nord-Ouest, excepter de toute vente, affermage ou licence, toutes portions de terres des Territoires du Nord-Ouest, situées dans les Montagnes-Rocheuses, y adjacentes ou situées dans le voisinage.

Tous ceux qui se sont occupés de cette question savent de quelle importance il est de protéger les forêts, surtout celles qui se trouvent à la source des rivières indispensables à l'irrigation et à la fertilité du sol. De la conservation de ces forêts dépend non seulement l'approvisionnement de l'eau, mais aussi la prospérité agricole du pays.

M. HUGHES : Je voudrais que le ministre de l'Intérieur me cite un seul mille carré de terre à bois, dans le Nord-Ouest, qui n'ait pas été concédé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député est sous une fausse impres-

sion. Une très petite partie des forêts des Territoires du Nord-Ouest a été concédée. Il y a encore d'immenses forêts vierges dans les Territoires, au sujet desquelles nous n'avons que de vagues rapports. Elles n'ont jamais été mises en vente, ni concédées. L'honorable député veut sans doute parler du bois marchand, du bois de construction ; mais il ne s'agit pas de cela. Le bois du Manitoba n'est pas du bois de construction. Il s'agit dans le cas actuel du bois qui croit sur les montagnes Riding, aux Canards, à l'Orignal, d'où les colons tirent leur bois de chauffage, et qui a beaucoup d'effet sur le climat.

M. HUGHES : J'ai demandé au ministre s'il se proposait de s'occuper de ces bois qui croissent dans le Nord-Ouest et il m'a répondu négativement. Alors, je ne voyais pas ce que cet homme aurait à inspecter, si ce n'était pas le bois de construction.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami ne m'a pas compris ou je ne l'ai pas compris. J'ai cru qu'il me demandait si j'avais un plan de préparé pour le reboisement des forêts, et je lui ai répondu que je n'en étais pas encore là.

Immigration—
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul des Métis, pour leur permettre de fournir des grains de semence et des instruments aratoires aux colons pauvres de la colonie..... $2,000

M. FOSTER : Quelles sont les raisons de ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici: au printemps de 1885, un mémoire fut présenté au ministre de l'Intérieur par l'abbé Lacombe, O.M.I., au nom de l'archevêque de Saint-Boniface et des évêques de Saint-Albert, en faveur de la création d'une école industrielle et de l'établissement d'une réserve sur les terres fédérales, dans le district d'Alberta, dans le but d'améliorer le sort des Métis du Nord-Ouest. Pour permettre aux pétitionnaires susdits de mettre ce projet à exécution, le gouvernement loua quatre sections des townships 57 et 58, rangs 9 et 19, à l'ouest du 4e méridien, pour une période de 21 ans, pour l'établissement d'une école industrielle pour les enfants des métis, et le reste du terrain des dits townships fut loué pour la même période. Les syndics étaient autorisés à sous-louer ces terrains, par lots de 80 acres, aux Métis pauvres qui en feraient la demande. A cette concession de terrain le gouvernement ajoute une somme de $2,000 pour acheter des grains de semence et des instruments aratoires, pour aider les colons au début. Le révérend père Lacombe rapporte qu'une distribution judicieuse a été faite, et que ce secours a produit beaucoup de bien.

Le 3 janvier dernier, M. Ruttan, l'agent des terres fédérales à Edmonton, et M. Coleman, l'inspecteur des homesteads, sont allés inspecter la colonie. Les frais d'entretien, la construction des édifices, l'achat des instruments aratoires, etc., ont dû dépasser $8,000 depuis trois ans.

La somme mise à la disposition des syndics ne leur permet pas de faire autant qu'ils désireraient et ils demandent au gouvernement de leur aider à se charger des nouveaux colons pauvres qui se réfugient dans la colonie et à leur donner des grains de semence et des instruments. Le gouvernement a décidé de demander un crédit de $2,000 à cette fin.

M. HUGHES : Où est située cette colonie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans les cantons 57 et 58, rangs 9 et 10, à l'ouest, 4e méridien.

M. HUGHES : Dans le district d'Alberta ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; dans la partie nord.

M. HUGHES : Combien y a-t-il de colons dans cette colonie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : De mémoire, je crois qu'il y a entre 200 et 300 hommes, femmes et enfants.

M. HUGHES : Combien a-t-elle déjà reçu ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $2,000.

M. HUGHES : Autant vaudrait les mettre sur la liste des pensionnaires.

M. WALLACE : A qui ces quatre cantons ont-ils été loués ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A trois ou quatre syndics. Le bail est sous forme d'une lettre du département.

M. WALLACE : Quelle est la durée du bail ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils occupent ces terrains durant bon plaisir.

M. HUGHES : Cet argent doit-il être remboursé ?

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. HUGHES : Pourquoi n'est-il pas dépensé sous la surveillance d'un fonctionnaire responsable au gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Parce que j'ai cru qu'il serait mieux employé de la sorte.

M. HUGHES : Quels sont les noms des syndics ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il sont quatre, un dont je n'ai pas le nom, et le juge Ouimet, le sénateur Dandurand, et l'archevêque Langevin.

M. McNEILL : La somme me parait très élevée, et c'est la deuxième qui leur est accordée. Je suis tout disposé à venir en aide aux gens dans le besoin, mais le cas actuel me paraît extraordinaire. Chaque famille a

reçu environ $100, dans les deux circonstances. C'est un grave précédent à établir, et on se fait facilement une idée de la pression qui sera exercée sur le gouvernement à l'avenir pour obtenir des subventions de cette nature.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne vois pas que la somme demandée soit excessive. J'ai longuement étudié l'affaire avant de prendre une décision et toutes les demandes de cette nature sont soigneusement examinées par le département. Il s'agit d'une entreprise très méritoire, dans laquelle je n'ai d'autre mérite que d'avoir continué une chose commencée par le gouvernement précédent. Ces métis ont à lutter pour l'existence, contre les colons de race blanche, et il arrive bien souvent qu'ils ont le dessous. Le réverend père Lacombe a conçu l'idée de fonder cette colonie pour recueillir les Métis et les mettre en état de gagner leur vie tout en contribuant à coloniser le pays. Il ne s'agit pas de donner tant par tête à ces métis, mais de leur fournir des grains de semence, des instruments aratoires, et tout ce qui n'est pas consommé reste la propriété des syndics.

M. FOSTER : Est-ce à ces métis qu'on accorde des scrips ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'aucun de ces métis reçoive des scrips.

M. FOSTER : D'après ce que je vois, c'est un refuge pour les métis nécessiteux, dont on prendra soin, d'une manière paternelle, pour tâcher de les induire à s'établir et à gagner leur vie. Mais ce sont probablement les mêmes métis dont le ministre de l'Intérieur disait qu'il ne fallait pas leur donner de scrip payable, au porteur, pendant que ses commissaires au Nord-Ouest distribuaient pour des centaines de milliers de piastres de scrip payable au porteur, et qui auront tous subi une énorme dépréciation avant d'arriver entres les mains des métis. Il faut fixer la limite quelque part et ce n'est pas une excuse de dire que cette entreprise a été commencée en 1895. Ce crédit doit-il devenir une subvention annuelle ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans le fond ce n'est qu'un secours comme celui que nous accordons aux écoles des sauvages.

M. BERGERON : Dans quel comté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est en dehors des comtés ; dans le district d'Alberta, canton 57.

M. BERGERON : Ces métis sont-ils électeurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je le suppose, mais ils seront très éloignés des bureaux de votation.

M. WALLACE : Le ministre peut-il nous dire si cette tentative de colonisation a eu quelque succès ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'inspecteur du département qui est un homme de grande expérience, rapporte que la colonie prospère d'une manière satisfaisante et mérite d'être encouragée. C'est en quelque sorte une institution de secours. Si ces métis n'étaient pas recueillis là, ils seraient à la charge de la société qui serait obligée de les faire vivre.

M. WALLACE : La première fois il s'agissait d'une expérience à tenter, et le ministre dit qu'elle a réussi. Ces $2,000 sont-ils pour les mêmes métis, ou pour d'autres qui arrivent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas songé à limiter l'action des syndics. Je les laisse libre d'user de discrétion.

M. WALLACE : Le ministre a surement dû leur poser cette question avant de consentir à demander ce crédit au parlement. Cet argent est-il destiné aux mêmes individus que nous avons secourus, il y a trois ou quatre ans ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tous les colons qui auront besoin de secours en recevront.

M. SPROULE : Le ministre dit qu'il y a environ 200 âmes dans cette colonie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai obtenu le renseignement depuis et il y a 50 familles—soit 250 âmes en tout.

M. SPROULE : Alors cela fait $8 par tête, ou $40 par famille. Je suis convaincu qu'il y a dans les Territoires du Nord-Ouest des milliers de métis, tout aussi méritants que ceux-ci qu'on choisit pour en faire des pensionnaires de l'Etat. Ils ont déjà été secourus et nous n'avons aucun renseignement sur les progrès accomplis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis produire le rapport, si l'honorable député le désire.

M. SPROULE : Il aurait mieux valu avoir un rapport avant d'être appelé à voter l'argent. Nous ne devrions pas adopter le principe d'établir de petites colonies, même de métis, ici et là, car les crédits votés à cette fin vont entre les mains de quelques personnages qui vivent de cela, du moins en partie, et qui, tous les ans, trouveront des prétextes pour faire renouveler le crédit jusqu'à ce qu'il devienne une subvention annuelle. Nous n'avons aucune preuve que le premier secours ait eu de bons résultats. Avant de voter d'autre argent on devrait nous dire ce qui a été accompli.

M. HUGHES : Nous cherchons à attirer des immigrants d'Europe et nos agents à l'étranger représentent ce district au nord d'Edmonton comme un pays magnifique où les colons trouveront un foyer. Et d'un autre côté nous faisons savoir au monde que ces familles qui ont eu le choix des quatre meilleures cantons du district et qui ont été

aidées et secourues au début, reviennent après quelques années demander de nouveaux secours. Nous avons eu trop de cela par le passé. Je propose que cet item soit rayé. Je ne veux pas que cet argent soit voté à ces syndics. Qui sont-ils ? Pas un seul d'entre eux, n'a visité la colonie, et je puis ajouter que pas un ne la visitera. Si le ministre nommait un fonctionnaire responsable pour se rendre sur les lieux et voir à ce que l'argent soit sagement employé dans l'intérêt des métis nécessiteux, ce serait moins répréhensible. Mais il établit là un précédent qu'on ne sera pas lent à suivre, dans les autres parties du pays. Si l'argent était confié à un fonctionnaire responsable, je n'aurais pas autant d'objection que de le voir entre les mains d'une organisation religieuse. Comment le ministre sait-il que ces gens ont besoin de grains de semence, puisque la récolte n'a pas encore eu lieu ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis pas donner ce renseignement.

M. HUGHES : Dans ce cas, j'ai l'honneur de proposer——

M. McNEILL : J'espère que mon honorable ami (M. Hughes) ne proposera pas de faire rayer cet item. Le précédent qu'il établit est trop précieux. Il y a des terres réservées aux sauvages dans la péninsule de Bruce qui sont très pierreuses et où les colons ont eu de grandes difficultés à surmonter depuis des années, dans bien des cas, il leur est difficile de récolter suffisamment pour nourrir leurs animaux. Il y a un an ou deux, la misère y était très grande. Puisque le ministre est si bien disposé en faveur du Nord-Ouest, j'espère qu'il fera quelque chose pour mes amis de la péninsule de Bruce.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les métis du Nord-Ouest sont dans une position toute différente des autres. Je n'ai aucun doute que si mon honorable ami (M. McNeill) exposait la situation de ses amis au gouvernement d'Ontario, il recevrait du secours.

M. McNEILL : Non ; ceci relève du département de l'honorable ministre de l'Intérieur. Ces gens sont établis sur des terres réservées aux sauvages.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le bureau des Affaires des Sauvages n'a pas à s'occuper de ceux qui achètent des terres sur des réserves ; tout ce qu'il a à faire, c'est de se faire payer.

M. HUGHES : Je propose que l'item 96 soit rayé.

M. WALLACE : Le ministre n'a fourni aucune bonne raison pour justifier ce crédit. Il ne sait pas si cet argent est destiné aux mêmes métis qui ont été secourus en 1895, ou à de nouveaux venus. De plus l'argent sera confié à des gens qui ne peuvent pas être sur les lieux pour en surveiller l'emploi et la distribution et ils ne sont pas responsables à la Chambre de l'emploi qui en sera fait. Le ministre n'a pas établi, non plus, que ces métis ne sont pas compris parmi ceux à qui des scrips ont été distribués ; et je supposerai, qu'ils en ont reçu, tant que le ministre ne m'aura pas prouvé le contraire.

M. HUGHES : Bien plus, le ministre nous demande $2,000 pour des grains de semence et des instruments aratoires et il ne craint pas d'avouer qu'il ignore si ces métis ont besoin de grains de semence ou non. Il se peut qu'ils aient recolté plus de grain qu'ils n'en ont besoin, et qu'ils soient en état d'exporter au lieu de demander du secours. Je veux qu'il nous donne ses raisons pour demander ce crédit. Qui lui a fait un rapport à l'effet que cet argent était nécessaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La subvention a été accordée sur la recommandation du réverend Père Lacombe et du sénateur Dandurand, un des syndics.

L'attitude prise par mes honorables amis n'est pas du tout raisonnable. Ils ont voté ce même crédit en 1895, sans avoir les renseignements qu'ils demandent, puisque le département ne les avait pas. On ne s'est pas inquiété de savoir à quoi cet argent allait être employé. Cet amour immodéré des détails les a pris sur le tard, et on n'applique pas au département la règle qu'on lui appliquait en 1895. L'honorable député de York-ouest n'éprouve que d'aujourd'hui de l'inquiétude sur l'emploi de cet argent.

Je déclare franchement que je ne sais pas quel est le nombre de familles qui ont besoin de grain de semence ! je m'en suis rapporté aux recommandations qui m'ont été faites par les personnes qui sont venues me trouver. Je demande ce crédit, m'en rapportant à la bonne foi du révérend père Lacombe, et à la véracité des faits qu'il m'a exposés. Le comité n'a rien à craindre en confiant cet argent aux syndics. Comment agissons-nous pour les subventions que nous accordons aux écoles industrielles, catholiques ou protestantes ? Nous votons $140 ou $150 par tête, selon le cas, et la somme entière est remise à l'église qui a charge de l'école. Nous envoyons un inspecteur pour s'assurer que l'école est bien tenue, et dans le cas actuel nous envoyons aussi un inspecteur pour voir si l'argent est bien employé.

M. FOSTER : Mon honorable ami a parfaitement le droit de demander que cet item soit rayé pour cause de manque de renseignements. Quand ce crédit a été voté en 1895, c'était la première fois qu'il était demandé ; il a été accordé à la demande du révérend père Lacombe qui prétendait avoir un projet destiné à produire beaucoup de bien parmi les métis, s'il recevait quelques secours, et ces secours lui furent accordés. Le premier crédit fut voté pour mettre le projet en marche ; il n'y avait pas d'entente qu'il s'agissait d'une subvention annuelle.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne demandons pas ce crédit tous les ans.

M. FOSTER : Mais vous ne donnez aucun renseignement sur le succès de l'entreprise ; vous ne savez pas si ce nouveau secours va être distribué aux mêmes métis qui ont déjà été secourus ; vous ne pouvez pas nous dire si les métis qui ont reçu des scrips doivent en être exclus ; vous ne savez pas si ces métis, après avoir reçu leurs scrips, n'iront pas s'établir dans cette colonie et ne recevront pas d'autres terrains gratuitement.

Le ministre devrait pouvoir renseigner le comité sur tous ces points. Nous ne voulons pas manquer de charité envers les métis du Nord-Ouest. Si quelqu'un mérite nos sympathies ce sont les sauvages et les métis du Nord-Ouest et si quelqu'un a droit à notre respect et à notre confiance, c'est le révérend père Lacombe qui pendant des années a été l'ami et le confident de tous les partis et des hommes re toutes les croyances, dans ce pays. Mais le ministre ne doit pas abuser de cette circonstance pour se faire voter $2,000 sans donner le moindre renseignement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Bien souvent le parlement a voté des secours de cette nature et l'honorable député ne peut pas citer un seul cas où on ait exigé un état détaillé de l'emploi de l'argent, de la somme exacte qui devait être donnée à chacun, en particulier. On a voté des sommes considérables pour fournir des grains de semences dans les Territoires du Nord-Ouest et le ministre soumettait-il une liste des colons qui devaient participer à ce secours ? Pas du tout. Les rapports qu'il recevait le convainquaient de la nécessité de cet octroi et l'argent était remis à des hommes de confiance pour en faire la distribution, absolument comme dans le cas actuel ?

M. FOSTER : Cet argent doit-il être remboursé ? Le ministre ne nous en a rien dit. L'argent voté pour les grains de semence devait être remboursé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député n'a jamais vu sur le bureau de la Chambre un état détaillé de l'emploi qui devait être fait des secours votés par le parlement.

M. FOSTER : L'argent pour les grains de semence était confié à des fonctionnaires responsables, et la Chambre avait toutes les garanties nécessaires qu'il serait bien employé, et d'ailleurs, il ne s'agissait pas d'un don, mais d'un prêt remboursable, et je crois que cet argent a été remboursé presqu'en totalité. Il en est de même pour les écoles. Nous avons adopté le coutume de payer tant par tête pour faire instruire les enfants, et ce système est en opération depuis des années.

Mais le cas actuel est tout différent. Sans nous dire qu'il ne reviendra pas à la charge l'an prochain, le ministre ne nous donne aucune explication. Trouve-t-il juste que des métis qui ont déjà reçu $250 en scrip, il y a trois mois puissent encore obtenir une partie de ces terres et recevoir une partie de cet argent ? Seront-ils exclus ? Le ministre peut-il le dire ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'avoue, M. le Président, que l'attitude de l'opposition sur cette question me surprend. Nous ne faisons que suivre la politique inaugurée par nos prédécesseurs en 1895, et autant que je me rappelle, l'opposition en cette occasion, n'a pas critiqué ce crédit. Le gouvernement d'alors demandait cet argent pour des raisons qui s'imposaient, et qui, je l'espère, s'imposeront encore aujourd'hui à la Chambre.

Le père Lacombe a été pendant 50 ans l'apôtre des métis ; il leur a consacré sa vie, et il m'a représenté, comme il l'a sans doute représenté au chef de l'opposition, qu'il voulait tenter de fonder un colonie, qu'il appelle la colonie de Saint-Paul des Métis, pour y réunir le plus grand nombre possible de Métis, et en faire des cultivateurs.

Il connaît à fond tout ce qui se rapporte aux Métis, et son entreprise a eu plus ou moins de succès ; mais les résultats obtenus sont assurément suffisants pour ne pas désespérer de l'entreprise. Je ne prétends pas que ce crédit devrait être renouvelé tous les ans, mais quand, quatre ans après la première tentative le père Lacombe revient demander une nouvelle subvention pour continuer son œuvre nous la lui accordons, nous en rapportant à son honorabilité et à ses talents reconnus, pour être certains que cet argent sera bien employé.

L'honorable député d'York (M. Foster) demande si les Métis qui ont reçu des scrips pourront participer à ce nouveau secours. J'admets que cela ne devrait pas être et je crois que sous ce rapport, nous pouvons sans crainte nous en rapporter au père Lacombe.

Le parlement a déjà secouru cette entreprise. mais il s'agit d'une œuvre au sujet de laquelle nous ne devons pas nous montrer parcimonieux. Les Métis ne peuvent être comparés ni aux blancs, ni aux sauvages, puisqu'ils ne reconnaissent pas le système des réserves, par tribus ; ils occupent une position intermédiaire et ont droit à certains secours et l'objet de ce crédit est de travailler à les amener à adopter la vie pastorale et à devenir agriculteurs.

J'ai été surpris, il y a un instant, d'entendre l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) demander si ces Métis étaient électeurs. Cette inisinuation m'a paru fort déplacée. Elle n'avait pas sa raison d'être, puisque l'argent est entre les mains d'un homme en dehors de la politique active, qui n'appartient à aucun parti, et c'est pour cette raison que ce crédit mérite l'approbation du comité.

M. La RIVIERE : Je regrette de voir qu'il y ait la moindre opposition à ce crédit. Nous votons souvent des sommes considérables pour des œuvres qui ne nous promettent pas d'aussi bons résultats que ce crédit de $2,000. Comme l'a dit, avec raison, l'honorable premier ministre il s'agit d'une expérience en

faveur de la classe la plus pauvre des métis, lesquels, si le gouvernement ne leur venait pas en aide, seraient à la charge des municipalités, tandis que le but de cette entreprise est d'aider à en faire des citoyens utiles.

Il n'est pas possible que cette colonie, en quelques années ait accompli tout le bien qu'on en attend ; et à moins que le gouvernement ne vienne à son secours dans l'œuvre qu'elle a entreprise, elle ne produira aucun résultat.

Je suis convaincu que les secours qui ont déjà été accordés ont été judicieusement employés, et que toute l'aide dont cette colonie pourra avoir besoin dans l'avenir sera généreusement voté ; nous aurons alors la satisfaction de savoir que nous avons fait quelque chose pour la classe la plus pauvre des métis, qui sont si dignes de nos sympathies.

M. BERGERON : Le très honorable premier ministre a mentionné mon nom et c'est la seule raison qui m'engage à prendre la parole. Il y a un instant j'ai posé une question qu'il semble avoir prise en mauvaise part. J'en étais sur la nature du crédit demandé, mais les explications qu'il vient de donner modifient ma manière de voir. L'item se lit comme suit :

Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul des Métis pour leur permettre de fournir des grains de semence et des instruments aratoires aux colons nécessiteux de la colonie	$2,000

Nous nous attendions à des explications plus complètes que celles que nous a donné l'honorable ministre de l'Intérieur, et le premier ministre vient de nous en donner qui modifient un peu ma manière de voir sur la question. L'argent sera confié à un homme en qui nous avons la plus grande confiance ; cela me satisfait. Je connais le père Lacombe personnellement et de réputation, et je suis certain que l'argent sera employé judicieusement.

Mais mon très honorable ami admettra que nous ne sommes pas ici pour faire la charité à droite et à gauche, et je n'ai rien à retirer des remarques que j'ai faites sur le principe impliqué par ce crédit. Je répète que j'ai aussi une confiance absolue dans le père Lacombe à qui sera confié cet argent. J'ai en lui la même confiance qu'autrefois, mais mon très honorable ami n'en peut pas dire autant, car il y a quelques trois ans, quand le père Lacombe lui a écrit à propos de la question des écoles il n'a pas témoigné envers le jugement de ce missionnaire la confiance qu'il semble lui accorder aujourd'hui.

M. McNEILL : Je ferai observer à l'honorable premier ministre que lorsqu'il paraît nous trouver peu disposé à voter ce crédit, il se montre, sans le vouloir, quelque peu injuste à notre égard. Ce que nous demandons, ce sont des renseignements sur les résultats de cette expérience. Un crédit a été accordé à cette colonie en 1895, et il n'est que raisonnable que nous ayons des renseignements sur ce qui a été accompli avec cet argent. J'avoue que ce qu'il dit des travaux du père Lacombe dans cette direction et de la parfaite honorabilité de ce missionnaire a fait beaucoup d'impression sur mon esprit, mais cependant la Chambre a le droit de connaître les résultats de cette entreprise, tentée il y a quelques années.

Nous savons tous que le père Lacombe est prêt à faire tout ce qu'il pourra pour venir en aide à ces métis, mais il y a une différence entre voter de l'argent pour faire une expérience qui peut être utile et voter de l'argent pour faire la charité, comme dit l'honorable ministre de l'Intérieur. Nous avons parfaitement le droit de savoir quels sont les métis qui vont s'établir dans cette colonie, et nous avons aussi le droit de savoir si les métis qui ont reçu des scrips récemment, seront admis à participer à ce nouveau crédit.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Bien que j'aie eu plusieurs conversations avec le père Lacombe à ce sujet, je n'ai jamais compris que les métis qui ont reçu des scrips recevraient aussi une part de ce crédit. Nous pouvons parfaitement nous en rapporter au père Lacombe et être certains que ces grains de semence ne seront distribués qu'aux nécessiteux. Il nous arrive, malheureusement assez souvent d'avoir à distribuer des grains de semence à des gens que les circonstances ont réduits à la misère, et il va sans dire que ces secours ne doivent aller qu'à ceux qui en ont un réel besoin. Nous pouvons être certains que le père Lacombe ne distribuera ce crédit qu'à ceux qu'il aura pu décider à renoncer à la chasse pour se livrer à l'agriculture. Je répète qu'aucune instruction ne lui a été donnée sous ce rapport. Il n'est jamais venu à l'idée de personne que le père Lacombe pouvait manquer de tact, je dirai même de charité, au point de donner ces secours à ceux qui n'en ont pas besoin.

Je suppose que s'il y a un rapport dans le département, le ministre le produira. Comme je l'ai dit, j'ai eu plusieurs conversations avec le père Lacombe et il est d'opinion que l'entreprise a réussi en partie, et je crois qu'on constatera que c'est ce que dit le rapport.

M. SPROULE : Je n'ai pas d'objection à voter de l'argent pour des fins de charité lorsque cela est nécessaire, mais je m'oppose à ce que nous votions de l'argent avant de savoir ce qui a été accompli avec les crédits votés antérieurement pour une même entreprise. Le ministre de l'Intérieur compare ce crédit à ceux que nous votons pour les écoles industrielles ; mais il sait bien que tous les ans nous avons des rapports détaillés sur tout ce qui a été fait dans ces écoles. Nous demandons qu'il en soit fait autant pour ce crédit, puisqu'il est analogue aux autres. Le ministre prétend qu'il y a quelques années nous avons voté la même somme sans exiger ces renseignements, mais

il s'agissait alors de tenter l'entreprise, et il était impossible d'avoir des renseignements sur ce qui avait été fait, puisqu'il n'y avait rien de fait encore. Mais il y a maintenant quelques années que la colonie existe et nous voulons savoir si elle a réussi ou non. Combien de céréales ces métis ont-ils récoltés ; combien d'entre eux suffisent à leur propre subsistance ; paraissent-ils se civiliser et apprennent-ils à cultiver ? Voilà autant de questions sur lesquelles nous devrions être renseignés après une expérience de quatre ou cinq ans.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est que le deuxième crédit qui est demandé.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Un crédit a été voté en 1895, et il n'en a pas été demandé d'autre depuis.

M. SPROULE : Cela change un peu la question, mais cependant nous avons droit aux renseignements.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit que j'avais un rapport, dans le département et que je le produirais s'il m'était demandé.

M. SPROULE : Nous le demandons depuis une heure.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Vous ne l'avez pas encore demandé.

M. SPROULE : Le ministre manque à son devoir, en ne le produisant pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis pas transporter tout le département ici.

M. SPROULE : Quand nous demandons des renseignements le ministre ne doit pas traiter la question légèrement et parler de transporter tout le département ici. De pareilles réponses sont déplacées dans la bouche d'un ministre de la Couronne. Nous manquerions à nos devoirs de représentants du peuple si nous votions des crédits sans demander d'explications et l'honorable ministre se trompe s'il croit s'en tirer par de pareilles réponses. Il peut rester ici pendant des heures et se moquer, mais s'il croit que nous devons tout approuver les yeux fermés, parce qu'il est à la tête de département, il est bon qu'il sache que le pays n'a pas assez de confiance dans son intégrité, ses capacités et sa frugalité, pour se contenter de sa parole. Nous voulons plus que cela, et s'il ne nous le donne pas, il ne peut pas s'attendre à nous trouver disposés à voter les crédits qu'il demande.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici ce que j'ai voulu expliquer ; j'ai dit que j'avais un rapport et que je le produirais s'il était demandé mais l'honorable député n'a pas dit qu'il le voulait.

M. SPROULE : Je n'ai pas entendu, car je l'aurais certainement demandé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'admets parfaitement qu'il est du devoir d'un ministre de fournir tous les renseignements en son pouvoir ; mais malgré toutes les précautions qu'il peut prendre, il se présente toujours quelques choses d'imprévues pour lesquelles il est obligé d'avoir recours au département et je suis toujours disposé à fournir toutes les explications qui se trouvent dans les bureaux. Le seul renseignement que je n'ai pas donné, c'est ce rapport, mais j'ai dit, en substance, ce qu'il contient. S'il m'avait été demandé je l'aurais fait venir, et il serait ici à l'heure qu'il est ; mais il ne donnerait pas plus de renseignements au comité qu'il n'en a déjà. Je n'ai pas un état détaillé de l'emploi que les syndics se proposent de faire de cet argent, et je l'ai déjà dit à plusieurs reprises. J'ai tout simplement un état général des besoins de la colonie, et je demande au comité de voter l'argent, en en laissant l'emploi à la discrétion et au jugement des syndics.

M. WALLACE : Si l'expression était parlementaire je dirais que j'ai été témoin de bien des cas d'effronterie, mais quand nous voyons aujourd'hui le ministre de l'Intérieur, et avant lui, les autres ministres, que s'ils avaient eu le moindre soupçon que nous aurions besoin de renseignements, ils nous les auraient fournis, cela dépasse la mesure.

Quand un ministre demande un crédit à la Chambre il doit être muni de tous les renseignements et prêt à donner toutes les explications propres à nous convaincre que la somme demandée est nécessaire. Le ministre de l'Intérieur prétend avoir donné tous les renseignements possibles, mais il n'en a donné aucun. Il a dit que la tentative avait été passablement heureuse. C'est tout ce qu'il a pu dire ; le premier venu aurait pu en dire autant, car cela ne veut rien dire. Il nous est permis de supposer que le succès n'a pas été très grand, car sans cela, on ne viendrait pas nous demander une nouvelle subvention.

Le ministre prétend aussi que nous n'avons pas le droit de nous opposer à ce crédit, parce que nous ne l'avons pas combattu en 1895. Il n'était pas ici en 1895, et il ne sait pas ce qui a eu lieu. Mais, même si nous n'avions pas fait notre devoir en cette occasion, cela devrait-il nous empêcher d'exiger du ministre qu'il justifie l'emploi de cet argent ? En 1895, il s'agissait d'une expérience à tenter ; il s'agissait d'un projet nouveau, et aujourd'hui on demande un nouveau crédit pour les mêmes fins, et le gouvernement est tenu de nous dire ce qui a été fait de la première subvention, quel succès a couronné ses efforts, combien de métis ont été recueillis dans cette colonie, etc.

Le ministre se contente de dire : "J'ai un rapport, mais il est resté dans les bureaux du département ; je n'ai pas cru nécesssaire de le soumettre à la Chambre." Nous voulons avoir ce rapport. Il feint d'être surpris de ce que nous le lui demandions. Il prétend aussi que nous ne pouvons pas citer

un seul cas dans lequel on a exigé un état détaillé de l'argent voté de cette manière. D'abord jamais aucun crédit n'a été employé de cette manière. Il nous parle des sommes votées pour des grains de semence ; mais comme l'opposition vient de le démontrer cet argent était prêté sur garanties ; il était distribué par les inspecteurs du gouvernement, et il a été remboursé en grande partie.

Le cas n'est donc pas du tout le même, et quand le ministre cherche a obtenir un crédit sur lequel il n'a aucun renseignement, ou sur lequel il craint d'en donner, il cherche simplement à jouer au plus fin. Mais cela ne prendra pas. Non seulement il lui faudra nous fournir des renseignements nécessaires, mais il devra aussi traiter l'opposition avec un peu plus de respect. Depuis une heure, pour toute réponse à nos demandes d'informations, il s'est contenté de rire et de se moquer. S'il veut faire voter ce crédit, qu'il nous donne les renseignements nécessaires et nous traite avec le respect auquel a droit tout membre de cette Chambre.

M. DAVIS : Mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes) propose que cet item soit rayé des estimations. Je connais quelque chose des travaux du père Lacombe dans le Nord-Ouest et la Chambre peut être convaincue qu'il accomplit une œuvre excellente.

M. WALLACE : Le ministre nous a donné le numéro des cantons et des rangs sur lesquels se trouve cette colonie, mais l'honorable député peut-il nous dire à quelle distance c'est d'Edmonton et dans quelle direction ?

M. DAVIS : Mon honorable collègue d'Alberta (M. Oliver) peut renseigner mon honorable ami à ce sujet, car cela se trouve dans son district.

M. WALLACE : Je croyais que l'honorable député pouvait nous fournir ce renseignement que le ministre est incapable de donner.

M. DAVIS : Je connais le district, mais je ne sais pas où sont situés les cantons et les rangs.

M. WALLACE : A quelle distance est-ce d'Edmonton ?

M. DAVIS : Je parle sur la motion de l'honorable député de Victoria-nord, demandant de biffer ce crédit de $2.000 destiné à venir en aide à la colonie fondée par le père Lacombe. Ce missionnaire fait un excellent travail et la Chambre ne peut pas voter d'argent plus utilement. En réalité, ce crédit épargnera de l'argent à l'Etat. Dans toute l'étendue des Territoires se trouvent des métis qui ne connaissent rien en fait d'agriculture, qui n'ont jamais fait autre chose que la chasse, et les progrès de la civilisation les privent de leurs moyens de subsistance. En règle générale, ils s'établissent aux alentours des postes de police, et les hommes de la police à cheval sont obligés de leur distribuer des rations de temps à autre. C'est alors que le père Lacombe est arrivé avec son projet de les réunir en une colonie, où on leur enseigne l'agriculture. Il est bien naturel de demander un peu d'aide au gouvernement pour une pareille entreprise. Il va sans dire que cet argent ne doit pas être remboursé, comme celui qui a été voté pour des grains de semence. Mais ces métis sont des citoyens du Canada, et nous devons en prendre soin et c'est ce que fait le père Lacombe, en fondant cette colonie. Il a consacré toute sa vie aux métis, il ne retire aucun bénéfice de l'entreprise, il fait une œuvre utile et j'espère que la Chambre ne retranchera pas cet item.

M. HUGHES : J'ignore dans quel but l'honorable député de la Saskatchewan a pris la parole. Il n'a fourni aucun renseignement à la Chambre ; il ne sait pas où se trouve cette colonie et il n'en connait rien. Il parle de toute autre chose que de la question qui est de voter une certaine somme pour des grains de semence et des instruments aratoires pour les métis qui sont sur cette réserve.

M. DAVIS : Je demande à l'honorable député la permission de corriger ce qu'il vient de dire. Ces métis ne sont pas sur une réserve. Il s'agit de ceux qui étaient groupés autour des postes de police, et que le père Lacombe a réunis en colonie.

M. HUGHES : Le ministre de l'Intérieur et l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) prétendent que cette entreprise réussit très bien. Alors, pourquoi demande-t-on de nouveaux secours ? Le premier ministre nous annonce pour la première fois que le père Lacombe a envoyé un rapport. Le ministre de l'Intérieur nous dit que le sénateur Dandurand l'a informé que ces grains de semence étaient nécessaires, il n'a jamais parlé du père Lacombe.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, j'en ai parlé. J'ai dit que le sénateur Dandurand et le père Lacombe étaient venus me voir. J'ai surtout parlé des représentations du père Lacombe.

M. HUGHES : J'accepte la correction, mais j'ai écouté attentivement, et j'ai entendu le nom du père Lacombe mentionné pour la première fois, par le premier ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député est dans l'erreur.

M. HUGHES : C'est la première fois que j'entends dire que le juge Ouimet, le sénateur Dandurand ou l'archevêque Langevin s'occupent du commerce des grains. Il est au-dessus de la dignité de ces personnages, y compris le père Lacombe, de leur demander d'acheter des instruments aratoires.

En 1895, une certain nombre de métis étaient dans la misère : pour une cause ou pour une autre ils en étaient réduits à mendier leur subsistance aux différents postes de police. On jugea alors à propos de les

grouper et de les établir sur ces sections, choisies entre les meilleures autour d'Edmonton, et le gouvernement vota une subvention pour permettre au père Lacombe de mettre son projet à exécution. Nous avons eu confince en lui. Les seuls renseignements que nous ayons eu depuis c'est que la colonie prospère et qu'elle demande de nouveaux secours. Le ministre est incapable de nous dire pourquoi ces grains de semence sont nécessaires. Ces métis récoltent peut-être assez de grain pour en vendre aux autres colons, aux Doukhobortses, aux Galiciens, aux mineurs ; nous n'en savons rien.

M. CASEY : L'honorable député de York-ouest (M. Wallace) se montre très exigeant envers le ministre de l'Intérieur et toute la droite en exigeant les détails les plus minutieux sur l'emploi de l'argent voté par ses propres amis ; c'est eux qui auraient dû faire ce rapport quand ils étaient au pouvoir. Mais mon honorable ami va encore plus loin ; il voudrait savoir combien ces métis ont récolté de boisseaux de blé, combien ils ont de rateaux, de cuvettes, etc.; il veut même que nous montrions plus de respects pour l'opposition.

Il peut être permis de demander des renseignements sur tout ce qui concerne cette colonie, mais c'est aller un peu loin, que d'exiger de nous que nous traitions l'opposition avec respect, sur cette question. Nous savons tous que sa conduite actuelle, n'a pas la moindre excuse. Si des détails doivent être donnés, ils devraient l'être par ceux qui ont voté l'argent, et qui étaient au pouvoir quand la première tentative a été faite. Mon honorable ami était alors, presqu'un demi-ministre et c'est à cette époque qu'il aurait dû insister pour avoir des dtails. Ce ne sont pas des renseignements que veut l'opposition ; elle cherche à retarder la prorogation——

M. HUGHES : J'en appelle au règlement. L'honorable député impute aux députés de la gauche, des motifs, ce qu'il n'a pas le droit de faire.

M. CASEY : Il n'y a pas de doute qu'il n'est pas permis d'imputer des motifs aux membres de cette Chambre. Je dis donc qu'il semblerait que le but de l'opposition est de retarder la prorogation.

M. HUGHES : Je demande votre décision sur cette expression, M. le président.

Le PRESIDENT (M. Ellis) : L'honorable député ayant qualifié sa remarque en ajoutant "il semblerait," il est parfaitement dans l'ordre.

M. CASEY : On ne peut pas dire, réellement que la Chambre siège à l'heure qu'il est. Tout le travail est fait par l'opposition.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASEY : Par le mot "travail" je veux dire que c'est elle qui prend tout le temps. L'opposition ne siège pas au sens propre du mot ; elle ressemble plutôt à ces vieilles poules qui s'obstinent à faire éclore des poulets en couvant des œufs de porcelaine. Il serait peu à propos de lui appliquer le même remède pour la guérir de cette manie ; on les enferme dans un baril, sous une remise, et on l'arrose d'eau froide, de temps en temps.

Puisqu'il faut discuter ce crédit, disons quelques mots à ce sujet. L'opposition se montre imprudente en provoquant un débat sur la manière de traiter les métis, elle qui les a traités de manière à provoquer une rébellion.

M. DAVIS : Deux rébellions.

M. CASEY : Oui, deux rébellions.

M. FOSTER : J'en appelle au Président. Nous sommes rendus à la dernière semaine de la session et tout en ne voulant priver personne de son droit de parler de la rébellion du Nord-Ouest, je désire déclarer que l'opposition——

M. CASEY : Il n'y a pas là d'appel au règlement.

M. FOSTER : Je parle dans l'intérêt de l'expédition des affaires.

M. CASEY : L'honorable député a soulevé une question d'ordre, mais n'a pas dit en quoi elle consiste.

M. FOSTER : C'est bien ; continuez ; mais vous n'y gagnerez rien.

M. CASEY : L'honorable député a des objections à ce que nous parlions de la rébellion du Nord-Ouest. mais puisque la session doit se prolonger, je ne vois pas pourquoi, nous ne prendrions pas quelque peu part aux débats. La manière dont les conservateurs ont traité les métis a été un scandale, une honte et un désastre pour le pays. Ils peuvent bien nous les confier pendant quelque temps.

Quant au crédit actuel, il est évident que le père Lacombe est un homme qui connaît les métis qui peut leur aider, et leur faire du bien. Comme l'a fait remarquer si à propos l'honorable député de Beauharnois. il n'est pas un favori du gouvernement. Si ce dernier, consent à donner une certaine somme, c'est bien pour aider aux métis et non pour faire quelque faveur au père Lacombe ; tous ceux qui le connaissent admettent que l'argent sera bien employé.

La seule objection qui reste, c'est que nous n'avons pas un état détaillé de l'emploi qui a été fait du premier crédit. Cette objection est absurde et l'opposition le sait parfaitement. Si son but est de prolonger la séance elle aurait dû choisir une question sur laquelle il est possible de faire une discussion raisonnable.

Les conservateurs n'ont fait que des sottises chaque fois qu'ils se sont occupés des métis et leur conduite actuelle est une nouvelle preuve qu'ils ne veulent rien faire pour civiliser ces malheureux et améliorer leur sort. Ils ne l'ont pas fait eux-mêmes et ils ne veulent pas que les autres le fassent. J'es-

père que ceux qui s'intéressent aux métis, se rappelleront cette attitude de l'opposition.

M. CLANCY : Je ne demande pas la parole pour prolonger la discussion, mais simplement pour faire remarquer à l'honorable premier ministre qu'il n'est pas juste envers l'honorable député de Beauharnois en donnant une fausse interprétation à la remarque de ce dernier relativement à la qualité d'électeurs de ces métis. L'honorable premier ministre ne sait peut-être pas que dans Ontario, dont nous avons adopté la loi pour les élections fédérales, celui qui reçoit de l'aide ou la charité du gouvernement cesse d'être électeur.

Quant aux autres points de la question, je n'en dirai rien, si ce n'est que j'espère que le cas actuel ne servira pas de précédent et que la Chambre ne sera pas souvent appelée à voter des crédits de cette nature. Il n'y a pas de doute que le père Lacombe fait une œuvre utile dans le Nord-Ouest, mais le ministre de l'Intérieur s'est mis dans une fausse position en cherchant à assimiler le cas actuel à d'autres. Il n'a pu en citer d'autres semblables et de là a surgi la discussion. Il est tout à fait permis de demander si ceux qui ont reçu des scrips participeront aussi à cette subvention, et si cette subvention doit se répéter tous les ans. Nous avons d'autant plus droit à ces renseignements que l'entreprise est plus importante et celui qui en est chargé plus digne de confiance.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a pas du tout l'intention de convertir ce crédit en subvention annuelle permanente. Il s'agit d'un cas exceptionnel qui doit être traité comme tel, même s'il devait se renouveler, ce que je ne crois pas.

M. SPROULE : Le ministre de l'Intérieur prétend nous avoir dit qu'il avait un rapport dans ses bureaux. Je ne l'ai pas entendu faire cette déclaration, mais s'il avait l'intention de faire voter ce crédit, le rapport devrait être ici. Il peut rester des années dans ses bureaux sans que la Chambre sache ce qu'il contient. Je voulais simplement avoir des explications, car j'éprouvais de la répugnance à voter contre ce crédit. Il est possible qu'il soit destiné à une œuvre très utile et je le voterais avec plaisir si j'avais les renseignements nécessaires. Il me semble que le ministre de l'Intérieur pourrait remettre le vote de ce crédit à ce soir, pour nous communiquer le rapport dans l'intervalle.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je nie absolument avoir directement ou indirectement refusé de donner des renseignements. J'ai fourni tous ceux que je possédais. J'ai commencé par déclarer à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que j'avais un rapport et que s'il voulait l'avoir, je l'enverrais chercher ; il ne m'a pas dit qu'il le voulait. Sur tout le reste j'ai dit tout ce que je sais. Tous ceux qui n'étaient pas satisfaits de ces explications pouvaient combattre le crédit, mais personne n'a le droit de demander qu'il soit rayé sous prétexte que j'ai refusé de donner des explications.

M. HUGHES : L'honorable ministre a dit qu'il avait un rapport sur les opérations de la colonie, et que ce rapport était favorable.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Et que je le produirais si on le demandait.

M. HUGHES : J'ai alors demandé au ministre s'il avait un rapport qui le justifiât de demander ce nouveau crédit, et j'ai compris qu'il a répondu négativement.

M. FRASER (Guysborough) : J'ai visité ce pays et je connais un peu les métis. Je ne crois pas que nous nous soyons montrés bien généreux envers ces premiers occupants du sol. Certains conquérants se débarrassent des races indigènes par le fer, d'autres par la peste, ou l'eau-de-vie. Quand nous voyons nos métis entre les mains de gens comme le père Lacombe, nous devrions en être satisfaits, et dans leur intérêt et dans le nôtre. Le sol nous appartient et nous avons tout à gagner à le voir coloniser. Ce n'est pas le temps d'ergoter sur l'emploi de chaque piastre et chaque sou. Nous pouvons sans crainte donner cet argent à ceux qui nous le demandent. C'est la première fois que nous entendons demander des états détaillés sur un crédit de cette nature. Je comprends qu'on demande quand ces crédits doivent cesser ; quand ces gens pourront pourvoir à leur propre subsistance, mais ce n'est plus le temps maintenant d'exiger un état complet, de l'emploi qui a été fait de chaque sou de ce crédit. Je n'ai aucun doute que le crédit sera employé sagement, et nous pouvons traiter les sauvages et les métis du Nord-Ouest autrement que les autres citoyens du Canada. Ils étaient les premiers propriétaires du sol et quand nous les traitons avec justice ils ne nous causent jamais d'embarras. Entre les mains du père Lacombe et de ses associés le crédit sera mieux employé que bien des milliers de piastres que nous dépensons ailleurs.

L'amendement est rejeté.

M. SPROULE : Je vois que le ministre a reçu certains documents. Est-ce le rapport ? Dans l'affirmative il pourrait nous donner quelques renseignements.

M. HUGHES : En attendant que le ministre prépare ses papiers, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) pourrait peut-être nous éclairer sur la question.

Le PREMIER MINISTRE : Le crédit est voté.

M. OLIVER : Je ne tiens pas à prendre part à cette discussion, mais si quelqu'un désire savoir ce que je connais de la question, je suis bien prêt à me mettre à sa disposition. J'ai remarqué que moins un dé-

puté la connaît, plus il est disposé à en parler. Ce crédit se rapporte à une entreprise de missionnaire, dans le district que je représente. Je connais l'endroit où est située cette colonie, et celui qui l'a fondée ; je connais aussi les Métis, parmi lesquels j'ai vécu pendant 20 ans.

Le but du père Lacombe est de venir en aide à certains métis du Nord-Ouest. Le projet ne concerne pas tous les métis, mais une partie seulement. Il y a eu un temps où ces gens étaient très à l'aise. Mais avec la disparition du buffle et les progrès de la civilisation, des gens qui possédaient $10,000, $15,000 ou $20,000 ont été réduits à la misère, et comme il arrive toujours, cette modification dans leur situation de fortune a amené des changements dans leur manière de vivre ; quelques-uns—pas tous mais un certain nombre—sont descendus bien bas dans l'échelle sociale. C'est dans l'intérêt de ces derniers, qui n'ont pas pu faire face au nouvel état de choses, que le père Lacombe a imaginé de fonder une colonie.

J'avoue qu'après avoir discuté la question avec lui, à plusieurs reprises, je n'avais pas autant de confiance que lui, dans son succès définitif. Mais cela n'a pas grand chose à faire avec le point qui nous occupe. Le gouvernement a jugé à propos d'adopter la manière de voir du père Lacombe, et lui a accordé quatre cantons, choisis parmi les meilleurs, à 160 milles au nord-ouest d'Edmonton. Le gouvernement avec le consentement de la Chambre lui concéda ces terrains à certaines conditions spécifiées, ainsi qu'une certaine somme en argent. Sur la foi de cette promesse de secours l'église catholique romaine, ou un groupe de catholiques romains avança des fonds pour faire certaines constructions et engager les métis à aller s'établir sur ces terres. Ceux qu'on voulait ainsi secourir étaient ceux qui n'avaient absolument rien, et pour cela il fallait leur donner certains moyens et je croyais que le père Lacombe se faisait des illusions sur la possibilité de se procurer l'argent nécessaire. Je crois savoir que l'argent qu'il s'est procuré par des souscriptions volontaires et autres moyens a servi à établir les premières familles sur la réserve, et à leur fournir quelques moyens pour commencer. Mais il restait dans les Territoires du Nord-Ouest beaucoup d'autres métis ayant besoin d'être secourus et je comprends qu'il demande aujourd'hui, ce nouveau crédit pour amener dans sa colonie d'autres familles toutes aussi nécessiteuses que les premières.

Le gouvernement étant venu en aide à un grand nombre de métis, et ayant engagé, par son attitude, l'église et plusieurs particuliers à placer des fonds dans cette entreprise, je crois assumer une trop grande responsabilité en me prononçant contre l'adoption de ce crédit supplémentaire qui permettra, je l'espère, de mener le projet à bonne fin. Le gouvernement a approuvé l'entreprise et a induit aussi plusieurs personnes à dépenser de l'argent. Il est bien vrai que le gouvernement n'est pas obligé de faire voter un nouveau crédit, mais il me semble que, lorsqu'on ne demande qu'une faible somme, il devrait faire encore quelque chose afin que le projet puisse être mené à bonne fin. S'il n'agit pas dans ce sens, la responsabilité n'incombe pas à cette Chambre.

M. HUGHES : L'honorable député (M. Oliver) qui vient de cette partie du pays, et qui devrait être parfaitement au courant de la question, a dit qu'il n'en connaît rien, car toutes ses observations commencent par "je suppose", "je présume", etc. Il nous dit que cette somme est pour amener de nouveaux immigrants à cet endroit. L'honorable ministre de l'Intérieur nous dit que c'est pour des grains de semence. J'aimerais savoir lequel des deux a raison.

M. OLIVER : Me serait-il permis de répondre à une question ? Le missionnaire désire amener quelques colons métis qui sont sans ressources. C'est pour cette fin que le premier crédit a été voté. Ces grains de semence sont fournis à ces colons pauvres. Il est inutile d'amener un homme sur la réserve, à moins qu'il ne soit pourvu de grains de semence. Ce n'est pas pour les colons pauvres qui sont établis sur la réserve, c'est pour les métis pauvres à qui on désire venir en aide lorsqu'ils seront rendus sur la réserve.

M. SPROULE : Je crois que le ministre a un rapport dont je désirerais entendre la lecture.

M. OLIVER : Les renseignements que j'ai obtenus m'indiquent que la récolte de l'an dernier, sur la réserve, a été bonne, et que les colons se tiraient bien d'affaire, vu les moyens qu'ils avaient à leur disposition.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le rapport que l'on m'a demandé d'obtenir et de lire est signé par M. A. A. Ruttan, agent des terres fédérales, qui s'est rendu sur la réserve accompagné de M. Coleman.

Le rapport se lit comme suit :

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
EDMONTON, 19 janvier 1899.

Au Secrétaire du département de l'Intérieur,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 19 octobre dernier (l. 360,530), j'ai l'honneur de vous faire rapport que j'ai quitté Edmonton dans l'après-midi du 31 décembre dernier, accompagné de M. Coleman, et que nous sommes arrivés à la colonie du Père Lacombe, Saint-Paul-des-Métis, jeudi soir, le 3 du courant.

La colonie Lacombe comprend les cantons 57 et 58, rangs 9 et 10, 4e méridien ouest, et a été établie en vertu d'un arrêté du conseil en date du 28 décembre 1895. J'ajoute une annexe à la présente pour vous donner le nom des chefs de famille, le nombre d'acres de terre en culture et de têtes de bétail. La colonie compte à l'heure qu'il est 270 âmes ; elle est située dans une vaste prairie à l'est et voisine de la réserve des sauvages du lac La Selle. Elle s'approvisionne d'eau au lac Manawan surtout, un grand cours d'eau de

forme irrégulière, situé au sud du centre de la colonie. La longueur totale du lac est d'environ 10 milles et couvre une superficie de neuf milles carrés probablement. Il a une assez grande profondeur, fournit une bonne eau et abonde en brochet de bonne dimension. Il y a environ de 10 à 12 milles carrés de terres boisées qui s'étendent jusqu'aux rives du lac, et au sud il y a beaucoup de bois—de l'épinette—qui peut très bien être employée pour construire des bâtiments et comme bois de charpente. Si on le conservait bien, on pourrait avoir du combustible et du bois de clôture pour les besoins actuels et futurs de la colonie.

On n'a pas encore découvert de houille. Le sol est argileux jusqu'à une certaine profondeur avec un fond de glaise; et la qualité en est uniforme. Beaucoup des 363 acres qui sont actuellement en culture n'ont été préparées que pendant l'été de 1898, et le produit de la récolte de l'an dernier est estimé, par approximation, à 3,000 boisseaux de blé, 400 boisseaux d'orge et 500 boisseaux d'avoine. Le blé récolté est surtout du Red Fife et du Ladoga, celui-ci étant supérieur au point de vue du rendement, de la qualité et de la maturité précoce.

Les pommes de terre et les autres végétaux de jardin poussent bien et sont d'assez bonne qualité. A cause de la rareté des instruments d'agriculture, la surface en culture, en 1898, est bien moindre qu'elle ne l'eût été si les colons eussent eu un outillage complet. Il n'y a actuellement que 8 ou 10 charrues et une ou deux herses qui pourront servir à l'exploitation agricole pendant l'année 1899.

Les améliorations faites par la mission catholique romaine depuis l'établissement de la colonie sont les suivantes:—

Une maison pour les besoins de la mission, 40 pieds x 30, en charpente, 2½ étages avec toit en bardeaux, et fondations de moellons et une cave de 20 pieds carrés environ. La maison est solide et bien bâtie, et est habitée aujourd'hui par le rév. Père Thérien, le prêtre qui dessert, cinq ou six frères-lais, qui sont employés en diverses qualités au service de la colonie, charpentiers, maîtres d'écoles, forgerons, mécaniciens, etc.

Les matériaux pour la construction de ce bâtiment ont coûté $800. Cette somme ne comprend pas la main-d'œuvre.

La maison telle qu'elle est aujourd'hui ne vaut pas moins de	$1,500
Maison d'école, billes, toit de chaume	100
Etable, billes sciées, toit de chaume, intérieur bien fini	200
Scierie et moulin à farine en cours de construction, avec matériaux sur les lieux pour les terminer	800
Machine pour batteuse mécanique (pour la scierie et le moulin à farine) avec rouleau	1,250
Machine pour la scierie, scies, courroies en cuir, etc	400
Appareils du moulin à farine (capacité 100 boisseaux de blé par jour)	360
Bluteau	200
50,000 pds m. p. de billes actuellement à la scierie	300
	$5,110

Toute la mission semble bien administrée et conduite au point de vue des affaires. Outre les dépenses ci-dessus mentionnées, la mission achète et conserve à l'usage des colons les instruments agricoles suivants:—

	Coût.
6 charrues	$150
1 herse avec pulvérisateur	34
2 herses ordinaires	28
1 lieuse	150
1 faucheuse	80
	$442

M. SIFTON.

Ajoutant à ces différents item, le coût du maintien de la mission durant les trois dernières années, la dépense totale doit avoir dépassé $8,000.

ÉCOLE.

Il y a dans la colonie environ 65 enfants assez âgés pour fréquenter l'école, mais l'assistance ne paraît pas avoir dépassé 15, en moyenne. La raison pour laquelle il y a une aussi forte proportion d'absents, c'est qu'il est impossible de persuader aux parents que les enfants doivent assister régulièrement à la classe; il faut aussi tenir compte de la pauvreté des familles et du manque de vêtements pour les enfants.

DÉSERTEURS.

Deux familles seulement ont abandonné la colonie parce que, dit-on, le Père Thérien était incapable de promettre de les supporter, vu les faibles ressources qu'il avait à sa disposition.

En attendant l'organisation des colons métis en une société industrielle et agricole, ceux-ci peuvent suppléer à la rareté des produits de l'agriculture et ont recours à la chasse et à la pêche du poisson blanc dans les lacs du nord. On est à ouvrir un chemin jusqu'au lac des Iles, à 30 milles au nord, lequel abonde en poissons et sera d'un accès facile lorsque le nouveau sentier sera tracé.

ÉGLISE.

On a l'intention de construire une église aussitôt que les ressources de la colonie le permettront. Actuellement, le service du culte se fait au second étage du bâtiment de la mission.

MAGASIN.

Robert Logan, du lac aux Castors, tient un magasin sur les lieux, lequel contient des épiceries et vêtements qui constituent un fonds de commerce ordinaire; mais ces articles sont vendus à un prix qui excède de beaucoup le prix de revient et le profit ordinaire du marchand. Aussitôt que la colonie sera dans de meilleures conditions, au point de vue industriel, il sera relativement facile d'établir un magasin coopératif, et d'acheter des provisions en gros à Montréal ou à Winnipeg et de les vendre en détail avec un profit suffisant pour payer les dépenses.

MOULIN À FARINE.

On se propose de terminer le moulin et de l'exploiter l'an prochain. Actuellement les colons doivent transporter leur blé au moulin du Lac-du-Poisson-Blanc, à 40 milles de distance, ce qui occasionne beaucoup d'inconvénients, car ils sont obligés d'attendre longtemps avant de pouvoir avoir leur farine, vu que ce moulin ne peut moudre plus de 500 livres par jour.

Lorsque la farine consommée par la colonie sera faite sur les lieux, on en retirera aussi un certain avantage en se servant du bran de son et des résidus de la mouture pour nourrir le bétail.

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

On croit que, dans toutes les parties de la colonie, on peut obtenir de l'eau en creusant des puits à une profondeur de 25 pieds.

OPINION DES COLONS SUR LA SITUATION.

J'ai été invité à rencontrer les membres de la colonie, réunis au nombre de 18, dans le bâtiment de la mission, dans l'après-midi du 4. Tous parlent la langue crise, et M. Boudreau nous servait d'interprète. Plusieurs d'entre eux ont parlé longuement, disant, en substance, qu'ils étaient satisfaits de l'état de la colonie et de leurs perspectives d'avenir, s'ils pouvaient obtenir un nombre suffisant d'instruments agricoles pour les semailles et la récolte de 1899, et si on

pouvait établir et maintenir une maison d'école où les enfants seront logés et nourris. Ils ont dit qu'ils n'étaient pas satisfaits de l'externat, qui, d'après eux, ne répond pas aux besoins de la colonie. Ils ne peuvent actuellement vêtir leurs enfants et les envoyer régulièrement à l'école, ni en été ni en hiver. Ils se sont tous accordés à dire qu'un petit pensionnat était nécessaire à leur bien-être. Je suis porté à partager leur opinion, et je crois qu'on ne saurait établir trop tôt une pareille école. Cependant, le premier besoin immédiat de la colonie, c'est d'obtenir des instruments agricoles en nombre suffisant. Les autorités de la mission devraient voir à les acheter immédiatement et à les faire transporter dans la colonie le 1er avril.

Il n'y a aucune raison pour que la colonie ne réussirait pas, si elle était pourvue des instruments nécessaires et bien administrée. Elle pourrait vendre les bœufs qu'il serait possible d'élever aux commerçants d'Edmonton, et on pourrait distribuer avec avantage aux agences des sauvages une grande quantité de lard et de farine de cette colonie.

Le Père Thérien me dit que des membres de sa colonie ont demandé, à deux reprises, l'ouverture d'un bureau de poste, s'adressant une fois à M. Oliver, député à la Chambre des communes, et une autre fois au directeur général des Postes, mais sans aucun résultat. Ils ont demandé que le bureau de poste soit appelé "Saint-Paul-des-Métis." Si on trouvait ce nom trop long, ou si on ne voulait pas l'accepter pour d'autres raisons, le nom de Thérien conviendrait parfaitement, et ce serait en outre un compliment au révérend monsieur qui travaille avec tant d'énergie et de talent au succès d'une entreprise d'utilité publique.

Si les autorités catholiques romaines voulaient entreprendre de diriger une école sur le même pied que la bonne école établie sur la réserve des sauvages du lac La Selle, ce serait une excellente chose pour la colonie.

Les métis qui sont incapables de se créer ailleurs une existence confortable viendraient se fixer en permanence dans la colonie. Dans dix ou quinze ans, le petit pensionnat aurait accompli sa tâche civilisatrice, et le peuple métis serait infiniment mieux en état de subvenir à ses besoins qu'aujourd'hui et serait dans une condition sociale à peu près semblable à celle de la plupart d'entre nous. Aujourd'hui, son ignorance et son inertie sont une source de faiblesse pour le Canada, tandis qu'en recevant une éducation convenable, il deviendrait un élément puissant dans notre existence nationale. L'organisation catholique romaine est particulièrement bien en état d'entreprendre une œuvre éducatrice de cette nature.

Les Sœurs Grises, les frères-lais possèdent l'expérience et les aptitudes nécessaire pour cette tâche spéciale qu'ils pourraient entreprendre de concert. Ils donnent volontairement et gratuitement leurs services, sans attendre aucune récompense pécuniaire, simplement pour accomplir un devoir religieux. C'est peut-être là la source de leur ardeur et de leur enthousiasme. Quels que soient les moyens à employer, on devrait entreprendre le plus tôt possible de faire l'éducation de ces colons métis, et sans qu'il en coûte rien à ces derniers, au moins durant cinq à dix ans.

Si l'on pouvait fournir immédiatement des instruments d'agriculture et assurer à ces gens là qu'une espèce de pensionnat sera établi cette année ou en 1900, les Métis plus pauvres qui vivent loin de la colonie se décideraient à venir s'y fixer. Quoi qu'il en soit, il est évident que, dans l'état de choses actuel, les Métis qui sont sans ressources et dans les intérêts desquels la colonie a surtout été fondée, sont les moins capables de profiter de ce qu'on a fait pour eux. Ils pourraient venir sans crainte s'établir dans la colonie. S'ils pouvaient placer leurs enfants dans un petit pensionnat, car cela leur permettrait de faire la chasse et la pêche pour subvenir à leur subsistance, car l'exploitation agricole ne sera pas suffisante la première année ou la deuxième pour leur procurer tous les moyens nécessaires d'existence. Je crois que ce n'est qu'à cette condition qu'ils consentiront à venir grossir la colonie. Plusieurs de ces gens n'auraient jamais dû être affranchis de la tutelle de l'Etat. Il est évident que nous ne pouvons les laisser dans le misérable état où ils se trouvent actuellement, et que chaque année de retard augmente la difficulté et le coût du règlement de leurs réclamations.

Les terres de la colonie sont assez étendues—chaque ferme a en moyenne 80 acres,—pour fournir des moyens d'existence a 1,000 familles. Comme les colons développent leurs goûts pour le travail et l'industrie, et comme leurs moyens et leurs désirs s'accroissent, ils abandonneront la colonie pour un champ plus vaste et plus libre.

Ces gens sont beaucoup plus malheureux que les sauvages ; ils étaient trop ignorants pour saisir le sens de leur affranchissement, et il est peut être permis de douter si le Canada se trouve réellement complètement délié de ses obligations envers ses anciens pupilles en leur accordant, aux termes d'un traité, dont ils n'ont pas compris ni les charges ni les privilèges, une liberté pleine de dangers au sujet desquels ils sont dans une très grande ignorance.

Il n'est pas agréable d'avoir à faire ces commentaires sur la situation, mais il faudra faire face, tôt ou tard, aux conditions qui en ressortent, et, par conséquent, il est de mon devoir de relater les faits tels qu'ils s'imposent à notre attention.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. A. RUTTAN,
Agent des terres fédérales.

M. SPROULE : Ce rapport contient de nombreux renseignements.

M. HUGHES : Nous en sommes heureux. L'honorable ministre voudrait-il me dire maintenant à qui appartiennent ces terres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Au gouvernement.

M. SPROULE : On les loue à ces gens-là.

Terres fédérales—Imputable sur le capital—
Pour arpentage et examen des rapports d'arpentage, impression des plans, etc. $50,000

M. FOSTER : Où ces travaux d'arpentage seront-ils faits ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a un grand nombre d'arpentages à faire. Il y a l'arpentage de la réserve des Doukhobortses à la Colline-du-Tonnerre, dans les districts d'Assiniboïa et de Saskatchewan, comprenant six cantons ; et un arpentage de la réserve des Doukhobortses à Kamasck, comprenant environ neuf cantons. Nous avons aussi envoyé une brigade d'arpenteurs pour déterminer un certain nombre de points du parallèle du 60e degré de latitude nord, qui forme la ligne frontière de la Colombie Anglaise et du Yukon.

On se propose de commencer à établir cette partie de la frontière entre le lac Teslin et le sentier de Dalton. On fera aussi l'arpentage du canton n° 1, rang 12, à l'est du principal méridien ; et une subdivision des cantons 33 et 34, rangs 19, 20 et 21, à l'ouest du principal méridien, sur la rive est du lac Winnipegosis ; la subdivision de la moitié est des cantons 33, 34 et 35, de la moitié sud

du township 35, rang 25, et de la partie nord-ouest du canton 34, rang 17, tous à l'ouest du principal méridien, entre le lac Dauphin et la rivière du Cygne.

On veut aussi faire des arpentages pour subdiviser certains terrains dans le district du lac Dauphin ; subdiviser la moitié sud du canton 37, rang 25, et des cantons 37 et 38, rangs 26 et 37, sur les rivières du Cygne et des Bois ; faire des arpentages sur les confins du canton situé à l'est de la montagne du Porc-Epic, entre les rivières du Cygne et du Daim ; arpenter le second méridien depuis la dixième ligne de base jusqu'à la rivière Saskatchewan ; arpentages dans le district de la Rivière du Cygne, les travaux devant se faire pendant l'hiver aux endroits où il est impossible de les exécuter l'été, soit parce qu'il en coûterait trop cher à cause des marais, du bois etc., ou pour d'autres raisons.

Le département se propose aussi de faire des arpentages dans le sud du district d'Alberta, afin de se conformer aux demandes pressantes que l'on a faites pour la subdivision de treize cantons sur la rivière de Lait, de huit cantons entre la vallée de la rivière de Lait et la rivière des Gros-Ventres et deux cantons près de la colonie de Mormons établie sur la crique Lee, et de certains cantons avoisinant la ligne du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous désirons faire aussi quelques autres arpentages moins importants pour l'avantage des colons dans quelques localités éloignées ; dans le district d'Edmonton, pour subdiviser le canton 45, rang 22, le canton 48, rang 22, le canton 49, rangs 22 et 23, le canton 46, rang 26 et le canton 47, rangs 26, 27 et 28. Nous voulons aussi arpenter l'emplacement de la ville de Field, C.A. ; faire des arpentages dans la vallée que traverse le chemin de fer de la Colombie Anglaise, des terres qu'occupent actuellement les colons disséminés depuis le goulet de Burrard, jusqu'à Golden. Nous voulons aussi, en vertu d'une convention avec le gouvernement du Nord-Ouest, consacrer $10,000, afin de faire des arpentages pour des fins d'irrigation ; $21,000 pour des arpentages au Yukon et $23,000 pour payer des employés temporaires au bureau principal, y compris des dessinateurs, des photographes, des lithographes et des imprimeurs.

M. FOSTER : Est-ce que les arpentages que l'on fait au Yukon sont pour la division de claims miniers ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, pas tous. Les arpenteurs arpentent l'emplacement d'une ville et les terrains qui ont été vendus et pour le paiement desquels un dépôt a été fait entre les mains de l'agent des terres fédérales. Naturellement, nous ne pouvons pas faire des subdivisions de même nature au Yukon que dans une contrée de prairies. Nous faisons le lever de la rivière Yukon et d'une ou deux autres rivières. Les arpenteurs, pour mesurer les terres, prennent les rivières pour point de départ.

M. SIFTON.

M. FOSTER : Lorsqu'un claim minier est jalonné et qu'il faut l'arpenter, qui doit faire cette opération ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Jusqu'ici l'arpentage et le plan des claims ont été faits par nos arpenteurs. Je pense que les trois quarts des difficultés survenues au sujet de l'enregistrement des claims sont dues à ce que les claims n'étaient pas arpentés. L'arpentage a été fait par nos fonctionnaires afin de permettre au bureau du commissaire des mines d'or de savoir à quoi s'en tenir.

M. FOSTER : Qui supporte les frais, le gouvernement ou le prospecteur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Jusqu'ici c'est le gouvernement.

M. FOSTER : Je ne crois pas que cela soit juste. Dans toutes les autres parties du Canada, l'arpentage est toujours fait aux frais du prospecteur ou de la compagnie minière, et doit avoir lieu avant qu'une licence ou permis soit accordé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le gouvernement ne se reconnaît nullement obligé d'arpenter un claim, mais il l'a fait pour renseigner le bureau du commissaire des mines d'or. La plus grande difficulté qui soit survenue là-bas a été de savoir s'il y avait assez de terrain sur une crique pour composer le nombre de claims qu'on demandait de faire enregistrer, et on a envoyé des arpenteurs afin de diviser les claims et régler cette question. Le gouvernement a été guidé par les circonstances ; si nous avions attendu les prospecteurs pour faire arpenter ces claims, nous n'aurions jamais pu avoir les livres et plans qui nous sont nécessaires. Vu que nous imposons une très lourde taxe sur les mineurs, je crois que nous ne devons pas nous faire tirer l'oreille pour arpenter les claims. Cependant nous n'admettons pas que ce soit là une de nos obligations.

M. SPROULE : Ces arpenteurs sont-ils payés à la journée ou à la tâche ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tous nos arpenteurs sont payés à la journée—$5.00 par jour et leurs dépenses.

Somme requise pour construire un nouveau quai au lac Manniwanka, Parc des Montagnes Rocheuses	$600

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour permettre aux bateaux qui font des excursions de plaisir d'aborder. C'est au parc Banff.

Pour payer une ou plusieurs machines à forer les puits et pour leur emploi dans les Territoires du Nord-Ouest.....	5,000

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le gouvernement a décidé d'acheter une machine pour creuser dans les Territoires du Nord-Ouest et ce crédit est destiné à en acheter deux autres. Ces machines sont envoyées dans les localités où il est difficile d'obtenir de l'eau et on les emploie à faire

des sondages pour savoir si on peut obtenir de l'eau et à quelle profondeur. Un colon pourrait creuser un puits de 50, 75 ou 100 pieds et ne pas trouver d'eau. S'il savait qu'il peut en obtenir en creusant davantage, il ne se découragerait pas et ne perdrait pas son temps et son argent. Ces machines servent à faire des expériences, non pour creuser un puits artésien, mais pour percer le sol de 100 à 200 pieds et lorsqu'on est arrivé à la nappe d'eau, on entoure le puits qui sert aux besoins du public. Ces puits ont été très avantageux pour les régions où l'eau est rare.

M. FOSTER : Est-ce que la municipalité, la ville, ou la colonie ne fournit pas sa part ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. c'est un puits que l'on creuse pour faire une expérience.

M. SPROULE : Combien en a-t-on creusés?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas de renseignements sur ce point. Les machines ont été envoyées au gouvernement du Nord-Ouest, qui les a fait fonctionner et je ne sais si nous avons dans le département un rapport indiquant le nombre de puits ainsi creusés.

M. DAVIS : Une de ces machines a fonctionné dans mon district ainsi que dans les districts avoisinants, à titre d'expérience. On ne s'en sert jamais autour d'une ville où dans une colonie établie à proximité d'une ville. Lorsqu'on a réussi à atteindre la nappe d'eau dans une localité, chaque colon creuse lui-même son propre puits. L'expérience a parfaitement réussi chez nous. Il y a, dans mon district comme ailleurs, des localités où le sol est de premier ordre, mais où il est très difficile d'obtenir de l'eau, et elles se développeront rapidement, si vous pouvez convaincre les gens qu'ils ne seront pas exposés à manquer d'eau.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

DEUXIEME LECTURE.

Le bill K (n° 181)—du Sénat—intitulé : acte pour faire droit à Isaac Stephen Gerow Van Wart.—(M. Landerkin.)—(sur division.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité.

Dépenses et appointements relatifs à la commission nommée pour s'enquérir des réclamations des Métis dans les Territoires du Nord-Ouest, sur lesquels il sera loisible de payer J. A. Côté, en qualité de commissaire des Métis, nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil.....	$7,000

M. FOSTER : Quelle est l'explication de cet item ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lorsque nous avons étudié le budget supplémentaire, j'ai expliqué comment la commission avait été nommée et quels étaient les noms et appointements des commissaires. La somme requise, avant le 1er de juillet, était de $1,000. Le crédit actuel se décompose comme suit :

Le commissaire Jas. Walker, 6 mois d'appointements à $10 par jour.....	$1,800
Le commissaire J. A. Côté, 6 mois d'appointements à $5 par jour.....	900
Deux commis (MM. Jos. F. Prud'homme et C. Mair) 6 mois d'appointements à $100 par mois chacun	1,200
Frais de pension, de voyage et dépenses accessoires	3,100
	$7,000
Dépenses de l'expédition de secours et fournitures de provisions aux nécessiteux le long des rivières du Liard et Dease.....	$25,000

M. FOSTER : Nous voulons avoir des explications complètes sur cet item.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce crédit n'est qu'approximatif ; nous nous sommes basés sur les meilleurs renseignements que nous avons pu obtenir. Naturellement, nous ne dépenserons que la somme qui sera nécessaire. Je vais expliquer dans quelles circonstances nous avons contracté cette obligation. Le 26 avril dernier, nous avons reçu une lettre. du premier ministre de la Colombie Anglaise, disant que l'agent du gouvernement provincial à Cassiar et l'inspecteur des postes de commerce de la Compagnie de la Baie d'Hudson avaient écrit que de grandes souffrances, la misère et la maladie, causées surtout par le froid et la faim dans les hautes latitudes, règnaient dans la partie nord-est de la Colombie Anglaise, parmi un assez grand nombre de chercheurs d'or qui se rendaient au Yukon par voie d'Edmonton. L'inspecteur de la compagnie de la Baie d'Hudson apporta de cette région des nouvelles très alarmantes. Le premier ministre de la Colombie Anglaise fit observer que ces malheureux ne pouvaient pas être considérés comme des colons de la Colombie Anglaise et que, par conséquent, la province ne pouvait assumer la responsabilité d'une expédition de secours.

Ces malheureux, en essayant d'atteindre les champs d'or des Territoires du Nord-Ouest furent surpris par l'hiver et avaient sans doute été obligés de retraiter devant les obstacles sans nombre qu'ils rencontraient dans cette contrée inhabitée.

Le gouvernement de la Colombie Anglaise avait déjà établi un petit hôpital à Glenora et avait secouru autant d'infortunés qu'il avait pu le faire, mais le nombre en était tellement grand, que ses ressources ne lui permettaient pas de donner une aide plus considérable et il s'adressa au gouvernement fédéral pour lui demander de faire sa part. Sur la foi des rapports ci-dessus mentionnés, celui-ci envoya à l'honorable C. A. Semlin un télégramme disant qu'il était prêt à faire

tout en son pouvoir pour secourir ces nécessiteux, et demanda au major Perry, un des officiers de la police à cheval, stationné à Vancouver, d'envoyer un rapport sur la situation.

Ce monsieur télégraphia que les fonctionnaires de la Compagnie de la Baie d'Hudson, au lac Dease et à la rivière du Laird, avaient reçu instruction, en février, de secourir les plus nécessiteux. Le 9 mai, le major Perry télégraphia de nouveau que la Compagnie de la Baie d'Hudson ne savait pas quelle quantité de provisions elle avait, à ses différents postes sur la rivière du Laird, mais qu'elle en avait amplement à Glenora ; en outre, que le premier bateau remontant la rivière Stikine, quitterait Wrangel et qu'il avait à Glenora un convoi de provisions qui partirait pour le lac Dease vers le 1er de juin.

Nous reçûmes une autre dépêche disant que le télégramme de l'honorable C. A. Semlin était basé sur une lettre de l'agent du gouvernement provincial, en date du 18 mars et reçue à Victoria le 18 avril, portant que le gérant de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Glenora arrivait justement d'une tournée d'inspection à la rivière du Liard, et disant qu'environ 400 personnes passaient l'hiver le long de cette rivière, au lac et à la rivière Dease, et que plusieurs de ces malheureux étaient absolument sans provisions et étaient obligés de manger leurs chevaux et leurs chiens. La Compagnie de la Baie d'Hudson avait porté secours à un certain nombre. Sur réception de la dépêche du major Perry, le département se mit en communication avec M. Chipman, commissaire de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Winnipeg pour lui exposer les faits et lui demander d'envoyer des provisions à ces infortunés. M. Chipman acquiesça à notre demande dans les termes suivants :

Provisions à Glenora considérées comme insuffisantes pour un aussi grand nombre de personnes. Pour éviter des retards, il sera probablement nécessaire d'envoyer spécialement un navire pour faire le trajet sur la rivière Stikine. Le navire pourrait aussi servir à ramener les gens, ce qui serait moins dispendieux que de les nourrir dans cette région. Les difficultés de l'organisation des transports et du voyage ne permettent pas de donner immédiatement une estimation des dépenses. La compagnie fera tout son possible pour venir en aide au gouvernement et conseillerait de traiter sur une base de 20 pour 100 en sus du coût réel de l'entreprise. Il est nécessaire d'agir promptement et de profiter du temps où la rivière est navigable et du convoi de provisions qui se trouve à Glenora.

A ce télégramme, le gouvernement répondit comme suit :

Le gouvernement désire que la compagnie envoie des provisions aux gens qui se trouvent sur la rivière au Liard par navire spécial, si la chose est nécessaire, en remontant la rivière Stikine. Télégraphiez si vous allez vous occuper de la chose aussitôt que possible.

M. Chipman répondit :

Nous sommes à compléter nos arrangements pour nous rendre au désir du gouvernement au sujet des secours à donner aux mineurs en envoyant un navire spécial et les provisions nécessaires.

Le 15 mai, M. Chipman télégraphia :

Nos arrangements sont complétés et le 17 du courant, les provisions partiront de Vancouver et rencontreront le navire qui fait le service à Wrangel, et seront transportées immédiatement de Glenora à la rivière Dease par convoi.

Cela vous démontre ce que nous avons fait en cette matière. Nous n'avons encore reçu aucun rapport officiel de l'expédition, mais nous avons appris qu'un grand nombre de personnes avaient été ramenées dans les régions plus clémentes et quelques autres par une compagnie commerciale, si je ne me trompe. C'est du moins ce que me dit un des honorables députés de Victoria. Il faudra probablement payer une certaine indemnité à cette dernière compagnie et je crois que, dans les circonstances, ce n'est que justice.

Il est impossible maintenant de dire au juste quel sera le coût de cette expédition de secours, mais le gouvernement a cru qu'il ne devait pas laisser ces infortunés mourir de faim sans prendre tous les moyens de leur venir en aide.

M. OLIVER : Les déclarations du ministre de l'Intérieur me porteraient à croire que les renseignements donnés par les journaux sur cette matière étaient inexacts. J'ai reçu des lettres de personnes qui vivent dans ce district. Il est parfaitement vrai que la maladie a été assez générale parmi ces chercheurs d'or, mais l'on ne m'a jamais dit que ces derniers avaient manqué de provisions. J'ai sous la main une lettre datée de Dawson, le 24 juin, laquelle donne les noms de certaines personnes qui ont passé l'hiver sur les rivières au Liard et Frances, et qui sont arrivées à Dawson ce printemps. Ces personnes n'ont fait aucune mention de la maladie et de la faim dont nous parle ce rapport.

Je ne désire, en aucune façon, reprocher au gouvernement d'avoir pris des mesures pour secourir la détresse, même sur les rapports qui ont été reçus ; mais comme on a fait beaucoup de bruit autour de cette question afin d'empêcher les gens de prendre la route d'Edmonton, j'aimerais qu'on établit une distinction bien claire entre la détresse causée par la maladie et la détresse causée par manque de provisions. Si j'en crois mes renseignements—et je les ai reçus directement—les journaux ont exagéré les choses en disant que ces chercheurs d'or avaient manqué absolument de vivres, et, c'est sans doute pour cette raison que le gouvernement a envoyé une expédition de secours. J'espérais que le gouvernement serait parfaitement renseigné sur tous les faits, lorsque le temps de voter cet item serait arrivé ; je suis fâché qu'il n'en soit pas ainsi, mais naturellement l'on ne peut fournir à la Chambre des renseignements que l'on n'a pas reçus. Pour le moment, je désire simplement corriger, au-

tant que possible, la version inexacte et exagérée que certains journaux ont donnée de ce qui est arrivé dans cette région.

M. SPROULE : Est-ce le premier crédit que l'on demande à cette fin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. PRIOR : Au sujet de cette expédition de secours, je crois que les explications du ministre de l'Intérieur sont exactes, autant que je puis en juger par les lettres que j'ai reçues. Il paraît qu'il y avait, à la rivière du Liard, un grand nombre de personnes, et que plusieurs d'entre elles étaient dans la plus profonde détresse. Quelques-unes n'avaient aucune nourriture et souffraient, en outre, du froid et du scorbut. Ceux d'entre les mineurs qui se trouvaient alors dans une condition assez bonne, ont signé une pétition qu'ils ont envoyée à l'agent du gouvernement provincial, représentant qu'ils n'avaient pas assez de provisions pour eux-mêmes et qu'ils ne pouvaient secourir aucun de ces malheureux, qui mourraient certainement si personne ne leur venait en aide. L'agent ne pouvait rien faire parce que le gouvernement provincial refusait d'intervenir, donnant pour raison que c'était là un des devoirs du gouvernement fédéral. On s'adressa alors à l'agent de la Compagnie de la Baie d'Hudson par l'entremise de l'agent du gouvernement provincial, mais celui-là ne pouvait, naturellement, intervenir sans consulter ses supérieurs. Les mineurs se seraient alors adressés à M. Warburton Pike, gérant de la Compagnie de transport et de commerce de Casca qui a un navire sur la rivière Stikine et des convois de provisions qui se rendent dans l'intérieur. M. Pike constata immédiatement qu'une prompte assistance était nécessaire et, en conséquence, il assuma la responsabilité d'envoyer un convoi de provisions à ces hommes qui étaient dans une si grande détresse.

Le ministre de l'Intérieur nous dit que la compagnie a droit à quelque indemnité, et je crois qu'aucun membre de cette Chambre ne le niera, car la compagnie, ayant pris cette responsabilité sans être autorisée par le gouvernement, mais simplement mue par des raisons d'humanité, mérite d'être remboursée complètement de toutes les dépenses qu'elle a faites. J'espère que le ministre lui rendra justice lorsqu'elle produira sa réclamaiton.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

MORT DE M. L'ORATEUR EDGAR.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Au cours de la présente session, j'ai eu bien souvent à communiquer de tristes nouvelles, et, c'est avec une profonde émotion, que je me vois encore une fois obligé de remplir ce pénible devoir. Nous vivons réellement à l'ombre de la mort depuis l'ouverture de cette session. L'impitoyable faucheuse ne s'est pas reposée et a choisi ses victimes parmi le membres les plus utiles et les plus expérimentés de cette Chambre.

Avant de commencer, cette année, nos travaux législatifs, avant la lecture du discours du Trône, nous avons eu à déplorer la mort d'un des membres les plus respectés de cette Chambre. Plus tard, presque le même jour, nous avons eu à déplorer la mort de M. Ives et de M. Geoffrion, l'un un membre de l'ancienne administration et l'autre, un des membres de l'administration actuelle, et aujourd'hui, nous avons à déplorer la mort du président de nos délibérations.

Nous venons d'apprendre que sir James Edgar, l'Orateur de cette Chambre, n'est plus. Les mots me manquent pour dire combien cette perte est grande pour nous, pour moi particulièrement, et pour la Chambre en général, j'en suis certain. Jusqu'au jour où il fut orateur, sir James Edgar a été un homme profondément dévoué à son parti, mais, en même temps, un adversaire loyal. Depuis qu'il a été choisi pour présider à nos débats, je suis convaincu que tout le monde admettra qu'il a rempli ses devoirs avec une grande dignité et une impartialité que les deux côtés de la Chambre reconnaissent.

Pour les êtres qui lui étaient chers, pour sa famille la perte est simplement irréparable. J'ai peu de chose, de fait, je n'ai rien à ajouter. J'ai le pénible devoir de proposer l'ajournement de la séance jusqu'à demain après-midi à trois heures.

M. FOSTER : La soudaineté de cet événement ajoute encore au regret et à la tristesse que nous cause la mort de notre collègue, de l'Orateur de la Chambre, sir James Edgar. Naturellement, les honorables membres de la droite, ses amis politiques et personnels, le connaissaient plus intimement que nous, mais je suis certain que les membres de la gauche, ceux surtout qui participent aux travaux de cette Chambre depuis les quinze ou vingt dernières années, l'ont toujours considéré comme un homme de valeur et de haute distinction.

Même dans les meilleures circonstances, la charge d'Orateur de cette Chambre est difficile à remplir. Les petites divergences d'opinions qui surgissent sont amplifiées,—du moins dans une certaine mesure,—dans la chaleur du débat, mais je suis bien certain que nous croyons tous ici, sans distinction de parti, que le défunt Orateur n'avait pas d'autre objet, pas d'autre désir que de maintenir le bon ordre et le décorum dans cette enceinte, et que ses décisions étaient marquées au coin de l'impartialité et de la justice.

Je me joins à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) pour offrir à la famille nos plus sincères condoléances. La mort a frappé à droite et à gauche dans nos rangs, et ses coups soudains et imprévus nous ont

tous profondément attristés. Cela nous prouve, comme l'a dit l'honorable premier ministre, que nous vivons tous à l'ombre de la mort, et c'est pour nous une salutaire leçon, au milieu de nos petites divergences d'opinions, que de constater que nous sommes tous membres d'une même famille, de la grande famille humaine, et que nous marchons tous dans le même sentier vers une terre inconnue. Une pareille pensée doit tempérer l'ardeur de nos discussions et de nos luttes de parti. C'est dans des occasions comme celle-ci, que nous nous rappelons que nous sommes tous hommes et que nous sommes tous frères.

Les membres de la gauche se joignent au premier ministre et à ses amis dans le sentiment de sincère regret qu'ils éprouvent en face de la mort prématurée de sir James Edgar, et dans les condoléances que le très honorable premier ministre offre à sa famille.

La motion est adoptée et la séance est levée à 8.35 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 1er août 1899.

La Chambre se réunit à trois heures.

ELECTION DE L'ORATEUR.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le Gouverneur général ayant été informé de la mort de sir James Edgar, autorise la Chambre de choisir un orateur.

Sir JOHN BOURINOT. Le triste événement que nous avons eu à déplorer hier nous impose maintenant le devoir de choisir un nouvel orateur, pour présider aux délibérations de la Chambre. Il est inutile de dire, tant la chose est évidente, que la charge d'Orateur de la Chambre des communes est une des plus importantes qui puissent être données par la Couronne ou conférées par le peuple. La base de notre système de gouvernement est une discussion libre et sans entrave et le devoir de présider aux délibérations de la Chambre des communes où doit se faire cette discussion est, nous devons le reconnaître, une des tâches les plus difficiles et les plus délicates, car nous devons nous rappeler que le devoir de l'Orateur est de tenir la balance absolument égale entre les deux partis, faire preuve de la plus stricte impartialité, maintenir la dignité et le décorum dans cette enceinte et conserver intactes ces règles et ces traditions que de nombreuses générations nous ont léguées comme les méthodes les plus propres au bon fonctionnement des institutions d'un peuple libre.

La charge d'Orateur exige donc des qualités nombreuses et variées. Elle exige, d'abord, une longue expérience parlementaire, car sans l'expérience, les autres qualités, quelque grandes qu'elles soient, seraient peu utiles. Elle exige en outre un jugement sain et prompt, de l'indépendance et de la fermeté dans le caractère. Si à toutes ces qualités vous ajoutez la douceur et la bonté, nous aurons l'Orateur idéal. Je demande aux membres de cette Chambre, à ceux qui ne sont ici que depuis la dernière élection, et surtout à ceux qui participent depuis longtemps aux travaux de ce corps délibérant, si toutes ces qualités ne se rencontrent pas à un degré éminent chez un de nos collègues, M. Thomas Bain, député de Wentworth, dans la province d'Ontario.

M. Bain est un des membres de cette Chambre les plus vieux et les plus expérimentés. Il est entré dans cette Chambre dans la période la plus brillante du gouvernement parlementaire au Canada ; lorsque la science parlementaire était représentée dans cette enceinte—pour ne parler que des morts seulement.—par des hommes comme sir John Macdonald, M. Dorion, M. Edward Blake, sir Alexander Galt et M. Abbott.

Un homme instruit à cette école, doit avoir une foule de connaissances qui lui seront très utiles dans l'exercice de ses nouvelles fonctions. En outre, les honorables membres de cette Chambre savent que l'honorable député de Wentworth, souvent appelé à présider le comité général, a donné des preuves signalées de son esprit juste et impartial et de la sûreté de son jugement.

Ce fauteuil vacant a été orné et illustré par des hommes dont les noms vivront dans l'histoire du Canada, et j'ose prédire que si M. Bain est conduit à ce fauteuil, il prouvera qu'il est digne de succéder aux hommes qui ont laissé, derrière eux, des souvenirs qui leur font tant honneur.

J'ai donc l'honneur de proposer que M. Thomas Bain, député du district électoral de Wentworth-sud soit élu Orateur de cette Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois exprimer les sentiments de la gauche en disant que l'honorable député qui a la bonne fortune d'être choisi par le gouvernement pour remplir ces hautes fonctions est digne de tous les éloges que lui a décernés le très honorable premier ministre. Je suis bien certain que tous ceux qui ont eu le privilège de siéger dans cette enceinte avec l'honorable député de Wentworth-sud, conviendront que celui-ci, soit comme président du comité général, soit comme replaçant l'Orateur, de temps à autre, a toujours rempli ses devoirs avec une indépendance, un tact et une impartialité qui le recommandent hautement au choix de cette Chambre.

Le motion étant mise aux voix, le secrétaire rédacteur de la Chambre, sir John Bourinot, la déclare adoptée, "nemine contradicente" et M. Thomas Bain, député du district électoral de Wentworth-sud, est dûment élu Orateur de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) et le ministre des Finances (M. Fielding) conduisent M. Bain au fauteuil présidentiel.

M. l'ORATEUR ELU : Je remercie la Chambre des communes de l'honneur qu'elle m'a conféré en m'élisant, à l'unanimité, Orateur de la Chambre. Je suis tout particulièrement reconnaissant envers l'honorable chef de l'opposition des bonnes paroles qu'il a prononcées à mon sujet, et je puis assurer à la Chambre que je m'efforcerai de remplir mes nouveaux devoirs avec justice et impartialité. Je n'ai pas besoin de dire aux honorable membres de cette Chambde que je me sens incapable de remplir efficacement ces hautes fonctions, et les prie de m'accorder leur cordiale coopération pour préserver les droits et les privilèges que possède la Chambre des communes depuis plusieurs générations.

Le sergent d'Armes place alors la masse sur la table.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier : J'ai maintenant l'honneur d'informer la Chambre que c'est le bon plaisir de Son Excellence, le Gouverneur général, que cette Chambre conduise son Orataeur à quatre heures cette après-midi à la salle des séances du Sénat où Son Excellence approuvera ce que nous avons fait.

La séance est suspendue jusqu'à quatre heures.

Un message est remis par M. René Kimber, gentilhomme Huissier de la Verge noire.

M. L'ORATEUR.

Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre à la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et la Chambre se rendent à la salle du Sénat, et alors M. l'Orateur s'exprime comme suit :

Qu'il plaise à Votre Excellence,

La Chambre des Communes m'a élu son Orateur, bien que je sois peu capable de remplir les devoirs importants qui me sont assignés.

Si, dans l'exécution de ces devoirs, il m'arrive, parfois, de commettre une erreur, je demande que la faute me soit imputée, et non aux Communes, dont je suis le serviteur.

Alors l'Orateur du Sénat dit :

M. L'ORATEUR,

J'ai reçu ordre de Son Excellence le Gouverneur général de vous déclarer qu'elle interprétera toujours de la manière la plus favorable vos paroles et vos actes.

La Chambre retourne alors à la salle de ses délibérations.

PRIÈRE.

RESOLUTIONS RELATIVES AUX CHEMINS DE FER.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais demander à à mon très honorable ami, quand seront discutées les résolutions relatives aux chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous sommes maintenant à étudier certains item budgétaires au sujet du Yukon, et nous voudrions terminer ce que nous avons commencé. Il est probable, je ne puis dire qu'il est certain cependant, que nous aborderons demain les résolutions relatives aux chemins de fer.

COUR DU COMTE DE QUEEN, I. P.-E.

M. MACDONALD : Avant d'aborder l'ordre du jour, je demanderai au très honorable premier ministre, si l'on a nommé un juge de la cour du comté de Queen, pour remplir la vacance causée par la mort du juge Alley.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dirai à mon très honorable ami que cette nomination aurait été faite aujourd'hui, n'eût été la maladie du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Elle sera faite aujourd'hui, ou certainemente demain.

SUSPENSION DE PAIEMENTS DE LA BANQUE VILLE-MARIE.

M. MONK : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais appeler l'attention du ministre des Finances et du gouvernement sur la situation financière créée à Montréal par la suspension des paiements de la banque Ville-Marie.

Répondant à une question à lui posée l'autre jour, le ministre des Finances a dit qu'aucune loi n'autorisait le gouvernement, dans le cas de la suspension de paiements d'une banque, de nommer un inspecteur. S'il en est ainsi, je crois que le gouvernement devrait profiter immédiatement du fait que le parlement est réuni, pour changer l'acte des banques avant la clôture de la session.

Il n'est pas nécessaire pour moi de parler de la situation faite aux déposants de la banque Ville-Marie. Les journaux nous ont fourni certains renseignements sur ce point, et il est à peine possible de donner à la Chambre une idée des embarras, des ennuis et, dans certains cas, de la misère causés par la fermeture des portes de cette institution.

Si, aujourd'hui, le gouvernement pouvait nommer un inspecteur qui se mettrait immédiatement au courant des affaires de la banque et ferait rapport de temps à autre, sous les ordres du département des Finances au sujet de l'exactitude des plus récents états financiers fournis par cette institution, et de l'administration de la banque par les directeurs durant la suspension des paiements, l'effet d'une semblable mesure serait des plus rassurants, non seulement pour les personnes intéressées dans cette banque en particulier, mais aussi pour le public en général. Je sais que si le gouvernement avait ce pouvoir, l'exercice qu'il en

ferait aurait un effet salutaire sur le public à Montréal.

Je recommanderai donc respectueusement au gouvernement de profiter du temps où le parlement est en session pour amender cette partie de l'acte des banques et obtenir ce pouvoir dont je viens de parler. Je sais que, dans les circonstances, le gouvernement hésite à assumer cette responsabilité ; mais je conseillerais d'insérer dans la loi une disposition permettant à l'exécutif de nommer un inspecteur, sur la demande d'un certain nombre de déposants, dans le cas où une banque avait suspendu ses paiements ; de sorte que, sur l'initiative des créanciers, le ministre des Finances pourrait nommer un inspecteur.

Je suis certain que la nomination d'un fonctionnaire semblable dont le devoir serait de se mettre au courant de la situation, de s'entendre avec les directeurs, au nom du gouvernement et de faire rapport au département aurait un excellent effet, et je suis certain qu'un bil de cette nature, même à cette phase avancée de la session, serait facilement adoptée par les deux chambres. A l'heure qu'il est, la situation est très critique à Montréal, bien que j'aie tout lieu de croire que le danger a été exagéré. Mais je suis convaincu, que quelque mesure prise par le gouvernement, dans le sens que je viens d'indiquer, aurait un effet rassurant et produirait les meilleurs résultats.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis dire que le gouvernement reconnaît l'importance de la question que l'honorable député de Jacques-Cartier M. Monk) a soulevée, et que nous donnerons à cette matière toute l'attention qu'elle mérite. Jusqu'ici, personne n'avait cru qu'il serait opportun, pour le gouvernement, de nommer des inspecteurs chargés de s'enquérir de l'administration des banques. L'homme distingué qui a exercé avant moi les fonctions de ministre des Finances avait pensé que la nomination de pareils inspecteurs serait de nature, jusqu'à un certain point, à induire le public en erreur ; car on comprenait qu'il était impossible de faire une inspection complète et que, dans ce cas, il était préférable de ne pas faire d'inspection du tout que d'en faire une qui serait imparfaite et aurait l'effet d'induire le public en erreur.

Quoiqu'il en soit, des occasions nouvelles imposent de nouveaux devoirs, et s'il y a, dans ce qui s'est passé à Montréal, quelque chose qui puisse faire croire au gouvernement qu'il serait préférable d'adopter d'autres méthodes, nous nous empresserons de profiter de l'expérience, et je serai heureux de discuter la matière avec mes collègues. Je ne sais s'il est possible, à cette session, de faire quelque chose au sujet de cette très importante question, mais si nous pouvons, de quelque manière, rassurer l'esprit public, il est à désirer que nous le fassions. Je rappellerai à la Chambre qu'à la prochaine session, nous serons saisis de certaines modifications à faire à l'acte des Banques, et que nous profiterons des conseils que nous donne l'état de choses actuelle. La recommandation de mon honorable ami recevra toute l'attention du gouvernement.

SUBSIDES.

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

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

(En comité.)

Milice—

Solde des officiers et soldats.....	$50,000
Nourriture, vêtements, articles nécessaires, et transport de ces articles ; transport des officiers et soldats, dépenses casuelles et toutes autres dépenses.....	$75,000

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai l'honneur de proposer :

Qu'après le mot "solde" dans le premier item, les mots "et transport" soient ajoutés.

La motion est adoptée.

M. BERGERON : L'honorable ministre voudrait-il expliquer pourquoi il demande cette somme supplémentaire de $50,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette somme représente la solde de 100 hommes pour l'année courante. Nous avons déjà donné des ordres pour le rappel de 100 hommes, et ce crédit de $50,000 est destiné à payer la solde des 100 autres qui restent au Yukon, et pour payer les frais de transport de ceux qui vont revenir. Nous estimons que le coût du transport sera de $10,000 environ et que la solde du détachement qui restera là-bas, s'élèvera à $40,000. Aussitôt que nous aurons obtenu le consentement des Etats-Unis de ramener les soldats par voie du territoire américain, par la route de Skaguay, le retour des hommes s'effectuera.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle proportion du détachement fait-on revenir ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La moitié, environ.

M. WALLACE : Quel était l'effectif de ce détachement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : 200 officiers et soldats.

M. HUGHES : Je n'ai pas bien saisi ce que l'honorable ministre a dit au sujet du retour par voie de Skaguay. J'aime à croire que l'on n'a pas reconnu le droit de possession des Etats-Unis sur Skaguay.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, ce n'est pas non plus ce que j'ai voulu dire. Mais il est impossible, je présume, à nos militaires de se rendre à un port de l'océan pour y prendre le steamer sans traverser le territoire américain à quelque point, et, pour cela, il est

nécessaire d'obtenir le consentement des Etats-Unis.

M. BERGERON : Avant que nous allions plus loin, je désire appeler l'attention du ministre sur une matière qui a été discutée, lorsque nous avons étudié le budget supplémentaire, au sujet de l'adjudication à M. M. Workman, de Montréal, de la fourniture des capotes et pantalons militaires.

L'honorable ministre se rappellera que nous avons démontré que la soumission de Shorey et compagnie de Montréal, était beaucoup plus basse que celle de M. Workman à qui l'entreprise a été concédée. Shorey et Cie ont offert de fournir ces articles à 49 cents par capote, de moins que le prix porté au contrat que l'on a signé. Mais on n'a pas voulu adjuger l'entreprise aux plus bas soumissionnaires parce qu'ils n'ont pas voulu accepter la condition, insérée au contrat, relative au système de pressuration des ouvriers.

J'ai dit à mon honorable ami (M. Borden) que j'avais toute raison de croire que M. Workman, de Montréal, ne se conformait pas à cette condition, mais faisait les travaux tout comme Shorey et Cie avaient proposé de les faire. Le ministre de la Milice et de la Défense me répondit que c'était là une affirmation téméraire, parce que M. Workman avait juré qu'il n'avait pas fait l'ouvrage sous l'empire du système de pressuration des ouvriers.

Shorey et Cie avaient dit qu'ils exécuteraient les travaux à leur guise, et c'est parce qu'ils n'ont pas voulu accepter la condition dont je viens de parler, que le département a refusé de leur concéder l'entreprise. M. Workman obtint la fourniture des capotes et pantalons à 49 cents plus cher, par capote, mais il n'a pas observé la condition qu'il s'était engagé de respecter. J'ai des preuves sous la main et je désire consigner ces faits dans les "Débats," afin que l'honorable ministre puisse les étudier, et s'occuper de la question.

Mme Victor Labonté, de Sainte-Thérèse, a fait 150 pantalons ; Mme D. Labonté, de Sainte-Thérèse, 150 et Mme Amanda Labonté, 171 ; soit un total de 471 pantalons.

Voici maintenant les noms des personnes qui ont fait les capotes : Mesdames Paul Gagnon, Sainte-Thérèse, 100 capotes ; Alphonse Renaud, Sainte-Rose, comté de Laval, 100 capotes ; Cléophire Desjardins, 12 capotes ; Célanise Fortin, 36 capotes ; Rose Desjardins, 48 capotes ; Anna Desjardins, 74 capotes ; Arthur Charron, Sainte-Thérèse, 100 capotes ; Octavie Ouimet, Sainte-Rose, 56 ; formant un total de 526. J'ai en ma possessions les déclarations que toutes ces personnes ont faites en présence de témoins, au sujet de la quantité d'ouvrage qu'elles ont fait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Disent-elles quel salaire elles ont reçu ?

M. BERGERON : Non. Il ressort de tout cela que le gouvernement a payé pour ces capotes 49 cents de plus que le prix porté à la soumission de Shorey et Cie pour la raison donnée par le ministre qu'il ne pouvait adjuger l'entreprise aux plus bas soumissionnaires, parce que ceux-ci ne voulaient pas accepter la condition, insérée au contrat, relative au système de pressuration des ouvriers. Cependant, la fourniture de ces capotes a été adjugée à M. Workman qui a fait les travaux de la même manière que Shorey et Cie voulaient les faire, tout en étant, eux, assez honnêtes pour le dire.

Je dis donc que M. Workman, en acceptant une condition qu'il n'a pas observée, a trompé le ministre de la milice. Je soumets la matière à mon honorable ami, afin qu'il puisse s'occuper de l'accusation formulée contre M. Workman.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si mon honorable ami avait eu ce mémoire plus tôt, j'aurais pu lui répondre ; dans tous les cas, je suis bien obligé à mon honorable ami d'avoir appelé mon attention sur ces faits que je ne connaissais pas auparavant. En justice pour M. Workman, voici ce que j'ai à dire : Comme se le rappelle sans doute l'honorable préopinant, j'ai expliqué que nous avons fait certaines commandes, immédiatement avant les exercices annuels, à Sanford et à Workman, avec des instructions de les remplir promptement. Ces entrepreneurs nous dirent qu'ils étaient incapables ne se rendre à notre demande, si nous ne leur permettions pas de faire exécuter l'ouvrage comme par le passé. J'ai sous la main le mémoire d'un fonctionnaire de mon département, indiquant que les pantalons pour l'infanterie, dont parle l'honorable député, n'ont pas été faits à l'entreprise, mais sur commande spéciale. J'ai aussi une autre note mentionnant que les premières 500 capotes devaient être faites sans délai, et avant que les ateliers de Workman fussent prêts. Selon mes fonctionnaires, ce sont les seuls cas où il y ait eu exception à la règle.

Mais puisque l'honorable député (M. Bergeron) a appelé mon attention sur la matière, je lui promets de faire faire une enquête minutieuse, car mon seul objet est de faire observer la condition dont on a parlé. Vu que non seulement Shorey et Cie, mais d'autres soumissionnaires ont été écartés, à cause des conditions du cahier des charges, il est de mon devoir de veiller à ce que les adjudicataires respectent scrupuleusement les clauses du contrat qu'ils ont signé, et c'est ce que je ferai.

M. BERGERON : Je dirai à mon honorable ami que MM. Workman et Cie, au temps où ils ont soumissionné, n'avaient pas les ateliers qu'ils prétendaient avoir, et qu'ils ne les ont pas encore aujourd'hui ; et que tout leur ouvrage est fait au dehors.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre de la Milice et de la Défense, avant d'assumer

une aussi grave responsabilité que celle de payer 49 cents, par capote, de plus qu'il n'était obligé, ce qui représente une charge énorme pour le trésor public, aurait dû, je crois, prendre les moyens de s'assurer si l'adjudicataire pouvait faire l'ouvrage autrement que le proposaient Shorey et Cie. J'avoue que je ne vois moi-même aucune raison—surtout lorsqu'il en coûte très cher au pays—pourquoi un entrepreneur d'une haute réputation ne pourrait employer des personnes respectables pour faire l'ouvrage à domicile, s'il paie un prix juste et raisonnable. Par conséquent, je ne vois aucune raison pourquoi l'on a refusé de concéder cette entreprise à MM. Shorey et Cie, surtout lorsque ceux-ci s'engageaient à faire l'ouvrage à un prix beaucoup moins élevé que tout autre soumissionnaire.

Lorsque le ministre de la Milice et de la Défense a refusé d'accepter la plus basse soumission pour confier l'entreprise à un de ses amis je le suppose, à un prix beaucoup plus considérable, il était obligé de s'assurer si l'entrepreneur favorisé avait les moyens de se conformer aux conditions du contrat. Il paraît qu'il n'en a rien fait. MM. Shorey et Cie ont été privés de cette entreprise, parce qu'ils voulaient faire exécuter une partie de l'ouvrage en dehors de leurs ateliers : et ils ont honnêtement et loyalement déclaré au ministre qu'ils étaient prêts à lui fournir les renseignements les plus complets, et à les donner dans leur soumission.

La question est très sérieuse, car le pays perd une grosse somme d'argent : et, si nous en croyons la déclaration du ministre lui-même, il paraît qu'une grande partie de l'ouvrage est faite de la manière que MM. Shorey et Cie voulaient exécuter les travaux, et en outre, à 49 cents de plus par capote. Il me semble que c'est là un acte d'administration injustifiable. Le ministre de la Milice et de la Défense n'est certainement pas exempt de blâme car, lorsqu'il a refusé de confier l'entreprise à MM. Shorey et Cie, pour l'adjuger à M. Workman, il aurait dû s'enquérir si celui-ci allait faire l'ouvrage absolument de la même manière que MM. Shorey et Cie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable chef de l'opposition n'était pas présent, je crois, lorsque nous avons discuté cette matière, et lorsque j'ai expliqué tout ce qui était arrivé. Le gouvernement actuel a décidé, en principe, dans les intérêts des ouvriers, d'insérer, dans les contrats relatifs à la fourniture d'habillement militaire, une clause défendant à l'adjudicataire de céder son entreprise.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre prétend-il qu'un adjudicataire qui emploie une personne qui fait à domicile, pour un certain prix, une certaine somme d'ouvrage, cède son entreprise ? Ce n'est pas ainsi que je comprends la chose. Je dis que c'est faire exécuter l'ouvrage et non céder l'entreprise, et si le prix alloué est juste et raisonnable, que le ministre de la Milice et de la Défense dise pourquoi le gouvernement se croit obligé d'adopter une semblable ligne de conduite.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'admets parfaitement que le prix accordé par l'entrepreneur est un élément important dans cette matière ; mais ce que l'on appelle la pressuration des ouvriers est un système sous l'empire duquel les grands entrepreneurs donnent l'ouvrage à des pauvres gens qui le font à des prix excessivement bas ; et c'est pour mettre fin à cette pratique que le gouvernement a adopté cette politique.

MM. Shorey et Cie savaient parfaitement à quels termes et conditions nous demandions des soumissions, et, ayant refusé de s'y conformer, leur soumission était nulle et non avenue. Il y avait d'autres soumissionnaires dans le même cas. La "Sanford Manufacturing Company" a envoyé deux soumissions, l'une plus élevée que l'autre, en disant : Si nous obtenons une certaine partie de l'ouvrage, nous nous tiendrons à notre soumission la plus basse. Il arriva que cette compagnie obtint de faire des travaux dont la valeur excédait la somme portée à sa soumission,—$60,000 ou $70,000.—et ainsi elle fit l'ouvrage au prix le plus bas qu'elle avait mentionné.

Feu M. Sanford vint me parler de la chose et me dit qu'il serait obligé de louer un bâtiment et d'y installer des machines, et qu'il ne pouvait faire cela sans obtenir l'entreprise. Je crois que c'est aussi ce que la compagnie Sanford a fait.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre s'est-il renseigné sur les prix que les anciens fournisseurs payaient aux personnes qui faisaient l'ouvrage à domicile ? S'il avait constaté que l'on donnait des prix raisonnables, il aurait eu une garantie suffisante que l'on n'avait pas recours au système de pressuration des ouvriers.

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

M. MONTAGUE : Alors vous n'avez pas constaté que ces fournisseurs payaient des prix très bas ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, je n'ai pas constaté quels étaient les prix : mais nous avons estimé que le système était muvais, et le principe que nous avons adopté au sujet de la fourniture des habits militaires, c'était de ne pas encourager le système de pressuration des ouvriers. La compagnie Workman est une maison solvable, je crois, et elle a assuré au département qu'elle ferait des arrangements nécessaires pour exécuter l'ouvrage dans ses propres ateliers, tout comme a fait la "Sanford Manufacturing Company," et jusqu'à présent, je crois, elle a tenu parole; et j'ai été très surpris d'entendre mon honorable ami affirmer le contraire.

M. BERGERON : Elle n'a pas encore tenu parole.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami doit se tromper, car un des fonctionnaires de mon département m'assure qu'il a pénétré dans ses ateliers et qu'il a vu que l'ouvrage se faisait là.

M. BERGERON : Quelqu'un doit se tromper.

M. WALLACE : Où est ce rapport ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est un rapport verbal. Ce fonctionnaire m'a dit qu'il s'était rendu aux ateliers de Workman à Montréal et qu'il avait constaté qu'on était à faire l'ouvrage.

L'honorable chef de l'opposition dit qu'une grande partie de l'ouvrage a été faite comme autrefois. L'on me dit que 500 capotes seulement sur 4,000 ont été faites de cette manière, et que les pantalons de l'infanterie dont l'honorable député de Beauharnois a parlé n'étaient pas compris dans l'entreprise. C'était une commande spéciale pour les derniers camps de manœuvres. C'est ainsi que la "Sanford Manufacturing Company" a fait de l'ouvrage en suivant l'ancien système, lorsqu'il n'y avait aucun contrat prescrivant un autre mode de confection.

Aux termes des nouveaux contrats, le fournisseur qui veut être payé doit consentir à un affidavit portant qu'il a observé la condition destinée à empêcher la pressuration des ouvriers, et il ne peut recevoir un sou à moins qu'il ne se soit conformé à toutes les clauses qu'il a acceptées.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami n'a pas démontré quelle nécessité il y avait d'adopter une politique pour défendre absolument à l'entrepreneur de faire faire l'ouvrage en dehors de son établissement. J'avoue que je ne suis pas très renseigné sur la matière, mais je suis sous l'impression qu'on peut bien pressurer les ouvriers dans une fabrique tout aussi bien qu'en dehors. Tout dépend des prix et j'imagine que l'on peut payer un salaire tout aussi bas aux personnes qui travaillent à l'atelier qu'à celles qui font l'ouvrage à domicile.

Si c'est là une règle que le gouvernement a adoptée, pourquoi ne pas l'appliquer dans tous les départements ? L'on me dit que l'honorable premier ministre a acheté de MM. Shorey et Cie toutes les capotes des hommes de la police à cheval, et je suis bien certain qu'en agissant ainsi, il a consulté les intérêts publics, et je ne vois pas pourquoi le ministre de la Milice et de la Défense n'aurait pas fait la même chose.

M. FOSTER : M. Workman a-t-il été payé ?

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

M. FOSTER : Quelles conditions prescrivez-vous au sujet du paiement, lorsque l'entrepreneur n'a pas observé la clause relative à la pressuration des ouvriers ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'entrepreneur doit signer un affidavit portant qu'il s'est conformé à toutes les conditions du contrat avant de pouvoir toucher ce qui lui est dû.

M. FOSTER : C'est-à-dire que les habits ont été faits dans un atelier ?

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

M. FOSTER : Je crois que le ministre de la Milice et de la Défense, en signant ce contrat, n'a pas été aussi prudent qu'il aurait dû l'être. Il aurait dû s'assurer au préalable que l'adjudicataire ou le soumissionnaire auquel il voulait adjuger l'entreprise réunissait toutes les conditions nécessaires pour éviter d'avoir recours au système de pressuration des ouvriers. Mais mon honorable ami nous avoue qu'il n'a pas pris ces précautions. Il fallait faire deux choses : Premièrement, s'enquérir si le soumissionnaire avait un atelier et dans l'affirmative, si celui-ci avait la dimension voulue ; deuxièmement, savoir quel était le salaire des ouvriers.

Si l'honorable ministre s'était assuré de ces deux choses, il aurait alors été en mesure de dire si l'entrepreneur s'était conformé à la clause relative à la pressuration des ouvriers. Est-ce là le système que le département doit mettre en vigueur lorsqu'il s'agit des fournitures d'habits et de provisions ? Veut-on obliger les fournisseurs à faire exécuter l'ouvrage dans un atelier situé à Montréal, et veut-on empêcher des respectables familles de la campagne de fabriquer ces habits à domicile où elles sont dans d'excellentes conditions pour bien remplir cette tâche ? Est-il mieux de forcer ces gens à aller s'enfermer dans une fabrique encombrée, pleine d'ouvriers respirant un air surchauffé, que de leur distribuer, à un prix rémunérateur, et même plus élevé qu'autrement, l'ouvrage à domicile dans les différentes paroisses aux environs de Montréal ?

Si c'est là le système adopté par le gouvernement, le plus tôt possible on y renoncera, le mieux ce sera. C'est ridicule, car un pareil système engendre un état de choses pire que celui qu'on a voulu éviter et empêche les gens de profiter des avantages que leur offrent de meilleures conditions hygiéniques. Quelle sera la règle applicable dans le cas d'articles fabriqués dans la ville de Montréal ? La première expérience que j'ai eue en cette matière, c'est dans une fabrique de chemises, faux-cols et manchettes. Au lieu de faire ces articles dans les ateliers, on coupait et on taillait la toile ou le coton, et on les envoyait ainsi par centaines, j'allais dire, par milliers, dans les différentes paroisses situées aux environs de Montréal. Des femmes et des jeunes filles les cousaient et les finissaient à domicile, à tant la pièce ou la douzaine. Cela amenait le confort et la

richesse—la richesse pour ces travailleurs vivant simplement—aux foyers où l'on confectionnait ces articles, lorsqu'on n'avait pas autre chose à faire.

C'est le système que suit M. Shorey dans sa fabrique d'habits. Serait-il juste d'empêcher de faire le travail dans ces conditions, conditions de salubrité et de bien-être, et de forcer ces gens à aller s'enfermer dans les ateliers encombrés de la ville de Montréal ?

Simplement pour mettre à exécution ce que l'on considère comme étant marotte. Il est évident pour tous qu'en agissant ainsi, vous avez compromis une entreprise qui promettait d'être exécutée avec succès. Lorsque M. Shorey a fait sa soumission, il a eu l'honnêteté de dire de quelle manière il se proposait de faire faire cet ouvrage. Cependant, on a refusé de lui accorder l'entreprise. J'ai ici la liste des prix de M. Shorey et la liste des prix de M. Workman ; et dans presque tous les cas les prix de M. Shorey sont moins élevés que les autres. Lorsqu'il s'est agi des capotes de soldat, elles étaient de 49 cents meilleur marché dans la soumission de M. Shorey que dans celle de M. Workman. L'entreprise fut accordée à M. Workman, et 4,000 capotes furent fabriquées et M. Workman fit sur ces articles un profit de $2,000, somme que le peuple n'aurait pas été obligé de payer si l'entreprise eût été accordée à M. Shorey.

Il est rumeur que M. Workman ne possède aucune fabrique. Mon honorable ami (M. Borden) n'a pas dit à la Chambre ou démontré à cette dernière que M. Workman possédait une fabrique. Mais même en prenant comme admis qu'il possède une fabrique, voyons dans quelles conditions se fait l'ouvrage. Améliore-t-on la position de la classe ouvrière en accordant les entreprises de cette manière ? Il ne peut y avoir deux opinions à ce sujet. Le premier ministre n'a pas le moindre doute sur cette question. Lorsque le premier ministre a demandé des soumissions pour des vêtements destinés à la police à cheval, M. Shorey a fait dans cette circonstance la même chose qu'il a faite pour le contrat du ministre de la Milice—il a marqué en encre rouge que s'il obtenait l'entreprise, l'ouvrage se ferait de la manière régulière, et sans tenir compte des règlements que voudraient lui imposer les associations ouvrières.

Mais cela ne l'empêche pas d'obtenir l'entreprise, parce que le premier ministre considéra que ces conditions étaient bien préférables à celles que voulaient faire adopter le ministre de la Milice. Voici un cas dans lequel un des membres du gouvernement et le chef du gouvernement ont économisé pour le peuple et contribué à la fabrication la plus convenable de ces articles, tandis que nous voyons un autre membre du gouvernement s'opposer à un pareil état de choses et permettre que l'on place une foule d'ouvriers dans des fabriques malsaines. On nous a dit qu'il n'y avait que quelques capotes. Mais voici un des affidavit. Il est daté de Montréal, le 28 juillet 1899, et se lit comme suit :

J'ai transporté pour M. Workman, de cette ville, environ 2,000 capotes militaires depuis le 1er novembre 1898, à différents ouvriers—

Où les capotes étaient-elles transportées—à la fabrique de M. Workman ? Non, pas du tout.

—à différents ouvriers demeurant dans la paroisse de Sainte-Rose.

Cet endroit est situé à 12 ou 15 milles de Montréal.

M. BERGERON : Dans le comté de l'honorable député de Laval (M. Fortin).

M. FOSTER :

J'ai aussi rapporté et remis ces mêmes capotes au même M. Workman, 1888, rue Notre-Dame.

Cet affidavit est signé par le charretier, Calixte Bélanger, ainsi que par deux témoins. Est-ce là ce que l'on peut appeler une fabrique ? On ne tient pas compte des conditions du contrat sous les yeux du ministre lui-même et l'ouvrage est fait de la même manière que M. Shorey voulait l'exécuter. L'ouvrage est fait dans les mêmes conditions, mais M. Workman reçoit 49 cents de plus pour chaque capote afin que l'on puisse faire comprendre à la classe ouvrière de ce pays que l'on se moque de ses associations. Voici une lettre de M. Shorey dans laquelle il traite quelques-unes de ces questions :

Comme vous le voyez, la confection des capotes avec collerettes, au nombre de 4,000, a été accordée à Workman, l'ami de McShane.

M. McShane est un ami politique, il faut bien faire quelque chose pour lui. C'est l'ami de M. Workman, et c'est lui qui lui obtient le contrat.

En recevant 49 cents de plus que nous pour chaque capote. Nous affirmons qu'il n'existe pas de système destiné à exploiter les ouvriers dans la ville de Montréal. Le contrat exige que l'ouvrage soit fait dans la fabrique de l'entrepreneur et non à la résidence des ouvriers. Nous sommes continuellement en rapport avec les ouvriers et nous leur payons des prix satisfaisants. Il y a exploitation de la classe ouvrière lorsque certains entrepreneurs emploient des ouvriers dans leur propre fabrique, en ne leur payant qu'un prix tout à fait réduit pour chaque habillement, en leur imposant de longues heures de travail, et en ne leur donnant pas le moindre repos. Nous faisons souvent faire notre ouvrage à la campagne par les épouses et les filles des cultivateurs, elles viennent chercher l'ouvrage ou nous le leur expédions soit en voiture ou par chemin de fer ; tout est taillé, ils n'ont qu'à finir l'habillement, et à nous le renvoyer pour être payés immédiatement.

Pour pouvoir fabriquer des habillements militaires ou autres, tel que demandé dans la soumission, il faudrait que nous modifierions entièrement notre système actuel, et ceux à qui nous donnons de l'ouvrage dans les districts ruraux se trouveraient privés des moyens de subsistance dont ils jouissent depuis plusieurs années. Les épouses et les filles des cultivateurs en travaillant ainsi sont d'un grand secours au chef de la famille, cela permet de plus aux parents de garder leurs filles chez eux et de les empêcher de chercher

de l'emploi dans les villes où elles sont exposées à de grandes tentations.

Près de 75 pour 100 de notre ouvrage sont faits à la campagne—et principalement à Sainte-Rose, Sainte-Thérèse, Boucherville et autres endroits. Les couvents, comme le Sacré-Cœur, font beaucoup d'ouvrage pour nous. Nous payons au couvent que je viens de mentionner des sommes qui varient chaque année entre $1,000 et $12,000. Ainsi donc ce système de soumission a pour effet de priver d'ouvrage les personnes de la campagne. Je ne crois pas que les entrepreneurs actuels respectent cette clause du contrat. En préparant nos soumissions, nous avons entouré d'une ligne à l'encre rouge cette clause du contrat et nous avons écrit au ministre que nous ne ferions ces vêtements qu'en suivant le système ordinaire, c'est-à-dire en les taillant et préparant dans notre propre fabrique, pour les expédier ensuite à la campagne afin de les faire coudre de la manière ordinaire. Le ministre va probablement répondre que la soumission de Shorey était irrégulière. Dans ce cas, le ministère s'occupe-t-il de voir à ce que cette partie du contrat soit respectée par Workman, qui a obtenu tout l'ouvrage? Je ne le crois pas.

Il y a à part cela une autre question. Est-il vrai que lorsque ces personnes acceptent l'entreprise de la confection de ces capotes, elles ne sont pas libres de prendre le drap où bon leur semble ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DES PECHERIES : Non, il n'en est pas ainsi.

M. FOSTER : Ou bien certains fabricants de drap privilégiés sont-ils recommandés d'une manière qui équivaut à un ordre d'acheter leurs marchandises ?

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

M. FOSTER : Il ajoute dans sa lettre qu'il avait reçu des soumissions relativement au ministère de la police à cheval, et qu'il y a fait la même marque à l'encre rouge que lorsqu'il s'est agi de la soumission du ministre de la Milice, ce qui ne l'a pas empêché d'obtenir l'entreprise. Je crois que ceci est un exemple frappant de la manière dont cette clause est respectée, ainsi que du système suivi par le ministère de la Milice.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Mon honorable ami a qualifié de marotte ces conditions des soumissions qui exigent que les fabricants qui obtiennent ces entreprises soient obligés de loger et traiter convenablement les ouvriers qu'ils emploient pour la fabrication de ces marchandises. L'honorable chef de la gauche s'est aussi prononcé dans le même sens. L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) est dans l'erreur lorsqu'il prétend que le système de pressuration des ouvriers n'existe pas à Montréal. Il y a quelque temps, j'ai été informé de certains faits qui m'ont porté à faire faire une enquête à ce sujet, et si j'en ai le temps, je déposerai sur le bureau de la Chambre le rapport de la personne qui a fait cette enquête tant à Montréal que dans d'autres villes. Il appert de son rapport que les vêtement sont fabriqués dans différents endroits du Canada dans des conditions tout à fait contraires à la santé et aux bonnes mœurs de ceux qui sont occupés à ces travaux.

Parce que l'honorable ministre de la Milice a voulu réagir contre ce système, ainsi que je l'ai fait, en exigeant des entrepreneurs qu'ils se procurent des établissements convenables où l'ouvrage pourra être exécuté dans des conditions sanitaires nécessaires, l'honorable député prétend que le mot "fabrique" veut nécessairement dire un endroit malsain où les ouvriers sont placés en trop grand nombre. Si l'honorable député voulait se donner la peine de se renseigner à ce sujet, il s'apercevrait qu'il est dans l'erreur sur ce point. A quoi tendent ces conditions mentionnées dans les soumissions ? Ces conditions sont destinées à assurer à l'ouvrier qui fait l'ouvrage un salaire raisonnable, elles ont de plus pour but d'exiger que l'entrepreneur s'assure que ces ouvriers sont en état de faire leur ouvrage sans nuire à leur santé. Bien que dans certains cas ce travail puisse être fait avantageusement à la maison, cependant, le reste de la preuve semble indiquer qu'il est préférable que l'ouvrage se fasse là où la fabrique puisse être soumise à l'inspection, et que des arrangements sanitaires convenables y soient mis en vigueur.

Ces conditions ne sont pas oppressives, elles ont pour but de protéger ceux à qui incombe la plus dure partie de ce travail. Mon honorable ami ne paraît pas être très familier avec ces conditions ; je dois lui dire qu'elles exigent que les entrepreneurs paient des gages raisonnables à celui qui est à leur service, conformément à l'endroit où il vit ; ils ne peuvent confier l'exécution de leur contrat à des sous-entrepreneurs ; et l'ouvrage doit être fait dans des conditions sanitaires convenables. Que ce soit dans les villes ou à la campagne, que l'ouvrage soit fait, les entrepreneurs sont tenus de démontrer au département que le travail se fait dans les conditions requises. Il serait malheureux que nous ne puissions pas nous entendre sur un principe de cette nature. Ce n'est pas une question qui puisse prêter à des divergences d'opinions ; et si mon honorable ami voulait seulement ne pas se prononcer immédiatement et étudier la question, je pourrais lui remettre un rapport qui, j'en suis sûre, exercerait une certaine influence sur la décision qu'il aurait à prendre.

Je regretterais qu'il y eût divergence d'opinions sur une question de cette nature, qui concerne le bien-être de la grande classe ouvrière. Je ne le tiendrai pas responsable de l'opinon qu'il vient d'émettre, car je sais qu'il la modifiera après avoir étudié plus attentivement la question. Ces conditions sont en vigueur dans mon ministère depuis un certain temps, et nous n'avons pas lieu de nous en plaindre. Nous exigeons que la preuve du compte qui nous est expédié par l'entrepreneur soit accompagnée d'un affidavit de la part d'un des membres de la société qui doit payer les gages, ainsi que par une

autre personne en état de rendre un témoignage et de déclarer qu'il est à sa connaissance que les salaires mentionnés dans le compte ont été payés, et ces gages doivent être les mêmes que ceux qui sont payés dans le district pour des ouvrages de même nature, c'est-à-dire des gages raisonnables qui ne sont pas réduits au gré des sous-entrepreneurs.

Ces conditions ont reçu l'approbation, non seulement des ouvriers du Canada, mais encore l'approbation des classes industrielles de l'Angleterre. Elles ne sont donc pas nouvelles. Nous n'avons fait que suivre l'exemple qui nous a été donné sous ce rapport. Le principe sur lequel ces conditions sont basées a été établi et reconnu par un comité de la Chambre des communes en Angleterre dès 1891. Le rapport et les recommandations de ce comité reçurent l'appui unanime de la Chambre des communes. Tout en parlant d'une manière générale, je ne crois pas m'écarter de la vérité en disant que tout entrepreneur qui obtient une entreprise du gouvernement anglais est tenu de se conformer à l'esprit de ces conditions. L'esprit de ces conditions consiste dans le fait que le gouvernement doit prendre la responsabilité de voir à ce que l'ouvrage soit fait dans des conditions sanitaires convenables, et que les ouvriers reçoivent le salaire qui est ordinairement payé dans ce district aux ouvriers faisant des travaux de même nature.

Voilà quels sont les principes contenus dans ces conditions. Il est possible qu'il se présente certaines circonstances dans lesquelles il soit impossible de mettre ces conditions en vigueur, mais je suis persuadé qu'une fois que mon honorable ami aura étudié la chose, il ne s'opposera pas à ce grand principe. Non seulement il est appuyé sur le précédent que je viens de citer, mais il a encore reçu l'approbation presque unanime de la classe ouvrière au Canada, et j'exprime encore une fois l'espoir qu'aucun membre de cette Chambre ne se prononcera contre le principe contenu dans ces conditions au moins, jusqu'à ce qu'il ait acquis une telle connaissance de la question qu'il puisse être en état de justifier une opinion contraire. Il y a huit ans que ce système est en vigueur en Angleterre, et les résultats obtenus justifient non seulement son maintien, mais ils suffisent pour nous le faire adopter dans ce pays.

Je crois que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense a bien fait d'inclure ce principe dans ses contrats, et quand bien même quelques vêtements auraient été fabriqués sans tenir compte des conditions dans certaine circonstances spéciales, il n'y a pas là une raison suffisante pour mettre de côté tout le système. Ce n'est pas seulement le prix le plus bas à payer que nous devons chercher à obtenir en vertu de ces conditions, mais nous devons exiger de ceux qui veulent fournir des marchandises qu'ils donnent une liste des gages qu'ils entendent payer, et une telle liste doit faire partie intégrante du contrat. Lorsque les entrepreneurs acceptent des contrats à des prix trop réduits, ils sont obligés, soit de perdre de l'argent ou de pressurer ceux qui font l'ouvrage pour eux, et il semble préférable de placer tous les soumissionnaires sur le même pied en établissant une échelle de prix uniformes, lesquels devront être payés. Je crois que ces raisons suffisent pour faire comprendre aux membres de ce comité qu'il est de leur devoir de reconnaître le principe contenu dans ces conditions.

M. WALLACE: Il nous est arrivé bien rarement dans cette Chambre de voir un honorable député tourner aussi longtemps autour de la question comme vient de le faire l'honorable directeur général des Postes sans finir par y toucher. A quoi se résument ses paroles? Il n'a pas fait allusion à une seule des accusations qui ont été formulées par les honorables membres de la gauche. Probablement parce qu'il était incapable de le faire. Il nous a dit qu'il y avait quatre conditions imposées à l'encontre de ce système. Il a dit en premier lieu que ce système était contraire à la santé et à la morale. Relativement à ce contrat, M. Shorey dit que 75 pour 100 de son ouvrage sont faits à temps perdu par les cultivateurs et les personnes qui demeurent à la campagne. Je voudrais savoir de l'honorable directeur général des Postes ce qu'il y a de contraire à la morale et à la santé dans le fait que ce travail est accompli par les femmes et les filles travaillant chez elles. Il ne peut y avoir d'endroit où les jeunes personnes peuvent être plus en sûreté que sous le toit paternel, et par conséquent, si cette insinuation veut dire quelque chose, elle veut dire que ces personnes ne sont pas en sûreté sous le rapport de la morale même chez elles.

Il a ensuite parlé de leur santé. L'honorable directeur général des Postes voudrait-il prétendre que les personnes qui travaillent ainsi chez elles à la campagne, se trouvent dans des conditions sanitaires moins favorables que si elles étaient entassées dans des ateliers où il y a des milliers de personnes réunies, et où les arrangements sanitaires sont loin d'être aussi bons que si ces personnes travaillaient dans leurs maisons? On nous dit que sous le rapport de la ventilation, etc., la Chambre des communes possède les meilleurs arrangements qu'il soit possible de se procurer. Je doute de la chose, mais dans tous les cas, je ne crois pas qu'il existe de fabrique où l'on prenne autant de soin sous ce rapport que dans la Chambre des communes. Cependant, nous sommes tous frappés de stupeur à l'idée que les conditions sanitaires sont mauvaises et que la mortalité dans cette Chambre va sans cesse en augmentant. Des ouvriers ne peuvent être dans des conditions plus favorables pour travailler que chez eux.

Le directeur général des Postes a ensuite parlé de la question des sous-contrats. On

ne peut accuser M. Shorey de s'être rendu coupable d'une telle faute. Tous ceux qui connaissent quelque chose dans le métier de tailleurs, savent que cet ouvrage se fait à la pièce, tant pour chaque habillement. M. Shorey paie un prix quelconque pour la confection de chaque habillement et il n'y a aucun sous-contrat d'accordé soit à la fabrique ou à la campagne, et on ne peut l'accuser d'avoir accordé des sous-contrats relativement à ces habillements faits à la campagne. L'honorable ministre a dit ensuite qu'il devait y avoir un règlement quelconque établissant une échelle de gages raisonnable. J'aimerais à connaître le règlement qui a été fait par l'honorable ministre de la Milice et de la Défense à ce sujet. A-t-il stipulé qu'un certain montant devrait être payé pour la fabrication d'une capote, d'un pantalon, d'une tunique ou de tout autre vêtement de même nature ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Un rapport doit être transmis au ministre des gages payés.

M. WALLACE : L'honorable ministre aurait-il objection à nous communiquer ce rapport ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai pas ce rapport ici.

M. WALLACE : L'honorable ministre ne peut nous communiquer ce rapport. Dans ce cas, toutes les autres conditions soumises par l'honorable directeur général des Postes ne reposent sur aucune raison sérieuse. Quant à ce qui concerne la moralité, je crois avoir démontré bien clairement qu'il est bien plus facile de la faire respecter dans les maisons des cultivateurs de la campagne que dans les fabriques encombrées d'ouvriers de Montréal, que la santé des ouvriers et les conditions sanitaires dans lesquelles ils sont obligés de vivre ne peuvent être meilleures que celles qui existent pour les ouvriers qui sont à l'emploi de M. Shorey et que ce dernier paie régulièrement. Personne n'a voulu prétendre que M. Shorey ne payait pas aussi bien ses ouvriers que M. Workman. Mais le pays a perdu $2,000 sur la confection de ces 4,000 capotes. L'honorable ministre a prétendu qu'il y avait urgence. Il a permis de violer les conditions mentionnées au contrat, mais il a négligé de nous dire en quoi il y avait urgence. Le ministre ignorait-il le nombre des volontaires et le nombre de ceux qu'il devait appeler sous les armes ? L'honorable ministre n'a pas là une bonne défense, car il devait savoir cela plusieurs mois avant d'accorder des contrats.

On a lu il y a quelques instants devant la Chambre la déclaration d'une personne respectable qui jure avoir transporté 2,000 de ces capotes militaires à la campagne pour les faire terminer. Dans de telles conditions M. Shorey n'a pu obtenir le contrat qui a été accordé à M. Workman. Je crois qu'il y a en toute cette affaire quelque chose de louche, ou bien que le ministre de la Milice et de la Défense a fait preuve d'une incompétence vraiment extraordinaire.

M. MONTAGUE : Il y a quelques années, j'ai eu l'avantage, à la demande de certaines associations ouvrières, d'étudier cette question du salaire et des heures de travail des ouvriers ; et si le directeur général des Postes veut bien consulter les dossiers, il constatera qu'une enquête officielle a été faite il y a quelque temps par une personne spécialement nommée à cette fin, et je crois que son rapport tend à dire que la pressuration des ouvriers n'existe guère au Canada. Les honorables membres de la droite ne peuvent guère prétendre qu'ils sont les défenseurs des ouvriers, parce qu'il suffit de consulter l'histoire parlementaire de notre pays pour constater que ce titre appartient plutôt aux honorables membres qui siègent de ce côté-ci de la Chambre.

Toutefois, nous sommes tous d'avis que l'ouvrier qui travaille consciencieusement durant toute une journée mérite d'être bien payé ; et ce principe doit surtout exister lorsque le gouvernement, comme dans le cas actuel, exerce une juridiction absolue sur tous ceux qui ont quelques travaux à faire pour le gouvernement. Lorsqu'un entrepreneur accepte du gouvernement une entreprise de cette nature, il peut l'exécuter de l'une des trois manières suivantes : Il peut soit l'exécuter à sa fabrique, soit donner l'entreprise à un autre entrepreneur ou permettre aux ouvriers de faire ce travail à leurs demeures. Mais il ne s'agit pas ici de la manière dont il s'y prendra pour remplir son contrat, mais il s'agit de savoir si les ouvriers sont payés convenablement. Maintenant, qu'a fait l'honorable ministre pour s'assurer que des gages raisonnables ont été payés aux ouvriers ? L'honorable ministre a gâté sa cause en disant qu'il ignorait quel était le prix payé par MM. Shorey et Cie pour ce travail, lorsqu'il devait se souvenir du principe énoncé par le directeur général des Postes que le gouvernement ne voulait s'assurer que d'une chose : c'est que les prix payés fussent les mêmes que ceux qui existaient ordinairement dans le district.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Des gages raisonnables.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre n'a parlé que plus tard d'un salaire raisonnable.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous devez prendre tout ce que j'ai dit.

M. MONTAGUE : Je me sers des mots employés par l'honorable ministre. Il a commencé par parler de l'échelle de prix existant dans le district ; puis il a ensuite dit des gages raisonnables. Les deux expressions ont la même valeur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai voulu parler des gages ordinairement payés.

M. MONTAGUE : Vous avez voulu parler des gages qui sont ordinairement payés et qui sont, règle générale, assez rémunérateurs. Malgré cela, qu'a fait l'honorable député ? MM. Shorey ont toujours été des entrepreneurs honnêtes et justes. L'honorable ministre admet cela. Leur ouvrage a toujours été bien fait, et ils n'ont jamais cessé de donner satisfaction au gouvernement. Puisqu'il en est ainsi, je crois que lorsque l'honorable ministre a accordé l'entreprise de nouveau, et que MM. Shorey et Cie étaient les plus bas soumissionnaires, son devoir, s'il eût voulu protéger la classe ouvrière, aurait été d'ordonner une enquête, et personne n'aurait objecté à ce qu'une enquête des plus minutieuses fût faite pour s'assurer des gages payés par MM. Shorey et Cie à leurs ouvriers. Cependant, l'honorable ministre nous dit qu'il n'a pas ordonné d'enquête de cette nature.

Est-ce bien là ce qui s'est passé ? L'honorable ministre dit que j'ai raison. Il enlève l'entreprise à une maison respectable, qui s'est toujours acquittée des commandes qu'on lui a confiées à la satisfaction du ministère, dont la soumission était la plus basse, apparemment pour protéger les ouvriers, et il ne daigne même pas faire la moindre enquête pour s'assurer si les ouvriers sont bien traités ou non par les entrepreneurs du gouvernement. Il doit exister d'autres raisons qui l'ont poussé à agir ainsi. Je veux maintenant poser une autre question. En quoi cela peut-il être utile aux ouvriers que de dire que l'entrepreneur principal ne pourra pas accorder l'entreprise à un sous-entrepreneur ? Ce seul fait d'affermer une entreprise ne peut être de nature à nuire aux ouvriers. Toute la question se résume à la déclaration du directeur général des Postes qui prétend que des gages raisonnables doivent être payés. Si un homme accepte une entreprise, et ne possède pas de fabrique ou ce qu'il lui faut pour remplir son contrat, il est obligé de donner l'ouvrage à un sous-entrepreneur, mais il ne doit consentir à cela que moyennant un prix raisonnable ; voilà ce que le gouvernement devrait exiger de lui.

Je crois qu'une clause comme celle-là est toute au plus bonne à nuire à un entrepreneur, sans être d'aucune utilité aux intérêts des ouvriers. Quant à ce qui concerne les conditions sanitaires, il a été prouvé cette après-midi, hors de tout doute, que l'ouvrage était fait à la campagne et à des endroits où les conditions sanitaires sont nécessairement meilleures que dans la fabrique, où doit se faire l'ouvrage d'après la stipulation mise par l'honorable ministre dans le contrat. On me dit que la maison Shorey fait faire la plus grande partie de son ouvrage dans les comtés de Laval et de Jacques-Cartier. On me dit aussi que si cette maison avait obtenu cette entreprise elle aurait fait exécuter l'ouvrage chez les cultivateurs de ces deux comtés.

Je voudrais maintenant savoir de l'honorable député de Laval (M. Fortin) s'il croit que les ouvriers sont mieux sous le rapport sanitaire dans une fabrique de Montréal que dans les maisons des cultivateurs des comtés de Laval ou de Jacques-Cartier. Cependant, l'honorable ministre déclare qu'il a enlevé l'entreprise à cette maison parce qu'elle ne voulait pas accepter une clause du contrat qu'elle se croyait honnêtement incapable d'observer, et cela sans prendre la peine de se renseigner sur les gages payés par cette maison, ou sur les conditions sanitaires qui existaient lorsqu'elle a rempli d'autres contrats pour le gouvernement. L'honorable ministre ne doit pas oublier que c'est sous prétexte de conditions sanitaires et pour défendre les droits et la morale des ouvriers, qu'il a confié cette entreprise à un plus haut soumissionnaire, et il est de son devoir de faire faire en premier lieu une inspection sévère quant à ce qui concerne les prix payés et, en deuxième lieu, quant à ce qui concerne l'état sanitaire dans lequel l'ouvrage est fait. A-t-il actuellement en sa possession un état des gages payés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'en ai pas ici.

M. MONTAGUE : A-t-il en sa possession un état indiquant les prix payés pour cet ouvrage et d'autres ouvrages de même nature dans la ville de Montréal ?

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

M. MONTAGUE : Dans ce cas, sur quoi s'appuie l'honorable ministre, lorsqu'il déclare que des gages raisonnables sont payés ou que des prix ordinaires sont payés ? Là encore l'ouvrier se trouve sans protection. Si vous pouvez, en vertu de cette clause, obliger l'entrepreneur à vous dire quels sont les gages qu'il paie, vous pourriez également obliger l'entrepreneur qui refuserait de se conformer à cette obligation, de vous dire quels sont les gages qu'il paie à ceux qui font leur ouvrage chez eux au lieu de le faire à la fabrique. Il a été clairement établi que Workman et Cie ne se sont pas conformés à cette condition de la soumission et du contrat.

Je ne voudrais pas demander à l'honorable ministre d'accepter ces déclarations sans enquête, mais il est du devoir de l'honorable ministre de faire une nouvelle enquête pour s'assurer si cette compagnie s'est conformée aux exigences du contrat, et si elle ne s'y est pas conformée et qu'elle a malgré cela retiré l'argent qui lui était dû, le gouvernement a un recours contre elle. Si ces membres ont fait sous serment une déclaration fausse, cela les place dans une position tout à fait désagréable tant financièrement parlant qu'autrement. Ils ont obtenu l'entreprise à la condition formelle que l'ouvrage serait fait dans une fabrique. Nous avons la preuve que cela n'a pas été fait.

M. BERGERON : Cette compagnie ne possède pas de fabrique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certaines personnes prétendent le contraire.

M. BERGERON : Elle n'en possède pas encore.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député est dans l'erreur.

M. MONTAGUE : Il y a un charretier qui a déclaré avoir transporté 2,000 habillements. Cela ne s'accorde guère avec la réponse de l'honorable ministre, qui prétend qu'il n'y a eu que quelques habillements de fabriqués au dehors, et il s'agissait dans ce dernier cas de vêtements dont on avait un besoin pressant.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On a dit 500.

M. MONTAGUE : Nous avons l'affidavit d'un charretier qui déclare en avoir transporté 2,000. Le directeur général des Postes a dit que quelques habillements pouvaient avoir été faits au dehors, mais je ne crois pas que cette expression puisse s'appliquer lorsqu'il s'agit de 2,000 ou de 4,000 vêtements.

M. BERGERON : Et le reste a été expédié par express.

M. MONTAGUE : Si tel est le cas, l'honorable ministre devrait certainement poursuivre ces entrepreneurs. S'il constate que Workman et Cie ne possèdent aucune fabrique ou que s'ils en possèdent une, elle remplit cette commande, et qu'ils font l'ouvrage en ayant recours au même système qu'ils ont convenu de ne pas suivre, je désire savoir de l'honorable ministre s'il va prendre des procédures contre ces personnes, non seulement pour faire annuler le contrat, mais encore pour ne pas s'être acquittés des obligations qu'elles étaient convenues de remplir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux que la Chambre sache à quoi s'en tenir sur ces conditions qui ont justifié l'adoption du principe en question. J'ai ici un rapport de MM. McKenzie et King, qui ont fait une enquête à ce sujet.

M. WALLACE : Quel est cet homme ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il fait actuellement partie du personnel de l'Université de Harvard. C'est un gradué de l'Université de Toronto, mais il ne demeure pas actuellement au Canada.

M. BERGERON : Que peut-il connaître des affaires de Montréal ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a été chargé par moi de faire une enquête afin de s'assurer si le système qui consiste à pressurer les classes ouvrières existe au Canada. L'honorable député de Beauharnois semble croire que cela n'existe pas dans les travaux qui sont accordés à l'entreprise à Montréal. Mais il va s'apercevoir que M. King donne des preuves du contraire. A la page 9 de son rapport, M. King dit ce qui suit :

Durant près de dix ans, et à vrai dire à venir jusqu'à il y a deux ans passés ou environ, certaines maisons de Montréal avaient l'habitude d'obtenir des entreprises considérables pour la fabrication des vêtements destinés à la milice et à la police à cheval. Des entreprises de même nature ont été accordées à une maison de Toronto et aussi à une maison de Hamilton qui avait, à part cela, une entreprise considérable pour des vêtements destinés aux facteurs. Toutes les maisons ayant obtenu ces entreprises avaient recours au système dont j'ai déjà parlé. Il n'appert pas qu'il soit arrivé une seule fois que l'entrepreneur du gouvernement ait fait faire ces vêtements dans sa propre fabrique, ou même qu'il se soit arrangé pour pouvoir en surveiller la confection.

A l'exception de la coupe du drap, qui dans le plus grand nombre de cas est fait au moyen de machines, ce qui a lieu aussi pour la confection des boutonnières et dans certains cas pour le posage des boutons, tout le reste du travail s'est fait à des endroits qui n'étaient pas sous la surveillance des entrepreneurs du gouvernement. Dans la confection de presque toutes les tuniques destinées à la milice et à la police à cheval, tout l'ouvrage était fait dans des ateliers appartenant à des sous-entrepreneurs, qui étaient convenus avec les entrepreneurs du gouvernement de confectionner des marchandises pour un prix ou une somme déterminée. Presque tous les pantalons destinés à la cavalerie, et à l'artillerie étaient fabriqués de la même manière.

Toutefois, pour les pantalons, quelques-unes des tuniques et un grand nombre de capotes, pour la confection desquels vêtements moins d'habileté était requise, ces vêtement étaient confiés directement aux femmes à leurs domiciles, pour être confectionnés à tant du morceau. Dans le cas des vêtements destinés aux facteurs, les capotes et les tuniques furent fabriqués dans l'atelier du sous-entrepreneur qui avait réussi à obtenir la chose, tandis que les pantalons ont été confectionnés par des femmes travaillant chez elles. Chaque fois que l'ouvrage est donné à faire à un sous-entrepreneur, le dernier emploi à son tour un certain nombre de personnes qui travaillent pour lui. Bien peu d'hommes étaient employés par ces sous-entrepreneurs ; le plus grand nombre étaient des femmes et des filles. Il est arrivé souvent que le sous-entrepreneur était une femme. Chaque fois que l'ouvrage était confié à quelqu'un pour être confectionné à la maison, c'est ordinairement aux femmes que ce travail était confié. Il arrivait souvent que les autres membres de la famille aidaient à la couture et lorsqu'ils n'étaient pas assez nombreux, on avait recours à un, deux ou trois étrangers, ordinairement des jeunes femmes ou des jeunes filles du voisinage, qui recevaient une certaine rémunération pour leurs services, soit à la semaine ou à la pièce. Il n'était pas rare de voir des jeunes femmes et des jeunes garçons donner leurs services gratuitement une seconde fois au sous-entrepreneur, soit à leur demeure où à la fabrique, faisant ainsi une espèce d'apprentissage sous prétexte d'apprendre cette industrie. D'autres commencent à travailler, et continuent à le faire en ne recevant que quelques cents par jour.

M. WALLACE : De quels entrepreneurs cet homme veut-il parler ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. King dit dans son rapport qu'il donne les noms, mais pour des raisons qu'il est facile de comprendre, il n'a pas mentionné dans ce volume imprimé les noms des personnes qui pratiquent le système dont je viens de lire la description.

M. WALLACE : Pourquoi pas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTE : Parce qu'il n'a pas cru qu'il était convenable de le faire :

Il n'était pas rare de voir de jeunes femmes et de jeunes garçons donner leurs services gratuitement, durant un certain temps à un sous-entrepreneur, soit à leur demeure ou à la fabrique, faisant ainsi une espèce d'apprentissage. Sous prétexte d'apprendre le metier, d'autres commencent à travailler, ou continuent à le faire, en ne recevant que quelques cents par jour.

Puis à la page 11 du rapport il parle plus particulièrement de ce qui se passe à Montréal, et il fait allusion aux entreprises du gouvernement accordées à quatre maisons de cette dernière ville, dont les noms devront sans doute figurer dans les comptes publics. et il ajoute :

La confection des capotes pour la cavalerie a été accordée par la maison qui avait obtenu l'entreprise à un sous-entrepreneur, qui acceptait de les faire pour $1 chacune. Le drap lui fut remis coupé, et on lui fournit le fil, mais il dut faire tout le pressage et toute la couture requis, y compris la confection de la doublure, des poches, de la collerette, le posage des boutons, les boucles et les agrafes, etc. * * *
Il n'y avait que les boutonnières qu'il n'était pas obligé de faire, ces dernières étant faites à la machine dans la fabrique des entrepreneurs, et cela au prix de moins d'une cent pièce. Ce sous-entrepreneur possédait un atelier dans la ville, et lorsqu'il travaillait à la confection de ces capotes, il avait l'habitude d'employer ordinairement de 18 à 20 personnes. Il y avait sept ou huit des hommes, et le reste était des jeunes femmes ou des filles. Invariablement les hommes recevaient un salaire de deux à quatre fois plus considérable que celui des femmes, bien qu'il fût généralement admis que leur ouvrage ne pouvait être mieux fait par les hommes, et que dans certains cas il leur était même préférable.

A la page 12, il dit encore :

Il est bon de mentionner que c'était là les meilleurs gages que ces hommes n'avaient pas reçus depuis longtemps, un grand nombre d'entre eux ayant commencé à travailler à $3 par semaine en recevant graduellement une certaine augmentation. Les salaires payés aux femmes étaient bien moins élevés. D'après la déclaration du sous-entrepreneur, $3 par semaine étaient considérés comme constituant de bons gages pour une femme, et c'était là le prix qu'il payait généralement à la plupart de ses ouvrières. La meilleure de ses ouvrières n'avait jamais reçu plus de $5.30 par semaine, et celle qui était le moins payée $2 par semaine ; et il croyait qu'il était possible de se procurer de jeunes ouvrières pour $1.50 par semaine.

La jeune femme que l'on disait avoir reçu les gages les plus élevés, m'a déclaré que la première année elle avait reçu $3, la deuxième année $2.50, et la troisième année $4 par semaine, et que ce n'est que durant la quatrième année qu'elle a travaillé pour cet entrepreneur qu'elle a reçu $4.50 par semaine. C'était là le salaire le plus élevé qui lui ait été payé durant son temps de service. Deux ou trois des meilleurs ouvrières avaient reçu $4 par semaine, d'autres $3, d'autres $2.50 et d'autres $2.25 et un grand nombre seulement $2 par semaine. Ceux qui recevaient ces salaires, hommes et femmes, étaient tenus de travailler 60 heures par semaine, c'est-à-dire de 7 heures du matin à midi et d'une heure à 6 heures dans l'après-midi, durant six jours de la semaine.

Il parle ensuite de la confection des pantalons destinés aux soldats de la cavalerie, de l'artillerie et autres militaires, se servant de chevaux. Ces pantalons auraient été, d'après lui, faits par des sous-entrepreneurs.

D'après la déclaration du sous-entrepreneur quelques-unes des femmes et des filles employées recevaient $1.25, d'autres $2 et le reste $3 par semaine. Elles travaillaient à la pièce, et si elles voulaient travailler en dehors des heures ordinaires la chose leur était permise, et elles augmentaient ainsi quelque peu leurs gages. Principalement durant les mois d'été, un certain nombre d'entre elles avaient l'habitude de se rendre à l'atelier à 6 heures du matin et d'y travailler jusqu'à 9 heures du soir. Ordinairement elles apportaient ce dont elles avaient besoin pour dîner et souper à l'atelier. D'autres, au lieu de travailler en dehors des heures de travailler à l'atelier, emportaient de l'ouvrage à leurs résidences, et y travaillaient durant la soirée. Le plus qu'aient réalisé les meilleures ouvrières en travaillant ainsi a été environ $5 par semaine. Un bon nombre de ces ouvrières n'avaient pas encore vingt ans ; quelques-unes avaient à peine quinze ans, tandis que d'autres avaient trente ans, ou environ.

Un autre sous-entrepreneur chargé de la confection du même article était une femme, qui travaillait dans sa propre maison, avec l'aide de sa fille, et qui, durant la saison des travaux, employait trois filles âgées tous trois de moins de vingt ans. Ces filles recevaient pour les trois premiers mois $1.50 par semaine chacune, et $2 par semaine ensuite. Elles travaillaient six jours par semaine, et si elles quittaient l'ouvrage une heure plus tôt que d'habitude le samedi, elles étaient obligées de rendre le temps perdu les autres jours de le semaine. La mère et la fille travaillaient souvent jusqu'à onze heures le soir. Aucun homme n'était employé.

M. BERGERON : Pourquoi ne déposez-vous pas ce rapport sur le bureau de la Chambre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Parce que je veux en faire la lecture. M. King continue :

Les capotes de l'artillerie et de l'infanterie ont été en grande partie confectionnées par des femmes travaillant chez elles. Un grand nombre de ces ouvrières demeuraient dans des villages situés à une distance considérable de Montréal. Dans certains cas, l'ouvrage était confié à des femmes de cultivateurs qui n'avaient pas grand'chose à faire durant certaines saisons ; dans d'autres cas les femmes semblent avoir continué de travailler toute l'année. Il est arrivé quelquefois qu'il n'y a que les membres de la famille qui ont aidé à la confection de ces vêtements, mais il et arrivé souvent que des femmes et des filles ont été employées à un salaire de $1 ou $2 par semaine.

A la page 15, il dit encore :

Quatre dollars par semaine représentaient le gain le plus considérable de cette femme qui chaque jour travaillait plus de quinze heures sur vingt-quatre. Le profit qu'elle réalisait peut être estimé en déduisant ses dépenses pour le loyer, pour le combustible, pour l'éclairage etc. Je mentionne ce cas en particulier parce que j'ai raison de croire qu'il représente exactement ce qui se passe dans un grand nombre d'autres cas de cette nature dans les villages situés aux environs de Montréal.

M. BERGERON : Combien l'honorable ministre a-t-il payé ce rapport ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. Bergeron) ferait bien d'accorder plus d'attention à une question qui intéresse si vivement le bien-être du peuple.

M. BERGERON : Tout le rapport est faux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député peut être indifférent aux intérêts en jeu, mais s'il en est ainsi, il permettra peut-être au comité d'écouter, sans interrompre, la lecture de ce rapport qui est écrit dans l'intérêt de la société tout entière.

M. BERGERON : Le rapport est faux. Je veux savoir combien il a coûté au trésor public ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas de cela qu'il s'agit aujourd'hui, mais je crois pouvoir aussi répondre à cette question.

M. BERGERON : Nous voulons obtenir ce renseignement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami doit prendre connaissance de cette preuve ; je le prie maintenant d'écouter ce qui suit :

Une autre femme qui confectionnait des capotes militaires à quarante c nts chacune, avait employé quatre filles pour l'aider. Elle leur payait ordinairement 25 cents par jour si elles étaient de bonnes couturières.

Est-ce là la cause que l'honorable député veut défendre ?

M. BERGERON : Je dis que ce rapport est faux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Maintenant, si l'honorable député veut bien garder le silence——

M. COCHRANE : Tout cela ne concerne pas du tout la question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je demande à mon honorable ami (M. Bergeron) s'il croit que——

M. BERGERON : Si l'honorable directeur général des Postes veut me dire combien a coûté ce rapport, je lui répondrai.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que M. King a reçu $200 pour cette enquête.

M. BERGERON : Ce travail ne vaut pas cinquante cents, car il est inexact.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est là le renseignement qu'il donne——

M. MONTAGUE : L'honorable directeur général des Postes voudrait-il me permettre de lui poser une question ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas être interrompu.

M. MONTAGUE : Je voulais seulement lui poser une question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut bien me permettre de finir, alors, je pourrai répondre à toutes les questions qu'il lui plaira de me poser.

M. MONTAGUE : Si ce rapport ne concerne pas l'ouvrage fait par la maison Shorey, il n'est d'aucune utilité, du moins quant à ce qui concerne la discussion qui nous occupe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A la page 15, je trouve ce qui suit :

Elle leur payait ordinairement 25 cents par jour si elles étaient de bonnes couturières. En d'autres termes, sous l'empire de ce système de d'affermage d'entreprise, il était payé 2½ cents de l'heure aux ouvriers pour confectionner les capotes destinées au ministère de la milice.

Est-ce là le système que favorise mon honorable ami ?

La femme elle-même avait l'habitude de travailler jusqu'après minuit, et durant les mois d'été, elle commençait sa tâche dès 5 heures du matin. Ce n'est, dit-elle, que lorsqu'elle a pris quelqu'un pour lui aider que ses recettes se sont élevées à plus d'un dollar par jour, lorsqu'elle travaillait une partie de la nuit.

Une autre femme ayant obtenu une sous-entreprise, et qui recevait quarante cents pour chaque capote militaire, y compris la collerette, avait employée cinq filles dont quelques-unes recevaient $2 et les autres $1 chacune par semaine, ce qui revient à dire que les dernières travaillaient au prix de 1⅛ cents à l'heure.

A la page 28 se trouvent les conclusions du rapport. M. King dit :

1. Règle générale, tous les vêtements fabriqués pour les besoins du gouvernement du Canada, d'après le système d'entreprise existant depuis les dix dernières années, ont été fabriqués pour la plupart en dehors des fabriques des entrepreneurs du gouvernement, et conformément à l'un des trois modes de sous-entreprises ci-dessus décrit. Le résultat de cela c'est que ces entrepreneurs ne peuvent voir par eux-mêmes à l'exécution de ces travaux, et ne sont pas responsables de la manière dont ils sont exécutés. Ainsi donc ces entrepreneurs tout en retirant les bénéfices attachés à l'entreprise en question, n'ont pas rempli exactement les devoirs et les obligations qui leur étaient imposées en vertu de ce même contrat.

2. La plus grande partie de ces vêtements ont été confectionnés par des femmes et des filles. Lorsque ces dernières travaillaient dans des ateliers, leurs gages ont toujours été excessivement faibles, et lorsque le travail était fait à la maison, les prix payés étaient tellement réduits que ces femmes devaient souvent travailler une partie des nuits pour retirer un maigre salaire.

Règle générale, le principe adopté par les sous-entrepreneurs semblent être d'obtenir le plus d'ouvrage possible en payant le moins cher. Ce qui distingue principalement l'ouvrage exécuté à la maison c'est que les heures de travail y sont plus longues, mais on peut presque dire la même chose de ce qui a lieu dans les fabriques.

L'introduction d'un sous-entrepreneur qui est obligé d'avoir recours au travail étranger, exige la réalisation d'un profit double à être pris sur le salaire des ouvriers, et la conséquence de cela ainsi que de la concurrence que se font entre eux les sous-entrepreneurs, c'est que les gages de la majorité des personnes employées à des travaux du gouvernement ont subi une baisse considérable, les gages payés ne pourraient être comparés avantageusement à ceux payés aux ouvriers engagés dans des travaux de manufacture.

Ces travaux du gouvernement ont été exécutés dans des conditions qui étaient de nature à nuire considérablement à la santé de ceux qui les exécutaient. Tous les moyens de protection et d'inspection ont été négligés, et il en est résulté que les individus de même que le public ont été exposés à des dangers

continus et même ont couru le risque de voir la contagion se répandre partout.

Inutile pour moi d'ajouter que l'existence de telles conditions, à part les autres dangers qui sont inhérents à ce système de pressuration de l'ouvrier, constituent d'après les termes de votre lettre "des raisons suffisantes pour justifier le gouvernement d'intervenir et de voir à ce que les entreprises qui seront accordées à l'avenir soient exécutées plus convenablement que ne l'ont été ceux que je viens de mentionner."

Je laisse au comité le soin de se prononcer sur cette preuve, et je dépose le rapport sur le bureau de la Chambre pour mon honorable ami. Si cet état de choses existe, je suis convaincu que mon honorable ami se joindra à moi pour mettre fin, si possible, à un pareil système.

M. BERGERON : Ce rapport est faux.

M. MONTAGUE : L'honorable directeur général des Postes est-il en mesure de dire qu'un seul mot de ce rapport peut s'appliquer à la manière dont la maison Shorey et Cie exécute son ouvrage ? Parce que c'est ainsi que Shorey et Cie font leurs affaires et ce sont là les prix qu'ils paient, mais il en est de même de Workman et Cie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si la Chambre est d'avis que je dois faire connaître les noms des entrepreneurs, je me ferai un plaisir de produire l'état qui les contient. Il y a un an que j'ai lu ce rapport, mais je crois me souvenir que l'auteur déclare que pour des raisons faciles à comprendre, il n'a pas imprimé dans ce rapport les noms des entrepreneurs auxquels il veut faire allusion.

M. BERGERON : Il a fait preuve de prudence en agissant ainsi, parce qu'il ne peut en nommer un seul.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il dit aussi qu'il m'envoie une liste des noms des entrepreneurs en question.

M. BERGERON : Je voudrais que vous produisiez cette liste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'on croit que c'est à propos, je n'ai pas d'objection à *faire connaître ces noms.*

M. MONTAGUE : Si tout ce que l'on vient de dire est vrai et doit être pris en sérieuse considération par le ministre de la Milice et de la Défense, parce que le contrat a été exécuté par une maison qui a eu recours à ce système, je veux encore une fois demander au ministre de la Milice et de la Défense, si après un tel rapport, il va prendre des procédures contre Workman et Cie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Rien n'est plus facile que de répondre à cette question de mon honorable ami. Le gouvernement a conclu un contrat avec les maisons Workman et Cie et Sanford et Cie, et s'il est prouvé que ces compagnies, ou l'une d'elles, a trompé le gouvernement de propos délibéré, qu'elle ne possède pas de fabrique et qu'elle n'exécute pas le contrat conformément aux conditions qui y sont mentionnées, il ne peut y avoir de doute que je procèderai aussi rigoureusement que les circonstances pourront l'exiger.

M. BERGERON : Je n'ai parlé que contre Workman et Cie, je n'ai pas parlé des autres.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai parlé des deux maisons; une enquête aura lieu dans les deux cas.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité.)

M. BERGERON : M. le Président, lorsque le comité a levé sa séance à six heures, l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) était à lire un essai que je regrette de ne pas avoir sous la main dans le moment, écrit par un monsieur nommé King. Il peut se faire que ce soit un garçon très aimable, et je n'ai rien à dire contre lui parce que je ne le connais pas. Il est professeur dans une université——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A Harvard—il n'est pas professeur, mais il occupe là une position quelconque.

M. BERGERON : Et *on lui a payé* $200 pour découvrir que le "sweating system" était en vigueur à Montréal.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas dit cela.

M. BERGERON : C'est ce que cela veut dire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai dit qu'il avait été employé à étudier la question de savoir si ce système était en vigueur là on ailleurs.

M. BERGERON : D'après ce que mon honorable ami (M. Mulock) a lu, il a découvert que le "sweating system" était en vigueur à Montréal, mais je veux dire à mon honorable ami que rien de semblable à ce qu'on appelle le "sweating system" dans Ontario n'existe à Montréal. Le système en vogue parmi les manufacturiers, tels que Shorey et Cie et autres, est le système qui est autorisé même par les tailleurs de Montréal. Je puis dire à mon honorable ami que quelques-uns des meilleurs tailleurs de Montréal, Gibb et Cie, par exemple, font faire tout leur travail en dehors de leur atelier. Ils donnent leur ouvrage à des femmes et à des jeunes filles qui font la couture chez elles, et il n'y a pas à Montréal d'autre système que celui-là.

Tout ce que l'honorable directeur général des Postes a lu et tout ce qu'il a dit est en dehors de la question qui nous est soumise. Quelle est la question qui nous est soumise

aujourd'hui ? Il y a eu entre l'honorable ministre de la Milice et de la Défense et moi une discussion au sujet d'une entreprise qui a été adjugée pour tuniques et pantalons d'artilleurs. L'honorable ministre n'a pas adjugé l'entreprise à Shorey et Cie, parce que ceux-ci n'ont pas voulu souscrire à une clause de la soumission, dirigée contre le travail fait au moyen du "sweating system" et parce qu'ils ont été assez honorables pour dire qu'ils avaient leur manière à eux de faire leur travail et qu'ils n'entendaient pas la modifier. Ils n'ont pas eu l'entreprise. L'entreprise des tuniques a été donnée à M. Workman, M. Workman ne déclarant pas ce que M. Shorey avait eu la franchise de déclarer, qu'il continuerait à envoyer les tuniques en dehors de son atelier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. M. Workman a accepté cette condition.

M. BERGERON : Mon honorable ami devra décider cela avec lui plus tard. L'entreprise a été adjugée à Workman à 49 cents par tunique de plus que Shorey n'aurait exigé, la soumission de Shorey étant de $6.25 et celle de Workman étant $6.74. C'est là toute l'affaire. Workman a-t-il fait son travail tel que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense s'y attendait, ou ne l'a-t-il pas fait ? On me dit qu'il ne l'a pas fait ainsi. L'honorable ministre dit qu'on l'informe à son ministère que Workman a exécuté ses travaux conformément à ce que l'on attendait de sa part. J'ai prouvé aujourd'hui, et cela a été lu cette après-midi, que 2,000 tuniques ont été faites en dehors de Montréal, à Sainte-Rose, dans Laval, et à Sainte-Thérèse, dans Terrebonne. J'ai prouvé que ce travail a été fait précisément comme M. Shorey l'a fait, bien que l'entreprise de M. Workman fût moyennant 49 cents de plus. Les pantalons ont aussi été faits en dehors de l'atelier, et ils ont été envoyés par express. Si mon honorable ami veut faire une enquête, il lui sera facile d'avoir le témoignage des employés des messageries.

Le directeur général des Postes nous a donné un essai sur le "sweating system." Ce n'est pas du tout la question. Je dis qu'il n'y a rien de tel que le "sweating system" à Montréal. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a dit que la raison pour laquelle ces entreprises n'ont pas été adjugées aux manufacturiers qui emploient des gens en dehors de leurs ateliers est que le travail fait dans ces conditions est payé à un prix dérisoire. Il me semble que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense et l'honorable directeur général des Postes devraient être désireux, en leur qualité de dépositaires des intérêts du pays, de faire exécuter ce travail au plus bas prix possible, pourvu que les gens soient satisfaits de la rémunération qu'ils reçoivent.

Je regrette que l'honorable député de Laval (M. Fortin) ne soit pas ici. Je voulais lui poser une question cette après-midi si j'en eusse eu l'occasion avant six heures. Il doit avoir reçu des lettres de son comté se plaignant du fait que le gouvernement empêchait les entrepreneurs publics de faire faire le travail comme il se faisait auparavant, par des gens demeurant dans son comté, à Sainte-Rose, et aussi par des gens demeurant dans le comté de mon honorable ami de Terrebonne (M. Chauvin). Je sais que le 27 juillet, le maire de Montréal, l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine) a écrit à certains manufacturiers de Montréal leur disant qu'il avait l'intention d'insister auprès du ministre de la Milice et de la Défense et auprès d'autres ministères pour qu'à l'avenir nulle clause semblable ne soit insérée dans les contrats. Le ministre de la Milice et de la Défense a-t-il reçu du maire de Montréal une communication de ce genre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pas encore.

M. BERGERON : Il est probable que l'honorable ministre en recevra une, car c'est seulement le 27 juillet que le maire de Montréal a écrit aux manufacturiers qu'il demanderait qu'un changement soit fait dans ce sens. L'honorable député de Laval (M. Fortin) doit avoir reçu des lettres, non seulement de la part des gens qui sont employés à ce travail, mais de quelques autres qui sont intéressés dans cette affaire, dans Laval, lui demandant de faire comprendre au gouvernement la nécessité de faire disparaître cette clause des soumissions publiques. J'espère que l'honorable ministre de la Milice prendra note de ceci et découvrira si Workman l'a trompé ou non, et s'il l'a trompé, je laisse à mon honorable ami le soin d'agir en conséquence.

Je vois que l'honorable député de Laval est entré. Je veux avoir son témoignage au sujet du travail qui se fait dans Laval pour diverses maisons de Montréal, et je veux lui demander s'il ne serait pas nécessaire de biffer cette clause, dans l'intérêt de la morale publique, pour la raison qu'il se fait du travail dans les maisons des gens qui avaient coutume d'être employés à ces travaux, ou de la part de quelques curés, lui demandant de faire tout en son pouvoir pour faire biffer cette clause des soumissions publiques, lui représentant que cela a enlevé beaucoup de travail aux gens de son comté, travail qui a été fait par eux depuis de longues années moyennant une rémunération dont ils étaient parfaitement satisfaits.

M. FORTIN : L'honorable député m'ayant posé une question, je dois dire d'abord, que je n'ai pas reçu de lettres des gens ni des curés des localités intéressées. Il m'est très facile de comprendre pourquoi : On m'informe qu'il y a toute une collection de ces lettres et de déclarations sous serment entre les mains de l'honorable député.

En ce qui concerne le question du danger pour la morale publique pouvant résulter du fait que les gens travaillent chez eux pour des maisons telles que Shorey et Cie, Work-

man et Cie et autres, je dois dire à l'honorable député, ce qu'il sait, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de meilleur endroit où les gens puissent travailler que dans leur propre maison. Sur ce point, je crois que mon opinion est d'accord avec la sienne.

Bien que je n'aie nulle envie de discuter le mérite de cette entreprise en particulier, ni de discuter le "sweating system" que je connais très peu, je puis dire à l'honorable député quelque chose qu'il ignore peut-être, et c'est ceci : bien que ces gens préfèrent rester chez eux et travailler pour ces manufacturiers, ils se plaignent de l'insuffisance des prix qu'ils obtiennent d'eux. J'ai entendu répéter à maintes reprises que ces femmes et ces jeunes filles se tuaient à travailler du matin au soir pour gagner tout juste de quoi vivre. Telle est la plainte que j'ai entendue, surtout à Sainte-Rose où je demeure, et où demeurent ces personnes que je connais. Naturellement, elles font ce travail à la maison et ne sont pas obligées de travailler à l'atelier. Elles ont fait entendre des plaintes réitérées au sujet de l'insuffisance de la rémunération qu'elles reçoivent de ces entrepreneurs. Je ne fais pas allusion spécialement ni plus particulièrement à Shorey et Cie qu'aux autres maisons du même genre dans la ville de Montréal.

M. MONK : Je n'ai pas l'intention d'entamer une discussion au sujet du "sweating system," mais en tant que je comprends ce système, je veux donner mon témoignage à l'effet qu'il n'est pas en vigueur chez MM. Shorey. Je veux dire de plus que non seulement cette compagnie, mais la plupart de celles qui se livrent à ce genre de fabrication à Montréal, sont très utiles à notre population. Je m'inscris en faux contre la déclaration de mon honorable ami de Laval (M. Fortin)—je nie, du moins en ce qui concerne mon comté—que les gens se plaignent continuellement des prix qui sont payés aux familles des cultivateurs pour le travail qui leur est donné par ces manufacturiers.

Le comité ne doit pas oublier que ceux qui entreprennent ce travail sont loin d'être des nécessiteux. Ce sont en général les familles de cultivateurs à l'aise. Les mères et les filles ont beaucoup de loisirs, surtout durant certaines saisons de l'année. Et le fait qu'elles peuvent se procurer ce travail est pour elles d'un grand avantage. Cela leur donne l'occasion d'acquérir des habitudes industrieuses. Cela les intéresse à leur travail, et il y a un bon nombre de fabricants, à part MM. Shorey et Cie—des fabricants de chemises et de faux-cols, qui distribuent toujours leur travail dans les comtés ruraux qui entourent la ville. Le travail qui est distribué dans ces comtés cause beaucoup de satisfaction aux gens qui les habitent.

M. MONTAGUE : Puis-je demander au ministre quelles étaient les conditions du contrat au sujet du "sweating system" ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les termes du contrat ou ce qui est désigné sous le nom de "sweating clause", sont comme suit :

Afin de supprimer le "Sweating System" et d'assurer aux ouvriers des gages raisonnables, ainsi que l'exécution du travail dans des conditions de salubrité convenables, ce contrat sera sujet aux règlements suivants, et l'entrepreneur devra se conformer strictement à l'esprit et à l'intention véritables des diverses dispositions contenues dens les présentes :—

1. Tous les articles mentionnés dans ce contrat seront fabriqués dans la propre manufacture de l'entrepreneur, et nulle partie du travail de fabrication de ces articles ne sera faite dans les maisons des ouvriers. L'entreprise ne sera, ni en tout ni en partie transférée sans la permission écrite du ministre de la Milice et de la Défense et l'affermage de l'entreprise ou de toute partie du travail à exécuter en vertu du contrat autre que celui qui est ordinairement fait dans les métiers de ce genre est par le présent défendu.

C'est là le point essentiel.

Si l'entrepreneur viole la condition ci-énoncée contre l'affermage, il n'aura pas le droit d'être payé en vertu du contrat pour le travail fait par le tâcheron, et la ministre de la Milice et de la Défense peut refuser d'accepter tout travail fait par un tâcheron en violation de la prohibition contenue dans les présentes contre l'affermage. La manufacture et le travail qui y sera exécuté en vertu de ce contrat, sera, en tout temps raisonnable, ouverte à l'inspection des personnes autorisées à cette fin, par écrit de la part du ministre de la Milice et Défense.

M. MONTAGUE : Le ministre voudra-t-il nous dire où est cette manufacture ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne l'ai pas inspectée. Il n'y a plus que deux ou trois points que je me propose de faire ressortir au sujet de cette question, et l'un est à l'effet que depuis que je suis parti d'ici, à six heures, j'ai vu le fonctionnaire de mon ministère qui a inspecté le travail de la manufacture ainsi que je l'ai dit il y a quelques jours lorsque l'on était à discuter mes estimations principales. Il a entendu la déclaration faite cette après-midi par mon honorable ami, et ce fonctionnaire dit qu'il est allé plusieurs fois à cette manufacture ; que c'est une manufacture grande, commode, salubre, bien éclairée et bien aérée ; qu'elle est plus grande que la manufacture Sanford, contre laquelle mes honorables amis ne semblent avoir aucune objection.

Telle est la déclaration faite par un fonctionnaire de mon ministère que je considère comme un homme parfaitement intègre, et il m'a fait cette déclaration de propos délibéré depuis que nous avons quitté la Chambre à six heures. Je pensais que je ne pouvais pas me tromper. J'ai déclaré très positivement qu'il y avait une manufacture, qu'elle était bien outillée et que je croyais que l'on fabriquait des vêtements dans cette manufacture, et pour en être doublement certain, j'en ai parlé au fonctionnaire.

M. BERGERON : Quel est ce fonctionnaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Son nom est McCann. Je

n'ai jamais vu la manufacture. Je n'ai pas eu l'occasion d'aller à la manufacture, mais je lui ai demandé des renseignements. Elle est diagonalement en face du bureau principal de Workman et Cie où ces marchandises sont vendues. Telle est la déclaration que je fais. Je ne puis la faire d'une façon plus catégorique. Maintenant, en ce qui concerne les gages payés, je dois dire que tout employé de la fabrique Workman est membre de l'union des Artisans, et que les gages payés sont les gages fixés par cette union. Voici une déclaration statutaire des gages payés :

Contremaître et surintendant sera payé $14 par semaine. Ajusteurs, ouvrir et ébaucher le travail pour les ouvriers, et arranger les doublures pour que les ouvriers commencent le travail, $8 e $10. Les principaux ouvriers, payés à la pièce, gagnaient de $10 à $20 par semaine.

Je puis ajouter ici que M. McCann m'a déclaré qu'à sa dernière inspection, il a vu une jeune femme qui lui a dit qu'elle gagne au delà de $9 par semaine. Cela fait un contraste assez frappant avec la déclaration lue à mon honorable ami le directeur général des Postes au sujet de quatre filles gagnant de $2.50 à $4 et $5 par semaine sous l'ancien system.

Pressiers pour aider aux ouvriers——

A quel rapport cela est-il emprunté ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ceci est emprunté à la déclaration sous serment de M. Workman.

——receveurs et filles employées à ajuster les tuniques et à faufiler les doublures, payées à la semaine, de $3 à $4.50 ; pressiers pour tuniques et ceinturons, payés à la pièce, gagnent $10 à $12 par semaine ; finisseurs, filles employées à coudre des boutons, etc., gagnent $3 ou $4 par semaine ; inspecteurs, après que les tuniques ont été complètement finies dans l'atelier, gagnent de $12 à $15 par semaine : faiseurs de boutonnières, payés à la semaine, gagnent $10 à $12 et les fillettes-aides, de $3 à $4.50. Inspecteur spécial avant l'emballage, $12 ; emballeurs et travailleurs, $10. Notre manufacture occupe deux étages bien éclairés en avant et en arrière ; ils ont 25 pieds de largeur sur 100 de profondeur ; le plafond est à 12 pieds de hauteur ; le tout est convenablement arrangé pour le confort des ouvriers ; les machines sont mues par l'électricité.——

Quelques VOIX : Très bien, très bien.

M. BERGERON : Cela demande une enquête, parce que mes renseignements sont tout à fait contraires. J'ai aussi lu des dépositions sous serment.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Est-il à présumer qu'une déclaration faite par un respectable manufacturier de Montréal ne doive pas être considérée comme ayant autant de valeur que les déclarations lues par mon honorable ami ? Je n'ai pas compris qu'il ait lu une déclaration sous serment affirmant qu'il n'existait pas de manufacture. C'était là sa propre déclaration. Il n'a pas dit qu'il avait une déclaration sous serment à cet effet, mais, comme membre du parlement, il a pris la reponsabilité de dire en cette Chambre que la Compagnie Workman de Montréal n'avait pas de manufacture du tout.

M. BERGERON : Oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député le répète maintenant.

M. BERGERON : Oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (lisant) :

——confortablement chauffés, cabinets, etc. Nous ouvrons notre manufacture à 7.30 h., nous la fermons à 6 p.m. donnant une heure pour les repas. Le nombre d'ouvriers employés actuellement est d'environ 40. Notre manufacture est située au n° 1857, rue Notre Dame, presque en face de notre bâtiment principal.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire combien d'ouvriers la Compagnie Sanford emploie ? Il nous a dit que la manufacture Workman était plus grande que la manufacture Sanford.

M. WALLACE : Je puis dire à l'honorable député que la Compagnie Sanford emploie de 1,500 à 1,700 ouvriers.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ils font d'autres travaux. Workman et Cie font la même chose. Je veux dire à mon honorable ami de Beauharnois que la Compagnie Workman, me dit-on, a reçu de la ville de Montréal l'entreprise des habits pour les pompiers. Elle a aussi une entreprise pour faire les habits de la Compagnie des Tramways électriques. Or, n'est-il pas possible, et même probable, que les déclarations lues par mon honorable ami puissent avoir rapport aux vêtements confectionnés en vertu de ces contrats, pour habillements militaires ? Je crois que l'honorable député devrait être prêt à donner le bénéfice du doute à cette maison. Je ne puis guère comprendre pourquoi mon honorable ami semble résolu à poursuivre Workman et Cie avec autant de malignité qu'il l'a fait depuis quelque temps. Je puis comprendre son amitié pour MM. Shorey ; mais assurément, il ne poursuit pas les Workman parce qu'ils sont libéraux et que les Shorey sont conservateurs.

M. BERGERON : Non ; je veux aider mon honorable ami à voir à ce que son but soit atteint.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : (lisant) :

L'inspection spéciale, le marquage et l'emballage sont faits à notre magasin principal, où la coupe se fait aussi par des tailleurs employés à un salaire de $12 à $14 par semaine, et surveillés par notre contremaître régulier ; que sous tous les autres rapports, les dispositions du dit contrat ont été observées, et que le travail a été fait de la manière requise par le contrat.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, sachant qu'elle a la même

force et le même effet que si elle était faite sous serment, en vertu de l'Acte du Canada concernant la preuve, 1898.

MARK WORKMAN.

Ceci porte la date du 12 janvier 1899. Or, on a beaucoup parlé du principe général que nous avons adopté et qui est opposé au "sweating system." Je n'ai pas l'intention d'entamer une discussion à ce sujet, mais je répète ce que j'ai dit à une phase moins avancée du débat, qu'après avoir soigneusement étudié la question avec mon honorable ami le directeur général des Postes, qui s'est donné la peine de s'informer spécialement à ce sujet, j'ai été convaincu qu'il avait établi les faits, et qu'il était de l'intérêt de la classe ouvrière, au point de vue de la salubrité, et au point de vue matériel, pour augmenter les gages, que nous adoptions cette clause dans notre contrat laquelle est opposée au "sweating system."

Mon honorable ami de Beauharnois est bien sûr qu'il n'y a rien de tel que le "sweating system," à Montréal et dans les environs. Sur ce point, il en appelle à mon honorable ami de Laval (M. Fortin) qui n'a certainement pas corroboré son témoignage, car mon honorable ami a déclaré qu'il y avait de tous côtés des plaintes au sujet de la modicité des salaires payés aux gens qui font ce travail; et je crois que la statistique démontrera que dans ces environs, il y a un grand nombre de décès et beaucoup de maladies attribuables au fait que ces gens travaillent pendant des heures trop longues chez eux, restant tout le jour à la maison et n'ayant pas l'exercice convenable, afin de se procurer la misérable pitance qui leur est allouée par les manufacturiers.

Je ne dis pas que M. Shorey diffère des autres hommes sur ce point. L'honorable député de Beauharnois n'a pas non plus dit que M. Workman différait de M. Shorey sous ce rapport ou payait des gages moindres. Je ne dis pas que ce système ait pour effet de réduire les gages payés aux gens qui font le travail. Pourquoi M. Shorey offre-t-il, comme le prétend mon honorable ami, de faire ce travail à meilleur marché que tous les autres? C'est parce qu'il fait faire le travail à meilleur marché.

M. FOSTER: S'il en est ainsi, je voudrais que le ministre repassât un grand nombre des colonnes dans lesquelles la soumission de M. Shorey figure comme étant la plus haute. Pourquoi était-elle plus élevée dans ces cas? Parce qu'il payait de meilleurs gages, d'après l'argument de mon honorable ami.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Mon honorable ami d'York a prétendu que le prix de M. Shorey était le plus bas dans presque tous les cas.

M. FOSTER: Non; j'ai dit que dans certains cas il était plus bas, tandis que dans d'autres il ne l'était pas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: J'ai compris que l'honorable député prétendait que le pays perdait beaucoup d'argent en adjugeant l'entreprise comme elle a été adjugée afin d'adopter le système sur lequel nous avons insisté.

M. BERGERON: Et c'est vrai; vous avez perdu $1,960.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Eh bien! le pays peut survivre à cette perte, si nous faisions disparaître dans l'intérêt du peuple le danger des maladies et si nous obtenons pour lui de meilleurs gages. Je crois avoir raisonnablement justifié la ligne de conduite que j'ai suivie. L'honorable député a porté certaines accusations au sujet desquelles j'ai promis de faire une enquête afin de découvrir s'il dit la vérité en alléguant que les vêtements ne sont pas faits dans une manufacture, mais ailleurs. Mais je crois que l'on ne saurait nier que M. Workman a une manufacture. Je ne puis concevoir qu'il soit possible qu'un grand manufacturier tel que lui, un homme ayant de la fortune, occupant la position qu'il occupe dans la ville de Montréal, pourrait imaginer un tissu de mensonges tel que celui qu'il serait convaincu d'avoir fabriqué si la déclaration de mon honorable ami était vraie.

M. BERGERON: Nul doute que mon honorable ami ne déclare que ce qu'il est convaincu être la vérité, et ce n'est pas une question entre lui et moi, mais entre ceux qui le renseignent et ceux qui m'ont renseigné. Je ne connais pas du tout M. Workman, mais j'ai tout lieu de croire que c'est lui qui figure dans l'Almanach des Adresses sous le nom de M. Mark Workman, tailleur, du Mammoth Clothing House, Montréal. S'il a une manufacture, il faut qu'il l'ait construite il y a quelques jours. Ce n'est pas un fabricant, mais purement et simplement un marchand-tailleur, et sans doute un homme très respectable.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Un marchand-tailleur est un fabricant.

M. BERGERON: Pas dans le sens que nous lui donnons à présent, et mon honorable ami me comprend. Ce n'est pas un grand fabricant comme la Cie Sanford.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Il a l'entreprise de la confection des habits des pompiers à Montréal et des employés de la compagnie des tramways électriques.

M. BERGERON: Cela se peut, mais s'il a eu cette entreprise ce n'est que dernièrement, car cette question a été chaudement discutée dans le conseil de ville de Montréal, et l'entreprise a été enlevée à l'ancien entrepreneur, M. Charlebois.

M. LEMIEUX: M. Charlebois n'était pas fabricant.

M. BERGERON: Ni l'autre. Ils font tous les deux le même commerce. Mais nous sommes ici pour remplir un devoir envers le pu-

blic, et il n'est pas question d'attaquer M. Workman ou de faire son éloge, pas plus que celui de Shorey et Cie. Ces derniers sont fabricants depuis cinquante ans, et ils ont une bonne réputation. Il ne s'agit pas d'être en faveur de M. Workman ou contre lui, mais de critiquer le gouvernement de lui avoir payé trop cher certains ouvrages qui auraient pu être faits à meilleur marché par un autre. Mon honorable ami dit qu'il ne comprend pas comment un homme comme M. Workman, qui n'emploie pas 40 personnes dans son établissement a pu déclarer sous serment qu'il avait une fabrique plus considérable que celle de la compagnie Sanford de Hamilton.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je demande pardon à l'honorable député. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que les ateliers où les habits militaires sont confectionnés par M. Workman sont plus grands que ceux de la compagnie Sanford.

M. BERGERON : M. Workman tient un magasin au No. 1880, rue Notre-Dame, et le grand atelier dont parle mon honorable ami est situé de l'autre côté de la rue, et pas du tout dans les magasins de M. Workman.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTSE : C'est vis-à-vis.

M. BERGERON : Lorsque l'honorable ministre parle de pressuration, ne veut-il pas dire que d'après ce système, les ouvriers ne sont pas employés dans la fabrique même, mais quelque part ailleurs ?

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

M. BERGERON : Si M. Workman loue un atelier à cinq ou six rues de son magasin, prétendez-vous qu'il emploie des hommes dans sa fabrique ?

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

M. BERGERON : Quelle différence y a-t-il entre louer un atelier à quelques rues de la fabrique, ou faire confectionner ces uniformes à cet endroit, ou louer un atelier dans la paroisse de Sainte-Rose ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela dépend entièrement des termes du contrat.

M. BERGERON : Il s'agit simplement de savoir si c'est un rouge ou un bleu. Mon honorable ami dit que dans cette affaire, il avait en vue l'intérêt public ; pour l'édification de la Chambre, je vais lui lire quelques déclarations que j'ai ici et que je vais mettre en opposition à l'affidavit de M. Workman déclarant que tous les uniformes qu'il a faits sortaient de cette fabrique, tel numéro, vis-à-vis son magasin, rue Notre-Dame :

SAINTE-ROSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait environ 100 capotes militaires pour M. Workman, de Montréal, depuis le 1er novembre 1898.

MDE ALPHONSE RENAUD.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-ROSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, 12 capotes militaires, depuis le 1er novembre 1898.

CLEOPHILE DESJARDINS.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-ROSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, 36 capotes militaires, depuis le 1er novembre 1898.

CÉLANIRE FORTIN.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-ROSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, 48 capotes militaires, depuis le 1er novembre 1898.

ROSE DESJARDINS.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-ROSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, 74 capotes militaires, depuis le 1er novembre 1898.

ANNA DESJARDINS.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-THÉRÈSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, environ 100 capotes militaires, depuis le 1er novembre 1898.

ARTHUR CHARRON.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-ROSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, environ 100 capotes militaires, depuis le 1er novembre 1898.

MDE PAUL GAGNON.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-THÉRÈSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, 150 pantalons militaires, depuis le 1er novembre 1898.

DAME D. LABONTÉ.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-THÉRÈSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, 150 pantalons militaires, depuis le 1er novembre 1898.

DAME VICTOR LABONTÉ.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

SAINTE-THÉRÈSE, 27 juillet 1899.

J'ai fait, pour M. Workman, de Montréal, 171 pantalons militaires, depuis le 1er novembre 1898.

AMANDA LABONTÉ.

H. M. Dart et M. Clouthier, témoins.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai déjà dit à mon honorable ami que ces pantalons constituaient une commande spéciale et n'étaient pas compris dans le contrat.

M. BERGERON : Comment l'honorable ministre sait-il que ceux dont je parle ne sont pas compris dans le contrat ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce sont les seuls qui ont été faits. L'ordre était surtout pour des capotes militaires.

M. BERGERON : On a fait à Sainte-Rose et à Sainte-Thérèse, 471 pantalons et 576 capotes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous avez lu 470 capotes.

M. FOSTER : Le nombre importe peu, c'est le principe.

M. BERGERON : Les signataires de ces déclarations sont tous des gens respectables. Je ne les connais pas, mais si l'honorable ministre veut ouvrir une enquête, il pourrait les assigner devant un comité, à moins qu'il ne s'informe auprès de l'honorable député de Laval (M. Fortin) si ces gens sont respectables, ou non. Ils n'auraient certainement pas signé ces déclarations à moins d'être convaincus de la vérité de ce qu'ils disaient.

M. FORTIN : Ecoutez ! écoutez !

M. BERGERON : Voici ce que dit le charretier qui a transporté les capotes :

J'ai transporté pour M. Workman environ 2,000 capotes militaires, depuis le 1er novembre 1898, à diverses personnes dans la paroisse de Sainte-Rose. J'ai aussi rapporté les mêmes capotes à M. Workman, 1888 Notre-Dame.

CALIXTE BELANGER.

Voilà le cas ; je l'expose tel que je le connais. Il est de mon devoir de soumettre ces choses au ministre de la Milice et à la Chambre, et je crois que l'honorable ministre en sera content.

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

M. BERGERON : A moins que tous ces témoignages ne soient des faux, les faits démontrent que les conditions du contrat ont été violées, et que l'on a payé pour rien à M. Workman la somme de $1,960.

Pour ce qui est du système de pressuration, je le répète, nous n'avons rien de la sorte à Montréal,—nous n'avons pas de système de sous-entreprises, comme cela est exposé dans ce rapport lu par le directeur général des Postes. Mon honorable ami de Laval (M. Fortin) s'abstiendra de parler de ce système, comme il ne veut rien dire contre le gouvernement qu'il appuie, et il sait probablement que cela pourrait lui nuire dans son comté où les gens demandent fortement de l'ouvrage. Si la rémunération doit être ce que l'on a dit, on s'abstiendrait d'écrire à tout le monde, pour combattre le système que préconise l'honorable ministre de la Milice. On a besoin de l'ouvrage, on l'aime et on est satisfait de la rémunération que l'on reçoit. Tout ce que l'honorable ministre pourrait faire pour se défendre, ce serait de dire aux gens : vous n'êtes point suffisamments payés ; mais, de fait, on est satisfait du montant que l'on reçoit.

M. FORTIN : J'ai répondu à la question que m'a posée mon honorable ami, et je crois qu'il devrait accepter cette réponse.

M. BORDEN (King).

M. ROSAMOND : Cette disposition à l'effet de prévenir la pressuration dans les contrats est-elle la même que celle mise dans les contrats faits par le gouvernement impérial ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami, le directeur général des Postes, pourrait probablement répondre à cette question, vu qu'il a rédigé lui-même cette disposition.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que cela correspond beaucoup à l'article inséré dans les contrats anglais. J'ai le rapport de la Chambre des communes sur cette question. Je ne l'ai pas ici, mais si mon honorable ami veut l'avoir, je l'apporterai et il aura l'occasion de l'étudier.

M. ROSAMOND : Je suis porté à approuver cette disposition, en ce qui concerne le système de pressuration. Je ne suis pas prêt à dire que je suis d'accord avec mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre qui ont condamné cette disposition ; mais je ne la croyais pas aussi sévère. A mon avis, dans le système de pressuration, le mal se trouve surtout dans les sous-entreprises, et je crois que c'est là ce que devrait prévenir le gouvernement.

La discussion qui a eu lieu entre l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) et l'honorable ministre de la Milice (M. Borden) semble reposer sur la question de savoir si les entrepreneurs Workman et Cie ont, oui ou non, rempli les conditions de leurs contrats. L'honorable député de Beauharnois a fait des déclarations sérieuses appuyées sur des affidavits, et il me semble du devoir du gouvernement de s'assurer si telles déclarations et affidavit sont conformes à la vérité. Dans l'affirmative, l'entrepreneur ne s'est assurément pas conformé à son contrat.

Pendant que j'ai la parole, j'aimerais à dire quelques mots, en réponse aux allégations de l'honorable député d'York, relativement au système de contrats et de pressuration. Je diffère d'opinion avec l'honorable député dans ce qu'il a dit au sujet des fabriques. Il nous a parlé des atellers surchauffés. Je crois que ceux qui travaillent dans ces ateliers sont bien mieux sous le rapport de l'hygiène que s'ils travaillaient dans de petites chambres. On ne saurait dire que ce sont des ateliers surchauffés. Ils sont grands, bien aérés et offrent bien plus de confort aux ouvriers que de petites chambres de logements. Ces petites chambres sont plus exposées au surchauffage que ce genre d'ateliers. J'approuve assurément cette déposition, pourvu que l'on n'en fasse pas une application trop rigoureuse.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Bien que je ne puisse dire rien de positif au sujet de ces conditions, cependant, puisque mon honorable ami me pose la question, je crois pouvoir lui répondre

avec certitude que la stipulation du contrat qui veut que les gages soient ceux payés dans le district est en substance la même qui a été adoptée par le gouvernement impérial. Je ne veux pas aborder les points contradictoires soulevés dans cette discussion et qui sont peut-être une partie importante de cette question. Il n'est que juste que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), après les explications qui ont été données, réserve, ou plutôt retire sa critique, jusqu'à ce qu'il puisse contredire les déclarations du ministre. L'honorable ministre dit qu'une faible proportion, environ ¼, des capotes n'a pas été faite strictement en conformité de cette disposition parce qu'on en avait un besoin pressant.

Mon honorable ami (M. Bergeron) a lu l'affidavit d'un charretier pour prouver que 2,000 capotes avaient été transportées. Cet affidavit ne prouve rien. Ces articles ont pu être transportés d'un atelier à un autre ; nous n'avons rien à y voir après qu'ils sont confectionnés.

M. BERGERON : Non, ils les a portés à diverses personnes, aux endroits où elles devaient les confectionner, et ensuite il les a rapportés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas la déclaration faite à la Chambre. Il est dit qu'il a transporté tant de capotes, confectionnées, va sans dire.

M. FOSTER : Cette déclaration a double signification. Il est dit que le charretier a transporté 2,000 de ces capotes militaires à certaines maisons à Sainte-Rose, et qu'il les a rapportées lorsqu'elles ont été confectionnées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vous demande pardon, il n'est pas du tout question de confection.

M. FOSTER : C'est ce que j'ai lu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas eu l'occasion de lire cette déclaration, mais j'ai entendu mon honorable ami lire que le charretier avait transporté ce nombre de capotes. A tout événement, l'honorable député de Beauharnois prétend, et c'est le point important de son accusation, que le gouvernement a payé près de $2,000 de trop pour ces capotes. Ainsi donc, la question entre nous est de savoir s'il était du devoir du gouvernement de faire faire ces articles au prix le plus bas possible donnant à peine de quoi vivre aux ouvriers, ou de les faire faire à un prix plus élevé. Voilà la question entre nous, et je l'accepte.

M. BERGERON : Ce n'est pas cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est la question soulevée dans cette Chambre par mon honorable ami.

M. BERGERON : Non, non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, j'ai retenu les paroles de l'honorable député. Il s'est plaint du fait que nous avons donné l'entreprise à M. Workman alors que le travail pouvait être fait à meilleur marché. Voilà ce qu'il a dit.

M. BERGERON : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela ne veut dire qu'une chose, c'est que d'après ce système, nous sommes tenus de donner les gages payés aux ouvriers compétents, et cela met le prix un peu plus élevé. Le pays veut-il payer ces prix, ou allons-nous maintenir l'ancien système et laisser mourir de faim ces ouvriers ? Voilà la question soumise à la Chambre, et la Chambre comprendra quelles sont les prétentions de l'honorable député. Le pays comprendra la position qu'il prend.

M. FOSTER : Le pays reconnaîtra nos positions respectives.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis surpris de voir que l'ex-ministre des Finances ne peut m'écouter patiemment.

Je désire maintenant parler de l'honorable député de Lanark qui a traité loyalement la question et virtuellement approuvé le système. Il a approuvé le principe qui empêche les sous-entreprises, parce que cela rend possible la pressuration, et si nous ne voulons pas de ce système, nous devons éviter tout ce qui y conduit. Mais j'aimerais à savoir comment vous pouvez empêcher un entrepreneur de faire faire de l'ouvrage en dehors. Le seul moyen d'appliquer cette disposition opposée au système de pressuration c'est de contrôler la fabrication et de ne pas permettre de sous-entreprises. Mais cela ne saurait se faire que dans des endroits sous la direction du fabricant lui-même, ou de l'entrepreneur, qui déclarerait solennellement sous serment que le travail a été fait de la manière requise et qu'il a payé les gages courants à ses ouvriers. Ainsi donc, il devient nécessaire qu'il y ait des centres de fabrication pour assurer le paiement de bons gages, et pour une autre raison aussi qui a été mentionnée par mon honorable ami, la santé des ouvriers ; les ateliers devraient être arrangés en conséquence. Cela revient à approuver le système adopté, comme le prouve M. King, non seulement à Montréal, mais à Toronto et à Hamilton, ainsi que mon honorable ami pourra le voir dans ce rapport. M. King a fait un long travail ; il a visité plusieurs endroits du pays et a recueilli des renseignements.

Je dis donc que la question est de savoir si nous devons adopter les vues de l'honorable député de Beauharnois et permettre l'existence de ce système par lequel les femmes ne reçoivent qu'un ou deux cents par heure, ou si nous devons adopter un système qui permettra à ces ouvrières de gagner raisonnablement leur vie.

Le pays, je crois, approuvera la manière dont nous avons dépensé ces $2,000, si cela a eu pour effet de mettre sur un meilleur

pied, par tout le pays, le taux des gages. Je crois que le gouvernement agirait sagement et dans l'intérêt du pays, s'il *adoptait* ce système en empêchant les entrepreneurs de donner des *sous-entreprises* et de réaliser ainsi plusieurs bénéfices du travail des ouvriers. Dans ce cas, le sous-entrepreneur n'existerait plus et les bénéfices qu'il aurait réalisés iraient aux ouvriers. Cela n'est-il pas dans l'intérêt public ?

Lorsque nous avons discuté cette question j'ai déjà dit, et je le répète, que lorsque les membres de la Chambre auraient mieux compris la question, ils en viendraient à la conclusion que cette disposition est sage et ne mérite pas la critique. Je crois que l'honorable député de Beauharnois l'a critiquée plutôt par considération pour un ami qui n'a pas obtenu l'entreprise, et non parce qu'il était convaincu que le principe en jeu n'était pas dans l'intérêt du public.

M. BERGERON : Mon honorable ami ne comprend pas du tout la question. Je n'ai jamais vu un homme plus habile que mon honorable ami pour embrouiller une question. La question est bien simple. Je ne parle pas contre les ouvriers canadiens dont l'honorable député veut se faire le défenseur. Le ministre de la Milice et de la Défense a demandé des soumissions pour la confection de capotes militaires, et M. Shorey, de Montréal a soumissionné à un prix moins élevé que tout autre, à 49 cents meilleur marché que tout autre soumissionnaire. Mais a-t-il dit, si vous exigez que je me conforme à cette disposition du contrat qui m'empêche de faire l'ouvrage comme je l'ai fait depuis 20 ou 30 ans, c'est-à-dire, le distribuer dans diverses paroisses dans les environs de Montréal, je ne puis prendre l'entreprise à ce prix.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il ne pouvait remplir le contrat à n'importe quel prix.

M. BERGERON : Le ministre de la Milice et de la Défense met de côté sa soumission. Ce dont je me plains, c'est que ce contrat ait été accordé à M. Workman, de Montréal. M. Workman a exécuté ce contrat de la même manière que M. Shorey voulait l'exécuter. Il ne s'agit pas de savoir si nous devons, ou non, donner des gages élevés aux ouvriers canadiens.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a dit que nous aurions pu faire faire l'ouvrage à meilleur marché.

M. BERGERON : Autant que le directeur général des Postes, je suis disposé à payer à un homme le prix de son travail ; mais ce n'est pas la question. Pourquoi a-t-on refusé d'adjuger la fourniture de ces habits à Shorey, qui demandait $1,960 de moins, et l'a-t-on concédée à Workman, qui a fait l'ouvrage absolument de la même manière que Shorey voulait l'exécuter ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'est pas exact.

M. BERGERON : Cela est exact, et c'est pour cela que je dis que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense aurait dû faire une enquête. Que celui-ci aille aux renseignements et il verra que j'ai raison. Que dit Bélanger ? Voici ces paroles :

J'ai charroyé pour M.M. Workman, de cette ville, depuis le 1er novembre, 1898, environ 2,000 capotes militaires, adressées à différentes ouvrières de la paroisse de Sainte-Rose.

Est-ce que mon honorable ami croit que Bélanger faisait cela pour s'amuser ? Il ajoute :

J'ai aussi charroyé ces mêmes capotes de Sainte-Rose à Montréal et les ai livrées au dit M. Workman, 1888, rue Notre-Dame.

Non pas à l'atelier dont mon honorable ami a parlé, il y a quelques instants.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela ne démontre pas que ces capotes ont été confectionnées en dehors de Montréal. Mon honorable ami a dit qu'on les avait transportées là pour les confectionner.

M. BERGERON : Je l'ai dit et je le répète.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais le document que vous venez de lire ne prouve pas notre affirmation.

M. BERGERON : Cette homme jure qu'il a charroyé ces capotes et pourquoi il les a charroyées. Il est ridicule de penser qu'il se promenait entre Sainte-Rose et Montréal pour prendre le frais. J'aimerais demander à l'honorable ministre de la Milice de nous donner le numéro de la rue où se trouve le nouvel atelier de Workman.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : N° 1857.

M. BERGERON : A quelle date l'entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le 10 janvier 1899.

M. BERGERON : Eh bien ! j'ai sous la main l'almanach des adresses de la cité de Montréal pour l'année 1898-99, et j'y trouve un blanc après le n° 1857.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela a été imprimé bien avant 1899.

M. BERGERON : Eh bien ! qu'est-ce que cela prouve ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet almanach a été imprimé en 1898.

M. BERGERON : Au mois de juillet de l'an dernier. Encore une fois, qu'est-ce que cela prouve ? Je demande au directeur général des Postes de nous dire si sa théorie au sujet du système de pressuration des ouvriers——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député veut-il prouver par un livre imprimé en 1898, qu'un certain édifice n'existait pas en 1899 ?

M. BERGERON : Je ne dis pas cela. Il y a une maison au n° 1857, mais il n'y a personne dedans. Je prétends que Workman n'a pas d'atelier, n'en a jamais eu et que probablement, lorsqu'il a entendu parler de la discussion que nous avons eue, il y a un mois, il a loué au n° 1857 une chambre qu'il a appelée son atelier. Il prétend qu'il n'a pas recours au système de pressuration des ouvriers, parce qu'il loue de l'autre côté de la rue, une chambre qu'il appelle son atelier.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis bien certain que mon honorable ami ne veut pas dénaturer les paroles de qui que ce soit. Cette déclaration, faite par M. Workman le 11 janvier 1899, en présence de David Robertson, juge de paix, et un commissaire autorisé à recevoir les affidavit, porte qu'il a un atelier, et nous en donne la dimension, et les détails que j'ai cités.

M. BERGERON : Quelle en est la dimension ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 100 pieds sur 25 pieds.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : M. Workman nous dit que tout son ouvrage se fait là.

M. BERGERON : C'est une autre raison qui devrait porter mon honorable ami à faire une enquête sur le cas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'inspecteur est ici. L'homme qui a visité plusieurs fois l'atelier et sait parfaitement à quoi s'en tenir, se trouve dans cette enceinte ; et si on lui permettait de parler, il pourrait dire à l'honorable député tout ce qu'il a vu. C'est un fonctionnaire respectable, et il est attaché à mon département depuis des années.

M. FOSTER : Quand a-t-il visité l'atelier ?

Le MINISTRE DE LE MILICE ET DE LA DEFENSE : En mars.

M. FOSTER : En mars de cette année ?

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

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Deux mois après la signature du contrat.

M. BERGERON : C'est aussi clair que le jour maintenant. Le contrat a été signé l'automne dernier.

M. FOSTER : Quand le contrat a-t-il été signé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le 10 janvier 1899.

M. BERGERON : Toutes ces capotes et tous ces pantalons ont été confectionnés dans les différentes paroisses des environs de Montréal. Je suppose que Workman a loué ce local il y a deux ou trois mois environ ; et il déclare aujourd'hui que c'est son atelier, lorsque, réellement, l'ouvrage n'a pas été exécuté là comme on aurait dû le faire. Le devoir de mon honorable ami (M. Borden) est de faire une enquête complète.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La cause de mon honorable ami est terriblement affaiblie. J'ai songé à la matière depuis que la discussion est commencée, et j'ajouterai, à ce que j'ai déjà dit, que les maisons Sanford et Workman, auxquelles on a confié l'entreprise des habits militaires, ont dit toutes deux qu'on devait leur allouer un certain délai pour leur permettre de faire l'ouvrage sous l'empire du nouveau système.

M. W. H. Sanford m'a dit lui-même qu'il lui faudrait avoir de nouvelles chambres. Nous avons accordé un certain délai à Sanford et à Workman. Les annonces ont été faites au cours de l'automne, et avant de signer le contrat, nous nous sommes convaincus que les adjudicataires étaient tous deux en état de se conformer à toutes les conditions portées au cahier des charges. Le contrat n'a pas été signé avant que Workman eût complété son atelier, installé des lampes électriques et démontré qu'il était parfaitement capable de faire l'ouvrage.

Nous constatâmes que nous avions besoin de 500 capotes, et comme nous ne pouvions attendre, nous les avons fait confectionner immédiatement par M. Workman et la maison Sanford. Nous ne pouvions attendre que les adjudicataires fussent en état de confectionner ces 500 capotes aux conditions que prescrivait le contrat.

Le terrain semble avoir glissé sous les pieds de l'honorable député de Beauharnois depuis six heures. Cette après-midi, la grande accusation qu'on lançait contre nous, c'est que le pays avait perdu de $1,900 à $2,000. Depuis que le directeur général des Postes a fait ses chaleureuses observations, au cours desquelles il a carrément établi la différence entre le système de pressuration et le meilleur système que nous avons inauguré, le député de Beauharnois a abandonné l'attitude qu'il avait prise cette après-midi.

M. BERGERON : Pas du tout. Je n'ai pas retiré un seul mot de ce que j'avais dit. J'affirme que le gouvernement a perdu $1,960.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Comment cela ?

M. BERGERON : Parce que Shorey et Cie auraient fait l'ouvrage tout aussi bien que Workman pour $1,960 de moins.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Parce que nous refusions de permettre d'avoir recours au système de pressuration des ouvriers.

M. BERGERON : Pas du tout.

Plusieurs VOIX : A l'ordre, à l'ordre.

M. BERGERON : Si mon honorable ami (M. Borden) me permet de parler, le premier ministre me le permettra-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si le pays a perdu $1,960, les travailleurs de Montréal ont gagné cette somme, et ils sont plus riches d'autant. Le peuple canadien, en général, n'hésite pas à payer ce montant et même davantage, comme l'a dit l'honorable directeur général des Postes, pour faire disparaître le système détestable que l'honorable député de Beauharnois vient préconiser ici.

M. BERGERON : Que défend maintenant l'honorable ministre ?

M. ROSAMOND : Il me semble qu'il s'agit de savoir si la somme de $1,960 est tombée ou non dans le gousset des ouvriers. Il me semble que c'est là toute la question. Si la prétention de l'honorable député de Beauharnois est bien fondée, je crois que cette somme est tombée dans le gousset des fournisseurs. C'est réellement le point en litige et c'est la question que nous avons à résoudre.

Il s'agit de savoir si Workman et Cie ont fait cet ouvrage dans leur propre atelier, ou s'ils l'ont envoyé à Sainte-Rose, à Sainte-Thérèse ou à d'autres endroits. S'ils ont agi ainsi, ils ont violé l'esprit du contrat. Si, au contraire, ils ont exécuté l'ouvrage dans leur propre atelier, alors les ouvriers ont probablement gagné cette somme de $1,960, mais je crois qu'il n'est pas réellement nécessaire d'ergoter à ce sujet.

Le ministre de la Milice devrait faire une enquête sur les faits.

M. BERGERON : Je n'ai pas du tout modifié l'attitude que j'ai prise avant le dîner et depuis que nous discutons la matière. Je n'ai pas un mot à rétracter. J'affirme que nous avons perdu $1,960. Cet argent est tombé dans le gousset des ouvriers de la campagne, tout comme si Shorey et Cie eussent fait l'ouvrage. Toute la question, c'est que la fourniture de ces habits a été enlevée à Shorey et Cie, parce que les membres de cette maison sont conservateurs, et concédée à Workman, parce que celui-ci est libéral.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. Bergeron) oublie ce qu'il a dit. Il a affirmé que le gouvernement aurait pu faire exécuter l'ouvrage à meilleur marché et il a ajouté que les gens qui ont confectionné ces habits sont parfaitement satisfaits des prix qu'ils ont reçus ; et que, pour cette raison, il combattait le système que nous cherchions à inaugurer, système en vertu duquel il est défendu à l'adjudicataire de céder son entreprise à un tâcheron, système qui tend, par conséquent, à élever le taux des salaires. Je suis prêt à rencontrer mon honorable ami sur ce terrain.

Bien que les ouvriers soient prêts à travailler pour les sous-entrepreneurs et à accepter des salaires tout juste assez élevés pour les empêcher de mourir de faim, je ne crois pas qu'ils soient satisfaits de ce système. Ce n'est que forcés par la nécessité, qu'ils acceptent ces salaires minimes, mais je nie qu'ils soient satisfaits, car ils ne sont pas libres de refuser. Les ouvriers travaillant sous l'empire des contrats dans lesquels nous avons inséré la clause relative à la pressuration des ouvriers, reçoivent—s'il faut en croire le rapport de M. King.—des entrepreneurs de travaux publics des salaires bien plus élevés que ceux qu'ils touchent depuis plusieurs années. Autrefois, on ne payait pas les salaires qu'on doit donner aux ouvriers compétents. Nous déclarons que nous sommes opposés de toutes nos forces à ce système dégradant que nous avons aboli, afin d'assurer aux ouvriers compétents des salaires raisonnables.

M. FOSTER : L'honorable directeur général des Postes est très injuste, sous un rapport, et si nous n'étions pas dans la Chambre des communes, je dirais qu'il est bien loin d'agir en homme d'Etat. Si nous étions à une tribune populaire, je dirais qu'il a joué le rôle d'un démagogue. Voudrait-il me dire quels salaires M. Workman a payés aux gens qui ont confectionné ces capotes militaires sous l'empire du contrat signé par le ministre de la Milice et de la Défense ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami, le ministre de la Milice et de la Défense, a lu un affidavit à ce sujet.

M. FOSTER : Le ministre de la Milice et de la Défense n'a rien lu de semblable. Il n'avait pas ces chiffres sous la main. Si ces affidavit sont vrais—et nous n'avons pas le droit de dire le contraire—500 de ces capotes environ, ont été confectionnées à Sainte-Rose par des gens travaillant à domicile. MM. Shorey et Cie auraient pu faire exécuter l'ouvrage dans les mêmes conditions. L'argument apporté par mon honorable ami, c'est que MM. Shorey et Cie. faisant confectionner ces capotes par des gens travaillant à domicile à Sainte-Rose et à Sainte-Thérèse, eussent payé des salaires plus bas que M. Workman qui en a fait confectionner au moins 2,000 par les mêmes personnes, d'après les affidavit produits. Est-ce que ces affidavit ne sont pas signés par une douzaine de personnes parfaitement respectables, d'après le témoignage d'un homme qui les connaît, l'honorable député de Laval (M. Fortin) ? Est-ce que ces ouvriers ne valent pas ceux de M. Workman ?

L'affidavit de ce dernier est conçu en termes généraux, et les affidavit de ces personnes sont précis ; c'est la différence qu'il y a. Le directeur général des Postes n'a pas

l'ombre d'une preuve pour appuyer son argument, à savoir que les salaires payés par M. Workman pour la confection de ces capotes étaient plus élevés de 1 cent que ceux donnés par MM. Shorey et Cie pour un ouvrage semblable. Quelle est la raison qu'il nous donne ? C'est que MM. Shorey et Cie n'auraient pu payer des salaires plus élevés que M. Workman, sans avoir recours au système de pressuration des ouvriers. Voilà son raisonnement. Voilà son assertion.

Mais tout le monde sait qu'une déclaration aussi générale n'est pas compromettante, et que l'honorable directeur général des Postes n'a pas essayé de la prouver. Cette déclaration ne tient pas debout, parce que MM. Shorey et Cie ont dû payer des salaires minimes, car leur soumission était de 49 cents moins élevée que celle de Workman. Au sujet de la fourniture de ces habits, dans le cas de neuf articles sur dix, les prix demandés par M. Workman sont plus bas que ceux de MM. Shorey et Cie ; donc en vertu du même raisonnement M. Workman a dû avoir recours au système de pressuration des ouvriers. Voilà les arguments boiteux sur lesquels le directeur général des Postes se base pour en appeler au peuple, et que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense a la naïveté de répéter.

M. Workman a fait confectionner ces capotes à Sainte-Rose par des gens travaillant à domicile ; mais l'honorable directeur général des Postes nous dit que ce charretier a transporté ces articles à une distance de 12 à 15 milles, les a ensuite rapportés après les avoir promenées autour des maisons des ouvrières de l'endroit, et tout cela pour prendre l'air frais. Une pareille assertion n'est pas digne d'un homme qui est chancelier d'une université, d'un homme qui a établi le port des lettres à un penny, et tout à fait indigne d'un homme qui s'est emparé d'un projet que ses adversaires avaient enfanté et en revendique aujourd'hui tout l'honneur pour lui seul.

Une pareille puérilité est indigne d'un homme qui ayant opposé " unguibus et rostro " l'établissement d'une ligne rapide, revendique aujourd'hui l'honneur d'un service de 20 nœuds à l'heure. Cela est indigne de l'homme qui, dans l'opposition, a proposé de réduire le traitement du Gouverneur général, et des hommes qui, dans cette occasion, ont applaudi l'auteur de cette proposition.

Aujourd'hui il veut épouser la cause du travailleur, mais il ne peut tromper le peuple. Celui-ci a déjà jugé mon honorable ami dans d'autres circonstances, lorsqu'il parlait pour la galerie, et le directeur général des Postes ne fera plus de dupes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable préopinant a essayé d'examiner le sujet que j'ai voulu discuter d'une manière générale, en supposant que je m'appuyais sur les faits de l'entreprise concédée à M. Workman. J'ai dit formellement que je n'avais pas l'intention d'entrer dans les détails, car je ne les connais pas bien.

Mon honorable ami, le ministre de la Milice, fait certaines déclarations ; elles sont contredites. L'honorable député de Beauharnois déclare que les gens qui ont fait l'ouvrage sont parfaitement satisfaits des salaires qu'ils ont reçus sous l'empire de l'ancien système.

M. BERGERON : Mon honorable ami me permettra-t-il un mot d'explication ? Son assertion n'est pas exacte ; je ne crois pas, cependant, qu'il veuille être injuste à mon égard. Ce n'est pas ainsi que je me suis exprimé. En réponse à l'honorable député de Laval, qui déclarait que ces gens se plaignaient hautement qu'ils n'étaient pas suffisamment payés, j'ai dit qu'ils devaient être satisfaits de ce qu'ils avaient reçu,—que ce soit beaucoup ou peu,—parce que, évidemment, ils craignaient de se voir enlever, grâce au règlement établi par le ministre de la Milice, les salaires qu'ils touchaient aujourd'hui. Je n'ai pas dit qu'ils étaient parfaitement satisfaits, parce que je suis bien certain que si vous parcouriez ces paroisses, tous ces gens diraient qu'ils aimeraient à recevoir davantage ; cependant, ils ne veulent pas perdre ce qu'on leur donne aujourd'hui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député affirme que c'est là le sens de ses paroles, j'accepte sa déclaration ; mais ce qu'il a dit, c'est que les gens étaient parfaitement satisfaits des salaires qu'ils recevaient aujourd'hui. J'en conclus donc que l'honorable député préfère l'ancien système à celui que nous avons établi en l'entourant de certaines restrictions.

Si c'est là ce que l'honorable député veut dire, je suis prêt à accepter la lutte sur ce terrain. S'il parle simplement de cas isolés, c'est autre chose, car j'ai discuté le principe ; et, à cause de cela, l'honorable député d'York (M. Foster), au lieu d'examiner la proposition en elle-même et de la discuter logiquement, cherche à échapper par la tangente en abordant d'autres sujets. Nous sommes capables de discuter ces autres sujets ; nous pouvons aussi scruter le présent et le passé de l'ex-ministre des Finances, s'il était nécessaire ; mais ce n'est pas le temps de soulever ces questions qui sont étrangères à la matière dont la Chambre est saisie.

Je discute maintenant la proposition qui nous est soumise ; et si l'honorable député de Beauharnois s'est servi d'un langage équivoque, et n'a pas voulu donner à ses paroles une plus grande portée que celle qu'il vient de mentionner, naturellement, j'accepte sa déclaration. Je ne voudrais pas mettre un député dans une fausse position. Nous sommes tous exposés à ne pas toujours exprimer clairement notre pensée ; mais si un membre de cette Chambre dit qu'il est satisfait de l'ancien système des salaires, et s'oppose à ce que nous cherchions à entourer de certaines sauvegardes les entre-

prises publiques, nous sommes prêts à le rencontrer sur ce terrain.

M. BERGERON : Un mot seulement, et j'ai fini. Nous nous éloignons de la question. S'il est prouvé à la satisfaction de mon honorable ami devant un comité ou partout ailleurs, que M. Workman a fait l'ouvrage de la même manière que MM. Shorey et Cie l'auraient fait, c'est-à-dire en le confiant à des gens travaillant à la campagne, mon honorable ami, le directeur général des Postes, affirmera-t-il que la loi et les conditions du contrat ont été respectées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Bergeron) me permettra peut-être d'appeler l'attention sur la proposition qui, suivant lui, devrait faire l'objet d'une enquête. Je prends les déclarations qu'il a lues ici et je ne puis en arriver à la même conclusion que lui, et je crois qu'elles ne justifient pas ses déductions. En lisant ces déclarations, je constate qu'elles ne s'appliquent pas nécessairement à des ouvrages adjugés par le contrat que nous discutons. Quelle est l'accusation de l'honorable député de Beauharnois ? C'est que mon collègue a fait perdre au pays $1,900 à $2,000 en adjugeant une entreprise que nous aurions pu faire exécuter à un prix moins élevé. Il accuse le ministre de la Milice d'imprévoyance et pour étayer son accusation, il produit les déclarations d'un certain nombre de personnes très respectables disant qu'elles ont confectionné des capotes militaires pour le compte du département. Mais malheureusement pour son argument et la conclusion qu'il en a tirée, ces déclarations portent que ces articles ont été, suivant toutes les probabilités, confectionnés et livrés avant la signature du contrat en question.

M. MONTAGUE : Cette maison avait-elle signé auparavant un autre contrat avec le département ?

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

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER et CANAUX : Si je comprends le ministre de la Milice, le premier contrat intervenu entre le département et M. Workman a été signé le 10 janvier 1899. Il est vrai que, dans un cas d'urgence, mon honorable ami (M. Borden) a commandé 500 capotes avant l'exécution de ce contrat, et que cette commande n'était pas sujette aux termes et conditions du cahier des charges.

M. HAGGART : Quand cette commande a-t-elle été donnée ?

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

M. HAGGART : La soumission a été acceptée le 9 août.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun contrat n'a été signé avant le 10 janvier 1899, ainsi qu'il appert de l'affidavit qui a été lu par mon honorable ami.

M. MONTAGUE : J'ai compris que le document qui portait la date du 10 janiver 1899, était un affidavit de M. Workman au sujet de la manière dont l'ouvrage avait été fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le premier article de l'affidavit qu'a lu mon honorable ami dit que le contrat porte la date du 10 janvier 1899.

M. MONTAGUE : Quelle est la date de l'affidavit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'affidavit porte la date du 11 janvier.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre doit se tromper. Le contrat, nous dit-il, a été signé le 10 janvier 1899, et l'affidavit disant de quelle manière l'ouvrage a été fait est daté du 11 janvier. Je crois que l'honorable ministre doit se tromper d'année.

M. BERGERON : Est-il possible que l'homme ait été payé d'avance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est pas probable.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre de la Milice va nous renseigner sur ce point. A quelle date le contrat a-t-il été signé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le contrat a été envoyé à M. Workman avant cette date, mais il n'a été mis à exécution qu'à cette date.

M. MONTAGUE : Mais M. Workman était à l'œuvre depuis trois ou quatre mois, et ce contrat n'était pas signé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends parfaitement l'intense anxiété des honorables membres de la gauche. Il doit être évident pour le comité que ce ne sont pas les faits qu'ils désirent obtenir, car autrement deux ou trois d'entre eux ne se lèveraient pas en même temps afin d'étouffer sous leurs clameurs les déclarations ministérielles.

Le ministre de la Milice nous dit que les articles qu'il a commandés aux termes de ce contrat, et qui ont été confectionnés et reçus par lui, et au sujet desquels le pays aurait éprouvé cette prétendue perte dont on a parlé, ont été faits et livrés après la date de ce contrat, excepté 500 capotes, environ, qui avaient été commandées précédemment. S'il en est ainsi—et c'est ce que démontrent les documents que j'ai mentionnés et les déclarations du ministre de la Milice,—les témoignages que l'honorable député de Beauharnois apporte pour prouver que tous ces habits miltaires ont été faits en dehors de l'atelier de M. Workman et contrairement aux clauses du cahier des charges, ne justifient pas ses conclusions.

Les 500 capotes ont été confectionnées avant la signature et indépendamment de ce contrat, et n'étaient pas sujettes à la clause relative à la pressuration des ouvriers, de sorte que les termes du cahier des charges ne leur sont pas applicables.

M. BERGERON : Il n'y a qu'une différence d'un jour ou deux. J'aurai ces renseignements demain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces déclarations ont été rédigées le 27 juillet, et si vous additionnez les capotes que ces nombreuses personnes déclarent avoir confectionnées depuis le 1er novembre, vous obtiendrez un total de 470 ou 30 de moins que le nombre de capotes spécialement commandées par le ministre de la Milice avant la mise à exécution de ce contrat, ainsi que mon honorable ami l'a expliqué.

Ainsi, l'honorable député de Beauharnois, loin d'avoir prouvé ses énoncés, est exposé au reproche d'avoir formulé contre l'administration du ministre de la Milice (M. Borden) des accusations qu'il n'a pas établies, et ses amis et lui ont tendu un piège dans lequel ils sont tombés. Voilà la très désagréable situation dans laquelle ils se trouvent. Si vous voulez avoir une preuve concluante de ce fait, vous la trouverez dans la chaleur qu'a déployée l'honorable député d'York (M. Foster) lorsqu'il a répondu au directeur général des Postes, et battu la campagne, nous parlant de la ligne rapide et d'une foule d'autres choses et affirmant que mon honorable ami (M. Mulock) n'était qu'un démagogue, parce que celui-ci avait appelé l'attention sur le véritable état de la question.

Il me semble que les honorables membres de la gauche sont dans une impasse. Ils ont entrepris d'accuser le ministre de la Milice d'avoir infligé une perte au pays et ils se sont heurtés à un principe bon et sain qu'ils ont peur de contester, et ils font maintenant des efforts désespérés pour échapper aux conséquences de leurs propres critiques.

M. TAYLOR : L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a beaucoup parlé de la clause du contrat relative à la pressuration des ouvriers. A mon avis, cette clause n'a été insérée que pour pressurer les soumissionnaires conservateurs et adjuger la fourniture à leurs concurrents libéraux.

M. BERGERON : C'est cela.

M. TAYLOR : J'ai suivi attentivement la discussion et c'est la seule conclusion que je puisse en tirer. Voici les faits : Le gouvernement, par annonces publiques, a demandé des soumissions pour la fourniture de capotes et de pantalons militaires. MM. Shorey et Cie, une maison de grande réputation et qui, à ma connaissance, fait des affaires depuis 30 ou 40 ans dans la confection des habits, non seulement avec le gouvernement, mais avec la classe commerçante du pays,—et j'ai moi-même acheté des habits à son établissement il y a 25 ou 30 ans—MM. Shorey et Cie, dis-je, en réponse à ces annonces publiques, ont envoyé une soumission au prix qu'ils étaient disposés à faire l'ouvrage.

Mais M. McShane a un de ses amis, confectionneur à Montréal, et je défie le fonctionnaire du département qui est ici dans cette enceinte de contredire, par la bouche du ministre, la déclaration que je vais faire. En août, lorsque ces soumissions ont été acceptées, M. Workman n'avat pas d'atelier pour confectionner les habits, et il n'en a pas eu, si ce n'est quelques mois plus tard. Il faisait tout bonnement le commerce d'un tailleur ordinaire.

Par l'entremise de M. McShane, M. Workman demanda d'appliquer à MM. Shorey et Cie la clause relative à la pressuration des ouvriers et le ministre dit à cette maison : Parce que vous faites exécuter votre ouvrage à la pièce, par des citoyens des environs de Montréal, vous tombez sous le coup de la clause relative à la pressuration des ouvriers, et, par conséquent, votre soumission doit être écartée, et l'ami de M. McShane sera l'adjudicataire de l'entreprise.

Le contrat fut signé le 11 janvier, mais la soumission fut acceptée le 1er avril, et l'on dit à M. Workman de se mettre à l'œuvre. Celui-ci fit couper et tailler ses étoffes et engagea un charretier pour transporter les matériaux aux ouvriers de la campagne et rapporter les capotes, une fois terminées ; et pendant tout ce temps, M. Workman n'avait pas d'atelier. Le fonctionnaire du ministre, M. McCann, qui est ici, ne dira pas que M. Workman avait un atelier en octobre, novembre ou décembre. Le ministre nous dit qu'il en avait un en mars ; il paraît qu'il a loué une chambre de l'autre côté de la rue, y a installé quelques appareils électriques pour les besoins de son magasin de détail, et avait environ 40 hommes à l'ouvrage. Mais nous savons tous qu'il a cédé à des tâcherons l'entreprise que le gouvernement lui avait confiée et que l'honorable député de Beauharnois a raison lorsqu'il dit qu'il n'avait pas d'atelier.

M. McShane, cependant, induisit le gouvernement à donner la fourniture des habits militaires à M. Workman, qui a fait l'ouvrage de la même manière que MM. Shorey et Cie l'auraient fait, confié la confection de ces capotes et pantalons à des gens des environs de Montréal, et fait, sur chaque article, 50 cents de profit de plus que n'auraient fait Shorey et Cie.

Le directeur général des Postes plaide aujourd'hui la cause de l'ouvrier, tout comme il a plaidé la cause des patrons à la dernière élection. Mais qu'a-t-il fait pour les cultivateurs lorsqu'il est entré en fonctions ? Il a vendu le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier à un certain nombre choisi de ses amis, ce qui a permis à ces derniers d'extorquer 10 cents par livre aux cultivateurs du pays. Il a permis aux amis de M. McShane de faire quelque chose dans le même genre, en adjugeant la fourniture des habits mili-

taires à 50 cents la pièce de plus que le prix pour lequel une des maisons les plus respectables de Montréal était disposée à faire l'ouvrage.

Lorsque cette entreprise fut adjugée, en août, on se mit à confectionner ces capotes. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que le contrat n'a été signé que le 9 janvier, mais que l'adjudicataire avait confectionné la plus grande partie de ces articles l'automne précédent. Le contrat fut signé le 9 janvier et, cependant, le 11 du même mois, M. Workman fait une déclaration que tous les habits étaient prêts. Etait-il possible de confectionner ces capotes et pantalons dans l'espace de deux jours ? L'honorable ministre pourrait bien ne pas avoir lu le contrat. Celui-ci ne fut signé que le 9 janvier, mais la soumission avait été acceptée en août, et on lui dit de se mettre à l'œuvre immédiatement. C'est ce que M. Workman a fait en confiant la confection de ces habits militaires à des gens de la campagne tout comme MM. Shorey et Cie auraient fait, et a réalisé un profit net de $1,960 que le pays n'aurait pas perdu en acceptant la soumission des plus bas soumissionnaires. Mais le gouvernement a confié l'entreprise à M. Workman simplement parce que ce dernier était un libéral et un ami de M. McShane.

M. MONTAGUE : Je crois qu'il aurait été tout aussi bien pour le ministre de la Milice et de la Défense que son collègue (M. Blair) eût lu cet affidavit avant de commencer à le discuter. Lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux a commencé à prendre des renseignements et à faire des commentaires, au grand détriment des honorables membres de la droite, sur le cas qui nous occupe, j'ai cru qu'il n'avait pas entendu lire cet affidavit comme je l'avais entendu moi-même, quelques instants auparavant. Il a d'abord dit que cet affidavit avait trait aux salaires payés par l'entrepreneur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas avoir dit cela.

M. MONTAGUE : C'est certainement ce que la Chambre a compris. Lorsque j'interrompis mon honorable ami (M. Blair) pour lui dire que c'était un affidavit expliquant que l'ouvrage était fait et dans quelles conditions il avait été exécuté, l'honorable ministre me répondit : C'est un affidavit qui a trait aux salaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au contrat.

M. MONTAGUE : Que contenait l'affidavit, d'après mon honorable ami ?

Le PREMIER MINISTRE : Voyons ce que dit l'affidavit.

M. MONTAGUE : Je vais en faire la lecture au premier ministre, car l'affidavit établit justement l'assertion de la gauche.

Le PREMIER MINISTRE : J'aimerais mieux juger cela par moi-même.

M. TAYLOR.

M. MONTAGUE : Je suis certain que mon très honorable ami est un bon juge, et je suis prêt à en passer par son jugement. Si l'affidavit n'est pas ainsi que je l'ai compris, nous laisserons adopter l'item immédiatement. Les soumissions ont été demandées le 5 août et ont été reçues, je crois, le 9 août et ouvertes le 11 septembre 1898. Cet affidavit porte la date du 10 janvier 1898 ; mais il y a évidemment erreur, on a voulu dire janvier 1899. L'étampe du département indique que l'affidavit a été reçu le 12 janvier 1899. L'affidavit ne démontre pas que certains salaires devront être payés, d'après les dispositions du cahier des charges, mais simplement,—et le premier ministre en conviendra, —que certains salaires ont été payés.

Le PREMIER MINISTRE : Je serai capable de me former une opinion à ce sujet.

M. MONTAGUE : Mais je désire d'abord piquer la curiosité de mon très honorable ami.

Le PREMIER MINISTRE : Vous me faites attendre beaucoup, pour me donner peu, je le crains.

M. MONTAGUE : (lisant) :

Qu'en exécution d'un certain contrat.... .

Le PREMIER MINISTRE : Lisez tout le document.

M. MONTAGUE : (lisant) :

Canada,
Province de Québec,
Comté de . .. .

Je, Mark Workman, dans le comté d'Hochelaga, déclare solennellement qu'en exécution d'un certain contrat, en date du 10 janvier, A. D., 1899, intervenu entre Sa Majesté la reine Victoria et Mark Workman, de la cité de Montréal, le taux des salaires payés est comme suit :—

Je ne lis pas le tableau, car le très honorable premier ministre l'a entendu lire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est très bien ; c'est ce que M. Workman va payer.

M. MONTAGUE : A payé, et non va payer. La chose est parfaitement expliquée dans le paragraphe suivant :

Notre atelier comprend deux étages, est bien éclairé en avant et en arrière, a 25 pieds de largeur sur 100 pieds de profondeur, et est convenablement aménagé pour le confort des ouvriers, contenant des machines mues par l'électricité, est bien chauffé et pourvu de cabinets etc. Nous ouvrons notre atelier à 7.30 a. m. et le fermons à 6 p. m. Le nombre total de nos ouvriers est actuellement de 40 environ, Notre atelier est situé au No. 1857, de la rue Notre-Dame, à Montréal, presqu'en face de notre principal établissement. L'examen particulier, l'étampage et l'empaquetage se font à notre magasin où les habits sont taillés par des coupeurs qui reçoivent de $12 à $14 par semaine. C'est notre contre-maître ordinaire qui a surveillé les travaux.

Cela semble indiquer que l'ouvrage a été fait. La phrase suivante rend, peut-être, la chose encore plus claire :

Que sous tous les rapports, les dispositions du contrat ont été observées et l'ouvrage exécuté——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela en a bien l'air.

M. MONTAGUE : Oui ; n'est-ce pas ?

——de la manière prescrite par le dit coutrat (ou suivant le cas).

Les salaires ont été payés et l'ouvrage fait, dit l'affidavit, suivant les dispositions du contrat.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, et en vertu de l'acte concernant la preuve, 1898.

(Signé.) MARK WORKMAN.

Reconnu devant moi, dans le comté d'Hochelaga, dans la cité de Montréal, ce onzième jour de janvier, A. D. 1899.

(Signé.) DAVID ROBERTSON.
Juge de paix,
Commissaire etc.

M. FOSTER : Quelle date porte le contrat ?

M. MONTAGUE : Du 10 janvier.

M. FOSTER : Et l'affidavit ?

M. MONTAGUE : Du 12 janvier ; et n'oubliez pas que tout l'ouvrage avait été fait. Les habits ont probablement été confectionnés avant la signature du contrat.

Un autre point maintenant. Le ministre de la Milice nous dit qu'il a permis de faire 500 de ces capotes sans exiger que l'entrepreneur observât la clause relative à la pressuration des ouvriers. Voyons quels sont les faits. Shorey et Cie avaient consenti à confectionner ces capotes, sans être astreints à cette clause, à 49 cents de moins la pièce, que le prix porté à la soumission de M. Workman. La clause est abrogée dans les intérêts de M. Workman, et cela pour permettre à ce dernier de confectionner ces articles de la même manière que Shorey et Cie voulaient le faire, c'est-à-dire, en les envoyant à des femmes et filles de la campagne aux environs de Montréal. Cependant le ministre accorde à M. Workman un prix, par pièce, de 49 cents de plus que ne demandaient MM. Shorey et Cie, sous l'empire du même système.

Assurément si on devait ne pas appliquer, dans les intérêts de M. Workman, la clause relative à la pressuration des ouvriers, cet entrepreneur aurait dû réduire les prix qu'on lui payait à cause de l'insertion de cette clause au contrat. Tous les sophismes du directeur général des Postes, et tous ses vains et bruyants efforts pour chercher à faire prononcer la gauche en faveur du système de pressuration des ouvriers ne convaincront pas le ministre de la Milice lui-même, je crois, que la proposition que je développe est une proposition injuste et déloyabe.

Si M. Workman a obtenu 49 cents de plus en raison de l'existence de la clause relative à la pressuration des ouvriers, on devrait certainement retrancher ces 49 cents, si cette clause devait être supprimée et si l'ouvrage devait être fait tout comme MM. Shorey et Cie le proposaient. Je ne désire pas prolonger la discussion, mais je veux en mon nom et au nom des membres de la gauche qui ont parlé sur la matière, repousser l'attaque du directeur général des Postes, et du ministre de la Milice. Pas un membre de la gauche, en discutant cette question, n'a préconisé un système en vertu duquel on devait refuser à l'ouvrier un juste salaire pour un bon jour d'ouvrage. Personne, de ce côté-ci de la Chambre, ne veut pressurer les ouvriers ou les artisans et les priver d'un seul sou qu'ils ont légitimement gagné.

Le directeur général des Postes savait aussi bien que nous quel était notre argument. A tort ou à raison, nous soutenions que le gouvernement, ayant aboli, en apparence, le système de pressuration des ouvriers,—ce qui, dans l'espèce actuelle, coûte $2,000 au pays—que le même système avait été appliqué et que l'ouvrage avait été fait, de la même manière que MM. Shorey et Cie l'auraient exécuté, et qu'on avait permis de faire faire ces habits par des familles de la campagne comme la chose se faisait par le passé—à meilleur marché, pour le pays, comme l'a dit l'honorable député de Beauharnois.

Que répond le directeur général des Postes ? Si les honorables membres de la gauche, nous dit-il, déclarent qu'ils sont en faveur du système de pressuration des ouvriers, je suis prêt à les rencontrer sur ce terrain, car le gouvernement est opposé à cette politique ; voilà la ligne de démarcation, de division entre les deux côtés de la Chambre.

Je réplique que ce n'est pas le point en litige, et, quant à moi, je ne permettrai pas qu'on m'appelle l'avocat du système de pressuration des ouvriers, et, ainsi que l'honorable député de Beauharnois, je refuse de payer une somme de $2,000 extorquée au trésor public sous le prétexte d'abolir ce système, lorsque ce système reste en vigueur.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il me semble que cette question est très simple, si on l'examine sous son véritable jour et que la longue discussion que nous avons eue n'avait pas sa raison d'être. Je vais m'efforcer de discuter la matière à la lumière des faits qui ont été exposés ici ce soir. Deux soumissions ont été reçues au sujet de la fourniture d'habits militaires—je ne parle que de deux soumissions, car il n'est ici question que de celles de MM. Shorey et Cie et de M. Workman. Quoique plus élevée, la soumission de M. Workman a été acceptée, parce que celui-ci consentait à faire l'ouvrage en se conformaint à la clause relative à la pressuration des ouvriers.

La seule question qui se présente maintenant, c'est de savoir si M. Workman a tenu son engagement. Certaines conditions étaient imposées à ce fournisseur, et l'hono-

rable député de Beauharnois soutient que M. Workman a violé la clause dont je viens de parler en faisant exécuter l'ouvrage dans des paroisses situées aux environs de Montréal. A ce sujet, je suis loin de tomber d'accord avec mon honorable ami. Les honorables membres de la gauche ne nient pas que ce ne soit une sage précaution d'exiger que tous les travaux faits par des entrepreneurs, pour le compte du gouvernement, soient exécutés sous l'empire de la clause relative à la pressuration des ouvriers. Ils ne combattent pas la politique ministérielle sur ce point. La combattent-ils, oui ou non ?

M. FOSTER : Non.

Le PREMIER MINISTRE : Ils sont convaincus qu'il était convenable d'adjuger l'entreprise à M. Workman, bien qu'il en coûte plus cher au pays. Mais ils blâment le gouvernement, ils blâment le ministre de la Milice de ne pas avoir obligé l'entrepreneur à observer cette disposition du cahier des charges. Ils ne blâment pas le gouvernement d'avoir adjugé l'entreprise à un prix plus élevé de 49 cents que celui porté à la soumission de MM. Shorey et Cie.

M. FOSTER : Je blâme certainement le gouvernement de l'avoir fait, si mon très honorable ami pose ainsi la question.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'ex-ministre des Finances blâme le gouvernement d'avoir fait cela, comprenons-nous bien.

M. FOSTER : Oui, comprenons-nous bien. Si le premier ministre pose ainsi la question, je blâme le gouvernement. Mon très honoreble ami n'avait peut-être pas l'intention de s'exprimer aussi clairement, mais s'il pose la question de cette manière, je blâme le ministre de la Milice.

Le PREMIER MINISTRE : Si je ne pose pas bien la question, il serait à peine bon de la part de l'ex-ministre des Finances (M. Foster), et il ne serait pas beaucoup dans les intérêts du pays, d'ergoter sur ce point. Si je ne pose pas bien la question, que l'honorable député fasse une rectification.

Le ministre de la Milice et de la Défense, étant obligé d'accorder la fourniture de ces habits militaires, adjuge l'entreprise au plus haut soumissionnaire parce que celui-ci consentait se conformer à la clause relative à la pressuration des ouvriers. Voilà la position ; et si mon honorable ami prétend que je me trompe, expliquons-nous. Mais je ne comprends pas que ce soit là son assertion. La seule question que le comité ait à décider est celle-ci : L'entrepreneur a-t-il observé les conditions du contrat ? S'est-il conformé à la clause relative à la pressuration des ouvriers ? On a lu un affidavit et on a beaucoup ergoté sur ce point ; mais je ne crois pas que les arguties que l'on a apportées soient dignes d'une discussion de cette nature.

Sir WILFRID LAURIER.

L'affidavit porte la date du 10 janvier et le contrat celle du 11 du même mois, et on s'est beaucoup amusé parce que cet affidavit mentionne que les travaux ont été faits, lorsque le contrat porte la date du jour précédent.

M. MONTAGUE : Je n'ai pas parlé de cela du tout.

Le PREMIER MINISTRE : Non, je l'avoue, mais d'autres députés se sont efforcés de tirer un grand argument de cela.

Les faits sont bien simples. Ces soumissions ont été demandées en août, et l'entreprise a été adjugée en septembre, et le contrat a été signé en janvier. Dans l'intervalle, une grande partie de l'ouvrage avait été faite. C'est la seule manière d'interpréter le contrat.

L'honorable député de Beauharnois prétend que M. Workman a violé cette condition du cahier des charges, prescrivant que tous les travaux devaient se faire dans l'établissement de l'entrepreneur, et que M. Workman a fait confectionner ces habits militaires par des gens du comté de Laval et d'ailleurs.

Quant à moi, je ne vois là aucune violation de la clause relative à la pressuration des ouvriers. Mais, M. l'Orateur, il serait monstrueux qu'un travailleur ne pût faire son ouvrage à domicile. La clause relative à la pressuration des ouvriers prescrit que l'ouvrier ne sera pas tenu de travailler dans l'atelier de son patron, dans de mauvaises conditions hygiéniques et dans des circonstances qui ne sont pas favorables à la bonne exécution des travaux.

M. HAGGART : Est-ce que le très honorable premier ministre ne sait pas que cette clause même est insérée dans le contrat ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, si j'ai bien lu le contrat. Le contrat oblige l'entrepreneur à tenir son propre établissement dans un bon état hygiénique, et à faire exécuter l'ouvrage dans un local qui doit être aussi dans une bonne condition hygiénique s'il cède l'entreprise à un sous-entrepreneur. Mais, M. l'Orateur, à moins que je ne me trompe grandement, il me serait bien difficile de croire que le contrat doit être interprété de cette façon, qu'une personne de Sainte-Rose ou d'ailleurs ne pourrait faire l'ouvrage à domicile. Dans tous les cas, si c'est là la lettre, ce n'est pas l'esprit du contrat.

Discutons maintenant cette question sérieusement. Ce sur quoi nous devons insister, c'est que les travaux soient faits dans le local fourni par le patron, lequel doit être dans une bonne condition hygiénique. Mais assurément, il n'est pas défendu à un homme de travailler à domicile. Je n'interprète pas le contrat de cette manière.

M. BERGERON : Après avoir discuté cette questions durant trois ou quatre heures, nous arriverons à nous entendre avec l'honorable premier ministre. Mon très honorable ami connaît une maison de Montréal du nom

de Shorey et Cie. Comme il l'a dit, cette maison possède un grand entrepôt où elle emmagasine les articles confectionnés, elle a des tailleurs qui coupent les étoffes et, du 1er janvier au 31 décembre, elle fait confectionner ces marchandises par des gens qui travaillent à domicile, à Sainte-Rose, Sainte-Thérèse, Boucherville, Verchères et dans les paroisses situées aux environs de Montréal. MM. Shorey et Cie ne cèdent pas leurs commandes à des sous-entrepreneurs ; mais les ouvriers travaillent à domicile au lieu de travailler dans l'établissement de Shorey et Cie. Voilà tout ce qui en est.

Lorsque MM. Shorey et Cie ont envoyé leur soumission, ils ont dit qu'ils ne pouvaient faire l'ouvrage au même prix, sous l'empire de la clause relative à la pressuration des ouvriers, parce qu'ils seraient obligés d'agrandir leur établissement. Si vous permettez, disent-ils, d'exécuter les travaux comme nous avons fait par le passé, nous pouvons soumissionner l'entreprise à un prix moins élevé. Je puis dire aux honorables membres de cette Chambre que la maison Shorey, faisant le commerce des habits depuis vingt ans, a un outillage plus perfectionné que celui de tout autre établissement du même genre au Canada, à l'exception de la "Sanford Manufacturing Company."

Si l'honorable premier ministre veut bien me prêter un moment d'attention, je vais lui expliquer pourquoi nous nous plaignons. Ce n'est pas parce que la soumission de Workman a été acceptée et que celle de Shorey a été rejetée, mais ce dont nous nous sommes plaints cette après-midi, c'est que M. Workman a fait exécuter les travaux à Sainte-Rose et à Sainte-Thérèse par des personnes travaillant à domicile tout comme Shorey et Cie auraient fait, avec cette différence que ceux-ci eussent reçu 49 cents de moins, par capote, et que le gouvernement n'aurait pas perdu cette somme tombée dans le gousset de M. Workman.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député de Beauharnois a dit que M. Workman avait fait exécuter l'ouvrage en dehors de son établissement. Il n'y a aucune preuve à ce sujet. Pour les fins de l'argumentation, supposons qu'il en soit ainsi. La chose en vaut-elle la peine ? Je crois que l'on devrait faire cette discussion avec moins de chaleur et avec plus de gravité. Nous sommes tous convenus que le contrat devait contenir une clause relative à la pressuration des ouvriers. Jusqu'à quel point cette clause doit aller, je ne suis pas prêt à le dire ; mais j'affirme qu'elle ne devrait pas empêcher les femmes de faire l'ouvrage à domicile. Je ne crois pas que ce soit là l'esprit du contrat, mais s'il en est ainsi, je dis que cette clause aurait dû être amendée, car je ne veux pas voir de pauvres femmes empêchées de travailler à domicile : et il faut donner à cette disposition une interprétation plus libérale, bien que j'insiste pour que cette clause soit insérée dans tous les contrats. On pourrait cependant la modifier de manière à ne pas empêcher de pauvres ouvrières à travailler à domicile.

M. MONTAGUE : Le directeur général des Postes devrait rétracter les bruyantes paroles qu'il a prononcées.

M. BERGERON : Il devrait rétracter tout ce qu'il a dit cette après-midi.

M. WALLACE : Je crois que l'honorable directeur général des Postes retirera toutes les déclarations qu'il a faites, en face de la déclaration claire et formelle de l'honorable premier ministre ; déclaration que les deux côtés de la Chambre peuvent accepter très cordialement.

Je prends la parole pour appeler surtout l'attention sur un fait. L'honorable ministre de la Milice nous a dit qu'il était bien vrai qu'il y avait certains articles, capotes et pantalons, qui n'étaient pas compris dans le contrat, et qui, par conséquent, n'étaient pas sujets à ces conditions. La raison que nous a donnée l'honorable ministre, c'est qu'il y avait urgence. Ces articles devaient être fournis immédiatement, sans aucun délai et indépendamment des clauses du contrat.

Il nous a dit que le contrat était daté du 9 ou du 10 janvier, et que ces articles ont été confectionnés en octobre, novembre et à d'autres dates.

J'ai examiné cette annexe préparée par le gouvernement, et je vois que les soumissions ont été reçues jusqu'au 9 août, et décachetées le 9 août 1898. Nous savons que l'adjudication a eu lieu en septembre. Alors ces capotes, qui étaient immédiatement nécessaires, ont été confectionnées après le 9 septembre, c'est-à-dire, en octobre, novembre et décembre, après que l'entreprise eut été adjugée à M. Workman, qui s'obligeait, aux termes du contrat, de faire l'ouvrage conformément à la clause relative à la pressuration des ouvriers. Cependant, devant ces faits, l'honorable ministre de la Milice nous dit qu'il est vrai que 600 capotes et 500 pantalons ont été confectionnés, sans que l'entrepreneur observât cette clause, vu qu'il y avait urgence. Mais M. l'Orateur, le contrat existait alors, et mon honorable ami nous dit que l'entrepreneur n'avait pas à s'occuper des conditions du cahier des charges. Le département avait accepté la soumission de M. Workman, à $6.74, mais il avait aussi reçu la soumission de MM. Shorey et Cie, à $6.25, ou 49 cents de moins ; et il aurait parfaitement pu accepter celle-ci, car ces habits ne devaient pas être confectionnés sous l'empire de la clause relative à la pressuration des ouvriers.

Nous avons aussi d'autres renseignements, qui ne sont pas niés et qui sont indéniables, et nous savons que plus de 2,000 de ces capotes ont été faites à la campagne et contrairement à cette clause dont le prétendu objet est d'empêcher la pressuration des ouvriers. Je suis heureux—et le comité par-

tage mon sentiment—d'avoir entendu le premier ministre condamner l'attitude prise par le directeur général des Postes, au sujet de la confection de ces habits par des personnes qui travaillent à domicile ; celui-ci prétendait que cela faisait partie du système de pressuration des ouvriers et portait atteinte à la santé et à la morale publiques et aux conditions industrielles du pays. Le très honorable premier ministre nous a dit que rien n'était plus de nature à contribuer à la prospérité industrielle du peuple que le travail à domicile.

M. FOSTER : J'espère que le ministre de la Milice va immédiatement demander à M. Workman de rembourser ces $1,960. La seule raison qu'il avait pour ne pas donner l'ouvrage à MM. Shorey et Cie, c'est parce que ceux-ci allaient faire confectionner ces habits par des personnes travaillant à domicile. Il a entendu l'honorable premier ministre nous dire que c'est là une interprétation peu libérale et fausse de la clause relative à la pressuration des ouvriers et qu'il ne croit pas que cette position soit tenable. Par conséquent, le ministre de la Milice n'a donc aucune raison de payer à M. Workman $1,960 de plus qu'il n'aurait payé à MM. Shorey et Cie pour le même ouvrage. Mais, outre et par-dessus tout cela, il y a le fait de ces soumissions étranges et irrégulières demandées le 5, décachetées le 9 et de cette adjudication faite en septembre. Le gouvernement malgré l'interprétation que le ministre de la Milice donnait à la loi, a laissé violer le contrat et faire l'ouvrage par des personnes travaillant à domicile. Il y a là un somme de $1,960—de l'argent du peuple—qui a été gaspillée, et que les ouvriers n'ont pas gagnée, mais qui est tombé dans le gousset de l'entrepreneur.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une question digne d'attention. J'ajouterai que, en ce qui concerne le travail fait à domicile par les ouvrières de la campagne, je n'ai aucune raison d'hésiter à me prononcer, et je crois que non seulement la chose est permise, mais est désirable. Quant au travail dans les villes, il y a de bonnes raisons de stipuler une clause pour empêcher la pressuration des ouvriers, mais il faut faire une distinction au sujet des ouvriers de la campagne qui travaillent à domicile.

M. MONTAGUE : J'aimerais demander à mon très honorable ami si cette clause est insérée dans le contrat relatif à l'habillement de la police à cheval.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis pas prêt à répondre à cette question.

M. MONK : Je crois que nos chances de recouvrer cette somme de $2,000 sont minces, dans les circonstances. J'aimerais dire au ministre de la Milice sur cette question qui nous intéresse beaucoup, nous qui vivons dans une partie du pays où beaucoup d'ouvrage a été fait de cette manière. Quel est le taux des salaires payés sous l'empire de cette clause dont l'objet est d'empêcher la pressuration des ouvriers ? Combien les personnes de la campagne qui ont confectionné ces habits ont-elles reçu, à la pièce ? Tout le monde sait que les gens qui font l'ouvrage mentionné dans ce contrat sont des gens des comtés de Jacques-Cartier, Laval et Terrebonne. Est-ce que cette clause a été avantageuse pour ces travailleurs ? L'ouvrage, ayant été exécuté tout comme MM. Shorey et Cie l'auraient exécuté, il me semble que nous avons le droit de savoir quelle différence et quels avantages il y a pour les ouvriers.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis porté à croire que les prix ont été raisonnables.

M. MONK : Le très honorable premier ministre me permettra de dire que rien ne prouve qu'il y a eu amélioration sous ce rapport. L'honorable député de Laval nous a dit, cette après-midi, en réponse à l'honorable député de Beauharnois, que les gens se plaignaient d'être obligés de travailler jusqu'à épuisement. Dans ces circonstances, en face d'une opération de cette nature, je crois que nous avons le droit de savoir exactement combien on a payé à M. Workman. Nous ne le savons pas, car le ministre de la Milice ou tout autre membre de cette Chambre ne peut nous le dire. Il est bien malheureux que nous ne puissions obtenir ces renseignements.

M. INGRAM : J'aimerais demander au ministre de la Milice si on applique le "sweating system" de la pressuration des ouvriers dans la cartoucherie de Québec.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pas que je sache. Je crois que de temps à autre, on fabrique quelques articles à la journée. Le même système est en vigueur à Woolwich, mais n'est pas général. Je dirai à mon honorable ami que je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet.

M. INGRAM : Il est peut-être du devoir du ministre de la Milice de donner une explication, et il est peut-être de mon devoir de donner une explication au sujet d'une interpellation que j'ai inscrite à l'ordre du jour au commencement de la session. J'ai reçu de Québec de nombreuses lettres m'informant que les gens se plaignaient de l'administration de la cartoucherie par le gouvernement. L'élément ouvrier a protesté et m'a transmis un certain nombre de questions à poser au ministère. Je n'ai pas inscrit ces questions à l'ordre du jour, car elles étaient offensantes. Je les amendai de mon mieux, afin d'obtenir les renseignments que l'on demandait, et de ne pas offusquer le gouvernement. Je n'ai pas réussi, et dans sa réponse, en date du 27 avril, le ministre de la Milice se plaignit de la rédaction de mon

interpellation. Les questions posées étaient les suivantes :

1. Pour quelle raison le gouvernement a t-il renvoyé de la fabrique de cartouches de Québec, les membres de l'Assemblée des Mécaniciens, n° 10,961, des Chevaliers du Travail ?

2. Combien ont été renvoyés ?

3. Combien de filles et de garçons ont été blessés dans la dite fabrique de cartouches pendant les deux dernières années? Jusqu'à quel point ont-ils été blessés ?

4. Quelle rémunération ont-ils reçue pour les souffrances endurées et le temps perdu pendant leur traitement ?

5. Quelle est la nature de la correspondance échangée avec le parti ouvrier dans la cité de Québec au sujet du refus des autorités de la dite fabrique de cartouches d'admettre Madame Provencher pour faire l'inspection de la fabrique provinciale ?

6. Quel a été le résultat des enquêtes faites par le gouvernement au sujet de ce refus ?

7. Qui est responsable, du ministre de la Milice, du sous-ministre ou du surintendant de la dite fabrique, pour la continuation du système qui s'est perpétué dans cette fabrique de pressurer les ouvriers ?

8. Quel est le taux minimum des salaires payés aux filles et garçons employés dans la dite fabrique ?

9. Le gouvernement sait-il que les salaires de quelques-uns de ces employés ne s'élèvent pas, par semaine, à plus d'une piastre ?

10. Une pétition a-t-elle été présentée au gouvernement ou à quelqu'un de ses membres, demandant la destitution de Charles Roy ? Quelles raisons étaient alléguées dans la dite pétition, et quelles signatures y étaient attachées ?

J'ai omis les autres questions qui, d'après l'honorable ministre, étaient blessantes ; et c'était aussi ma manière de voir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dirai à mon honorable ami qu'il m'est impossible, dans le moment, de lui donner une réponse, mais je verrai les "Débats", et je lui donnerai une réponse complète, aussitôt que j'en aurai l'occasion.

Milice—

Construction de petits magasins d'armes...$10,000

M. FOSTER : Où veut-on construire ces magasins ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons une liste qui mentionne plusieurs endroits ; nous n'avons pas encore fait notre choix, mais je crois que nous en construirons aux suivants. A Sussex, N.-B.—

M. FOSTER : Quel en sera le coût ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Approximativement, $3000. Guelph, $2,000 ; Saint-Thomas, $1,500 ; Cobourg, $3,000 ; Cornwall, $2,000.

M. FOSTER : Mon honorable ami excède son crédit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ainsi que je l'ai expliqué, nous avons déjà choisi plusieurs endroits parmi ceux qui sont mentionnés. Je crois que les sommes que je viens de donner ne sont pas excessives, et que le total n'excédera pas le crédit demandé.

M. FOSTER : Je ne puis féliciter le ministre de la Milice et de la Défense de ses estimations. Quel est le principe qui l'a guidé en cette matière ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La raison pour laquelle nous demandons ce crédit, c'est que notre nouveau fusil requiert beaucoup de soins et de prudence, et nous croyons opportun, sur la recommandation du commandant général, laquelle j'ai approuvée, au lieu de distribuer les fusils comme auparavant, de construire de petits magasins séparés et de nommer, pour chacun, un gardien chargé de prendre soin des armes.

M. FOSTER : Par exemple. Sussex serait le magasin d'armes central de la province du Nouveau-Brunswick ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non pas pour la province. Nous avons l'intention de construire un magasin d'armes pour chaque bataillon.

M. MONTAGUE : Est-ce que mon honorable ami va faire cela dans tous les comtés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Aussi promptement que possible.

M. MONTAGUE : J'aimerais à dire que le 37e bataillon est un des meilleurs de la province de l'Ontario, et je ne crois pas qu'il y ait de magasin d'armes dans cette partie du pays qui est bien digne d'être mis sur le même rang que le 37e.

M. HUGHES : Je prendrai la liberté de dire au ministre que le comté de Victoria a grandement besoin d'un magasin d'armes ; et j'ajouterai qu'on peut se procurer un bâtiment très convenable, et que le coût total n'excèderait pas $1,000. Ainsi mon honorable ami épargnerait $1,000 en le construisant cette année.

Uniformes $30,000

M. FOSTER : Que veut dire cet item ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Notre crédit principal n'était pas assez considérable, et nous avons besoin de cette somme supplémentaire. C'est pour diverses espèces d'uniformes.

M. FOSTER : Ces habits militaires vont-ils être confectionnés après adjudication, aussi ?

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

M. FOSTER : Alors on ne considèrera pas à ce sujet qu'il est contraire à la clause relative à la pressuration des ouvriers de permettre aux gens de la province de Québec de faire l'ouvrage à domicile ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quant à moi, je n'aurais pas beaucoup d'objection à cela, mais je crois qu'il y aura une inspection des mai-

sons et des pièces où travailleront les ouvriers. Dans plusieurs cas, je crois, que les voisins se réunissent dans un local central et font l'ouvrage dans une chambre où ils sont beaucoup trop à l'étroit.

M. FOSTER : Je ne crois pas que ce soit là ce qu'on fait à la campagne.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, dans certains cas, et je crois que dans nos contrats, nous devons prescrire l'inspection du local, de temps à autre. Nous devons avoir une liste nous indiquant les maisons où se fait l'ouvrage et les noms des ouvriers.

M. FOSTER : Alors, MM. Shorey et Cie pourront espérer obtenir l'entreprise.

M. MONTAGUE : L'entreprise de M. Workman est-elle terminée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis dire.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre devrait déduire 49 cents par capote, pour les 500 capotes que Workman a fait confectionner en dehors de son atelier.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne crois pas que M. Workman soit responsable de la chose. Si la responsabilité doit reposer sur quelqu'un, je crois que c'est sur moi.

M. BERGERON : Combien d'argent M. Workman a-t-il reçu ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis dire.

Médailles pour service général (5,000 médailles) $10,000

M. FOSTER : Ces médailles sont-elles achetées après soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous les faisons venir de l'hôtel royal des Monnaies.

Réclamation de F. X. Mathieu, pour frais dans la cause de la Reine contre les cautions du col. de Bellefeuille $199.30

M. MONTAGUE : Que veut dire cet item ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est destiné à payer les frais dans une cause contre la Couronne. Le juge, dans les circonstances, a recommandé à la Couronne de payer les dépenses. Le conseil a été saisi de la question, et un arrêté du conseil a été adopté autorisant le paiement.

Compensation à Octave Ouellette pour blessures reçues en travaillant à la salle d'exercices, à Montréal... .. .. $750

M. FOSTER : Comment sommes-nous responsables de cela ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le département de la Justice a été saisi de ce cas, et après mur examen et délibération, le ministre a recommandé de payer cette somme. Octave Ouellette nous a demandé la permission d'instituer une action, mais nous avons cru préférable d'effectuer un règlement et de consentir à ce que le ministre de la Justice nous conseillait de faire pour éviter un procès. Voici des circonstances dans lesquelles l'accident est arrivé. Cet homme travaillait sur l'édifice et l'échelle sur laquelle il se tenait, étant défectueuse, il tomba en arrière et fut grièvement blessé.

M. FOSTER : Qui conduisait les travaux—le gouvernement ou un entrepreneur ?

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

M. BERGERON : Quand cet accident est-il arrivé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En décembre 1895.

M. BERGERON : Quel est ce M. Mathieu qui réclame le paiement de ses frais ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est un avocat de Sainte-Scholastique.

M. BERGERON : Comment se fait-il qu'il a été employé dans une cause de Longueuil ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il été employé par le département de la Justice et le ministre de la Justice a recommandé de le payer.

M. MONTAGUE : Revenant sur nos pas, je demanderai au minstre quel emplacement on va acheter pour construire un magasin d'armes à Saint-Thomas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le département achètera probablement un emplacement appartenant au Dr Wilson, autrefois membre de cette Chambre.

M. MONTAGUE : Quel prix va-t-on payer ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $6,000, je crois, pour 8§ acres. Il y a ctuellement une salle d'exercices à Saint-Thomas, mais elle est tout à fait insuffisante. Le colonel du bataillon, M. Stacey, m'a parlé à ce sujet. De fait, on ne se sert pas de cette salle, et il nous faut payer un gros loyer pour avoir un autre local. C'est pourquoi, nous sommes venus à la conclusion de vendre l'emplacement sur lequel la salle d'exercices est construite au Dr. Wilson qui est prêt à l'acheter au prix de $2,000. Mais j'ai l'intention de le mettre aux enchères, et la somme que nous en obtiendrons réduira d'autant la somme que nous dépenserons. Nous voulons construire un magasin d'armes sur le nouvel emplacement et nous servir du terrain qui nous restera pour les exercices militaires. Le colonel me dit qu'il préfère un bâtiment de cette nature, afin d'avoir plus d'espace pour les exercices, qu'une salle et un petit terrain.

M. MONTAGUE : Je suppose que l'honorable ministre va exproprier le terrain de la manière ordinaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous procéderons par voie d'expropriation ou d'estimation. Nous n'avons rien conclu au sujet du prix. Nous connaissons la somme que l'on demande et nous savons qu'on a offert une certaine somme pour la salle d'exercices, mais nous n'avons pas encore étudié tous ces détails et nous prendrons les moyens de faire une estimation juste et raisonnable.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre que la somme de $6,000 est simplement pour l'achat du terrain ?

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

M. INGRAM : Tout en ne m'opposant pas à ce qu'on paie un prix raisonnable, la somme de $6,000 me paraît hors de proportion avec la valeur de l'emplacement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous ne donnerons pas plus qu'il ne vaut ; mais c'est là le prix que l'on demande.

M. MONTAGUE : A quelle distance du centre de Saint-Thomas cet emplacement est-il situé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Près des usines du chemin de fer.

M BERGERON : A qui appartient cet emplacement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au Dr Wilson, ancien député.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a-t-il un rapport indiquant la valeur du terrain ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, du quartier-maître général.

M. MONTAGUE : Cet emplacement convient-il à l'usage auquel on le destine ?

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

M. MONTAGUE : On me dit qu'il faudra remplir une grande partie de ce terrain. L'honorable ministre a-t-il reçu le rapport du major-général à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je regrette de dire que je n'ai pas ce rapport sous la main, mais le major-général dit que l'emplacement vaut le prix qu'on demande.

M. INGRAM : Je connais la valeur des terrains à Saint-Thomas. Je m'occupe depuis un certain temps d'opérations immobilières, et je sais que l'emplacement en question ne vaut pas la moitié de la somme qu'on a mentionnée. Tous ceux qui, à Saint-Thomas, connaissent la valeur de la propriété foncière, diront la même chose. Je suis prêt à consentir au paiement d'un très bon prix aux personnes dont le gouvernement veut exproprier les terrains, mais une somme de $6,000, dans le cas actuel, est bien trop élevée. Le terrain est plein de cavités et il faudra le remplir. Je croyais qu'une somme de $2,000 ou $3,000 serait suffisante pour le magasin d'armes et que le reste paierait l'emplacement.

M. MONTAGUE : Je comprends que le ministre a consenti à prendre des procédures en expropriation ?

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

M. MONTAGUE : Une expropriation régulière ; nous ne demandons pas autre chose.

M. MONK : Je désire appeler de nouveau l'attention de l'honorable ministre sur le cas de Joseph Larose, de Saint-Laurent, au sujet duquel nous avons eu une longue correspondance. Le comité sait que M. Larose a été victime d'un accident irréparable, frappé par une balle tirée par des soldats qui faisaient des exercices de tir. Cet homme est impotent pour le reste de ses jours. C'est un petit cultivateur et bien que l'accident soit arrivé, il y a deux ans, l'état général de sa santé ne s'est pas du tout amélioré. Nous lui avons voté $1,000, il y a un an, mais il a reclamé davantage, et avec raison, et cherché à obtenir la permission de poursuivre la Couronne.

Je crois que le gouvernement reconnait parfaitement que, dans les circonstances, cet homme méritait d'obtenir une pétition de droit et on s'est rendu à sa demande à ce sujet. Je fais un dernier appel en sa faveur. M. Larose est actuellement dans une situation très difficile et je demande au gouvernement de lui payer une certaine partie de cette somme de $1,000, et le pétitionnaire consent volontiers à signer un document par lequel il reconnaîtra que ce paiement est fait sans préjudice des droits du gouvernement. Dans les circonstances, je demande au ministre de s'occuper du cas encore une fois et de payer à M. Larose au moins une certaine partie de la somme votée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami a souvent plaidé auprès de moi la cause de M. Larose, et je regrette de n'avoir pu partager ses vues. L'an dernier, nous avons voté une somme de $1,000 à titre d'indemnité. Il n'y a pas de doute que ce cas est extrêmement triste, mais M. Larose a refusé d'accepter l'argent. J'ai pensé que, vu qu'il refusait d'accepter le tout, il ne voudrait pas prendre un acompte, car nous ne savons pas quelle sera l'issue du procès. Il était entendu que le crédit voté par ce parlement devait être accepté en règlement final de toutes réclamations, et je suis certain que l'auditeur géné-

ral ne consentirait pas à payer une somme qui ne serait pas un paiement final.

M. FOSTER : Ce crédit dit-il " un règlement final " ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce que le parlement a compris.

M. MONK : Je ne vois pas que le crédit contienne quelque chose qui puisse faire croire qu'on a établi, dans ce cas, une règle inflexible au sujet du paiement. Tout ce que je demande, c'est que le gouvernement paie une certaine partie de la somme votée et prenne un reçu. Je ne vois rien qui s'oppose à cela.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous ne savons pas quel sera l'issue du procès devant les tribunaux.

Compensation à la veuve du défunt capitaine
F. E. Stewart..... $1,000

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il s'agit d'une compensation à la veuve d'un officier qui est allé dans le comté de Wright, près d'ici, lorsque des difficultés se sont élevées au sujet de la perception des taxes. Cet homme a enduré tant de fatigues qu'il a perdu la vie. Il est revenu chez lui dans un état de santé délabré et il est mort peu de temps après ; et ce crédit est une gratification que nous voulons faire à sa veuve.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais appeler l'attention du ministre sur le cas du major Maxwell, de l'Artillerie de place d'Halifax.

Il a perdu la vie dans le service, peut-être pas rigoureusement parlant, mais virtuellement parlant. Il assistait au cours d'une école d'équitation à Halifax dans le but de se rendre apte à remplir le grade qu'il occupait dans le bataillon. Dans cet exercice, non pas dans l'école, il est vrai, mais en dehors des heures de l'école, il fut jeté à bas de son cheval et mourut quelques heures après. Il laissait une veuve et plusieurs enfants qui avaient à peine quelques moyens d'existence. J'ai appelé l'attention du ministre sur ce cas, espérant qu'on pourrait faire quelque chose pour la veuve et la famille de cet officier. Je suis bien peiné de constater qu'on n'a encore rien fait. Il se peut que, strictement parlant, le cas ne soit pas tout à fait dans la même catégorie de ceux dont le parlement s'occupe, mais je suis convaincu que le cas du major Maxwell est aussi digne de considération que celui du capitaine Stewart.

Le cas d'un homme qui meurt des fatigues qu'il a endurées plusieurs années après qu'il a été dans le service actif, ne me paraît pas plus digne de la sollicitude du gouvernement que celui du major Mexwell qui tombe de son cheval en prenant des exercices dans l'école d'équitation. Il est bien vrai qu'il est tombé de cheval une heure environ après avoir quitté l'école, mais c'est en pratiquant ce qu'on lui enseignait. Virtuellement, sinon strictement, il était en service actif. Je ne vois pas pour quelle raison on accorderait à la veuve du capitaine Stewart une compensation que l'on refuserait à la veuve du major Maxwell. Je ne crois pas qu'il y ait dans la ville ou le comté d'Halifax, une seule personne qui ne considérerait pas que le gouvernement ferait une chose juste, raisonnable et équitable en accordant cette indemnité. J'aimerais savoir, de la bouche du ministre, pourquoi on ferait une distinction entre le cas du capitaine Stewart et celui du major Maxwell.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le cas du major Maxwell a été exposé, je crois, sous son vrai jour. Il prenait des leçons d'équitation prescrite par les règlements que doivent suivre les officiers supérieurs. Mais il n'était pas satisfait des leçons qu'il recevait à l'école et il prit le cheval de son frère pour aller faire une promenade, et non dans l'accomplissement de ses devoirs militaires. Il est vrai qu'il aurait pu ne pas faire cela, s'il n'avait pas été recevoir des leçons d'équitation à l'école ; mais il me semble qu'il serait dangereux d'établir un pareil précédent et de dire que, parce qu'un officier, qui suit les cours d'équitation, se tue en galopant sur le cheval de son frère, aurait droit, ou plutôt que sa famille aurait droit de demander une compensation au gouvernement.

Je crois que le cas est bien triste et un de ceux, je dois l'avouer, que j'avais d'abord été porté à voir d'un œil favorable. Mais, après avoir réfléchi mûrement et avoir pris les meilleurs conseils que je pouvais de mes collègues, j'ai décidé que ce n'était pas un cas qui me justifierait de recommander au parlement de voter une compensation.

Quant à la différence entre les deux cas, je crois qu'elle est très sensible. Le capitaine Stewart était en service actif. Il est bien vrai qu'il n'est pas mort en remplissant ses fonctions, mais il contracta la consomption dans cette expédition, et il est mort de cette maladie quelque temps après. C'est parce qu'il avait servi son pays dans des circonstances difficiles qu'il est mort.

Quant à discuter si nous devrions reconsidérer l'autre cas, je dirai que je serais heureux de le faire, si je croyais pouvoir en arriver à une conclusion différente. Aujourd'hui encore, j'ai tout lieu de croire que nous avons pris la véritable attitude à prendre.

M. BORDEN (Halifax) : L'on me permettra sans doute de dire quelqes mots en réponse à l'honorable ministre. Il nous a dit que sa propre opinion était plus ou moins favorable à la veuve du major Maxwell, et je suis porté à croire que les conseils qu'il a reçus de ses collègues n'on pas été inspirés par une parfaite connaissance des faits. Supposons que le capitaine Stewart étant, strictement parlant, en service actif, serait allé faire une course à cheval à un moment

ou l'émeute était apaisée temporairement, et qu'il eût été tué. Personne ne prétendra qu'on ne devrait pas donner une compensation à sa veuve ; car il serait censé avoir été, tout le temps, en service actif, mais, en réalité, il n'aurait pas été plus en service actif que n'était le major Maxwell.

Le major Maxwell suivait les cours de l'école d'équitation. S'il avait pu se payer ce luxe il serait allé prendre ces leçons à Toronto, et alors il aurait été dans la même situation que le capitaine Stewart. Mais c'était un jeune homme, qui faisait lui-même son chemin dans le monde ; et comme ses moyens ne lui permettaient pas d'aller dans une école éloignée, il suivait les cours d'équitation à Halifax. En dehors des heures d'école et en essayant, pour se perfectionner dans son art, de mettre en pratique les leçons qu'il recevait à l'école, il se tue. Il importe peu de savoir si c'est en montant son cheval ou celui d'une autre personne.

Il n'y a pas de doute sur les faits. Cela est ce que les avocats appellent une cause prochaine, tout autant que dans le cas du capitaine Stewart. Ce dernier était en service actif, et après avoir quitté le service actif, la maladie s'est déclarée. On peut conjecturer, mais il est impossible de prouver d'une manière absolue, qu'il a contracté cette maladie lorsqu'il était dans le service actif, s'occupant d'apaiser une émeute dans le comté de Wright, et, pour cette raison, le gouvernement accorde une compensation à sa veuve.

Les cours d'équitation que suivait le major Maxwell sont autant la cause prochaine de sa mort que le service actif a été la cause de la mort du capitaine Stewart. J'ose dire que la preuve ne peut être plus absolument certaine, dans un cas que dans l'autre. On accorde à la veuve du capitaine Stewart une compensation que l'on refuse à la veuve du major Maxwell. Je crois que le gouvernement devrait reconsidérer sa décision, et si on accorde une compensation à la veuve du capitaine Stewart—et je ne m'en plains pas, car je crois que ce n'est que justice,—je demande, pour les mêmes raisons, qu'on accorde aussi une compensation à la veuve du major Maxwell, qui a été laisée dans une condition voisine de la misère.

Le major Maxwell était un officier actif, capable et compétent dont le passé sera pris en considération par le département. J'espère donc que le ministre étudiera de nouveau la question, et donnera des explications plus complètes à ses collègues, et essaiera de faire l'an prochain ce que, suivant moi, commandent les circonstances de ce cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le cas que vient d'exposer l'honorable préopinant éveille chez moi beaucoup de sympathie. J'aimerais bien mieux apporter de forts arguments en faveur de ce cas, que de dire un seul mot qui pût être interprété d'une manière défavorable. Le cas est particulièrement triste. Je ne puis cependant abonder dans le sens de mon honorable ami (M. Borden) lorsqu'il dit que le cas du major Maxwell et celui du capitaine Stewart son identiques. Je crois qu'il y a entre les deux une ligne de démarcation bien tranchée. Dans un cas, un officier contracte, lorsqu'il est dans le service actif, une maladie dont il meurt ; et dans l'autre, l'officier n'est pas en service actif. Cependant, je ne veux pas argumenter contre mon honorable ami, parce que j'aimerais trouver quelque raison pour conseiller à mes collègues d'accorder une compensation à la veuve du major Maxwell.

M. PRIOR : Avant que cet item soit adopté, je désire appeler l'attention sur un cas connu sous le nom de réclamation concernant la Pointe-Macauly. Je vais lire le nom des personnes intéressées dans cette réclamation : Fred Fell, J. Jardine, W. R. Bullen, R. W. Reford, Henry Moss, J. G. Tiarks, Charles Kent, Thornton Fell, A. Keating, H. O. Price, H. F. Bishop, S. J. Pitts. Toutes ces personnes sont propriétaires de terrains à la Pointe-Macaulay, près Victoria, C. A., et ont acheté cette propriété aux enchères de la compagnie de la Baie d'Hudson, en mai 1891. Je dirai qu'à cette époque, il y avait une faible fortification à la Pointe-Macaulay, à proximité de ces terrains dont la milice active du Canada faisait usage de temps à autre.

J'ai demandé un rapport, et les documents et toute la correspondance à ce sujet ont été produits. J'ai ce rapport par devers moi. Il me semble que peu de temps après l'achat que je viens de mentionner, le gouvernement a jugé à propos, à la demande des autorités impériales, d'étendre ces travaux de fortification, et, à cette fin, a fermé deux ou trois routes qui avaient été établies là. Je puis dire que le site de ces emplacements est un des plus beaux de la Colombie Anglaise. C'est une place superbe pour y construire des maisons, et les acheteurs voulaient s'y bâtir des habitations. C'est à proximité du rivage de la mer et de la grande route, et le coup d'œil est magnifique : le regard traverse les détroits et aperçoit dans le lointain le sommet neigeux des montagnes. Ces réclamations sont maintenant pendantes depuis cinq ans. La première réclamation a été faite en 1894, et depuis cette date, plusieurs autres ont été produites. Dans l'intervalle, deux ou trois réclamations ont été réglées, avant l'entrée en fonctions de mon honorable ami, et le ministre de la Milice et de la Défense d'alors, M. Dickey, je crois, soumit la question au ministre de la Justice, et sur les conseils de ce dernier, paya ces réclamations.

Les personnes qui présentent des réclamations sont absolument dans la même situation que celles que l'on a payées, il y a quelques années, et à mon avis, elles ont toutes les raisons du monde d'obtenir une indemnité. Elles demandent une compensation, c'est que ces fortifications que l'on a construites sont armées de très lourds canons, il y a 3 canons, de six pouces de diamètre, à tir rapide, et la

trépidation est telle lorsqu'on les décharge, qu'il serait très dangereux de construire des maisons à proximité, car toutes les vitres pourraient être brisées.

L'officier commandant à cet endroit et le major Herbert, qui s'est rendu sur les lieux, ont prétendu, je crois, que ce n'était pas une raison suffisante d'accorder une indemnité ; je soutiens, moi, que si un homme achète un emplacement et que le gouvernement vienne ensuite construire à proximité des fortifications qui l'empêchent d'occuper sa maison, ou sans s'exposer à avoir toutes ses vitres brisées, je soutiens, dis-je, que cet homme a un bon droit d'obtenir une compensation.

En outre, lorsque ces fortifications ont été construites, une ou deux des allées ont été fermées, de sorte que les propriétaires des emplacements adjacents ne pouvaient faire un promenade en voiture jusqu'au bord de la mer ; de plus, la vue, sur plusieurs de ces emplacements, est bornée par les forts que l'on a construits.

La première lettre sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre est celle qu'ont écrite MM. Fell, Jardine, Newcombe, et Bishop à MM. Earle et Prior, les deux représentants de la ville de Victoria aux Communes :

Nous ferons observer que ce n'est pas une matière d'équité, mais de simple justice.

La fermeture des rues et l'élargissement des fortifications ont rendu la propriété impropre à l'usage auquel on la destinait. Nous sommes parfaitement satisfaits de notre achat, vu le site magnifique et la proximité de la ville, et dans un avenir très rapproché, notre propriété serait devenue un bon placement. Si nous avions pensé un seul instant que l'on construirait là des fortifications, nous aurions choisi un autre endroit. La Compagnie de la Baie d'Hudson a vendu la propriété pour permettre aux acheteurs d'y construire des villas et à cette fin, elle a offert une subvention de 20 pour 100 à ceux qui bâtiraient des maisons dont le coût ne serait pas moindre de $4,000.

La fermeture des rues et l'élargissement des fortifications a complètement détruit le coup d'œil et a rendu la localité impropre à la construction de villas, car ce n'est plus l'endroit calme et retiré que nous avions rêvé.

La lettre suivante est du secrétaire du département de la Milice au major Jones, l'agent de ce département, dans la Colombie Anglaise. On lui demande de faire un rapport sur ces réclamations. Je me contenterai de lire une partie du rapport du major Jones :

Il n'y a aucun doute, cependant, que les pétitionnaires, ainsi qu'ils l'allèguent dans la lettre qu'ils ont adressée à MM. Earle et Prior, le 13 mars, ont éprouvé une perte sérieuse, mais il est bien difficile pour moi ou pour toute autre personne de dire quels sont les dommages réellement soufferts. Je ne suis pas porté à dire, cependant, que leur réclamation est très forte, à cause de la redoute que l'on a construite, car bien avant la vente aux enchères à laquelle ils ont acheté ces emplacements, il y avait à la Pointe Macaulay une batterie armée de canons "7", et cela sur un terrain appartenant au gouvernement : ce qui prouve que bien avant la prise de possession des pétitionnaires cet endroit était consacré à des fins militaires.

Sans doute, tout cela est bien malheureux pour ces propriétaires, mais peut bien difficilement être interprété comme un acte d'empiètement de la part de l'administration.

Le major Jones dit qu'il y avait une batterie à cet endroit, mais je ferai observer que c'était une batterie armée de petits canons qu'on ne déchargeait qu'à de longs intervalles. Ces canons étaient loin d'avoir la même dimension que ceux que nous voyons aujourd'hui :

Les pétitionnaires, dans ce cas, ont éprouvé une perte directe, et, à mon avis, ont droit à une compensation. Ils ont acheté, de bonne foi, des emplacements pour y construire des villas d'après un plan enregistré conformément à la loi, et indiquant les rues qui leur donnaient accès à certains points sur le bord de la mer, et ils avaient raison de croire que ces avenues ne leur seraient pas fermées. Le gouvernement les ayant privés de cet avantage, est responsable des dommages. Etant arrivé à cette conclusion, il est nécessaire de savoir jusqu'où s'étend cette responsabiiité.

Si nous n'avions à traiter qu'avec ces quatre réclamants, je conseillerais sans hésitation à leur accorder l'indemnité qu'ils demandent, mais l'affaire n'en finirait pas là; au contraire, ce ne serait que le commencement, car si ces réclamations à l'étude sont reconnues comme bien fondées, nous devrons aussi régler toutes celles (et il y en a quelques vingt-cinq ou plus) qui se présenteront, car les autres réclamants auront tout autant droit à une compensation que les quatre que je viens de mentionner. En face de tant de circonstances diverses, il me paraît impossible de donner une solution pratique à cette question et je me contenterai de dire qu'on devrait accorder une compensation, mais dans quelle mesure, je ne suis pas prêt à le dire.

Il est donc clair que l'agent du département de la Milice, vivant sur les lieux, estime que les quatre personnes dont il examine les réclamations, ont droit à une indemnité, mais comme plus de vingt-cinq autres réclamations surgiraient, il n'aime pas à recommander une ligne de conduite bien définie.

Eh bien ! s'il est juste de donner une indemnité à quatre des réclamants, il est juste d'accorder la même chose aux vingt-cinq autres, car les cas sont tous identiques.

La lettre suivante que j'ai à lire est écrite par le major Jones, l'agent du département, et porte la date du 20 juillet 1895 :

VICTORIA, C.A., 20 juillet 1895.

Capit. A. BENOIT,
Secrétaire du départ. de la Milice,
Ottawa.

MONSIEUR,—Au sujet de la réclamation de MM. Fell, Jardine et autres, et de la lettre que vous m'avez écrite le 8 juillet, j'ai l'honneur de vous expliquer que lorsque j'ai mentionné la fermeture de certaines rues, dans ma lettre du 18 juin, j'aurais dû être plus explicite et vous les nommer. Ce sont les routes Seaview et Stevenson.

J'avoue cependant que je me trompe en disant que si ces rues n'eussent pas été fermées, les propriétaires auraient eu "accès au bord de la marée pour tout le temps à venir," car comme vous le faites très bien observer, ces rues ne donnent accès qu'au front de certains emplacements qui s'étendent de ces routes jusqu'à la mer.

Pour pallier mon erreur, je puis expliquer que, vu la situation ou le tracé de ces routes, ces emplacements

qui se trouvent sur le bord de l'eau et d'où le regard pouvait s'étendre sur les détroits, sont maintenant privés de ces avantages naturels; et c'est pour cette raison que les pétitionnaires se plaignent, car de la rue Vaughan qui forme aujourd'hui le front de leur propriété, ils ne peuvent avoir vue sur la nappe d'eau dont je viens de parler, et, en conséquence, ils prétendent que s'ils eussent su que ces chemins leur auraient été fermés un jour, ils n'auraient jamais consenti à acheter des emplacements dans le voisinage pour y construire des villas, pour ne rien dire des inconvénients que leur cause actuellement et les dangers imminents, que leur causerait, en temps de guerre, les fortes détonations des canons.

C'est surtout cette raison qui, à mon avis, rend cette localité impropre, dans une certaine mesure, à la construction de villas, et qui empêchera, je n'en ai pas de doute, ceux qui avaient l'intention d'y bâtir des maisons, de donner suite à leur projet, et par conséquent, rend ces emplacements relativement sans utilité pour eux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) A. W. JONES,
Major.

Je puis dire, ainsi que je l'ai démontré par la lettre que j'ai lue, que la compagnie de la Baie d'Hudson a vendu cette propriété pour permettre d'y construire des villas et a offert à toute personne qui construisait une maison coûtant $4,000 une prime de 20 pour 100 ; et un grand nombre de ces messsieurs avaient parfaitement les moyens de se payer ce luxe, et auraient dans d'autres circonstances construit des villas coûtant plus que cette somme.

Il y a une foule de lettres, mais je ne lirai que celles qui sont nécessaires, afin d'être le plus bref possible. La lettre que je désire lire maintenant est de Drake, Jackson et Helmcken, les avocats du département de la Milice et du département de la Justice, à la Colombie Anglaise. Voici ce que ces messieurs écrivent au sous-ministre de la Justice au sujet des réclamations de M. Fell.

VICTORIA, C. A., 21 mars 1896.

Au sous-ministre de la Justice, Ottawa.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous dire que M. Fell nous a montré un télégramme de l'honorable E. G. Prior, nous demandant de faire un rapport sur sa réclamation. M. Fell a acheté les lots 5 et 6, partie XXI, ayant des avantages spéciaux, à cause des chemins qui y conduisent, comme vous pourrez le constater en examinant le plan de l'encanteur. Ce sont de très beaux lots, bien situés, et nous croyons que le réclamant réussira à établir une réclamation pour le dommage qu'il a subi par suite de la fermeture du chemin Seaview. La rue Vaughan est tracée mais les terrains qui la bordent ne sont pas divisés.

Le réclamant est prêt à accepter comme compensation 35 pour 100 du montant payé, sans intérêt ni aucune autre charge. Nous comprenons que le prix payé s'élève à $200 environ.

Nous conseillerions d'offrir au réclamant sans préjudice d'aucun droit, un droit n'excédant pas 25 pour 100 du montant payé, intérêt non compris.

La question fut renvoyée par le département de la Milice et de la Défense au sous-ministre de la Justice et voici une lettre de Drake, Jackson et Helmcken au sous-ministre de la Justice et se rapportant à la réclamation de M. Reford. On y lit ce qui suit :

Il n'y a pas de doute que la rue Seaview était d'un grand avantage en ce sens qu'elle donnait au public le privilège de passer en voiture dans un chemin en ordre, et il n'y a pas de doute que Viewfield est un endroit splendide et délicieux pour y établir des résidences. Nous ne pouvons cependant admettre que la construction des fortifications à cet endroit ait empêché les gens de construire des maisons, vu que nous croyons que la raison pour laquelle on n'a pas construit de maison ou utilisé autrement cette propriété est due, en très grande partie, à des causes toutes différentes. Nous ne pouvons donc conseiller au gouvernement de payer à M. Reford le plein montant de sa réclamation.

Et ils ajoutent :

On pourrait prétendre—comme cela arrive dans certains cas—que la vibration due au tir des canons peut causer des dommages aux fenêtres et autres parties des maisons, mais d'après les explications qui nous sont données par des experts dans l'art militaire, nous sommes convaincus que cet argument n'est pas soutenable.

Je puis dire ici combien la prétention de ces messieurs est fallacieuse, puisque maintenant, avant de tirer du canon, on avertit les gens dont les résidences se trouvent près de ces fortifications, d'ouvrir leur fenêtres dont un grand nombre ont été brisées lorsque l'on a commencé les exercices de tir.

Mais ils ajoutent :

A ce point de vue, nous ne pouvons voir que M. Reford ait aucun droit réel et légal ; mais si l'on considère que le terrain que possède ce monsieur, convenait parfaitement à la construction de résidences privées, ce que, comme nous l'avons déjà dit, nous ne pouvons admettre, il est possible que M. Reford puisse réussir à établir une réclamation pour dommages ; mais, à notre sens, ces dommages ne seront pas très considérables ; et vu le fait que la couronne devra payer un certain montant de frais, s'il y a procès, nous sommes d'opinion qu'il serait opportun d'offrir, sans préjudice d'aucun droit, une somme égale à 20 pour 100 du montant actuel payé, non compris les taxes et les autres frais incidents, ce qui serait une offre excessivement libérale.

Bien que les avocats du département disent qu'ils ne croient pas que M. Reford ait un droit légal, ils ont soin cependant de dire au gouvernement que la meilleure chose qu'il a à faire est de payer 20 pour 100 à ces messieurs. Le document que je vais lire est une copie d'un rapport d'un comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, le 28 avril 1896, après que les réclamations de MM. Fell et Jardine eussent été renvoyées à l'honorable ministre de la Justice qui, à cette date, avait déjà fait rapport.

Voici le rapport de M. John J. McGee greffier du Conseil privé :

Sur un rapport en date du 22 avril 1896, du ministre de la Milice et de la Défense disant qu'un certain nombre des propriétaires des terrains touchant les travaux de défense faits à Esquimalt, avaient présenté des réclamations pour dommages causés à leur pro-

priété par la construction des dites fortifications; que ces réclamations ont été examinées par l'agent local du département de la Milice et de la Défense et par les agents du département de la Justice; qu'il n'y a pas de doute que ces réclamations sont bien fondées, et que le montant qui devra être payé aux réclamants a été considéré avec soin, le ministre, adoptant ces vues exprimées dans un rapport du département de la Justice, recommande d'offrir à chacun de ces réclamants une somme égale à 25 pour cent du montant payé pour leur propriété respective, avec intérêt au taux de 6 pour cent par année à courir de la date d'achat à ce jour, paiement de taxes non compris.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à votre Excellence.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable ministre
de la Milice et de la Défense.

Cela était adressé à Son Excellence et le gouvernement a payé MM. Fell et Jardine 25 pour 100 du montant qu'ils avaient payé pour leur propriété, plus les intérêts.

La lettre suivante sur laquelle je veux attirer l'attention de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense est adressée par l'honorable ministre au paie-maître du district; elle annonce à ce fonctionnaire que l'on a fait droit à la réclamation de ces messieurs et qu'il doit payer exactement les montants indiqués. L'autre lettre est adressée par le département de la Milice et de la Défense à l'honorable ministre de la Justice. Elle est datée du 7 août 1896 et signée par Eugène Panet, sous-ministre de la Milice et de la Défense:

L'avis que nous vous demandons relativement à la réclamation de M. Newcombe, est à l'effet de savoir si nous devons régler cette réclamation d'après la base de proportion que vous nous avez recommandée dans votre lettre citée plus haut, relativement aux réclamations de MM. Fell, Jardine et Reford et dans l'affirmative, d'après quel taux proportionnel devons-nous payer?

Il y a une foule d'autres lettres, l'une de l'officier commandant du district, en date du 8 février 1897, dans laquelle cet officier dit qu'il ne croit pas que les personnes aient droit à aucune compensation; une autre du major-général Gascoigne qui avait visité les lieux et qui dit que M. Pitts ne peut avoir aucune réclamation. La lettre suivante est de l'agent du département à la Colombie Anglaise, le major Jones; elle est adressée au sous-ministre de la Milice et de la Défense; c'est un rapport sur les réclamations de MM. Moss et Tiarks. On y lit ce qui suit:

Le 18 juin 1895, j'avais l'honneur de faire rapport au capitaine Benoit, secrétaire du département, sur les réclamations en général des propriétaires voisins des fortifications d'Esquimalt; dans ce second rapport comme dans le premier, je déclarais que si le gouvernement considérait favorablement une ou deux réclamations (comme dans le cas de MM. Fell et Jardine), j'étais d'avis que tous les réclamants avaient un droit égal à celui de ces messieurs et je suis encore d'opinion que les réclamants dont il est question ont droit à certaine rémunération; mais, quant à la proportion à établir, je ne puis rien suggérer sans faire un examen des lieux et une inspection personnelle sérieuse.

Je garde tous les documents se rapportant à cette affaire jusqu'à ce que je fasse mon rapport, alors que je vous les enverrai tous.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé) A. W. JONES,
Major.

Col. C. Eug. Panet,
Sous-ministre de la
Milice et de la Défense,
Ottawa.

L'autre lettre est du même major Jones; elle est en date du 12 juillet 1897, et adressée au département de la Milice et de la Défense. Elle se lit comme suit:

Quant aux réclamations pour prétendus dommages aux propriétés de Henry Moss et J. E. Tiarks, j'avais l'honneur de vous adresser une lettre, le 30 du mois dernier, dans laquelle je vous disais qu'avant de pouvoir juger la question d'une manière intelligente, il me serait nécessaire de me procurer des réclamants des renseignements sur le nombre ou la location de leurs différents lots. C'est ce que j'ai fait, et de plus j'ai visité les lieux, et plus j'étudie ce problème et plus je trouve qu'on aura de difficulté à le résoudre d'une manière juste et définitive sans le secours d'une preuve sous serment où les témoins viendront démontrer quand et comment ces divers réclamants ont subi des pertes ou des dommages.

D'une manière générale, je puis dire qu'il n'y a rien à ajouter à mes lettres du 14 décembre 1894, et du 18 juin 1895, sur cette question, et dans lesquelles je faisais remarquer que si un ou deux de ces réclamants retiraient du gouvernement une compensation pour dommages provenant de la construction de fortifications à cet endroit, je considérais que tous ceux qui avaient acheté des lots à la vente par encan faite par la compagnie agricole de Puget Sound (ou Cie. de la Baie d'Hudson) en mai 1891, avaient également droit à quelque rémunération etc., si une ou deux réclamations étaient admise, qu'ils produiraient leurs réclamations, de sorte qu'après avoir adjugé sur les réclamations que nous avons devant nous, il nous faudra nous occuper d'une foule d'autres réclamations du même genre. Les raisons qui me portent à croire cela sont les suivantes:

Je n'ai pas besoin de lire cette partie de la lettre, car j'ai déjà expliqué les circonstances qui s'y rapportent. M. Jones dit plus loin:

Et pour cette raison, à mon sens, ceux qui ont acheté ces lots d'après ce plan particulier, ainsi que je l'ai dit plus haut, à la vente par encan de mai 1891, ont subi des pertes et par conséquent ont droit à une rémunération.

Plus loin il dit:

Dans le cas du dernier nommé (Tiarks) cependant, il faut remarquer que ce monsieur, en 1893, a bâti une maison sur le lot qu'il avait acheté, maison qui lui a coûté environ $1,750, D'autres propriétaires, je suis porté à le croire, vont abandonner les améliorations projetées dans ce sens maintenant que les nouvelles fortifications se trouvent en face de leur propriété; par suite, leurs lots deviennent presque inutiles pour eux et ne leur rapportent rien, ce qui sans doute devra être pris en considération quand on déterminera le montant des dommages.

Cela nous fait voir que le major Jones est sous l'impression que chacun de ces messieurs a droit de réclamer une compensation du gouvernement. Le 18 juillet 1898, M. A. Power, du département de la Justice, écri-

vait au sous-ministre de la Milice et de la Défense une letre dans laquele il disait :

Vous avez le rapport de notre agent suggérant une base de règlement et si vous ne considérez pas la proposition satisfaisante, il serait bon de faire fixer par la cour le montant des compensations——.

Voilà sur quoi je veux attirer spécialement l'attention de l'honorable monsieur. Il me semble que la seule chose raisonnable et juste que devait faire le ministre devait être, non pas de laisser le règlement de cette question au major Jones ou à quelqu'autre fonctionnaire du département, mais de permettre aux réclamants d'obtenir une décision de la cour de l'Echiquier, en leur facilitant tous les moyens possibles pour porter leur cause devant ce tribunal.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ont-ils demandé la chose ?

M. PRIOR : Non, parce qu'ils pensaient que du moment que vous aviez donné compensation à deux ou à trois réclamants, et comme ils se trouvaient dans la même position que ces derniers, ils obtiendraient la même justice. Mais continuons :

M. Reford a travaillé depuis des années à otenbri un règlement et il a souvent écrit à ce département relativement à cette question. C'est pourquoi j'oserais vous demander de hâter ce règlement le plus tôt possible et de m'informer d'ici à quelques jours de ce que votre département se propose de faire, afin que je puisse donner une réponse satisfaisante aux questions de M. Reford.

Il y a encore d'autres lettres en grand nombre, mais je ne les lirai pas. La dernière lettre est du capitaine Benoit, secrétaire du département de la Milice et de la Défense. Elle est ainsi conçue :

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DÉFENSE,
OTTAWA, 8 mars 1899.

MONSIEUR,—Je reçois instruction d'accuser réception de votre lettre du 23 dernier au sujet des réclamations pour dommages causés aux propriétés "Viewfield" et spécialement aux lots n° 1, partie 21 et n° 11, partie 19, que vous avez soumises à ce département, au mois de juillet 1894, réclamations pour dommages provenant du fait qu'on a fermé les chemins qui conduisaient à ces lots et qu'on a élevé des fortifications sur les terrains voisins ; je reçois aussi instruction de vous informer, en réponse, qu'une attention spéciale a été donnée à la question par l'honorable ministre de la Milice et Défense qui, après avoir compulsé attentivement le dossier de cette cause, a déclaré qu'il ne voyait pas pourquoi le gouvernement pourrait être en quelque façon tenu responsable de ces dommages.

Je vous avertis donc que votre prétention dans ce cas ne peut être admise et que le département ne peut s'occuper de votre réclamation.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé) A. BENOIT, *capitaine.*
Secrétaire du département de la Milice et Défense.

M. ROBERT W. REFORD,
23 rue Saint-Sacrement, Montréal.

Voilà toute la cause. Je ne suis pas avocat et je ne puis la présenter avec cette force d'argumentation qui est propre aux honorables députés qui ont étudié le droit, mais j'ai donné tous les faits de la cause tels qu'ils se sont présentés de temps à autre. Depuis 5 ans, ces messieurs qui avaient acheté ces lots dans l'intention d'y construire de magnifiques résidences, n'ont pu continuer leurs travaux d'embellissement, parce que le gouvernement a agrandi les fortifications sur lesquelles il a fait monter des canons puissants et qu'il a fermé des chemins conduisant à ces propriétés, de sorte que la vue superbe dont on jouissait se trouve bornée maintenant et que des voies publiques servant de lieu de promenade en voiture ont été fermées. J'espère que l'honorable ministre va donner à cette question son attention bienveillante et immédiate et s'il croit encore que son département ne peut accorder de compensation à ces personnes, bien qu'il en ait accordé à d'autres qui se trouvaient exactement dans le même cas, il leur permettra de porter leur cause à la cour de l'Echiquier et si cette dernière trouve que ces personnes ont le droit et l'équité en leur faveur, j'espère qu'il verra à ce qu'elles reçoivent une compensation juste et satisfaisante.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis discuter cette question maintenant. J'avais fait préparer un mémoire qui malheureusement se trouve égaré ; mais je ne vois pas quel avantage on pourrait retirer d'une discussion plus prolongée. L'honorable député a présenté sa cause ; elle se trouve maintenant dans les "Débats" et je lui promets de reconsidérer la question avec soin, aussitôt que la session sera finie et d'en arriver à une conclusion dans un sens ou dans l'autre. Je puis ajouter que, comme l'honorable député se trouve sur les lieux et qu'il connaît toutes les circonstances de la cause, son opinion à un grand poids.

Armes, munitions, défense—Equipement... $128,000

M. McNEILL : Je voudrais demander à l'honorable ministre si une partie de cette somme sera employée à la formation d'une brigade militaire de marine. Le gouvernement s'occupe-t-il actuellement de cette question ?

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

M. McNEILL : Je suis peiné d'apprendre que rien ne sera fait dans ce sens. Je reconnais qu'on a fait des changements heureux dans les exercices annuels de la milice, mais je crois qu'il est très important aussi de faire quelque chose en vue d'améliorer notre défense par la marine. Je vois que le major général, dans son rapport, sous le titre de "Principes qui gouvernent la défense du Canada," démontre l'extrême importance de cette méthode particulière. Il dit :

Comme un des éléments les plus importants dans la défense du Canada, je ne puis qu'insister sur la nécessité de la défense par la marine des lacs Erié et Ontario. L'acte de la milice de 1886 parlait de la formation d'une brigade militaire de marine et je recommande fortement que des mesures soient prises pour mettre ce projet à exécution. Des navires écoles avec un corps d'instructeurs produiraient des résultats très

appréciables, non seulement au point de vue de la défense de ces lacs, défense qui deviendrait puissante, mais encore comme moyen d'instruction pour ceux qui se livrent à la marine et comme moyen de faire connaître davantage la navigation dans les eaux intérieures du Canada.

Je ne veux pas, à cette heure avancée de la soirée et particulièrement à cette fin de session, discuter cette question. Je crois que la seule lecture de cette recommandation faite par l'officier commandant est suffisante par elle-même et je demanderai instamment au gouvernement que, puisqu'il n'a rien fait à ce sujet durant cette session, il prenne un soin particulier à préparer quelque mesure pour la session prochaine. Je suis parfaitement convaincu que c'est ici une question des plus vitales et telle est aussi l'opinion du major général qui, je le crois, est un des officiers les plus habiles que nous ayons jamais eus au Canada.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'y a pas de doute quant à l'importance véritable de cette question. Outre le rapport du major général, la commission de la défense qui a eu à s'occuper de cette matière, a fait un rapport qui, bien qu'il soit secret, ne diffère pas, je puis le dire, de celui du major général. Mon honorable ami comprendra, cependant, qu'on ne peut pas tout faire dans une année. Nous avons fait des progrès, sans doute aux dépens du public, mais une autre année, il nous sera peut-être possible de nous occuper de la question soulevée et qui sera prise en sérieuse considération par mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, et moi-même. Je puis affirmer à mon honorable ami que nous ne perdons pas de vue cette question.

M. BRITTON : Je désire attirer l'attention de l'honorable minisre sur la négligence apportée à réparer les murailles qui entourent le fort de Kingston et particulièrement à réparer ces deux tours dont la couverture a été enlevée par le vent, il y a près de deux ans. Il ne faudrait qu'un léger montant pour ces réparations. On va dépenser plusieurs milliers de dollars pour réparer les fortifications de Québec ; bien qu'il n'y ait pas de doute que ces travaux sont nécessaires, cependant ils ne sont pas plus urgents que ceux demandés pour Kingston où les fortifications et le fort constituent une honte pour le pays. Si les murailles étaient abattues, si l'on mettait de la verdure sur leur emplacement, l'endroit serait convenable et pourrait servir à certains exercices militaires ; toujours est-il qu'il ne paraîtrait pas si abandonné, si désagréable à la vue. Je sais que la session touche à sa fin et qu'on demande de tous côtés des subventions pour certains travaux ; je n'espère donc pas beaucoup avoir un crédit dans ce but, cet été. Mais j'attire simplement l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité de faire ces réparations, à moins que le gouvernement ne soit décidé à laisser ces fortifications tomber en ruines. Dans ce dernier cas, on devrait au moins les faire disparaître. Mais si telle n'est pas l'intention du gouvernement, il devrait dépenser, tous les ans, quelque chose pour conserver ces constructions en état de service.

M. MACDONALD (King's, I. P.-E.) : Comme l'heure est avancée, je ne veux pas prendre le temps du comité bien longtemps ; mais je veux dire quelque chose, cependant, sur notre marine de défense. On dépense des montants considérables pour notre milice, $2,000,000 ou 2,500,000. A mon sens, si une partie de ces montants était consacrée à la création d'une réserve de marine dans ce pays, cela serait très avantageux au point de vue de l'Empire. Depuis l'embouchure du Saint-Laurent en remontant, le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse et des rives de la baie de Fundy, nous pouvons recruter 50,000 marins habiles et il n'y a pas de doute qu'on en trouvera aussi un grand nombre sur la côte du Pacifique. Je crois que cette question se rapportant à la défense du pays devrait occuper spécialement l'attention du gouvernement.

Je n'ai pas étudié cette question à fond, mais c'est un fait bien connu que lorsque le gouvernement anglais enlève sa commission à un navire, il fait conduire ce navire en Angleterre, paie l'équipage, retient quelques officiers et quelques hommes pour prendre soin de ce navire. A mon sens, la chose pourrait se faire tout aussi bien ici dans le port de Halifax, sur l'Atlantique, et dans celui de Vancouver, sur le Pacifique. Le gouvernement a le noyau de cette réserve de marine. Notre service de protection des pêcheries fournit une classe de marins très capables dont on pourrait se servir sans nuire matériellement au service, vu que pratiquement, ils n'ont pas d'ouvrage depuis octobre jusqu'à avril. Ces hommes seraient placés à bord d'un navire-école qui se rendrait aux Antilles durant l'hiver, et ils pourraient faire ainsi six mois de service, ce qui serait un mode excellent d'instruction, et ils fourniraient ensuite le noyau d'une réserve efficace et d'un effectif de marins dont le nombre augmenterait tous les ans et qui, à un moment donné, seront prêts à défendre le Canada et l'Empire. Pour ce service, on ne saurait trouver de meilleurs hommes que les pêcheurs hardis des côtes des provinces maritimes et des lacs. Mais ceux des provinces maritimes ne travaillent pas l'été seulement : un certain nombre d'entre eux sont obligés de travailler l'hiver. Si les services de ces hommes étaient utilisés en vertu d'une entente entre le gouvernement canadien et le gouvernement anglais, cette réserve de marins serait bien tôt formée.

J'aurais aimé traiter ce sujet plus au long, mais cela me répugne à cette heure avancée et à cette dernière phase de la session. Cependant ce sujet est un de ceux qui mé-

ritent l'attention sérieuse du gouvernement. Cette réserve ne servira pas seulement au service lui-même mais donnera de l'occupation à nos pêcheurs qui manquent d'ouvrage durant une partie considérable de l'année.

M. MONK : Je vois ici un item de $75,000 pour exercices de tir à la cible et je voudrais demander à l'honorable ministre si quelque chose a été fait en vue d'acquérir un terrain pour ces exercices auxquels prend part l'infanterie, dans les environs de Montréal. Je crois comprendre que le champ d'exercices de la Côte Saint-Luc a été abandonné et comme nous avons un grand nombre de bataillons à Montréal et dans les environs, il serait bon de savoir ce que le gouvernement se propose de faire en vue de trouver un autre terrain.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il est bien vrai que le tir de la Côte Saint-Luc ne convient pas ; il s'est produit un accident sur ce terrain et nous ne pouvons continuer à y faire les exercices de tir à la cible. Plusieurs terrains ont été mentionnés ; trois ou quatre ont été mesurés et inspectés soit par les fonctionnaires de mon département, soit par des ingénieurs compétents de Montréal. Mais on n'a pris aucune décision vu que nous n'avions pas l'argent qu'il fallait pour acheter un terrain. Quand le crédit demandé sera voté, j'espère que nous pourrons voir à satisfaire nos militaires de Montréal pour la saison présente. Je ne puis dire maintenant où ce champ se trouvera, mais je puis dire que, dans la direction de la Pointe-aux-Trembles, il y a deux ou trois terrains que les militaires croient convenables aux exercices projetés et qui ont été mesurés et inspectés. Mais, encore une fois, on n'a fait aucune démarche pour les exproprier.

M. HAGGART : Quel champ devant servir à ces exercices et quel équipement allez-vous acheter pour $75,000 ? L'expérience de l'équipement Oliver a-t-ell été satisfaisante ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, entièrement satisfaisante. Nous avons payé au colonel Oliver $5,000. Nous avons fait plusieurs essais sérieux de cet équipement dont nous avons fait faire une douzaine de complets. Nous en avions d'autres de trois ou quatre genres différents. Nous les avons envoyés dans les différents districts et le résultat a été, je crois, favorable à l'équipement Oliver.

Quant aux champs d'exercices de tir à la cible, le département se propose d'en acheter un à Montréal, champ qui coûtera assez cher, et un autre à Victoria, C. A. Nous sommes à acheter un autre champ à Hamilton, au prix de $7,000 ; un autre à Bedford, N.-E., au prix de $10.000. Avec le crédit demandé nous espérons donner toutes les commodités nécessaires aux différents districts militaires. Peut-être qu'il ne sera pas nécessaire de dépenser tout ce crédit. Je ne puis donner tous les détails à l'honorable député mais je crois cependant que ce crédit n'est pas trop élevé.

M. HAGGART : D'après quel principe agit l'honorable ministre ? Se propose-t-il d'établir un champ d'exercices de tir à la cible aux quartiers généraux de tous les bataillons ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, l'idée est d'en établir un dans chaque district militaire, si possible, plus d'un dans les districts considérables.

Mais nous ne pouvons songer à procurer des champs de tir pour chaque bataillon, une telle idée ne peut être entretenue bien qu'une certaine aide puisse être accordée. A certains endroits où le terrain est convenable pour cela, un champ de tir peut être acheté à peu de frais.

M. FOSTER : Qu'a-t-on l'intention de faire avec ce crédit de $128,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Une somme de $33.000 est à voter de nouveau ; équipements Oliver, matériel de campement, pour deux divisions et une brigade de cavalerie, $19,000.

M. FOSTER : Que veut-on dire par matériel de campement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est demandé par le général Hutton. Je suis dans l'impossibilité de donner des détails. Il y a l'équipement pour la brigade des ingénieurs, $5.000. Il y a au Nouveau-Brunswick et dans l'Ile du Prince-Edouard une division dans chaque province qui n'a jamais été convenablement équipée.

M. FOSTER : En quoi consiste cet équipement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La liste en est très longue. Ces estimations ont été préparées avec soin par le général Hutton. Il y a l'équipement de quatre compagnies de brancardiers composant le corps médical, $18,000 : matériel de guerre et munitions $53,000. Les compagnies de brancardiers sont destinées à prendre soin des blessés. Une de ces compagnies doit être formée à Halifax, une à Montréal, une à Toronto et une autre à Québec. Il y a trois ambulances munies d'instruments de chirurgie.

M. BERGERON : Avez-vous l'intention de prendre une partie de ce crédit pour payer les canons achetés l'année dernière en Angleterre par l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, j'ai indiqué tous les item.

M. BERGERON : Je vois dans les journaux que des canons sont arrivés à Québec. L'honorable ministre pourrait-il me dire quels sont ces canons et combien ils coûtent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a douze canons de qua-

rante, et un certain nombre d'obusiers du calibre cinq ; ces canons seront placés à Montréal, à Québec et à Kingston. Ils coûtent environ £20,000.

M. BERGERON : Cela fait environ $100,000 pour achat de canons. On a beaucoup critiqué l'ancienne administration pour des achats de cette nature. Nous allons nous amuser durant les prochaines élections avec cette importation.

M. BENNETT : Une somme annuelle de $40 est accordée aux capitaines de chaque compagnie, et pour ce montant chacun d'eux est obligé de fournir un endroit convenable pour servir de magasin d'armes et où sont placés les effets d'équipements de sa compagnie. Dans mon comté il existe deux ou trois endroits où le gouvernement n'ayant pas construit de magasin d'armes le capitaine est obligé de payer pour le loyer du bâtiment. Mais l'anomalie suivante existe : c'est que même dans les villes où il existe des magasins d'armes, le même montant est accordé à chaque capitaine, et le capitaine de l'endroit où il n'existe pas de magasin d'armes ne reçoit pas une somme plus considérable. On m'a demandé d'appeler l'attention de l'honorable ministre sur ce fait afin qu'il puisse s'occuper de voir s'il ne serait pas possible de conclure un nouvel arrangement ayant pour but de faire payer une partie du loyer du bâtiment par le ministère de la Milice et de la Défense.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La règle est d'accorder $40 à chaque capitaine. L'espace requis est ordinairement peu considérable. Chaque capitaine emploie à cette fin une des chambres de sa maison ou d'un autre bâtiment sans être obligé pour cela d'encourir des dépenses additionnelles.

M. BENNETT : Mais ils sont obligés de payer loyer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La dépense se résume à peu de chose. Il ne peut y avoir de doute qu'il existe certains cas de la nature de ceux dont l'honorable député vient de parler et mon attention a été appelée sur cette question. Il est bien difficile de faire des exceptions. Cette règle a pour ainsi dire toujours existé depuis la Confédération. Les injustices commises sous ce rapport n'ont pas été nombreuses et règle générale les capitaines ne se plaignent pas.

M. BENNETT : Je ne suis pas un militaire moi-même, mais ceux qui s'occupent des questions militaires n'ignorent pas qu'il est assez difficile de former de belles compagnies. Là où il n'existe pas de salle d'exercice durant les mois d'hiver, il est difficile au commencement de la saison de former une compagnie. Mais dans les villes ou le ministère possède des salles d'exercices l'on s'intéresse beaucoup plus aux affaires militaires. Dans la ville que j'habite un capitaine possédant une certaine dose de courage loua une salle d'une grandeur raisonnable pour l'usage de sa compagnie, mais le montant du loyer fut à peu près tout ce qu'il reçut. Je proposerais qu'un montant serait accordé pour cette fin.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais étudier la question.

M. FOSTER : Ce n'est pas là une des choses les plus importantes, mais l'honorable ministre a-t-il une idée de ce qu'il demande au parlement cette année pour les fins militaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Près de $2,000,000.

M. FOSTER : Comme mon honorable ami peut le constater lui-même, ce crédit est énorme. Je sais que l'on est disposé dans tout le pays à dépenser beaucoup d'argent pour la milice ; mais je veux aussi faire remarquer qu'il s'agit là d'une chose dont on peut se passer et pour laquelle il faut toujours rester dans des limites convenables. Je serais satisfait d'apprendre qu'avec ce crédit considérable le ministre va réussir à faire de la milice un corps d'armée effectif. Mais tout en n'étant pas un expert dans ces questions, je crois que l'on peut dire de ce crédit ce qui a déjà été dit au sujet de l'item antérieur ; c'est-à-dire, que la plus grande partie est dépensée en équipements, et qu'une trop faible somme est dépensée pour faire de la milice un corps d'armée capable de rendre des services effectifs tels que nous le désirons. Je n'ai pas l'intention d'étudier la question en détail mais je veux appeler l'attention du ministre de la Milice et de la Défense et du ministre des Finances sur le fait que le montant de ces estimations grandit très rapidement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le crédit n'est guère plus considérable que ceux qui ont été accordés durant les trois dernières années ou que le crédit accordé en 1895.

M. FOSTER : A part les dépenses à être imputées sur le capital, ce crédit est plus considérable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne suis pas convaincu de la chose. On était d'avis dans le passé, tant sous le régime conservateur que sous le régime libéral, que toute économie devait se faire aux dépens de la milice. Si l'on avait un crédit à réduire, c'était le crédit destiné à la milice qui devait en souffrir. C'était là, à mon avis, une politique ridicule. Comme je l'ai dit lors de la discussion du budget principal, nous n'avons qu'une chose à faire, c'est de rendre notre milice efficace ou de la faire disparaître complètement. Si avec un million et quart nous ne pouvons atteindre ce but et qu'avec un quart de million de plus nous obtenons une milice efficace c'est, à mon avis, une économie mal placée que de ne pas dépenser ce quart de million.

Voilà la politique que nous voulons mettre en vigueur. Je ne m'en attribue pas le mérite. Ce développement est commencé depuis un certain temps. Lorsque je suis arrivé à la tête du ministère, j'ai trouvé la milice dans un meilleur état qu'elle n'était auparavant. Il ne peut y avoir de doute que depuis quinze ans son organisation s'est considérablement améliorée.

Il y a deux ou trois points sur lesquels je suis persuadé que mon honorable ami partagera mon opinion. Le plus important concerne l'éducation des officiers de la milice active. Le niveau de ces études est beaucoup plus élevé aujourd'hui qu'il ne l'a jamais été. Nous possédons d'excellentes écoles et nous insistons pour que chaque officier prenne ses grades, ce qu'il ne peut obtenir qu'en suivant les cours de ces écoles durant un certain temps. Nous voulons que toute compagnie qui veut prendre part aux exercices annuels possède au moins un officier sur trois ayant ses certificats de capacité.

Nous avons à part cela accompli une autre chose importante. Nous avons limité le temps du service. Il existait une limite d'âge à laquelle on ne se conformait pas, mais nous avons résolu de la mettre en vigueur et nous nous occupons de la chose aussi rapidement que possible. Voici quelle est cette limite d'âge. En vertu de ce règlement un officier commandant doit se retirer de ce grade au bout de cinq ans, mais sa charge peut lui être continuée jusqu'à la limite de huit ans. Nous avons essayé de suivre cette règle autant que possible, et nous y avons réussi dans un grand nombre de cas.

Le résultat de cet arrangement, c'est que tous ces officiers, les jeunes gens en particulier, après avoir fait cinq ou huit ans de service, se retirent à l'âge de 45 ans, et entrent sur la liste de réserve de sorte que l'on peut les rappeler dans le service actif de temps à autre. Nous avons là une réserve d'officiers intelligents capables de rendre des services considérables au pays en cas de trouble. Grâce à ce système nous devrons en peu de temps doubler le nombre des officiers de la milice canadienne. Il est trop tard, et la session est trop avancée, pour que je puisse me permettre de discuter à fond cette question, comme je le désirerais, mais mon honorable ami s'apercevra que cet argent que nous dépensons est dépensé convenablement, et que la ligne de conduite adoptée devra produire un résultat bien plus satisfaisant que ce qui a existé jusqu'ici.

M. FOSTER : La session est trop avancée pour me permettre de provoquer une discussion à ce sujet, mais je veux simplement dire que s'il nous faut être généreux, dépensons largement notre argent pour des choses qui seront de nature à faire de la milice un corps efficace. J'ai foi en notre général actuel, et je souhaiterais que ses recommandations fussent adoptées autant que possible, mais il pourrait bien arriver qu'un homme enthousiaste et pénétré du désir de protéger l'Empire britannique autant que la chose se peut au point de vue militaire, il pourrait bien arriver, dis-je, que cet homme eut des idées que nos resources limitées ne nous permettraient pas de mettre à exécution.

M. McLENNAN (Glengarry) : M. l'Orateur, je n'ai pas le moindre renseignement quant à ce qui concerne l'achat des équipements, mais en tant que je puis m'en rendre compte il ne se fait pas actuellement de folles dépenses dans le ministère de la Milice. Je crois que cette somme est nécessaire. Il y a quelques années les exercices de la milice n'avaient lieu que tous les deux ou trois ans et cela n'était pas suffisant pour maintenir l'intérêt ou l'enthousiasme, de sorte que ces exercices à des intervalles aussi éloignées n'étaient d'aucun avantage. Les soldats oublient l'instruction militaire qu'ils ont reçue lorsque ces exercices n'ont lieu qu'une fois tous les deux ou trois ans.

A mon avis les dépenses qu'entraîne le ministère de la Milice sont administrées avec beaucoup plus de soin et plus d'économie que ce qui a lieu pour les autres ministères. Il n'y a pas de folles dépenses, et si nous réduisons le montant de ce crédit, il va nous falloir réduire l'effectif de la milice de ce pays. Je vois qu'il y a un montant destiné au collège militaire royal de Kingston. Je dois dire que j'ai essayé d'obtenir que l'un des gradués de ce collège vienne passer au camp le temps des exercices militaires, mais je n'ai pas réussi. Si le gouvernement a l'intention de maintenir ce collège dans le but de former des militaires, il devrait leur permettre de prendre part aux exercices annuels de la milice, et en refusant d'en agir ainsi ils découragent ceux qui sacrifient pour cela leur temps et leurs affaires. J'espère que l'honorable ministre va comprendre qu'il est du devoir de chaque homme qui fait partie de la milice de prendre part aux exercices annuels afin de pouvoir être plus en état de défendre le pays lorsque la chose est nécessaire.

M. BERGERON : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a loué le quai de l'Ile aux Noix, en face de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, ce quai a été loué à une compagnie, dont un M. Taylor fait partie.

M. BERGERON : Dans quel but cette compagnie a-t-elle loué l'île ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'ils l'on loué pour en faire un endroit de villégiature.

M. BERGERON : Le gouvernement va-t-il réparer les casernes qui se trouvent à cet endroit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Juste assez pour les empêcher de tomber en ruine. Les locataires font ces réparations eux-mêmes, mais comme il est nécessaire de sauver ces casernes de la destruction nous sommes convenus de faire quelque chose à cet égard.

M. BERGERON : Quel est le montant du loyer ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cent cinquante dollars par année.

M. BERGERON : Ce bail est fait pour vingt et un ans ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le crois. Nous recevions $80 par année auparavant et à part cela nous devions payer un gardien 50 cents par jour, maintenant nous n'avons plus de gardien à payer et nous recevons $150 par année. Les locataires font toutes les réparations qu'ils jugent à propos à leurs frais, à part les réparations que je viens de mentionner.

M. BERGERON : A combien estime-t-on les travaux que le gouvernement est à faire faire actuellement sur l'île ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le gouvernement ne fait faire aucun travail à cet endroit pour le moment.

M. BERGERON : A combien estime-t-on le coût des réparations qu'il y aura à faire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Aucune estimation n'a encore été faite, car l'ouvrage n'est pas encore commencé.

M. BERGERON : On me dit que les travaux sont commencés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ceux qui ont loué l'île y font des travaux.

M. BERGERON : J'ai compris que certains ouvriers à l'emploi du gouvernement, s'y trouvaient ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pas à ma connaissance.

M. BERGERON : L'honorable ministre ne peut me dire combien coûteront ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. L'ouvrage n'est pas encore fait, non plus que l'estimation du coût des travaux.

M. HUGHES : J'espère que le comité ne fera pas preuve de mesquinerie quant à ce qui concerne les crédits destinés à la milice: Nous avons eu assez de cela depuis vingt-cinq ans, et j'ose croire qu'à l'avenir cet esprit cessera d'exister dans les deux chambres. Le Canada paie moins pour les fins militaires que n'importe quel autre pays de l'univers, et je crois qu'il n'est rien moins que scandaleux que dans un pays aussi riche que le nôtre, nous ne soyons taxés que de 25 cents par tête et par année pour les besoins de la milice. Jusqu'ici la milice a été maintenue grâce aux sacrifices pécuniaires que se sont imposés les officiers. Les honorables membres de cette Chambre feraient mieux de se tenir plus au courant de ce qui concerne la milice de ce pays.

Ce n'est que ce soir qu'un certain nombre de députés pourtant intelligents ont appris avec surprise que les membres des corps permanents n'avaient pas le droit à une pension. Je demanderais à l'honorable ministre de prendre note de cette question des pensions, et j'espère que lorsque le gouvernement soumettra une mesure pour remédier à cet état de choses, ce sera une mesure conçue dans un esprit large et digne de la milice de ce pays. La milice coûte actuellement environ 25 cents par tête. Cette taxe devrait être d'au moins 50 cents par tête, et même à ce taux elle ne serait pas encore égale à ce qui a lieu dans d'autres pays. Je ferai remarquer aujourd'hui au ministre de la Milice, comme je l'ai déjà fait remarquer à ses prédécesseurs, que le système actuel d'accorder des certificats à nos officiers tout en étant une amélioration sensible sur le passé laisse encore baucoup à désirer et pourrait être modifié avantageusement. Un jeune officier est nommé, disons, pour occuper le poste de deuxième lieutenant, et avant de pouvoir aller à l'école militaire il lui faut s'acheter un uniforme qui va lui coûter de $50 à $75.

Il n'y a qu'un nombre limité d'officiers qui peuvent suivre les cours en même temps. Je crois qu'il serait préférable de remplacer le système actuel par celui des cadets, afin de permettre à ces deuxièmes lieutenants provisoires de se rendre là par centaines, et si la chose est nécessaire de se mêler aux soldats dans les rangs pour faire l'exercice. Lorsque j'ai fait mon cours à l'école militaire, j'avais pour voisin un lieutenant-colonel, moi que n'était qu'un simple soldat, et une fois mon cours terminé j'en savais aussi long que lui sur les exercices militaires. Voyez à ce qu'un uniforme très simple soit établi pour toutes ces écoles, afin d'éviter aux jeunes officiers la difficulté qu'ils éprouvaient de se procurer des uniformes dispendieux comme cela a lieu aujourd'hui, lorsqu'ils veulent entrer à l'école.

J'espère que non seulement on ne diminuera pas les exercices annuels, mais que chaque corps fera ces exercices durant au moins douze jours chaque année. L'honorable ministre a parlé d'officiers mis à la retraite et d'officiers se retirant après cinq ans de service. Il est bon qu'il existe une période passée laquelle aucun officier ne puisse conserver le commandement d'un régiment ; mais je crois que cette période de cinq ans sera considérée comme étant trop courte dans la majorité des cas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a un délai additionnel de trois ans.

M. HUGHES : Tout officier qui se respecte n'ira pas solliciter la faveur de demeurer trois ans de plus dans le service actif.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'officier commandant dans chaque district pourrait recommander la chose quand il s'agirait d'un excellent officier.

M. HUGHES : Aucun officier qui se respecte ne voudrait accepter une telle faveur. Une fois mes cinq années de service terminées, j'enverrai ma démission. Pourquoi n'aurait-on pas le grade de colonel dans la milice à part celui de lieutenant-colonel ? Et pourquoi les officiers qui atteindraient ce grade ne serait-ils pas retenus comme commandants de brigade durant deux ou trois ans, pour prendre ensuite leur retraite. J'ai remarqué ce qui a été dit par le général Hutton, et je félicite l'honorable ministre de continuer ce qui est en si bonne voie. Le général Hutton a fait naître un nouvel esprit parmi les volontaires canadiens, et il commence déjà à donner de bons résultats. Le plus grand nombre des remarques qu'il a faites étaient justes, et conforme aux intérêts de la milice canadienne.

M. DOMVILLE : J'aurais voulu critiquer l'administration du ministère de la Milice et de la Défense en envisageant la question à un point de vue quelque peu différent. Tout en étant convaincu qu'il faut placer la milice sur un pied convenable, nous ne devons pas tomber dans ce que l' " Illustrated London News," du 23 de février, appelle le militarisme tapageur ; c'est-à-dire qu'il existe une classe d'officiers dans le service,—peut-être que la chose n'a pas lieu dans ce pays—qui réussissent à faire parler d'eux beaucoup, au moyen d'articles qu'ils écrivent eux-mêmes, et qui est connue sous le nom d'école Wolseley. Le général Wolseley est un bon général, qui a remporté de nombreuses distinctions ; mais il a toujours eu le soin de faire parler de lui. J'ai lu des articles dans les journaux anglais, relativement à la milice canadienne, qui devaient avoir été écrits ici.

Mettant la politique de côté, cela fait honneur à notre milice de posséder des officiers aussi distingués, tandis que ce journal dit qu'en Angleterre le gouvernement peut à peine équiper les régiments de milice, bien qu'il y ait dans ce pays des officiers en grand nombre. Il est juste que la milice soit placée sur un pied d'efficacité mais je ne puis partager l'idée de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) qui voudrait que l'on augmenterait les taxes pour maintenir la milice, dans un état convenable. Je crois que le peuple de ce pays va finir par se fatiguer de se laisser taxer pour faire du Canada un pays guerrier et pour nous permettre d'envoyer une armée au secours de la mère patrie si nécessaire. Est-ce là ce que nous devons faire, ou bien devons nous simplement avoir une armée pour nous défendre au cas ou nous serions attaqués ? Tout en éprouvant beaucoup d'amour pour la mère-patrie, je ne suis pas prêt à augmenter le fardeau des taxes qui pèsent actuellement sur le peuple simplement dans le but de mettre en vigueur cette idée de la ligue de la fédération impériale.

M. MONTAGUE : Par qui est signé cet article dans l' " Advertiser " ?

M. DOMVILLE : Je vais faire des recherches et si je puis trouver la chose j'en informerai l'honorable député. Je vais donner un avis de motion à ce sujet. J'approuve entièrement la conduite de l'honorable ministre, mais il y a une chose que je voudrais lui faire remarquer, c'est qu'il peut trouver dans ce pays des officiers possédant les connaissances voulues pour diriger notre armée. Je voudrais savoir si toutes les positions importantes dans la milice de ce pays doivent invariablement être remplies par des officiers importés de l'étranger ?

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

M. DOMVILLE : Il n'est guère encourageant pour un Canadien de suivre les cours de l'école militaire et de travailler pour acquérir ses grades, si chaque fois qu'une position avantageuse se présente elle doit lui être enlevée par un officier étranger qui a souvent plus de confiance en lui que de connaissances Il été dépensé environ $100,000,000 pour la milice depuis la Confédération, ce qui représente près de la moitié de la dette actuelle du Canada, et chaque commandant que l'on nous envoie détruit ce qu'a fait son prédécesseur. Un d'entre eux est en faveur des boutons, l'autre en faveur des exercices de tir à la cible, un autre veut des " couvre-feu," l'autre de la cavalerie, et enfin un autre veut de l'infanterie à cheval. Quel est celui qui a raison ?

M. MONTAGUE : Celui qui est en faveur des boutons.

M. DOMVILLE : En effet mon honorable ami aurait belle mine dans cet accoutrement.

Je crois que l'on a fait un pas dans la bonne direction en achetant des armes perfectionnées. Mais à quoi bon acheter des fusils perfectionnés, si les hommes ne peuvent pas tirer ? Le général Herbert avait raison de vouloir commencer par le commencement et d'enseigner à chaque homme à se servir convenablement d'un fusil. Cette connaissance acquise, si la chose devient nécessaire ces hommes peuvent être de quelque utilité; mais ces courses à travers le pays, à la poursuite d'un ennemi imaginaire, en face et en arrière de soi, peut constituer de très jolies manœuvres, et faire plaisir à la presse. et sonner agréablement à l'oreille des Anglais, mais, comme dit le français, " ce n'est pas la guerre." Ce dont nous avons be-

soin c'est d'une milice capable de faire le coup de feu. Quand un homme est capable de tirer il suffit d'une semaine pour lui donner l'instruction militaire qui lui manque. S'il n'en était pas ainsi notre milice serait une bien petite affaire, car il n'y a pas un seul campement dans le pays dont les bataillons ne se composent pas d'au moins 50 pour cent de recrues.

Etudions maintenant un peu cette idée de mettre les officiers à la retraite au bout de cinq ans de service. Un colonel s'est imposé mille sacrifices pour conserver l'effectif de son bataillon et ne pas perdre ses soldats, et au bout de cinq années de service il lui faut se retirer, simplement parce qu'il entre dans l'esprit des autorités impériales qu'il faut faire de la place pour les officiers d'un grade inférieur.

En Angleterre, les officiers plus anciens ont d'abord une pension et s'ils sont encore valides, ils obtiennent, d'ordinaire un emploi quelque part à l'état major. Il est temps d'en venir à quelque décision au sujet de notre milice. Je n'ai rien à redire à ce crédit, mais je m'oppose, à titre de représentant de contribuables, à ce projet de recrutement pour l'armée impériale. Le député de Victoria (M. Prior) en conviendra : quand un soldat a fait partie de la réserve, au bout de trois ou quatre ans, lorsqu'il lui faudra faire des exercices nouveaux, se servir de nouvelles carabines, il sera de peu d'utilité. S'il est apte au service, mieux vaut le garder dans les cadres, ou dans le cas contraire, s'en débarrasser de suite. Je suis partisan du système en vogue en Suisse où l'on apprend d'abord aux soldats le tir. L'année prochaine nous aurons lieu de critiquer la milice. Jusqu'à présent, nous n'avons guère eu le temps de le faire, et il faut bien faire attention à ce que nous disons de ces officiers qui galopent par le pays, de peur de froisser un officier impérial, qui est supérieur à tout le monde au Canada. Quand je suis allé aux fêtes du jubilé en Angleterre, on nous appelait colons : et ces gens-là ne s'accordent pas même entre eux, car chaque général qui arrive au pays dit que son prédécesseur ne valait rien. Si nous faisons venir un autre général au pays, et j'espère que celui-ci sera le dernier, que va-t-il nous dire ? J'espère que notre prochain général sera choisi parmi les officiers du pays et que les grades de l'état major seront donnés à nos propres militaires ; car il est facile de trouver au pays d'excellents officiers qui rempliraient parfaitement ces charges, bien qu'ils puissent appartenir à un parti politique différent du mien. Je veux bien, pour le moment, m'en tenir là, mais, l'année prochaine, si Dieu me prête vie, je ne manquerai pas de discuter à fond les dépenses effectuées sous l'administration du major général actuel. Il ne s'agit pas de savoir si le général est, oui ou non, un bon militaire. C'est à peine si je le connais de vue, car je ne l'ai rencontré qu'une fois et il est possible que je ne le revoie jamais ; mais, l'année prochaine, nous aurons amplement le temps de savoir jusqu'où nous vou-

lons aller dans cette voie, et si nous allons dire, une fois pour toutes, quelle devra être la situation du Canada relativement à la milice. Si nous voulons mettre le Canada sur le pied d'une nation belliqueuse, il nous faut non seulement des armes, mais des arsenaux, des forts et tout l'outillage moderne. A peine avons-nous acheté de l'artillerie qu'elle se trouve surannée, et il faut acheter des canons à tir rapide, et la même chose s'applique à nos carabines. Il nous faudrait dépenser $20,000,000 pour le maintien d'une armée du genre de celle suggérée par le major général actuel.

Une VOIX : Le pays ne saurait faire pareille dépense.

M. DOMVILLE : Reste donc à voir ce qu'il y a de mieux à faire. Tout en tentant l'impossible pour assurer la valeur du service, le ministre, je l'espère, ne se laissera pas entraîner par les disciples de cette école que l' " Illustrated London News " appelle le militarisme tapageur.

M. HAGGART : Le ministre nous doit quelques éclaircissements, après l'étonnante allégation de l'honorable député (M. Domville), qui est colonel en service actif et qui déclare que la proposition du général imposera au pays une dépense de $20,000,000 au moins. Est-ce là que va aboutir le budget du ministre ? Et faut-il ajouter foi à l'allégation que vient de faire le brave colonel ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai le plus grand respect possible pour le député de King, N.-B. (M. Domville, mais, après une étude sérieuse de la question, je ne saurais partager ses appréhensions, au sujet de la recommandation du général. La dépense de l'année courante, dont une forte partie est imputable sur le compte du capital, ne sera pas dépassée l'année prochaine, et subira même probablement une légère réduction, bien que la recommandation du général soit mise à exécution.

M. BERGERON : Je reviens à l'affaire de l'île aux Noix. Mon honorable ami (M. Borden) ignore probablement ce qui se passe. Il m'est avis que ce serait un excellent endroit pour un camp, dans cette partie du pays.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons toute liberté d'aller établir le camp là où il nous plaît. La chose est expressément stipulée dans le bail.

M. BERGERON : Si je ne me trompe, il est entendu que les casernes à cet endroit qui sont de beaux bâtiments fort bien construits, doivent être convertis en hôtellerie d'été, qui sera tenue par M. Naylor, l'agent d'une compagnie se composant de citoyens de Saint-Jean, amis du ministre des Travaux publics. Cela n'intéresse pas le ministre de la Milice, sans doute ; toutefois, il n'en sera pas moins porté un crédit de $8,000 au budget pour un quai, au bénéfice des tou-

ristes. Puis, il y a aussi, me dit-on, un crédit de $4,500 pour un autre quai à Sabrevois, qui ne servira qu'aux membres d'un club. Nous avons aussi construit un quai à Iberville, encore au bénéfice d'un club local. Les seuls navires qui arrêtent à ce quai sont des yachts et autres embarcations de sport sauf une seule barge. Nous dépensons l'argent sans compter. Pourvu que ce soit utile, il n'y a pas de mal à cela. Mais il n'est pas convenable de bâtir des quais ça et là sur la rivière Richelieu pour les amateurs de sport et au bénéfice des membres de cercles. Le gouvernement a donné cette propriété à bail pour $150 par année pendant 21 ans. Le ministre doit avoir fait un excellent marché, parce qu'autrefois cette propriété ne rapportait que $40 de loyer et qu'il fallait y entretenir un gardien. S'il est vrai que l'ancien gouvernement ait donné la propriété à bail à ce prix, il a pris une grave responsabilité et la chose est inexcusable. Le locataire, tout en ne payant que $40 de loyer, faisait $400 à $500 par année, à même un pâturage qu'il avait sur l'île ; et cela nous permet de juger de l'étendue de l'île et de l'utilité qu'on peut en retirer.

M. HUGHES : Je dois faire observer au député de King, N.-B. (M. Domville) qu'il ne se rend pas bien compte du projet du général à certains égards.

Le général s'accorde à dire avec le brave colonel, le député de King, que les soldats doivent être de bons tireurs. On a adopté un excellent système pour les former au tir. Quant aux exercices militaires annuels, le général abonde aussi dans le sens du brave colonel. Le général a inauguré un genre d'exercices d'une grande utilité relativement à ces camps, et c'est le genre d'exrcices connus sous le nom de manœuvres. En faisant ces manœuvres, les soldats apprennent tout autant l'exercice que dans une parade de routine et ils apprennent aussi la nature du pays qu'ils peuvent être appelés à défendre en cas de nécessité. Que l'honorable député (M. Domville) se donne la peine d'étudier un peu la chose et il conviendra, j'en suis convaincu, que ses idées concordent parfaitement avec celles du général, preuve que les grands esprits se rencontrent toujours.

M. HAGGART : Je désire savoir quelle réponse le ministre apporte à la question posée par le député de Beauharnois (M. Bergeron) ? Est-il vrai que le ministre ait donné à bail les casernes de l'île aux Noix ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voilà nombre d'années que ces casernes ne servent plus. Les bâtiments sont en mauvais état. L'île avait été donnée à bail à un cultivateur quelconque pour une bagatelle, et l'on avait laissé les bâtiments se détériorer. Mon honorable ami (M. Bergeron) dit que M. Naylor représente une compagnie. J'ignore absolument ce qui en est. Il a demandé à louer l'île, et après mûre réflexion, nous avons jugé que $150, soit le triple de l'ancien loyer, est un bon loyer. M. Naylor devient lui-même le gardien des casernes. C'est une économie annuelle de $200 à $300.

M. MONTAGUE : Vous vous réservez le droit de reprendre possession des bâtiments au premier moment ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. A mon avis, c'est une excellente affaire. M. Naylor veut convertir les casernes en hôtellerie d'été. Il vaut mieux utiliser ainsi ces édifices que de les laisser inoccupés, et le locataire aura tout intérêt à en prendre soin. Le gouvernement fera faire les travaux jugés d'absolue nécessité pour empêcher les bâtiments de tomber en ruines. Nous n'avons pas entrepris de système général de réparations.

M. MONTAGUE : Ni de dépenses pour les aménagements ?

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

M. BERGERON : Cependant, ces casernes vont être converties en hôtellerie. On y fait des chambres, et si le ministre en avait besoin pour en faire des casernes, il lui faudrait faire de grandes dépenses pour les remettre dans leur état primitif.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami (M. Bergeron) fait erreur. Il y a des chambres à l'heure qu'il est dans les casernes. Le locataire ne fera pas d'aussi grandes dépenses que ne le suppose l'honorable député. Il n'y aura que peu de changements à y faire. Je suis informé que l'ancien locataire a détruit quelques-uns des bâtiments et qu'il faudra y faire quelques réparations.

M. DOMVILLE : Le député de Victoria (M. Hughes) fait allusion aux manœuvres qu'on a exécutées. Ce sont sans doute d'excellents exercices, mais le fait de les avoir exécutées vient à l'appui de ma thèse. Cela prouve que l'idée était là, avant l'arrivée du général, car il lui eût été impossible, en dix jours, d'habituer les soldats à ces nouveaux mouvements. Je n'ai pas voulu récriminer mais uniquement dire ce que le Canada entend faire. Si nos officiers peuvent faire ces exercices, c'est tout ce que nous voulons. Il n'y a pas lieu de publier dans les journaux des articles comme ceux que j'ai lus, au sujet de la paralysie de la milice. Si nos militaires sont en lieu de faire tous ces exercices, cela parle hautement en leur faveur et ils peuvent avantageusement soutenir la comparaison avec quelques-uns des régiments anglais qui ont appris à exécuter des marches et des contremarches, et, en fin de compte, n'ont abouti à rien du tout. Il ne faut pas remonter si loin dans le passé pour constater qu'à l'époque du général Braddock, les colons ont battu ces régiments à plate couture.

Chemin de fer Intercolonial—
Nouvelles voies de garage..... $90,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est devenu nécessaire de prolonger la double voie de garage à presque tous les points sur le parcours de la ligne, en raison de l'augmentation du nombre de wagons. Les manœuvres de débranchement des trains entraînent nécessairement une grande perte de temps.

M. HAGGART : Pourquoi cette dépense est-elle portée au compte du capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas de travaux d'entretien, mais de prolongement et d'agrandissement et il est impossible de le faire à même les recettes ordinaires.

M. HAGGART : C'est la première fois que j'entends dire que les frais du service des voies de garage doivent être imputés sur le capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Eh bien ! pas plus que l'honorable député, nous ne l'aurions fait s'il se fût tout simplement agi de travaux ordinaires de prolongement et de renouvellement. Mais lorsqu'il s'agit de faire d'immenses travaux de prolongement comme ceux-ci, c'est tout autre chose. Il faut acheter de nouveaux rails, poser de nouvelles voies de nouveaux terrassements et faire beaucoup de travaux de construction. C'est bien différent des dépenses courantes.

M. MONTAGUE : Il serait à souhaiter que le ministre eût été ici et eût entendu le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) déclarer, comme il l'a fait mainte et mainte fois jadis, que ce compte du capital de l'Intercolonial aurait dû être clos depuis longtemps. Or, au lieu de clôre ce compte, on l'ouvre de nouveau dans une très large mesure et l'on impute sur le capital des centaines de mille dollars valant de travaux qui, sous l'ancien régime, étaient portés au compte courant. Que le ministre se reporte au compte rendu des débats de l'année dernière et il constatera que ces item, comme renouvellement de ponts, par exemple, toujours imputés sous l'ancien système, sur le compte courant, il les a portés au compte du capital. Dans le budget actuel, il y a trois ou quatre fois plus d'item portés au compte du capital que sous l'ancien régime. Or, cela détruit absolument l'utilité des chiffres pour les fins de comparaison. Le ministre ira dire aux électeurs qu'il a administré le chemin de fer sur un certain pied d'économie, et la conséquence est que ce qui devrait être porté au compte des recettes courantes, gonflant d'autant le déficit, est imputé sur le compte du capital, grossissant ainsi la dette du pays, puis on donnera au ministre le mérite d'avoir administré le chemin de fer avec plus d'économie et sur un meilleur pied, tandis que de fait, il aura tout simplement ajouté à la dette du pays. Voici un item relatif au prolongement des voies de garage. Quelle en est la raison ? On veut améliorer ce service, parce que les recettes ont augmenté ; donc, les améliorations de ce service devraient ressortir au compte du revenu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de travaux de construction.

M. MONTAGUE : Sans doute, mais le service pour lequel ces voies de garage sont construites a été développé par l'augmentation du volume du commerce. Si ce n'est pas le fait, alors le ministre n'a pas droit de construire ces travaux. Je le répète donc, cela rend inutile les chiffres pour les fins de comparaison ; le ministre en conviendra.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'accepte absolument la lutte sur le terrain où l'honorable député a posé la question. En premier lieu, lorsqu'il affirme que nous imputons aujourd'hui sur le compte du capital un plus grand nombre de dépenses que par le passé, je nie cette proposition.

M. MONTAGUE : Alors, établissons la comparaison entre les item. Voici d'abord le service des voies de garage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etudions cet item. L'honorable député peut-il prétendre à bon droit que la situation actuelle soit comparable à celle qui a existé par le passé ? Je suis obligé aujourd'hui de prolonger les voies d'évitement sur tout le parcours de la ligne. Et pourquoi ? Parce que, si nous tenons à faire une exploitation tout à fait moderne de notre voie ferrée et à améliorer tous les services, il est grandement temps d'adopter une différente catégorie de locomotives pour faciliter le remorquage de charges plus pesantes ; et cela, non pas tant en raison de l'augmentation du trafic que pour réduire les frais de notre exploitation à un chiffre rémunérateur.

M. MONTAGUE : Cela ne répond nullement à mon argument.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au contraire, cela intéresse grandement la question. Par le passé, l'honorable député l'admettra, il a été imputé sur le capital des frais ressortissant au service des voies de garage. Mais quand bien même cela ne serait pas, l'honorable député prétendra-t-il que quelqu'un de mes prédécesseurs ait été obligé d'établir des voies de garage et un service, entraînant une dépense de $90,000, ou même un dixième de cette somme ? Feuilletez les comptes de l'Intercolonial, d'année en année et vous constaterez qu'il n'y a pas une année où l'on ait dépensé $10,000 pour le prolongement des voies d'évitement. Les besoins de la situation actuelle auxquels il nous faut répondre sont sur un pied d'égalité avec les travaux primitifs de construction. Si nous tenons à faire des affaires, il nous faut améliorer les services et la voie, de façon à pouvoir em-

ployer des locomotives de fort calibre, capables de remorquer des charges plus pesantes. Or, pour employer des locomotives de fort calibre en état de remorquer des trains plus pesants, il nous faut améliorer le service des voies de garage, non pas seulement sur deux ou trois points mais sur tout le parcours de la ligne où se font les croisements des trains. Jamais aucun de nos prédécesseurs n'a dépensé, en une seule année, $90,000, ni même le dixième de cette somme, pour le service des voies de garage. Que l'honorable député feuillette les comptes de l'Intercolonial, et il constatera qu'il n'a jamais été dépensé même un dixième de cette somme, imputable sur le capital.

M. HAGGART : Je n'aurais jamais songé à porter ces frais au compte du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, jamais il n'a été dépensé pareilles sommes pour les voies d'évitement. L'honorable député a dépensé $10,000 à $20,000 pour construire quize ou vingt milles de voies de garage, tandis que nous dépensons actuellement $100,000. Nous allons faire ces travaux d'amélioration sur tout le parcours de la ligne, en procédant graduellement, afin de ne pas gêner la circulation. Parcourez les autres articles et vous constaterez que par le passé, l'on a toujours estimé qu'ils devaient figurer au compte du capital ; toutefois, les besoins de la situation actuelle de l'Intercolonial diffèrent absolument de ceux auxquels mes prédécesseurs ont dû répondre par le passé. Il n'y a pas une seule compagnie de chemin de fer qui n'ait mis au rebut ses locomotives de 40 à 45 tonnes, pour leur substituer des machines de 80 et de 90 tonnes. Il faut modifier la nature de la voie. Il est impossible d'imputer ces frais sur le compte des recettes ; il faut les porter au compte du capital, ou bien nous croiser les bras et ne rien faire. La question se pose donc : ferons-nous, oui ou non, ces travaux ? Tous ceux qui ont voyagé sur l'Intercolonial conviendront que nous avons essayé d'en faire une voie ferrée bien moderne, de façon à donner au service toute la valeur possible.

M. HAGGART : Conçoit-on que la compagne du Grand Tronc, après avoir payé un dividende, emprunte $90,000 pour de nouvelles voies de garage, $150,000 pour l'amélioration du service des gares, à Lévis et ailleurs et la construction d'un élévateur à Saint-Jean, soit une totalité de $600,000 ! Jamais les compagnies de chemins de fer ne portent ces dépenses au compte du capital pour un chemin de fer de quinze à vingt ans d'existence, comme l'Intercolonial. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ne cessait de me répéter, jadis, qu'il était temps de clôre le compte du capital et qu'il ne fallait pas porter pareilles dépenses au capital, sauf lorsqu'il s'agit de la construction d'une partie de la ligne ou de son prolongement. Les dépenses portées cette année par le ministre au compte du capital atteignent le chiffre de $1,600,000. En 1895, je n'ai imputé sur le compte du capital que $211,000, dont $100,000 pour la construction d'un nouvel embranchement sur Dartmouth, de sorte que la dépense imputable sur le capital n'a guère dépassé $100,000. Si le ministre veut un outillage plus moderne, il n'a pas droit de le porter au compte du capital. Qu'il le demande au revenu, et c'est le seul moyen d'établir la comparaison entre la période de 1893 à 1895 et celle de 1898 à 1899. Le ministre ne devrait porter au compte du capital que les articles de dépense qui sont imputables sur ce compte.

M. MONTAGUE : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a raison quand il dit qu'en 1895 les dépenses de l'Intercolonial, portées au compte du capital se sont élevées à $211,000, et que sur cette somme il a été dépensé $100,000 pour un nouvel embranchement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois avouer à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux que j'ai discuté la question avec les grandes compagnies de chemins de fer et que je me suis fait un devoir de m'assurer de la règle en vigueur chez elles à ce sujet. Ces grandes compagnies de chemins de fer, aux Etats-Unis, ont pour règle, lorsqu'elles posent un rail plus pesant, de porter au compte du capital l'écart entre le coût du rail posé et celui du rail enlevé. C'est une question d'améliorations et la pratique invariable est de porter ces frais au compte du capital. C'est la pratique suivie par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et elle ne saurait en user autrement. Il n'est pas juste envers les actionnaires, qui ont droit aux dividendes, d'exécuter ces travaux permanents de prolongement à même les profits de l'exploitation.

M. MONTAGUE : Le ministre prétend-il que cela ne se fait pas aux Etats-Unis ? Les journaux de chemins de fer sont remplis de données statistiques qui prouvent que cette pratique y est en vogue. Je lisais l'autre jour dans un de ces journaux que les dividendes sur les actions privilégiées et ordinaires du Pacifique-nord seraient gravement affectés par les énormes travaux de prolongement que le bureau des directeurs fait actuellement exécuter à même le compte du revenu.

M. HAGGART : Le ministre prétend-il qu'il ne faut pas appliquer les recettes du chemin de fer aux travaux d'améliorations, comme lorsqu'il s'agit de substituer un nouveau rail à l'ancien ? Prétend-il que ce soit une injustice envers les actionnaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Telle est la doctrine en vogue.

M. HAGGART : C'est la doctrine du ministre. Quelle différence y a-t-il entre cette pratique et un emprunt d'argent ou le fait de

voter des actions privilégiées, pour l'achat de machines ? En quoi cela est-il injuste envers les actionnaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces deux choses sont différentes du tout au tout. Supposons que les recettes de l'un de ces chemins de fer atteignent le chiffre d'un million de dollars cette année et que la compagnie soit en mesure de consacrer $500,000 au prolongement de sa ligne, l'honorable député prétend-il qu'il n'importe nullement aux actionnaires que la compagnie emprunte oui ou non, ces $500,000 à 4 pour 100, ce qui ne lui coûterait que $20,000 par année, et permettrait de distribuer aux actionnaires l'écart entre cette somme et les $500,000, ou bien qu'elle dépense toute cette dernière somme en travaux ?

M. MONTAGUE : Leur garantie perd de son prix, si la dette s'accroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout, puisque la compagnie a les travaux de prolongement en retour de cette dépense et que ce prolongement est censé avoir une puissance productive, sans quoi elle ne les ferait pas.

On n'augmente pas les charges de la compagnie dans un cas, mais on prend directement l'argent des revenus des actionnaires, cette année, dans le but d'améliorer le chemin.

M. HAGGART : Cela fait une différence si le montant est pris de l'intérêt qu'on a le droit d'appliquer au capital. Mais l'honorable ministre dit que si cet argent est dépensé pour prolonger la voie de ce chemin de fer, on n'a plus la dette et l'on a l'extension du chemin. Si cela est vrai, si vous empruntez l'argent, vous avez ce prolongement du chemin, mais vous avez aussi la dette comme garantie, comme passif.

M. CLANCY : L'honorable ministre dit qu'il ne serait pas juste de prendre tous les revenus du chemin, parce que les actionnaires pourront ne pas être les mêmes l'an prochain. Il ne saurait y avoir de parallèle possible entre ce cas et celui de l'Intercolonial dont les actionnaires ne changeront pas. Il n'y a aucun avantage pour le Canada à montrer un surplus en prenant constamment du capital. Le principe que l'honorable ministre a énoncé ne s'applique pas à l'Intercolonial, et son application pourrait causer de graves injustices.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député oublie un fait très important : Nous n'avons pas et nous ne pouvons espérer le revenu suffisant pour nous permettre de faire cet ouvrage. C'est une question comparativement peu importante que cet argent soit emprunté pour faire ces améliorations, ou soit pris du surplus des recettes, si nous en avions.

M. CLANCY : Il y a cette différence que l'un de ces moyens apparaît sous le jour peu plaisant d'un déficit considérable, et que l'autre ne semble être qu'une dette publique en apparence.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour moi, la question n'est pas importante que cet ouvrage soit fait sous la forme d'une dépense à compte du capital, ou sous la forme d'une dépense à compte du revenu. Le point principal est de faire exécuter ces travaux qui sont nécessaires dans les intérêts de l'Intercolonial et qui ne peuvent être retardés ni être prolongés durant un certain nombre d'années. Nous ne pouvons pas par degrés rendre nos ponts plus solides ; il faut qu'ils soient assez forts pour porter nos locomotives et nos lourds convois et de plus il faut agrandir nos voies d'évitement et nos remises à locomotives. Nous n'avons pas l'argent nécessaire pour faire tout cela maintenant ; notre revenu n'y saurait suffire. Le surplus que nous pourrions montrer, dans les circonstances les plus favorables, ne serait pas considérable, et faire face à ces obligations par une dépense à compte du revenu serait simplement ajouter à la dette sous une autre forme.

Mes honorables amis, cependant, disent qu'au point de vue de la comparaison, cette méthode n'est pas juste. Je suis prêt à accepter leurs idées sur ce point. Le prolongement et les améliorations de l'Intercolonial sont aussi considérables, plus considérables même que dans le passé et autant que possible, je tire sur le revenu et je ne demande rien à même le capital si je puis faire autrement. Mais pour être utiles, ces travaux doivent être exécutés maintenant et cela n'empêchera pas ces messieurs de faire des comparisons à propos des travaux futurs. L'honorable député prétend que je devrais faire tout ce qui est nécessaire à même le revenu et accuser un déficit de $1,500,000 cette année.

Il pourrait alors dire : Quand j'étais ministre et que j'étais chargé de l'administration de l'Intercolonial, je pouvais réussir à tenir les déficits dans une limite ne dépassant pas $100,000 et voyez ce que mon successeur a fait.

M. CLANCY : Alors il n'y aurait pas de limite aux dépenses à même le capital que pourra faire l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y aurait pas de limites si nous accédions aux désirs des honorables députés au sujet de cette question, excepté les besoins du réseau.

M. CLANCY : Supposons que l'honorable ministre croie à propos de demander $10,000,000 pour ces travaux, il pourrait dire, l'an prochain, que, comme résultat de cette dépense considérable, il y a une balance favorable dans le revenu, bien que nous eussions ajouté considérablement à la dette publique. L'honorable ministre peut-il dire

que c'est là tenir un compte juste que d'accuser un surplus en mettant les dépenses à compte du capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable ministre verra que la dépense d'après les crédits demandés n'est pas extravagante. Il prétend que je vais donner libre cours à mon imagination afin qu'elle puisse trouver les moyens de faire de nouvelles dépenses de toutes manières possibles, mais nous allons dans cette voie avec modération, nous tenant toujours dans des limites raisonnables. J'adopte la ligne de conduite qui doit être suivie, tout le monde le dira, pour faire de l'Intercolonial un chemin de fer aussi parfait que le demandent les exigences de commerce et de la population qu'il dessert. Je ne crois pas que le peuple désire que le chemin de fer soit considéré comme un fiasco complet dans son exploitation ; le peuple veut qu'autant que possible et dans des limites raisonnables et modérées, ce chemin de fer soit un sujet d'orgueil pour le Canada.

M. HAGGART : Supposont qu'un item soit porté au compte du capital, le revenu de l'année prochaine sera diminué de l'intérêt accru sur le capital ; mais cela ne peut exister pour l'Intercolonial et l'honorable ministre peut augmenter le compte du capital à l'infini et l'an prochain cette augmentation n'affectera pas le revenu. Je suis opposé, spécialement lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer appartenant au gouvernement, à une semblable manière de procéder. Peut-être ai-je été coupable moi-même en tenant les déficits au chiffre de $100,000, mais mes actes ne peuvent excuser l'honorable ministre de porter ces dépenses projetées au compte du capital.

Je dis que le coût d'entreprises telles que la construction d'élévateurs à grains ou d'un dock à Halifax ne devrait pas être porté au compte du capital. On devrait l'imputer sur le revenu du chemin lui-même. Il est grandement temps que le compte du capital soit fermé excepté quand il s'agit de construire des embranchements de 30 à 40 milles de long dans l'Ile du Prince-Edouard, dont le coût doit en justice être porté à compte du capital. Mais il n'est pas juste d'imputer sur le capital le coût des voies d'évitement, de réparations et d'améliorations aux gares et autres choses de même genre.

Pour travaux d'améliorations aux gares $15,000

M. HAGGART : Tout ce que je demande c'est que ces travaux se fassent au moyen de soumission et à l'entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en est toujours ainsi.

Pour améliorations à Lévis (crédit voté de nouveau, $34,000). $80,000

M. HAGGART : Quel est le montant total requis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que nous aurons besoin d'au moins $20,000 de plus que le montant que nous demandons maintenant. Cela dépendra du coût de la gare.

M. HAGGART : Vous devez construire une nouvelle gare ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BERGERON : Pourquoi construire une nouvelle gare à cet endroit, si vous avez l'intention de construire un pont ? Si ce pont est construit pourquoi ne pas attendre pour construire cette gare à l'endroit ou se trouvera ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami connaissait le sentiment général de la population intéressée, il saurait que nous ne serions pas excusables d'attendre jusqu'à ce que le pont soit construit pour bâtir cette gare qui, même après la construction du pont, sera très importante. Le pont sera construit à 6 ou 7 milles plus haut et j'ai peine à croire que la gare qu'on construirait à cet endroit pourrait remplacer avantageusement celle que l'on veut reconstruire.

Pour construire un élévateur à grain à Saint-Jean (crédit voté de nouveau, $40,000)..... 114,000

M. HAGGART : L'entreprise est-elle adjugée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; l'édifice coûtera $98,000 et les fondations $16,000.

M. BERGERON : L'honorable ministre a-t-il produit la correspondance dans l'affaire McDonald dont il a été question lors de la discussion sur le budget principal, correspondance qu'il m'avait promis de déposer sur le bureau de la Chambre quand nous discutions ces estimations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais l'avoir déposée sur le bureau de la Chambre, mais je m'aperçois que je me suis trompé ; j'ai ici le de soumissions et à l'entreprise.

M. BERGERON : Si mon honorable ami voulait être assez bon pour me les communiquer. Je veux lire ces documents avant de l'interroger.

M. HAGGART : Je n'ai pas besoin d'ajouter quoi que ce soit à ce que j'ai dit l'autre soir lorsque j'ai protesté contre cette politique de construire des élévateurs à grains à Saint-Jean. A mon sens, cette dépense est inexcusable. Le gouvernement ne peut amener à cet endroit du grain en assez forte quantité pour faire concurrence au Pacifique qui a des élévateurs à cet endroit et qui, malgré les avantages d'une ligne plus courte, se trouve cependant en déficit dans cette entreprise dont le but, pour lui, est d'établir un commerce maritime

à Saint-Jean. Où le gouvernemene peut-il avoir le grain ? A Montréal ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique a son terminus océanique à Saint-Jean et le Grand Tronc a son terminus océanique à Portland. Ainsi, il est fort probable que l'Intercolonial ne pourra avoir le commerce du grain qui descend le Saint-Laurent ; il ne pourrait l'avoir que par le Canada Atlantique. La construction d'élévateurs à la partie nord du port de Saint-Jean pour faire concurrence à ceux qui se trouvent dans la partie sud est injustifiable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chef de l'honorable député (M. Haggart) a déclaré positivement qu'il faisait erreur à ce sujet.

M. HAGGART : Je parle pour moi-même.

Pour améliorations à Saint-Jean (crédit voté de nouveau)..... 49,600

M. HAGGART : Ce crédit se rapporte-t-il aux travaux de creusement du port ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HAGGART : J'ai les documents qui ont été produits et je trouve dans les devis tous les détails du contrat. Celui-ci est pour une somme ronde, ainsi que l'a dit l'honorable ministre, excepté en ce qui se rapporte à deux item, le creusement et les excavations à être pratiquées dans le roc. La difficulté que je rencontrais lorsque je discutais cette question auparavant, provenait de ce que j'ignorais comment serait payé l'entrepreneur en vertu de ce contrat pour une somme ronde. En examinant le contrat, je ne me trouve pas plus avancé. L'entrepreneur reçoit 25 pour 100 par mois sur la quantité et la valeur estimées des travaux faits durant le mois. Mais il n'y a pas moyen de constater quel progrès l'ouvrage a fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi pas ? Mon honorable ami doit savoir que les ingénieurs qui ont fait les plans et les estimations, connaissent à fond la quantité et les différents genres d'ouvrages à être faits ainsi que la valeur de ces travaux. Ils peuvent donc faire des calculs exacts en tenant compte du prix total du contrat et de leurs propres estimations.

M. HAGGART : L'honorable ministre (M Blair) emploie exactement le même argument dont je me suis servi lors du débat sur cette question. Je lui ai dit alors que tous les détails étaient préparés par l'ingénieur et fournis au département de manière à faire accepter le cahier des charges préparé par lui. Mais l'honorable ministre répond que ces informations n'existaient pas. Je trouve maintenant dans les devis annexés au contrat tous les détails les plus minutieux sur ce point, suivant ma prétention. L'ingénieur a une liste des prix et fait une estimation du prix que, d'après lui, devra coûter l'ouvrage. Et au fur et à mesure que l'ouvrage avance, il paie tous les mois à l'entrepreneur un certain montant qu'il détermine d'après l'ouvrage fait, le prix auquel l'entreprise a été adjugée et ses propres estimations. Nous n'aurions pu obtenir ces détails du ministre. Je suis heureux de constater que le département des ingénieurs de l'Intercolonial n'est pas aussi négligent que je l'avais cru d'après l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami (M. Haggart) veut se donner la peine de lire dans les "Débats" le rapport de la discussion à laquelle il fait allusion, je crois qu'il constatera que la mémoire lui a fait défaut. Je lui ai alors dit ce qu'il déclare maintenant. Il peut se rappeler qu'il était sous l'impression que le contrat ferait voir quels prix seraient payés à l'entrepreneur pour les différentes espèces de travaux. J'ai essayé de faire ressortir le fait que cela ne pouvait être puisque le contrat était pour une somme ronde.

Embranchement d'Indiantown, pour payer le montant de $34,675.23, et intérêt sur ce montant depuis le 1er décembre 1886 au 1er juillet 1899, accordé par Walter Shanly à l'honorable J. Snowball. $52,148 44

M. HAGGART : L'honorable ministre (M. Blair) voudra-t-il nous donner tous les détails de cette affaire ? Quand j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable monsieur Snowball avait une réclamation contre le gouvernement pour certains travaux qu'il avait faits sur l'embranchement d'Indiantown. L'ancien gouvernement a adopté un arrêté du conseil modifiant le contrat primitif, et c'est après cette modification que la réclamation fut portée devant la cour de l'Echiquier. Je voudrais savoir si cette arrêté du conseil a été modifié ou changé, ou si la cour de l'Echiquier s'est prononcée sur cette réclamation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet arrêté du conseil n'a pas été modifié dans ses termes, peut-être n'a-t-il pas été modifié non plus de fait. La cause a été portée à la cour de l'Echiquier et le juge n'a pas décidé la question. En agissant ainsi cependant, il a appuyé sur le fait qu'en droit strict, il serait forcé de se prononcer contre certains item du compte présenté. Et il a demandé si le gouvernement ne pouvait pas prendre en considération les item en question. La réclamation revint devant nous et je crus qu'il était impossible pour mon département de s'en occuper avec indépendance et justice. Je renvoyai la question au conseil des ministres. Il fut décidé alors que toutes ces questions et les faits qui s'y rattachent seraient soumis à la décision de M. Walter Shanley dont la réputation est bien établie et qui avait déjà été appelé à juger des affaires semblables. Je communiquerai à mon honorable ami le rapport de M. Shanly.

M. HAGGART : J'ai deux rapports de M. Shanly, l'un concernant Hugh Ryan et Cie et l'autre Heney et Borthwick.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous constaterez que M. Shanley en a pris connaissance et a fait certaines recommandations. Le juge à qui la question avait été soumise d'abord, avait fait rapport en faveur de l'entrepreneur ; il déclarait que $10,665 devaient être payés à M. Snowball. Quelques-uns des autres item que le juge avait laissés de côté tel que je viens de le dire furent soumis à M. Shanly qui fit rapport que le gouvernement devait payer $24,-019 sur ces item ; dans ce rapport, il déclarait aussi qu'une somme additionnelle de $12,000 devait être accordée à M. Snowball. Ces $12,000 représentaient ce que l'on pourrait appeler les avantages qu'on avait donné à l'entrepreneur en n'exigeant pas de lui l'exécution complète des travaux tels que décidés primitivement. Le juge était d'opinion qu'il était strictement lié par la lettre du contrat et que, comme l'on avait permis à l'entrepreneur de ne pas faire certains ouvrages, il était du devoir de ce dernier de représenter cette diminution de travail par un certain montant que l'entrepreneur porta à $12,000. M. Shanly a fait rapport disant que ce montant pouvait être accordé à l'entrepreneur, mais le gouvernement adopta des vues différentes. Il accorda $24,-000 qui ajoutés aux $10,000 que le juge avait accordés et qui n'avaient pas été payés, représentent une somme totale de $34,655.

M. HAGGART : Je puis voir comment la chose s'est faite. Le juge Burbidge avait accordé à l'entrepreneur $10,000 de plus que le prix de son entreprise. Si je comprends bien la chose, l'affaire a été soumise à la cour de l'Echiquier sur un mémoire préparé par moi-même le 16 octobre 1895. Je n'ai pas eu le temps de consulter tous les documents, mais j'avais compris que le ministre avait ordonné qu'un nouveau mémoire fût soumis à cette cour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas.

M. HAGGART : Ce que le juge accordait était $10,665. A ce montant M. Shanly ajoute maintenant, par voie d'augmentation, une somme de $20,940. Dois-je comprendre que le ministre a déclaré que ce sont les réclamations que le juge pensait en équité devoir être payées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le juge a dit que dans l'interprétation stricte de la loi il ne pouvait accorder le montant demandé par ces réclamations, mais que la Couronne en équité pouvait faire droit à ces réclamations.

M. HAGGART : Je suppose qu'au point de vue strict de la loi, l'entrepreneur n'avait aucun droit. Il ne s'agissait que d'une faveur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que d'après la manière dont la question a été soumise à la cour d'Echiquier, l'entrepreneur avait un certain droit en vertu de la loi.

M. HAGGART : Mais par ce renvoi à la cour d'Echiquier, on altérait ou l'on étendait la portée du contrat ; nous renoncions à certains droits que nous avions en vertu du contrat ; l'un de ces droits était que le certificat de l'ingénieur en chef devrait être final, nonobstant tout ce que pourrait demander l'entrepreneur au nom de l'équité. Nous avons renoncé à certaines choses auxquelles nous avions droit en vertu du contrat que nous avons ensuite soumis à la cour d'Echiquier. Voilà jusqu'où s'est portée notre faveur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Après que nous eûmes fait cela, il devenait possible pour le juge, au point de vue légal, d'accorder les montants réclamés par ces item, jusqu'au montant de $10,000.

M. HAGGART : Ce que je ne puis comprendre c'est que le juge de la cour d'Echiquier ait déclaré qu'il y avait d'autres réclamations qu'il considérait justes et équitables. Cela peut être, mais je suis certain que le juge ne ferait pas un rapport à cet effet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le rapport du juge ne dit pas qu'il était équitable et juste que ces autres réclamations fussent payés, mais il dit cela pour ces autres item dont plusieurs, pas tous, sont l'objet d'un rapport favorable de M. Shanly. Quant à ces item, le juge fait rapport que la Couronne pourra s'en occuper à titre de faveur.

M. CLANCY : Recommande-t-il à la Couronne de s'en occuper ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois.

M. FOSTER : Il dit que la Couronne pourra s'en occuper, mais il ne recommande pas qu'elle s'en occupe.

M. HAGGART : Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas accordé à M. Snowball tout le montant que M. Shanly, dans son rapport, a déclaré être dû à ce monsieur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y avait un item se rapportant particulièrement à une question d'adoucissement apporté au contrat. Nous avons cru qu'ayant entrepris un contrat pour un certain ouvrage l'entrepreneur, si on lui permettait de ne pas faire une certaine partie de cet ouvrage, ne pouvait s'attendre en justice, en équité, à être payé pour l'ouvrage qu'il n'avait pas fait.

M. HAGGART : Je ne comprends pas très bien l'honorable ministre. Je crois connaître parfaitement ce qui constitue un adoucissement apporté à un contrat. L'honorable mi-

nistre voudra-t-il nous dire ce qui avait été fait par l'entrepreneur qui prétend être payé pour son ouvrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposons qu'un entrepreneur dût en vertu de son contrat construire un pont et supposons que ce contrat vint à être changé de façon à lui permettre de l'exécuter sur une autre ligne où il ne serait pas obligé de construire un pont ; supposons que, en raison du fait qu'on lui a permis ainsi de changer le tracé du chemin, il se trouve à épargner $10,000 et que cet entrepreneur réclamerait parce que nous aurions deduit du montant total du prix du contrat le montant ainsi épargné. Dans ces circonstances M. Shanly était d'opinion qu'il serait convenable de payer ce montant à M. Snowball, mais nous en avons jugé autrement et nous avons refusé de reconnaître cette partie de la réclamation.

M. HAGGART : Supposons qu'un entrepreneur ait une somme ronde par contrat, pour la construction de 20 milles de chemin de fer et que au lieu de 20 milles de chemin il n'en construise que 18 milles et fasse un chemin aussi bon sinon meilleur ; dans ces circonstances, je crois que l'entrepreneur a droit au paiement entier du montant qu'il aurait reçu pour les 20 milles de chemin s'il les eût construits. Il va de soi, sans doute, que ce sont là des questions de jugement mais c'est ce qui se fait ordinairement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable monsieur ne se rappelle pas peut-être exactement les conditions du contrat. Une clause de ce dernier stipulait que. au cas où le coût des travaux serait diminué, par raison d'un changement quelconque dans les plans et devis. l'entrepreneur ne devait pas profiter de cette diminution et cette dernière devait être faite au prix total d'abord convenu.

M. HAGGART : Je comprends cela parfaitement. Par le contrat il n'a droit à rien ; ce n'est qu'une question de faveur et ce n'est qu'en écartant quelques-uns des droits de la Couronne que la cour de l'Echiquier a pu accorder à M. Snowball $10,000. Quant à la question de faveur, je crois que si on l'invoque, M. Snowball avait droit au plein montant que lui accordait M. Shanly dans le rapport qu'il a fait et qui est très juste.

M. BERGERON : Je voudrais demander à l'honorable ministre si ces documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre sont tous les documents qui se rapportent à l'affaire McDonald.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne les ai pas vus, mais on me dit qu'ils ont tous été produits.

M. BERGERON : Je viens de les parcourir et ces documents démontrent que les accusations portées contre M. McDonald revêtent à peu près toutes un caractère politique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, à peu près toutes.

M. BERGERON : On ne saurait sans difficulté y trouver autre chose si ce n'est l'accusation d'avoir donné des billets de faveur à quelques-uns de ses amis et d'avoir permis à un grand nombre de personnes de voyager sur l'Intercolonial, sans faire rapport à son supérieur.

A cela le gouvernement n'a pas attaché trop d'importance, car il a donné ordre au commissaire de faire une enquête sur les accusations politiques seulement.

A toutes ces accusations,M. McDonald a opposé une dénégation conçue en termes généraux ; et l'enquête s'est faite sur les accusations politiques.

Je vais lire, car je veux que la chose soit consignée dans les "Débats", le rapport de M. Bédard :

Il est très facile de voir maintenant que sur les 93 témoins que le plaignant a produits et interrogés, il n'y en a que cinq seulement qui aient pu fournir une preuve digne d'être examinée et discutée. A l'exception de Charles Belleau, Henri T. Roy, Charles King et David Pottinger, dont les témoignages expliquent, dans une certaine mesure, pourquoi on les a assignés, je suis obligé de déclarer que la plupart des autres témoins n'ont apporté aucune preuve à l'appui des accusations, et il semble n'y avoir aucune raison, aucune excuse pour les avoir assignés, parce que, ou ils ne connaissaient rien personnellement ou ont ils témoigné en faveur du défendeur. Connaissant les difficultés que l'on rencontre lorsqu'il s'agit de prouver des faits relatifs à la politique, je décidai, dès le début, d'accorder la plus grande latitude au plaignant ; et les avocats de celui-ci ont, par conséquent, conduit l'enquête, je pourrais dire. comme ils l'ont voulu. Je ne suis intervenu que lorsqu'ils marchaient évidemment à l'aventure et fouillaient tous les buissons dans l'espérance de découvrir quelque preuve, ou cherchaient à prouver des faits qui n'étaient certainement pas pertinents. Mais, maintenant que le plaignant a produit toutes ses preuves, nous ne trouvons qu'une seule accusation contre M. McDonald. Et surtout, je ne trouve aucune excuse pour expliquer pourquoi on a fait entendre un aussi grand nombre de témoins qui ne connaissent rien ou qui témoignaient en faveur de M. McDonald.

Il y a évidemment un très fort sentiment contre M. McDonald, à Fraserville et, pour chercher à le faire destituer, les amis politiques du plaignant ont dû exercer une très forte pression sur celui-ci. Il n'est pas dans mes attributions de dire si ce sentiment antipathique repose sur des griefs réels ou sur d'injustes préjugés. Mais je manquerais à mon devoir en ne disant pas clairement et sans hésitation que le plaignant a eu toute la latitude voulue pour prouver ses accusations, et qu'il n'a pas été capable d'en établir une seule.

M. McDonald a interrogé 17 témoins, parmi lesquels plusieurs députés dont les comtés sont traversés par l'Intercolonial. Tous et chacun d'eux ont témoigné de ce que les témoins du plaignant avaient déjà établi, à savoir : Que M. McDonald n'a pris aucune part à la dernière élection, qu'il a fait preuve d'une neutralité telle que ses amis politiques lui ont souvent fait des reproches à ce sujet, et ont déclaré qu'il était plus généreux avec les libéraux qu'avec les conservateurs ; et les témoins terminaient en disant qu'ils n'avaient rien à dire contre lui. Il est aussi prouvé que, bien que prié, par l'homme qui a été alors le chef

des conservateurs, M. Angers, de prendre part à la lutte, il ne voulut pas intervenir, et que même il défendit à son fils de se mêler de politique en aucune façon.

Ces faits indubitables tendent à expliquer certaines circonstances qui, à première vue, pourraient faire naître quelques soupçons, et m'obligent à en arriver à la conclusion que M. McDonald n'a pris aucune part apparente ou agressive à la dernière élection fédérale, et que les accusations formulées contre lui par le plaignant ne sont pas établies par la preuve.

Le tout, cependant, respectueusement soumis.

(Signé) J. E. BÉDARD,
Commissaire.

QUÉBEC, 12 mars 1897.

Voilà toute la cause, et je suis informé que, sur ce rapport, M. McDonald a été subséquemment destitué. Suivant les ordres du département, ses appointements lui ont toujours été payés.

M. FOSTER : Pendant qu'il était suspendu ?

M. BERGERON : Une lettre, en date du 19 janvier 1897, écrite par M. Schreiber à M. Pottinger, dit que pendant l'enquête faite sur les accusations formulées contre lui, M. McDonald sera suspendu, et il est prié de livrer tous les papiers et documents à M. Belleau, qui doit administrer temporairement cette partie de l'Intercolonial.

Dans une lettre en date du 6 avril 1897, M. Schreiber dit à M. Pottinger :

Je reçois votre lettre, en date du 22 mars dernier, au sujet des appointements de M. McDonald, pendant le temps qu'il a été suspendu.

En réponse, je dois vous dire que ses appointements doivent lui être payés en entier, comme s'il n'eut pas été suspendu.

Dans une lettre datée du 12 juin 1897, M. Schreiber écrit à M. Pottinger :

J'accuse réception de votre lettre du 9 courant, renfermant un état des dépenses de M. A. R. McDonald durant les mois de mars, avril et mai, lesquelles s'élèvent à $139.75, avec des reçus, pour $3.75, y annexés.

Oui, le chemin de fer doit payer les dépenses raisonnables de M. McDonald, je vous renvoie ce que vous m'avez envoyé.

Il me semble que le surintendant désirait savoir s'il paierait les appointements de M. McDonald, car voici une autre lettre, en date du 23 avril 1897, que M. Schreiber écrit à M. Pottinger :

Je reçois votre lettre du 21 courant, dans laquelle vous me dites que vous payez encore les appointements de M. A. R. McDonald, au fur et à mesure qu'ils deviennent dus.

En réponse, je dois vous dire que j'étais parfaitement au courant de la chose, et à moins que je ne reçoive des instructions contraires, je crains d'avoir à continuer à agir ainsi.

Le 13 décembre, M. McDonald est destitué et M. Schreiber écrit à M. Pottinger :

Je vous donne instructions de vous dispenser des services de M. McDonald, à la fin du mois courant.

Le 13 décembre 1897, M. Schreiber écrit ce qui suit à M. Pottinger :

Message reçu. Le département vous a écrit de vous dispenser des services de M. McDonald et de nommer Ouellette. Les lettres partent aujourd'hui.

Le 30 mars 1898, M. Schreiber écrivit à M. Choquette, qui était alors le député de Montmagny, la lettre suivante :

Je dois vous dire que le département a donné instructions à M. Pottinger, gérant général des chemins de fer de l'Etat, de payer M. Bédard à raison de $20 par jour, pour tout le temps qu'il a été occupé à faire une enquête sur les plaintes formulées contre M. A. R. McDonald.

Voilà toute l'affaire. Il y a quelque temps on a dit qu'il y avait d'autres accusations contre M. McDonald. Je désire établir clairement qu'il n'y en avait pas d'autres, mais que la seule accusation était que M. McDonald avait été un partisan politique actif.

Le département ne s'est pas occupé de certaines autres choses au sujet des permis de circulation que M. McDonald aurait donnés à des amis politiques et a donné aux commissaires des instructions de ne faire l'enquête que sur les accusations politiques. Les commissaires font rapport qu'il n'y a rien eu de prouvé contre M. McDonald et les avocats de celui-ci ont même été payés par le gouvernement. Sa destitution est simplement un acte arbitraire de la part du gouvernement.

Pour permettre de remplacer les attelages actuels des wagons à marchandises par des attelages du type dit "Master Car-builders".	$10,000

M. CLANCY : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On nous a demandé d'apporter ce changement afin que nos wagons soient admis aux Etats-Unis. La loi devient en vigueur le premier jour de l'an prochain, et tout wagon qui ne sera pas pourvu de ces attelages peut être exclu du territoire américain. Ce n'est point le premier pas que nous faisons dans cette voie, car il y a plusieurs années que nous faisons des modifications en ce sens. Nous changeons les attelages actuels aussi rapidement que possible.

M. CLANCY : L'honorable ministre paie-t-il quelque droit régalien sur ces nouveaux attelages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'est le coût de l'article.

Travaux à la Pointe-Tupper.....	$8,500

M. FOSTER : Quels sont ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons eu à déplorer un ou deux accidents à cet endroit, et il nous faut prolonger la jetée afin d'éviter la batture dont la sable tend à obstruer la voie.

M. FOSTER : Est-ce que l'on demandera des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

Amélioration du service télégraphique $13,000

M. FOSTER : Que voulez-vous faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons avoir une ligne séparée pour les besoins de l'Intercolonial. Actuellement il nous est impossible d'avoir une réponse à un télégramme en moins de 48 heures.

M. MONTAGUE : Allez-vous planter des poteaux ou poser simplement un fil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous paierons notre quote-part de l'établissement de la ligne. Pour la principale partie de la ligne, c'est-à-dire, entre Lévis et Moncton, nous payons $10 par mille et pour le reste $30 par mille.

M. FOSTER : A qui payez-vous cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A la "Great Northern Western Telegraph Company," aussi loin que son réseau s'étend sur le parcours de l'Intercolonial, et ensuite à la "Western Union Company."

M. HAGGART : Allez-vous maintenir la ligne en état de réparations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, les réparations sont à la charge de ces compagnies. Celles-ci se sont engagées à nous donner un fil distinct et séparé.

Voiture à voyageurs de première classe..... $10,385

M. MONK : Cette voiture est-elle construite ou à construire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est déjà construite. Nous avons cru qu'elle était nécessaire. Nous ne pouvions pas la faire construire ici. C'est la compagnie Wagner qui a construit cette voiture.

M. HAGGART : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas publié d'annonces. Nous avons envoyé des circulaires. La compagnie Pullman nous répondit qu'elle avait en mains plus de commandes qu'elle ne pouvait en remplir. Nous sommes entrés en communications avec la compagnie Wagner et la "Barney et Smith Company." et comme la soumission de la compagnie Wagner était beaucoup moins élevée, nous lui avons adjugé l'entreprise.

Nouveaux appareils et accessoires pour l'installation de l'éclairage connu sous le nom de "Pintsch gas car lighting system"..... $4,350

M. MONTAGUE : Est-ce là le meilleur système ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONTAGUE : A meilleur marché que l'électricité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, beaucoup.

Wagons frigorifiques..... $30,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces wagons seront construits après soumissions et adjudications. Nous en avons vingt, mais la demande en est grande, et nous en faisons fabriquer trente de plus.

Construction d'un élévateur à Halifax (à voter de nouveau) $77,000

M. HAGGART : Est-ce que ce crédit suffira pour finir les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Contribution à la reconstruction du pont Cowan, sur Pigeon Creek, dans le canton d'Emley.. .. .... $1,500

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons construit une digue à cet endroit et élevé ainsi le niveau de l'eau et les habitants de la localité prétendent que nous devons contribuer à la reconstruction du pont, laquelle a été nécessitée par les travaux que nous avons faits.

Approfondissement, etc., de la rivière Saint-Pierre, Lachine..... $ 9,000
Elargissement (à voter de nouveau).. 20,000

M. MONK : Je désire appeler l'attention sur une demande faite, il y a quelque temps, par le conseil municipal de la ville de Lachine. Il y a un vieux canal dont on ne se sert pas du tout aujourd'hui, entre le nouveau canal et la principale rue, qui longe le bord de l'eau. Le vieux canal est abandonné et n'est d'aucun usage pour le département. La ville de Lachine s'est développée considérablement depuis quelques années, et il n'y a pas longtemps le conseil municipal a envoyé au ministre une pétition demandant qu'il lui soit permis d'embellir à ses frais le terrain que traverse le canal et d'en faire un parc public.

On ne demande pas au gouvernement de dépenser d'argent, mais seulement le droit de se servir du canal, et je recommande fortement au ministre de voir cette pétition d'un œil favorable. Je crois qu'elle est raisonnable et je crois qu'elle a reçu l'approbation de l'ingénieur local du gouvernement. On ne devrait pas retarder car le conseil municipal désire faire quelques améliorations le plus tôt possible et il ne peut prendre possession de ce vieux canal sans le consentement du gouvernement.

Pour payer à Heney et Bortwick le coût de certains travaux supplémentaires au sujet de leur entreprise de dragage, sur recommandation de M. Walter Shanley..... $8,932 86

M. HAGGART : Si je comprends bien, cet item doit rester en suspens, pour le présent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Rivière La Pluie—
Ecluse et barrage $25,000
Rapides Saint-André—Rivière Rouge 150,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces crédits devraient être classés sous le titre de "Travaux publics" et examinés lorsque nous étudierons le budget du département des Travaux publics.

Reconstruction d'une partie du mur du sud du canal, à l'avenue Atwater $15,000

M. MONK : Cet ouvrage a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une partie du mur a été détériorée par la gelée. Les travaux de réparation n'ont pas encore été exécutés parce que nous n'avions pas l'argent nécessaire.

M. MONK : Je suppose qu'on demandera des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le suppose, notre politique est de toujours demander des soumissions, lorsque la chose est possible.

M. HAGGART : Nous devons avoir la promesse formelle du ministre des Chemins de fer et Canaux, parce que le ministre des Finances a refusé de s'engager au sujet de certains crédits du département des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans certains cas.

M. HAGGART : Nous avons l'intention de présenter des motions à ce sujet. à moins que le ministre ne promette formellement qu'il demandera des soumissions chaque fois qu'il s'agira d'une entreprise dont le coût excèdera $5,000, ainsi que la loi le prescrit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucune objection à faire cette promesse dans 99 cas sur 100, mais le sous-ministre dit qu'il ne serait pas prudent de prendre un engagement catégorique dans l'espèce. Je dirai que nous demanderons des soumissions et que les travaux seront adjugés, si la chose est praticable et dans l'intérêt public—en un mot, à moins qu'il n'y ait des raisons très puissantes pour nous en dissuader.

M. MONK : Lorsque je parle de demande de soumission, je parle d'une demande publique, par voie d'annonces. Le ministre des Travaux publics, dans certains cas, à Montréal, envoie des circulaires et il appelle cela demander des soumissions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas moi. Nos annonces sont insérées dans les journaux.

M. MONK : Il y a un grand nombre d'entrepreneurs à Montréal, et si l'on adjuge ces travaux après avoir demandé publiquement des soumissions, le gouvernement épargnera de l'argent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire qualifier ce que j'ai dit, en ce qui concerne les ponts en acier. Dans ce cas, des devis et circulaires sont envoyés aux constructeurs de ponts. Il n'y en a que quelques-uns, et tous reçoivent un avis.

M. HAGGART : On me permettra, au sujet de cet item, de rappeler au ministre. qu'il a promis de fournir certains renseignements pour nous faire connaître les noms des personnes qu'on a invitées à envoyer des soumissions au sujet de l'Intercolonial. J'avais une liste de ces personnes lorsque j'administrais le département des Chemins de fer et Canaux ; et je ne connais pas une seule personne, désireuse de soumissionner, qui ne fut pas sur ma liste. L'honorable ministre nous dit que la liste s'est allongée. J'aimerais à avoir cette liste pour la dernière année de mon administration et faire une comparaison avec la liste actuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une liste très longue. J'essayerai à me rendre au désir de mon honorable ami.

M. HAGGART : Non, la liste est courte, environ 30 noms en tout, je crois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre me dit que la liste est peut-être à Moncton.

M. HAGGART : Non, elles sont ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en était peut-être ainsi sous l'administration de mon honorable ami, mais. naturellement, le sous-ministre sait mieux que lui ou moi, à quoi s'en tenir. Je veux bien me garder de faire une promesse que je ne pourrais remplir. Si les listes sont ici, mon honorable ami le saura demain ; dans le cas contraire je télégraphierai qu'on me les envoie.

M. HAGGART : La liste m'était soumise toutes les fois qu'il s'agissait de concéder une entreprise, et je me faisais un devoir d'accepter la plus basse soumission ; et lorsque deux soumissions étaient égales, le sous-ministre devait se prononcer. Quant à la qualité des articles à fournir, nous nous en rapportions au jugement de l'Ecole des Sciences à Montréal. J'ai vu la liste toutes les fois que le gouvernement a concédé une entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces listes arrivent avec les soumissions maintenant, chaque fois que nous recevons des soumissions en réponse à nos circulaires.

Mais il peut arriver que les listes soient renvoyées. Si elles sont ici, mon honorable ami les aura demain.

Somme nécessaire pour payer les honoraires et les dépenses des experts chargés de recueillir des renseignements et de préparer un code uniforme au sujet des règles et règlements applicables à tous les chemins de fer du Canada. $2,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est peut-être mieux de

laisser ce crédit en suspens car je pourrais bien y renoncer. J'avais cru que la Chambre voterait peut-être au cours de cette session un bill relatif aux chemins de fer, c'est ce qui explique pourquoi ce crédit est inscrit au budget.

Pour payer les dépenses nécessaires pour assurer la présence de témoins dans les enquêtes faites devant le comité des chemins de fer du Conseil privé au sujet des accusations relatives aux tarifs différentiels des compagnies de chemins de fer..... $2,000

M. HAGGART : Assurément mon honorable ami n'a pas l'intention de payer les témoins ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais dire à l'honorable député ce que je me propose de faire. Si l'on m'accorde ce crédit, qui,—soit dit en passant, n'est qu'approximatif, car je ne suppose pas que nous ayons besoin de tout cet item, mais je veux que la somme cependant soit suffisante pour l'objet que j'ai en vue,—si l'on m'accorde ce crédit, je n'ai pas l'intention de payer les dépenses des témoins dont nous aurons besoin pour faire une enquête complète sur les plaintes qui nous viennent de toutes parts au sujet des tarifs différentiels des chemins de fer, plus particulièrement au sujet du pétrole. C'est surtout au sujet de cet article, que les gens se sont plaints que le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacific accordaient des réductions considérables à la "Standard Oil Company", et qu'il était impossible aux autres raffineurs de faire la concurrence dans ces conditions d'infériorité.

Il est bien difficile, quand même ces plaintes seraient fondées, de dire jusqu'où nous devons aller. L'enquête nécessite de grandes dépenses, et nous avons estimé qu'il ne serait pas déraisonnable de demander au parlement de nous voter une certaine somme destinée à payer les frais des témoins que nous serons obligés d'assigner à comparaître pour rendre témoignage devant le comité. Il faudra faire venir beaucoup de personnes de différents comtés, et les fonctionnaires des divers chemins de fer du pays. Nous n'examinerons aucune réclamation d'une nature privée.

Rivière Ottawa—
Plan en vue d'améliorer la navigation..... $10,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons faire nous-mêmes un plan topographique pour notre propre usage.

M. MONK : Est-ce que l'on va employer une partie de ce crédit pour faire des travaux entre Ottawa et Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois, il sera nécessaire de lever un plan de toute la rivière.

M. CLANCY : Une compagnie a-t-elle déjà levé ce plan ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'une compagnie a fait certains travaux de cette nature et a actuellement des ingénieurs à l'œuvre sur la rivière. La question est d'une si grande importance à tous les points de vue, que nous avons cru désirable de nous renseigner nous-mêmes sur la matière et de savoir quels seraient les travaux à exécuter. Peut-être qu'après plus ample étude, cela pourra servir à la compagnie dont je viens de parler, d'un autre côté nous croyons désirable d'envoyer des ingénieurs afin de savoir par nous-mêmes à quoi nous en tenir.

M. CLANCY : J'ai compris d'abord que la compagnie avait demandé au gouvernement de garantir ses obligations, à raison de 2 pour 100 sur $17.000,000 ; mais après avoir suivi la discussion qui a eu lieu au cours de cette session, nous avons appris que la compagnie demandait de garantir un intérêt de 2½ pour 100 sur $20,000,000. Je désire demander à l'honorable ministre s'il s'est assuré quel serait le coût approximatif des travaux à faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Paiement à A. P. Ross, ci-devant surintendant du canal de Cornwall, d'une somme représentant le loyer d'une maison, à raison de $200 par année, au lieu du logement, depuis le temps où celui-ci a cessé d'être fourni, le 1er juillet 1891 jusqu'au 31 mars 1897, date à laquelle on s'est dispensé des services de M. Ross. $1,200

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela était une des conditions de l'engagement de M. Ross. Si je comprends bien, celui-ci devait recevoir des appointements fixes, et avoir un logement, ou $200 de plus par année. Non seulement c'était là l'entente, mais on me fait rappeler qu'il y a eu un arrêté du conseil adopté dans ce sens.

La maison a été occupée pour d'autres fins durant le temps que M. Ross a été surintendant du canal, et par conséquent ce monsieur n'a pas eu les $200 qui représentent la valeur du loyer. On a appelé mon attention sur cette matière, il y a quelque temps, et ayant examiné les documents, il m'a semblé qu'on ne pouvait raisonnablement contester cette réclamation. Cependant j'ai soumis le cas au département de la Justice et celui-ci s'est énergiquement prononcé en faveur de M. Ross.

M. PRIOR : Avait-on quelque raison spéciale pour ne pas lui payer cette somme ou pour ne pas lui fournir cette maison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La maison était louée à une autre personne, et c'est la Couronne qui touchait le loyer.

M. PRIOR : Je veux dire lorsque M. Ross a fait sa réclamation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit que le gouvernement a permis à l'ancien surintendant de rester en possession de la maison que M. Ross, en vertu d'un arrêté du conseil, avait le droit d'habiter, et dont la valeur locative était de $200 par année. L'ancien surintendant n'a pas été déplacé parce qu'il s'était engagé à instruire son successeur de ses fonctions. Il a demeuré là tout le temps ; et la question n'a jamais été soulevée, car M. Ross n'a présenté sa réclamation que cette année.

M. PRIOR : Je suppose que cet homme était un de ces partisans agressifs qu'il faut destituer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que M. Ross était un bon ami des honorables membres de la gauche et qu'il n'a pas cessé de l'être.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

M. HAGGART : Qu'allons-nous étudier demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Demain, nous étudierons les résolutions concernant la ville d'Ottawa et ensuite les subventions aux chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au sujet des subventions aux chemins de fer, je dirai que l'honorable député d'York (M. Foster) m'a demandé de lui fournr quelques plans ou cartes, surtout pour les provinces de l'Ontario et de Québec, indiquant les tracés des diverses voies ferrées, afin qu'on puisse saisir la chose au premier coup-d'œil. J'ai dit que je les ferais préparer. de sorte que, s'ils ne sont pas prêts, nous ne pourrons peut-être pas étudier les subventions aux chemins de fer. S'il est possible de les avoir demain soir, nous mettrons alors ces résolutions à l'étude.

M. MONTAGUE : Je pourrais dire au ministre des Finances que s'il voulait me fournir le rapport que j'ai demandé au sujet du port de Maitland, cela raccourcirait beaucoup la discussion du budget du département des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sens que je ne suis pas exempt de blâme à ce sujet ; mais je n'ai pas encore reçu ce rapport, quoique jai envoyé un mot au département des Travaux publics. Je vais m'enquérir de la chose demain. Si l'étude des résolutions relatives aux chemins de fer est remise à plus tard, nous nous occuperons des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 2.25 a.m. (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 2 août 1899.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 184)—du Sénat—"Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte de la Cour de l'Echiquier."—(sir Wilfrid Laurier.)

Bill (n° 185)—du Sénat—"Acte modifiant l'Acte des expropriations."—(sir Wilfrid Laurier.)

Bill (n° 186)—du Sénat—"Acte modifiant l'Acte du territoire du Yukon."—(sir Wilfrid Laurier.)

PETER VANLUVEN CONTRE LA BANQUE DOMINION.

M. BELL (Addington) (par M. Taylor) :

1. M. Peter Vanluven, de Yarker, Ontario, a-t-il obtenu un *fiat* l'autorisant à poursuivre la Banque Dominion, de Napanee, pour prétendue violation de sa charte ?

2. Dans l'affirmative, ce *fiat* a-t-il été annulé ou retardé de quelque façon ?

3. Le gouvernement produira-t-il la correspondance à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre de la Justice m'a fourni les notes suivantes qui continnent les renseignements que veut obtenir l'honorable député : Sir Charles Hibbert Tupper, lorsqu'il était ministre de la Justice, autorisa Peter Vanluven à plaider en son nom contre la Banque Dominion de Napanee pour reccouvrer certaines amendes, alléguant que cette institution avait violé sa charte. Par la suite, nous constatâmes que l'on avait greffé une réclamation sur l'action que l'on avait prise pour faire annuler la charte de la banque. C'était là une procédure que le ministre de la Justice n'avait pas l'intention d'autoriser. Nous avons écrit aux avocats de M. Vanluven que s'ils ne modifiaient pas leur action en retranchant tout ce qui n'avait pas trait à l'annulation de la charte, nous annullerions notre "fiat." Après l'échange de quelques lettres, n'obtenant pas une réponse satisfaisante, nous fîmes ce que nous avions dit. M. Dickey était alors ministre de la Justice. Le gouvernement est prêt, si on le désire, à produire toute la correspondance à ce sujet.

NAVIRE DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON SUR LA RIVIERE STIKINE.

M. PRIOR :

1. Le gouvernement a-t-il fait avec la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou son agent, au sujet des frais à payer au sujet du service que fait le navire *Strathcona* sur la rivière Stikine, durant cette saison, quelque arrangement en vertu duquel ses frais seront payés par le gouvernement et seront considérés comme étant faits

pour venir au secours des mineurs nécessiteux dans ce district ?

2. Dans la négative, a-t-il été fait avec la dite compagnie quelque autre arrangement en vertu duquel des deniers ont été ou seront payés à la dite compagnie pour le service du dit navire dans la dite région ou pour les secours donnés par la dite compagnie aux mineurs dans le besoin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : 1. Non. 2. Il n'y a eu avec la compagnie aucun arrangement au sujet des frais du service du dit navire, mais la compagnie s'est engagée à fournir des secours aux voyageurs dans le besoin, et le gouvernement s'est engagé à payer les dépenses faites à cette fin. Des explications ont été données sur cette matière, il y a un jour ou deux, lorsque la Chambre était formée en comité des subsides.

DIRECTEUR DE LA POSTE A FLESHERTON, ONT.

M. DAVIS (par M. Richardson) :

Est-ce que M. J. Sproule n'est pas directeur de la poste à Flesherton ?

Dans l'affirmative, quelque plainte a-t-elle été faite contre lui et quelle en est la nature ? Une enquête a-t-elle été faite ? Dans l'affirmative, par qui et quel en a été le résultat ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. R. J. Sproule—non J. Sproule,—est le directeur de la poste à Flesherton, Ont. Il n'y a pas eu récemment de plainte contre M. Sproule. En février 1884, on constata que M. Sproule s'était illégalement approprié l'argent de la caisse d'épargne postale. L'inspecteur des postes, qui avait, dans le temps, son bureau à Barrie, fit une enquête dont le résultat fut la fermeture de la caisse d'épargne et des mandats-poste de Flesherton ; mais le 2 janvier 1886, on rétablit le bureau pour la vente des mandats-poste à cet endroit, sans rétablir cependant la caisse d'épargne.

DIRECTEUR DE LA POSTE A PORT GEORGE, ANNAPOLIS.

M. MILLS :

Qui est directeur de la poste à Port-George, comté d'Annapolis ?

Y a-t-il eu au bureau de poste de cet endroit quelques irrégularités nécessitant les services de l'inspecteur ? Dans l'affirmative, quelles étaient-elles et quelle est la situation aujourd'hui ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En réponse à cette interpellation, j'ai dit l'autre jour, que nous étions à faire une enquête. Je n'étais pas alors et je ne suis pas aujourd'hui en état de donner de plus amples renseignements. J'essayerai de donner une réponse avant la prorogation des Chambres. En attendant, qu'on laisse l'interpellation inscrite à l'ordre du jour.

M. PRIOR.

QUESTION DE PRIVILEGE.—NOMINATION DE McGREGOR ET DE NORWOOD.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande quelques moments d'attention pour soulever une question de privilège. La Chambre se rappellera qu'au cours d'une session précédente, j'ai eu l'occasion de faire observer que M. Magurn, alors correspondant du "Globe," de Toronto, avait envoyé un télégramme mensonger au "Chronicle," d'Halifax, au sujet d'une matière discutée dans cette enceinte. Le juge Lister qui, était dans le temps, membre de cette Chambre et président du comité déclara que son attention ayant été appelée sur l'importante déclaration que contenait le télégramme, il avait exigé une rétractation de M. Magurn qui était, dans un certain sens, un des fonctionnaires de cette Chambre.

M. Magurn est aujourd'hui, paraît-il le rédacteur d'un journal qui est reconnu, je crois, comme l'organe du ministre de l'Intérieur, le "Free Press," de Winnipeg. J'ai reçu un télégramme qui me prouve que M. Magurn a un successeur digne de lui à la tribune des journalistes parlementaires, et capable aussi d'envoyer des dépêches fausses et mensongères sur ce qui se passe dans cette enceinte.

Le correspondant du *Free Press* télégraphie :

Sifton a dit que McGregor n'était pas un loueur de chevaux et Tupper a répondu que s'il était, comme il le croyait, un commerçant de chevaux, la chose n'en était que pire, car un pareil commerce avait un caractère déshonorant et suffisait pour faire condamner tout homme qui y était engagé.

Je n'ai jamais prononcé de semblables paroles. J'ai dit que je ne pensais pas que le fait pour un homme d'être un commerçant de chevaux au lieu d'être un loueur de chevaux fut bien de nature à améliorer les choses.

Parlant de l'honorable député d'Essex, le correspondant ajoute :

McGregor, d'Essex, démentit formellement sir Charles qui, s'apercevant quel mauvais pas lui avait fait faire son extrême malice, essaya de couvrir sa retraite en disant qu'il avait été mal renseigné et en tentant de démontrer que s'ils n'étaient pas aussi canailles qu'on les lui avait dépeints, ils devaient certainement l'être à un certain degré, et que des accusations semblables avaient été formulées contre eux en pleine chambre au commencement de la session et que personne ne les avait contredites.

Voilà le compte rendu, mot pour mot, du "Free Press," de ce qui s'est passé dans cette enceinte. Je dirai à la Chambre qu'il est impossible de condenser plus de mensonges dans aussi peu d'espace. La vérité est que je n'ai formulé aucune accusation contre McGregor et M. Norwood, mais que j'ai simplement dit que, à mon avis, ils avaient été nommés à des charges qu'ils ne pouvaient remplir, et qu'un homme au témoignage duquel j'avais toute raison de me fier, avait déclaré sur le steamer sur lequel je traversais l'Atlantique, qu'il était notoire que ces

deux fonctionnaires étaient devenus riches dans l'espace de quelques mois, en acceptant des pots de vin, au lieu de percevoir les droits qu'ils étaient chargés de faire rentrer dans le trésor public.

J'ai constaté par la suite que cette déclaration était corroborée par un homme qui était membre de la tribune des journalistes et qui était aussi sur le steamer. Il me dit que cette déclaration avait été faite publiquement, au fumoir du navire, en présence d'un grand nombre de passagers.

J'ai dit que selon moi, ce cas exigeait une enquête. Je n'avais pas d'autres preuves que celles que j'ai fournies à la Chambre, et j'ajoutai que je donnerais immédiatement les noms des personnes qui m'avaient renseigné sur la matière si on nommait une commission indépendante. J'ai dit que l'occupation habituelle de ces hommes avant d'être nommés fonctionnaires n'était pas de nature à les rendre aptes à la perception des droits miniers.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : A l'ordre. Je crois que mon honorable ami dépasse les limites permises. Il n'a pas le droit de discuter de nouveau la matière après avoir rectifié le compte rendu qui a été fait.

Sir CHARLES TUPPER : Je démontre à la Chambre que rien ne pouvait être plus faux que ce compte rendu. Lorsque l'honorable député d'Essex a dit qu'il connaissait M. McGregor comme un homme d'un bon caractère, j'ai répondu qu'il n'aurait pas du laisser formuler ces accusations contre Norwood et McGregor sans les contredire ; et que s'il avait raison, il avait manqué à son devoir en n'appuyant pas la demande que nous faisions pour obtenir la nomination d'une commission indépendante devant laquelle les accusés auraient eu l'occasion de se justifier.

Mais affirmer que j'ai dit que ces hommes n'étaient peu-être pas aussi canailles qu'on me les avait dépeints mais qu'ils devaient l'être à un certain degré, est une chose tellement monstrueuse que je crois que la Chambre devrait déclarer que pas un journaliste parlementaire qui use et abuse ainsi sa position pour envoyer ces télégrammes mensongers, ne devrait se trouver dans cette enceinte, sous la protection de la Chambre. Je croirais manquer à mes devoirs envers ce corps délibérant en n'appelant pas l'attention sur cet abus outrageant que font certains individus de la permission que leur donne la Chambre d'occuper un siège à la tribune des journalistes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable chef de l'opposition est par trop chatouilleux. Je n'ai rien à redire au sujet de ses observations, il a probablement juste raison de se plaindre. Mais je suis certain que chacun des membres de l'administration pourrait se plaindre de la même façon des commentaires des correspondants conservateurs, commentaires qui, très souvent, sont injustes, méchants et absolument faux. Si les journalistes parlementaires des deux partis s'appliquaient à être plus modérés et circonspects, je crois que tout le monde y trouverait son profit.

Sir CHARLES TUPPER : Si un membre de la droite veut me citer un seul cas où un journaliste parlementaire ait fait sur le compte d'un membre de l'administration des rapports aussi faux, je n'hésiterai pas à me joindre à lui pour expulser ce calomniateur.

COMITES DES PRIVILEGES ET ELECTIONS.

M. DAVIN : Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire faire observer au gouvernement que le comité des privilèges et élections était convoqué pour ce matin à dix heures ; nous nous sommes rendus à la salle des séances à 10 heures et nous sommes restés là jusqu'à 11 heures. Quant à moi, j'étais obligé de revenir ici. L'on me dit que les membres du comité attendent encore, parce qu'aucun ministre n'est présent pour autoriser le président à ouvrir la séance. Mais, M. l'Orateur, c'est un grand scandale que de voir une enquête de cette importance à cette phase avancée de la session, retardée, parce qu'aucun ministre de la Couronne n'est présent.

Je suis certain que mon très honorable ami me remerciera d'avoir appelé son attention, sur la matière, car je l'ai beaucoup loué lorsque je l'entendis déclarer qu'il désirait une enquête ; mais ses collègues ne le secondent pas et l'enquête est entravée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : A l'ordre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La déclaration que l'honorable député vient de faire est complètement fausse ; c'est la seule réponse qu'il soit nécessaire de faire.

M. DAVIN : Je soulève une question d'ordre. M. l'Orateur, et je demande votre décision. Un ministre de la Couronne dit qu'une déclaration que je fais est complètement fausse. Il ne peut se servir d'un pareil langage ; c'est contraire aux règlements.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a dit que le premier ministre et ses collègues cherchaient à entraver l'enquête devant le comité ; je dis que cette assertion est complètement fausse.

M. DAVIN : J'insiste pour obtenir une décision sur la question d'ordre que j'ai soulevée. J'insiste, M. l'Orateur, pour que vous fassiez retirer à l'honorable ministre le mot " fausse ".

M. McMULLEN: Je prétends que la réponse du ministre de l'Intérieur est conforme aux règlements. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) a fait une déclaration et le ministre répond que la déclaration est fausse, mais que la déclaration au sujet de le matière dont la Chambre est saisie est fausse. Le ministre de l'Intérieur a parfaitement raison.

M. DAVIN: Je demande la décision de l'Orateur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Si vous me permettez, je dirai quelques mots sur la question d'ordre. L'honorable député dit que les membres du gouvernement qui forment partie du comité ont entravé l'enquête. C'est là une simple matière d'opinion. Les membres de l'opposition nous ont déjà enseigné comment on étouffe une enquête. Les membres du gouvernement ont suivi la ligne de conduite que leur dictaient leurs devoirs; et il ne croient pas qu'il soit raisonnable de dire qu'ils entravent l'enquête, au contraire, nous disons avoir facilité la marche de l'enquête autant que possible.

L'honorable député est d'avis que les membres du gouvernement entravent l'enquête et parce qu'il a une certaine opinion sur ce point, il prend pour admis qu'il a le droit d'affirmer que nous entravons l'enquête. Je dis qu'il n'est pas exact de prétendre que les membres du gouvernement ont entravé l'enquête. Voilà mon opinion, et je crois, M. l'Orateur, que j'ai le droit de l'exprimer aussi bien que l'honorable député. Si le mot "faux" est contraire aux bienséances parlementaires, je consens à les remplacer par les mots "absolument mal fondée".

Sir CHARLES TUPPER: On a décidé ici à mon sujet, et contrairement à mon opinion que le mot "faux" n'était pas parlementaire appliqué à la déclaration d'un honorable membre de cette Chambre. Par conséquent, je présume qu'il n'y a pas de doute sur ce point.

J'ajouterai cependant à l'appui de l'opinion de mon honorable ami que si le ministre de l'Intérieur est d'avis que les partisans et les membres du gouvernement, faisant partie de ce comité, ont facilité la marche de cette enquête, il est le seul de son avis, je crois. Je pense que la publication quotidienne du compte rendu des séances du comité a crée dans l'esprit de tous les citoyens du pays, l'impression que les membres du gouvernement et surtout le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), qui surveille cette affaire au nom de l'administration ont fait tout leur possible pour entraver l'interrogatoire des témoins et l'enquête et pour empêcher la vérité de se faire jour.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Non.

Sir CHARLES TUPPER: C'est l'impression que j'ai reçu et je crois que c'est l'impression qu'ont reçue tous les membres intelligents de cette Chambre.

M. DAVIN.

M. l'ORATEUR: Je dirai aux honorables députés que la Chambre n'est réellement, à l'heure qu'il est, saisie d'aucune question. L'honorable député d'Assiniboïa a pris la parole pour donner des explications personnelles et je crois que je devrai dire que toute cette discussion est contraire aux règlements.

Au sujet de la question d'ordre, soulevée par l'honorable député d'Assiniboïa, je crois qu'il n'est pas désirable d'employer l'expression directe dont le ministre de l'Intérieur s'est servi, en disant que la déclaration de l'honorable député était fausse. Je crois que les paroles subséquentes du ministre de l'Intérieur répondent beaucoup plus efficacement à l'objet qu'il avait en vue et font disparaître ces causes d'irritation qu'il est désirable, je crois, d'éviter dans les rapports que les membres de cette Chambre ont entre eux.

Le PREMIER MINISTRE: Si vous le permettez, M. l'Orateur, je vais répondre à une assertion de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin.)

M. BERGERON: La Chambre n'est saisie d'aucune question.

Le PREMIER MINISTRE: C'est vrai, mais je crois que la Chambre me permettra de répondre à l'insinuation que l'honorable député a faite en disant que les ministres entravaient délibéremment l'enquête. Si les ministres n'étaient pas présents ce matin, il y a de bonnes raisons pour expliquer leur absence. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) est malade et garde le lit. Je crois que l'excuse est suffisante. Quant au ministre de l'Intérieur, son département est un de ceux qui exigent le plus de travail. Il doit répondre à toutes les lettres qu'il reçoit avant de venir ci et il doit être à la Chambre à onze heures pour répondre aux questions qu'on pourrait lui poser. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) est au comité des chemins de fer qui est actuellement en session.

Quant à la déclaration de l'honorable chef de l'opposition, je dirai qu'elle m'a surpris, dans les circonstances. Lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries est absent et malade au lit, il n'aurait pas dû prononcer de semblables paroles à son égard. Il n'était pas loyal de faire une pareille déclaration en l'absence de mon collègue. S'il était présent, il pourrait se défendre lui-même.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne savais pas que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'était pas à ce moment, à la séance du comité.

Le PREMIER MINISTRE: Si mon honorable ami ne le savait pas, il ne devait pas ajouter foi à ce que l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) avait dit. L'impression de l'honorable chef de l'opposition peut être que le gouvernement à chercher à entraver l'enquête, mais ce n'est certainement pas la mienne.

M. SPROULE : M. l'Orateur——

M. l'ORATEUR : Je ferai remarquer à l'honorable député que cette discussion n'est pas conforme au règlement.

M. SPROULE : Il est étrange de voir que ce règlement n'a force de loi que pour un côté de la Chambre.

M. l'ORATEUR : J'ai permis aux chefs des deux partis de faire des déclarations à ce sujet.

M. DAVIN : M. l'Orateur, je propose que la séance soit levée. Je n'ai pas fait allusion à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Si le ministère de l'Intérieur donne beaucoup d'ouvrage à celui qui en est le chef, la tâche qui nous incombe en ce moment est loin d'être légère. Les honorables membres de cette Chambre se sont rendus pour l'ouverture du comité à 10.30 heures et ont attendu durant quelques temps lorsque la nouvelle est arrivée que l'honorable ministre était à prendre son déjeuner.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. SPROULE : M. l'Orateur, du moment qu'une motion d'ajournement a été soumise—

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cette motion n'a pas été proposée.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas compris que mon honorable ami (M. Davin) avait proposé l'ajournement du débat. Bien que nous voulions tous terminer aussi promptement que possible le travail de la session, personne n'ignore que les affaires de la session n'avancent que très lentement, lorsque la Chambre siège à deux endroits en même temps. attendu que cela empêche les honorables députés de pouvoir être à ces deux réunions.

HAVRE DE PORT MAITLAND.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a-t-il le rapport concernant le havre de Port Maitland ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je l'ai fait demander au ministère des Travaux publics et j'espère l'avoir ce matin. Je ne proposerai pas l'adoption de cet item tant que le rapport ne sera pas entre les mains de l'honorable député.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a eu l'obligeance de déclarer hier que les subventions aux chemins de fer seraient discutées aujourd'hui. Je vais être obligé de partir après la séance du matin et je voudrais dire quelques mots à ce sujet avant mon départ.

Le PREMIER MINISTRE : Aussitôt que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sera arrivé nous mettrons de côté la question qui sera alors soumise à la Chambre pour proposer les résolutions concernant les subventions aux chemins de fer, afin de permettre à l'honorable chef de la gauche de parler sur cette question.

SUBVENTION A LA CITE D'OTTAWA.

La Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de décréter que, vu que la corporation municipale de la cité d'Ottawa fournit aux propriétés du gouvernement dans la dite cité, et ses environs, l'approvisionnement d'eau nécessaire, et qu'elles les protège contre l'incendie sans n'en exiger du gouvernement en retour, le ministre des Finances et Receveur général soit autorisé à payer à même le fonds consolidé du revenu du Canada la somme de soixante mille piastres par année durant une période n'excédant pas vingt ans, afin d'améliorer et embellir la cité d'Ottawa en achetant, entretenant et améliorant les parcs et les squares publics, et en améliorant les rues et voies de communication de la cité ; la dite somme devant être payée à un bureau de commissaires qui sera nommé en vertu d'un acte du parlement du Canada à être passé à cet effet.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : M. l'Orateur, le but de cette résolution est de mettre de côté chaque année une somme de $60,000 durant une période de vingt ans pour pourvoir à certaines améliorations à faire dans la capitale du Canada. Bien qu'une somme de $60.0000 soit mentionnée dans la résolution, l'augmentation véritable du montant des dépenses proposées est une somme de $45,000. Nous payons actuellement à la ville d'Ottawa la somme de $15,000 par année pour le service de l'eau et la protection contre l'incendie. Nous voulons en vertu de cette résolution, ou en vertu du projet qui sera basé sur cette résolution si la ville d'Ottawa y consent retirer cette somme de $15,000 qui est actuellement payée au trésorier de la ville d'Ottawa pour l'unir à une somme additionnelle de $45,000, qui sera placée entre les mains d'un bureau de commissaires, et dont le montant complet devra être dépensé sous la direction du gouvernement.

Nous nous basons pour faire cette proposition sur le fait que la capitale du pays a droit de s'attendre de la part du gouvernement à des faveurs qui ne peuvent être accordées à aucune autre ville. Même sans tenir compte de cette dernière considération, je crois que nous sommes tenus d'accorder à la ville un montant additionel en compensation de l'eau qu'elle nous fournit et de la protection contre les incendies qu'elle nous accorde, et cela particulièrement lorsque nous tenons compte des propriétés considérables que le gouvernement fédéral possède dans la ville d'Ottawa et ses alentours. Je crois que si le gouvernement était tenu de payer la même taxe d'eau que les citoyens ordinaires, sans tenir compte des autres taxes, la cité d'Ottawa pourrait réclamer de nous pour ce service une autre

somme outre celle de $15,000 que nous lui payons actuellement.

M. WALLACE : Vous payez ce montant uniquement pour la taxe d'eau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce montant est destiné à payer la taxe d'eau et la protection contre les incendies. Tout en voulant faire remarquer ce fait, je dois dire que j'ai préparé cette résolution en me basant sur le principe général que la capitale du Canada a droit à des égards particuliers de la part du gouvernement et du parlement. La capitale représente pour ainsi dire tout le pays. Tout citoyen du Canada a plus d'intérêts dans la capitale de son pays que dans toute autre ville de la Confédération. S'il n'en est pas ainsi, cela devrait exister, et je suis persuadé que nous sommes tous d'avis que la capitale du Canada doit être considérée comme ayant des droits particuliers à notre attention.

L'honorable premier ministre a dit un jour de la ville d'Ottawa qu'il fallait en faire la Washington du Nord—cette expression a dû faire plaisir à nos amis de la ville d'Ottawa, et ils lui ont rappelé cette expression plus d'une fois. Mais s'il nous fallait réaliser cette expression à la lettre, je crois que nos bons amis d'Ottawa, seraient les premiers à s'en plaindre ; car les conditions qui existent dans la ville de Washington sont tout à fait extraordinaires. Washington ne possède pas de représentants dans le congrès, et n'a pas d'organisation municipale comme celle qui existe à Ottawa. Son titre de capitale nationale est amplement reconnu. C'est le gouvernement qui a juridiction absolue sur le district de la Colombie, c'est lui qui voit à son entretien, et qui contracte les obligations qui sont plus considérables que celles que nous serions peut-être disposés à entreprendre ici.

Je crois donc, que le fait de vouloir faire d'Ottawa une véritable Washington du Nord, dans tout le sens que comporte cette expression ne serait satisfaisant ni pour le parlement ni pour la cité. Le parlement s'y opposerait parce que cela coûterait trop cher ; et les citoyens d'Ottawa feraient de même parce que cela les priverait du droit qu'ils possèdent aujourd'hui d'être représentés dans le parlement. Cependant, comme nous croyons que la capitale doit intéresser tout le pays nous proposons que cette somme additionnelle de $45,000 soit appliquée à l'amélioration de la cité d'Ottawa.

M. FOSTER : La somme de $15,000 se trouve-t-elle comprise dans les $60,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les $15,000 dont veut parler l'honorable député sont actuellement payés à la ville. Nous voulons demander à cette dernière qu'elle abandonne ces $15,000 pour qu'ils soient placés dans le nouveau fonds avec le montant additionel des $45,000, les deux item formant un total de $60,000. J'espère, M. l'Orateur, que cette proposition va rencontrer l'approbation de tous les honorables membres de cette Chambre sans distinction de partis. Je n'ignore pas que cette proposition n'a pas reçu un accueil favorable dans d'autres parties du pays. Il n'est que naturel que les citoyens d'autres villes voient cette subvention d'un mauvais œil. Chacun a une affection particulière pour l'endroit où il demeure, et il est difficile pour nous de croire qu'une autre ville a droit à plus de considération que la nôtre de la part du gouvernement. Mais nous répondons à cela en disant qu'il n'y a qu'une capitale dans le pays, et ce fait semble imposer au gouvernement et au parlement une obligation qui n'existe pour aucune autre ville.

On serait peut-être porté à croire qu'une subvention de cette nature va avoir pour effet de soulager les citoyens d'Ottawa du fardeau qui pèse sur leurs épaules. Mais il n'en sera pas ainsi. La ville d'Ottawa est une des villes du pays où les taxes sont les plus lourdes. Les citoyens ont fait preuve de beaucoup d'esprit d'entreprise. Ils possèdent une ville magnifique et ont droit d'en être fiers. Ceux d'entre nous qui viennent d'autres parties du Canada et qui voient ses magnifiques résidences, les belles pelouses qui les entourent, ainsi que les autres points de vue intéressants qu'elle offre, comprennent que les citoyens d'Ottawa ont dû faire des dépenses considérables pour l'embellissement de leur ville.

Cette subvention n'aura pas pour effet de réduire les taxes en quoi que ce soit, mais elle va contribuer simplement à donner à la ville certaines améliorations dont elle n'aurait pu autrement entreprendre la construction. Comme il s'agit là d'un octroi ayant un caractère national, nous avons cru que son administration ne devait pas être confiée au gouvernement civique, qui aurait pu en disposer de la même manière que les fonds municipaux, mais que ce montant devait être placé entre les mains de quelqu'un qui en serait responsable auprès du gouvernement et du parlement, des personnes en qui les deux partis auraient la plus entière confiance et dont l'administration sera pour nous une garantie que l'argent sera dépensé sagement et afin d'atteindre l'objet en vue.

Nous proposons donc par cette résolution qu'un bureau composé de quatre commissaires soit chargé de l'administration de cette affaire, trois d'entre eux étant nommés par le Gouverneur en conseil et pouvant être révoqués suivant son plaisir, et un quatrième nommé par la municipalité de la ville d'Ottawa. Comme ces améliorations seront du ressort non seulement de la commission mais aussi de la municipalité de la ville, il est à désirer qu'il y ait entente entre ces deux corps ; et pour en arriver là nous croyons qu'il est préférable que la ville d'Ottawa choisisse un des membres de cette commission qui pourra être nommé pour une période n'excédant pas trois ans. Ce commis-

saire sera un membre du conseil municipal de la cité d'Ottawa, soit son Honneur le maire ou l'un des échevins.

M. FOSTER : Cela n'est pas nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet cela n'est pas absolument nécessaire, mais s'il faisait partie du conseil municipal, il ne conserverait sa position de commissaire qu'en tant qu'il resterait échevin ; mais le conseil municipal pourra alors, s'il le juge à propos, le choisir en qualité de simple citoyen. Mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (M. Foster) paraît s'objecter à cela.

M. FOSTER : Cela est trop vague.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une question de détail, et j'accepterai avec plaisir les conseils de n'importe quel député, à ce sujet. Nous voulons que les commissaires s'acquittent de leur devoir sans recevoir aucune rémunération. Nous voulons qu'autant que possible il n'y ait pas de fonctionnaires salariés, nous voulons que tous ceux qui s'occuperont de cette affaire le fassent gratuitement. Le secrétaire de la commission devra être choisi parmi les membres du service civil, et il ne devra pas être payé. Nous croyons qu'il y a à Ottawa un grand nombre de membres du service civil qui sont suffisamment intéressés dans ce projet pour agir en cette question sans se faire payer.

La subvention sera payée par trimestres et d'avance, et l'argent déposé dans une banque au crédit de la commission, les chèques devront être faits payables sur ce montant et signés par le président et le secrétaire, et l'on pourra se dispenser de cette manière des services d'un trésorier. C'est la banque désignée par le gouvernement qui servira de trésorier, et qui aura la direction des fonds. Nous voulons que les commissaires préparent de temps à autre des états indiquant les travaux qu'ils ont l'intention de faire et combien ils coûteront ; et aucun argent ne pourra être dépensé avant que les estimations aient été soumises au gouvernement et approuvées par lui. De cette manière le cabinet saura à quoi s'en tenir sur l'ouvrage fait, en même temps que nous bénéficierons des conseils de ces commisasires,qui, j'en suis persuadé, porteront le plus grand intérêt à ces améliorations de la ville d'Ottawa et pourront proposer au gouvernement des projets que ce dernier devra approuver avant que l'argent soit dépensé pour leur mise à exécution.

M. WALLACE : L'honorable ministre n'a pas encore dit à la Chambre quelle sera la nature du travail des commissaires où les instructions qui leur seront données relativement aux améliorations qu'ils devront entreprendre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Du moment que nous obligeons les commissares à soumettre leurs plans et une estimation des travaux au gouvernement, nous ne nous croyons pas obligés de leur donner des instructions. La question posée par l'honorable député est juste si on la considère au point de vue général du projet ; mais nous ne leur donnerons pas d'instructions détaillées, puisqu'ils ne peuvent dépenser un penny, sans avoir soumis chaque projet au gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député va-t-il stipuler dans l'arrangement qu'aucune dépense ne devra être faite par les commisasires si ce n'est par contrat et après avoir demandé des soumissions au public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que cela présente aucune objection. J'admets avec l'honorable député que lorsqu'il s'agira de constructions nouvelles ces entreprises devront être accordées au moyen de soummissions et de contrat, excepté lorsque la chose sera impossible. Je suis bien d'avis que toutes les précautions possibles doivent être prises pour que cet argent soit dépensé de la meilleure manière et aux conditions qui seront le plus favorables à Ottawa et qui à part cela rencontreront l'approbation de tous les membres de cette Chambre.

M. WILSON : L'honorable ministre voudrait-il nous donner un aperçu du travail à faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On commencera d'abord par paver en asphalte certaines rues qui se trouvent en face du parlement ou qui conduisent aux différentes propriétés de ce dernier. Ottawa possède ce que l'on appelle une loi d'améliorations locales, en vertu de laquelle les propriétaires d'un terrain contribuent à la construction des trottoirs et à la pose de l'asphalte des rues principales. Comme le gouvernement ne paie pas de taxe, il ne tombe pas sous le coup de cette loi, et par conséquent il n'a pas été obligé de contribuer pour sa part, mais les commissaires pourront prendre une partie de cet argent pour payer sa part de ces améliorations locales, de la même manière que si la propriété appartenait à un simple particulier. Cette contribution demandera sans doute une partie considérable de l'argent. Ainsi, la rue Wellington, qui est située en face des édifices publics, devrait être en bien meilleur état, et l'on devra améliorer le pavage de cette rue en ayant recours à ce moyen et en y posant de l'asphalte ou autre chose.

M. WALLACE : Je crois que le gouvernement a depuis plusieurs années pris la responsabilité de toutes les dépenses à faire à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : En vertu d'un arrangement qui existe depuis plusieurs années entre le gouvernement et la ville, il est convenu que les ponts qui traversent les canaux et leurs abords devront être entretenus par le gouvernement. Cet arrangement continuera d'exister. Nous ne

voulons modifier cet arrangement que sur un point. C'est celui qui dit que le gouvernement devra entretenir la rue Wellington ainsi que les trottoirs de chaque côté de cette rue. On s'est conformé à cet arrangement, mais on n'a pas cru que cela voulait dire que la rue devrait être pavée en asphalte. A l'avenir cela sera fait sous le titre d'amélioration locale, mais l'entretien de la rue sera à la charge de l'Etat. Si les autorités municipales veulent, comme nous le désirons, construire un trottoir en asphalte ou améliorer le pavage de la rue, cela devra se faire en ayant recours au montant placé au crédit des commissaires.

M. WILSON : L'honorable ministre s'attend-il à ce que la ville va contribuer pour sa part à cette amélioratin, maintenant que le gouvernement l'entretient seul ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons que les propriétaires de l'autre côté de la rue soient obligés de payer leur part. Je crois que l'arrangement actuel est quelque peu défectueux, sous ce rapport, et lorsque le bill sera soumis à la Chambre, les honorables députés constateront que nous proposons que les propriétaires qui se trouvent du côté sud de la rue Wellington soient obligés de payer leur part de ces améliorations comme n'importe quel autre propriétaire de la ville. Actuellement ils prétendent ne pas être tenus à cela, mais cet arrangement nous paraît peu raisonnable, parce que les propriétés situées dans cette partie de la rue Wellington, apportiennent à des banques, à des clubs et à d'autres institutions riches, et s'il y a quelqu'un qui doit payer sa part de ces frais d'entrentien c'est bien ces propriétaires.

M. FOSTER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons que ces institutions soient soumises aux mêmes obligations que celles qui sont imposées aux citoyens des autres parties de la ville. La plus grande partie de cette subvention sera consacrée à des améliorations locales.

Sir CHARLES TUPPER : Cet argent sera employé principalement au pavage des rues en asphalte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, au pavage des rues qui avoisinent immédiatement la propriété du gouvernement ou de toute rue qui y conduit et dont le pavage laisse encore à désirer. Cette question sera laissée à la discrétion des commissaires, sujette néanmoins à l'approbation du gouvernement. Un autre ouvrage que nous avons l'intention de faire et au sujet duquel on n'en est encore arrivé à aucun arrangement, est l'amélioration de la berge du canal. Il a été proposé qu'une fois les travaux les plus importants accomplis, nous pourrions embellir la ville en prenant la propriété que le gouvernement possède aujourd'hui sur la berge du canal et en y faisant certaines améliorations afin de la transformer en quelque chose ressemblant à un parc boulevard. Tous ces travaux coûteront des sommes considérables.

Il ne peut y avoir de doute que les commissaires songeront encore à d'autres moyens d'embellir la ville, et ces améliorations pourront être faites d'après le système suivi ordinairement par les commissaires des parcs de certaines villes. Nous n'avons étudié aucun projet en particulier, nous nous sommes contentés de stipuler que chaque entreprise, avant d'être commencée, devra être approuvée par le gouvernement, et nous nous ferons un plaisir d'adopter toutes propositions qui pourront être faites par les membres des deux côtés de cette Chambre et qui seront de nature à faciliter la mise à exécution de ce projet.

M. FOSTER : Que faites-vous actuellement pour la ville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a dans le projet de loi un article qui indique bien clairement quelles sont nos obligations actuelles :

Rien de contenu dans le présent acte ne pourra en aucune façon changer ou modifier l'arrangement qui existe actuellement entre le gouvernement et la corporation relativement à l'administration et à la possession par le gouvernement du Major-Hill's-Park, l'abolition des droits de péage et le libre usage par le public du pont interprovincial situé sur la rivière Ottawa, et qui relie la cité d'Ottawa à Hull, et l'entretien et les réparations ainsi que la conservation en bon ordre par le gouvernement des ponts et trottoirs suivants situés dans la dite cité d'Ottawa : les ponts traversant le canal Rideau et connus sous les noms de pont Dufferin, Sapeurs et de la rue Maria, les ponts situés près de la Chaudière, et les trottoirs situés sur le côté est de la rue Elgin et sur le côté sud de la rue Maria en face et le long du carré Cartier ; on ne pourra en aucune façon modifier ni changer le contenu de cet arrangement à part ce qui est mentionné dans le présent acte.

Voilà les différents travaux que le gouvernement est obligé d'exécuter dans la ville d'Ottawa en vertu de l'arrangement actuel. Nous payons $15,000 à la cité pour l'approvisionnement d'eau et la protection contre l'incendie. Il est proposé que cette somme soit placée dans le nouveau fonds à être créé, lequel sera sous la juridiction des commissaires.

M. WALLACE : Continuerons-nous d'avoir droit à l'approvisionnement d'eau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Avant de nommer aucun commissaire en vertu de cet acte, nous exigerons entre autres choses, que la ville adopte un règlement en vertu duquel elle s'obligera de se conformer aux conditions mentionnées dans l'acte pour le temps qui y est fixé, et l'une de ces obligations consistera à fournir l'approvisionnement d'eau et la protection contre le feu pour tous les bâtiments possédés par le gouvernement dans les limites de la cité d'Ottawa, ainsi que la ferme expérimentale, Rideau-Hall et toute autre propriété que le gouvernement possède actuellement ou pourra acquérir plus tard, tant que durera cet arrangement soit dans les limites de la ville soit dans ses

environs. La ville d'Ottawa en retour de cette somme de $60,000 à être dépensée, devra fournir l'approvisionnement d'eau et la protection contre l'incendie requis, tant pour ce qui concerne les propriétés actuelles du gouvernement que pour celles qu'il pourra acquérir dans la ville ou ses environs. Je crois avoir indiqué au comité tous les points importants qui se rattachent à cette question.

M. SPROULE : Que coûte au pays chaque année la ville d'Ottawa ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne voudrais pas admettre que l'honorable député a raison de dire que tout cet argent est dépensé pour le plus grand bénéfice de la cité d'Ottawa, parce que les ponts construits sur les canaux et les autres dépenses de cette nature——

M. SPROULE : Cet argent provient du revenu consolidé, il tombe donc sous la juridiction du parlement et avant d'adopter un crédit il nous faut savoir ce dont il s'agit.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la phrase suivante de mon honorable ami (M. Sproule) qu'il m'a été impossible d'admettre : "en faveur de la cité d'Ottawa". Le gouvernement est obligé d'entretenir dans toutes les parties du pays, les ponts sur les canaux, les abords de ces ponts, et ainsi de suite, et l'on ne peut dire que l'argent qui est ainsi dépensé dans cette ville est un privilège accordé à la cité d'Ottawa. Mais l'honorable député a le droit de savoir quelle est cette somme. Depuis 1885 jusqu'à aujourd'hui l'entretien de ces ponts et de leurs accessoires a toujours été de $27,500 par année.

M. FOSTER : Cela ne comprend pas le coût de la construction ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, la construction a eu lieu avant cette date.

M. WALLACE : Cela comprend-il la somme de $15,000 destinée à payer l'approvisionnement d'eau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que les $15,000 sont compris dans ce montant.

M. SPROULE : Je veux savoir si cela comprend les dépenses qu'entraînent l'entretien du Major-Hill Park et des autres propriétés situées dans les limites de la ville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce montant comprend ce que coûte l'entretien annuel de ce parc.

M. SPROULE : Cela comprend-il les dépenses qui sont faites pour améliorer le parc lui-même ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce montant comprend toutes les dépenses.

M. BELL (Pictou) : Cela comprend-il le coût de la clôture qui a été construite l'année dernière ou il y a deux ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que nous puissions faire payer à la ville le coût de la construction d'une clôture destinée à protéger les terrains du gouvernement.

M. SPROULE : L'honorable ministre évite de répondre à la question qu'on lui pose. J'ai demandé des renseignements relativement aux dépenses imputées sur le fonds consolidé et faites dans les limites de la ville.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami (M. Sproule) veut me dire ce qu'il veut, je lui obtiendrai le renseignement demandé.

M. SPROULE : Si je dis que je veux savoir quelque chose que je ne suis pas censé savoir, dans ce cas l'honorable ministre me donnera son renseignement. Il admet donc qu'il ne l'a pas donné ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel est ce renseignement que vous désirez obtenir ?

M. SPROULE : L'honorable ministre nous dit que le montant dépensé pour la construction d'une clôture destinée à entourer ses terrains n'était pas——

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne peut vouloir prétendre que nous devons faire payer le coût de la clôture qui entoure les terrains du gouvernement à la ville d'Ottawa ?

M. SPROULE : Ce n'est pas là une réponse honnête à ma question. Je veux savoir ce que le gouvernement a payé pour les réparations et l'entretien de ces terrains. Voilà le renseignement que je veux obtenir, et l'honorable ministre ne comprend pas la question ou il évite d'y répondre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas essayé d'éviter de répondre à la question, parce que mon honorable ami vient justement de la poser. Il s'agit là d'une question tout à fait nouvelle.

M. SPROULE : Je me suis exprimé bien clairement, j'ai dit que je voulais savoir quelles étaient les dépenses faites dans les limites de la ville et imputées sur le fonds consolidé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire que cette question diffère entièrement de la première. Je ne crois pas que les dépenses faites pour ces terrains se rapportent en quoi que ce soit à la question soumise au comité. L'entretien des terrains qui avoisinent le parlement——

M. SPROULE : Ce n'est pas cela que je veux savoir. Ces terrains appartiennent au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce que la clôture n'apartient pas elle aussi au gouvernement ?

M. SPROULE : J'ai voulu m'assurer en posant cette question du montant payé par le pays pour l'amélioration et l'embellissement de la cité d'Ottawa. Je crois qu'il s'agit là d'une question qui se rapporte à la résolution soumise. Je ne veux pas m'opposer à cette dernière complètement. Mais je crois qu'il s'agit là tout simplement de l'exécution de ce qui n'est en réalité qu'une promesse exagérée faite par le premier ministre pour plaire aux gens d'Ottawa. A cette époque j'ai cru, et les renseignements que j'ai obtenus depuis m'ont confirmé dans l'idée qu'il s'agissait là d'une simple vantardise faite pour plaire aux gens de cette ville. Mais on a souvent rappelé au premier ministre cette promesse et le gouvernement ne peut faire autrement que de demander un crédit afin d'essayer de remplir sa promesse.

Cependant, après s'être décidé à demander cet argent, il ne sait plus qu'en faire. Il ne peut y avoir de doute que cette dépense est faite pour augmenter la popularité du gouvernement dans la ville dOttawa. Mais le pays ne trouvera pas cette raison suffisante pour justifier la conduite de l'honorable ministre. La nomitnation de cette nouvelle commission, va permettre de placer quelques amis. Trois des commissaires seront des amis du gouvernement, qui exerceront un certain patronage et disposeront d'une certaine somme d'argent destinée à être dépensée, et cela permettra de donner de l'ouvrage à ses amis. Tout cela peut contribuer à augmenter l'influence du parti au pouvoir dans la ville d'Ottawa. C'est là à mon avis le but que l'on a voulu atteindre, et il est mauvais. A part cela cette résolution nous oblige à payer ce montant durant une trop longue période.Vingt ans est le tiers de la durée de la vie humaine pour ainsi dire, et il ne convient pas de lier un gouvernement, une ville ou un pays pour une aussi longue période.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Pour quel espace de temps mon honorable ami (M. Sproule) voudrait-il que ce montant fut accordé ?

M. SPROULE : Je crois qu'il aurait suffi d'accorder ce montant pour dix ans. Les choses changent beaucoup en dix ans ; et il est souvent nécessaire dans une période même plus courte que celle-là de modifier les règlements et les conditions existantes, et je crois que nous aurions tort de nous engager pour un espace de temps aussi long que celui-là. Je ne crois pas que le pays voie d'un œil favorable cette dépense additionnelle du $60.000 par année. La question posée à l'honorable ministre des Finances avait pour but de s'assurer du montant que le pays était appelé à payer chaque année pour cette fin, et cela nous aurait permis de constater si nous sommes justifiables de dépenser ce montant additionnel. Mais je n'ai pu obtenir ces renseignements de l'honorable ministre.

Il est important que nous ayons ce renseignement car d'autres villes et d'autres cités sont aussi intéressées dans cette dépense que la ville d'Ottawa. Il me semble qu'en proposant une résolution de cette nature l'honorable ministre devrait s'attendre à une question comme celle-là. L'argent dépensé chaque année pour améliorer le " Major's Hill Park " l'a été en pure perte. Il n'y a que les amis du parti au pouvoir qui en ont profité, et le pays n'en a retiré aucun avantage. Il est vrai que cela a servi à embellir la ville d'Ottawa ; mais les autres villes du Canada n'en ont pas bénéficié. Puisqu'aujourd'hui on nous demande de dépenser une somme beaucoup plus considérable, il est juste que l'on nous fournisse les renseignements demandés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que mon honorable ami (M. Sproule) dans ce langage pointilleux auquel il a quelquefois recours, veuille faire croire que je cherche à éviter de répondre à sa question. Je suis bien disposé à lui fournir tous les renseignements dont il a besoin, mais je ne crois pas qu'il puisse exiger d'un ministre que ce dernier ait tous les faits présents à la mémoire et soit capable de répondre à n'importe quelle question qu'on veut lui poser. Si j'eusse supposé que l'honorable député aurait posé cette question, je me serais préparé à y répondre—et si dans le moment je savais ce qu'il veut obtenir, je ferais mon possible pour le satisfaire. Mais cet avis de motion figure sur l'ordre du jour depuis un mois, et durant cette espace de temps l'honorable député aurait pu rédiger une question qui aurait eu pour résultat de faire produire les renseignements qu'il veut obtenir.

J'ignorais que l'on soulèverait la question du coût des travaux d'embellissement de ces terrains. Naturellement tout ce qui est fait dans le but d'embellir les terrains, d'augmenter la grandeur des édifices publics, et autres améliorations, est autant de gagné pour Ottawa ; mais je ne vois pas comment tout cela peut être considéré comme étant fait pour le plus grand avantage de la ville d'Ottawa. Si l'honorable député veut me dire ce qu'il désire, je vais lui donner tous les renseignements dont il a besoin.

Sir CHARLES TUPPER : On me permettra peut-être de dire un mot. Mon honorable ami le premier ministre, a bien voulu déclarer que les résolutions concernant les subventions aux chemins de fer seraient proposées. Je propose donc que la résolution actullement soumise à la Chambre soit adoptée et que la discussion soit remise à la deuxième lecture du bill, et que nous discutions les résolutions concernant les chemins de fer. Je voudrais avoir l'avantage de dire quelques mots à ce sujet.

M. SPROULE : Je considère comme tout à fait gratuite cette allusion faite par l'honorable ministre relativement à mon langage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande bien pardon à l'honorable député, mais je n'ai pas voulu faire allusion à son timbre de voix. J'ai voulu parler de l'insistance qu'il apportait à déclarer que je cherchais à éluder la question. Je prie l'honorable député de croire que ce n'est pas de son timbre de voix que j'ai voulu parler.

M. SPROULE : J'ai tout simplement voulu dire que si l'honorable ministre voulait pousser les travaux publics, il pouvait s'attendre à de nombreuses questions, c'est pourquoi j'ai cru qu'il devait être prêt à répondre à ce que je lui ai demandé. Comme je l'ai déjà dit, je veux connaître le montant total prélevé sur le fonds consolidé du Canada et appliqué dans les limites de la ville d'Ottawa, en dehors des terrains et des édifices du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais obtenir ce renseignement.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudrait-il aussi produire un état des dépenses qui sont faites avec ces $27,000, ce qui va être dépensé chaque année par le ministère dans la ville d'Ottawa, à même ce crédit de $27,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais faire mon possible pour obtenir les renseignement demandés par l'honorable député.

M. SPROULE : Je voudrais connaître à part cela quels sont les montants d'argent qui ont été dépensés sur les terrains du parlement, mais à l'exclusion des bâtiments.

M. BENNETT : En supposant que ce montant doive être de $27,000, a-t-on calculé dans ce montant l'intérêt sur ce placement ? Prenez, par exemple, les ponts.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; cela ne comprend que les frais d'entretien ordinaire, non l'intérêt.

M. BENNETT : Le gouvernement a-t-il l'intention de diviser la ville d'Ottawa de manière à ce qu'elle ait deux représentants dans cette Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami devra pour obtenir une réponse à cette question s'adresser à une autre branche de la législature, laquelle a refusé de nous laisser conclure des arrangements concernant la représentation.

M. CLANCY : Tout en étant disposé à laisser avancer la résolution d'un point, je ne veux pas que cette conduite de ma part soit considérée comme étant un assentiment à la proposition contenue dans cette résolution.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande la permission de soumettre à la Chambre le bill (n° 187) acte concernant la ville d'Ottawa.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour considérer certaines résolutions concernant certaines subventions aux chemins de fer et concernant la construction des chemins de fer qui y sont mentionnés.

La motion est adoptée.

(En comité).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai cru comprendre que l'honorable chef de l'opposition, qui part cette après-midi, voudrait adresser la parole au comité sur cette question. Je dois dire que le premier ministre a pour cela fait proposer ces résolutions à un autre moment que celui convenu. Hier soir certains députés m'ont demandé de déposer sur le bureau de la Chambre un plan indiquant les endroits où sont situés ces différents chemins de fer, et l'on est à préparer ce plan. Ce plan ne pourra être déposé sur le bureau de la Chambre avant ce soir ou demain, cependant tous les fonctionnaires du ministère, s'occupent de la chose. Ces explications étant données, je me fais un plaisir de laisser la parole à l'honorable chef de la gauche. Je dois ajouter que deux ou trois amendements importants devront être faits à ces résolutions afin de corriger des erreurs typographiques qui peuvent s'y être glissées ou autre chose.

L'un de ces amendements a trait à la subvention que l'on veut accorder au chemin de fer de l'Ontario et de la rivière à la Pluie. D'après les résolutions telles que déposées sur le bureau de la Chambre cette subvention est accordée pour 140 milles de chemin, la distance devant être calculée à partir de Stanley jusqu'à un point situé sur le chemin de fer de Duluth et se dirigeant vers l'est jusqu'à cet endroit. Je devrais demander au comité la permission de modifier la phraséologie de cet article afin qu'il puisse se lire comme suit : 140 milles à partir d'un endroit situé à 80 milles à l'ouest de Stanley ; les honorables députés saisiraient immédiatement la différence. Il y a déjà une subvention d'accordée pour les 80 premiers milles dans les résolutions de 1897, de sorte que le changement à effectuer devra nécessairement comprendre tout le parcours du chemin pour une subvention de $6,400 par mille à partir de Stanley jusqu'au fort Francis.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, d'étudier cette question à fond. Je remercie l'honorable premier ministre de m'avoir fourni l'occasion de prendre la parole sur un sujet de cette importance. Il est bien connu dans cette Chambre que le parti conservateur et ceux qui représentaient ce parti, ont toujours été d'opinion que l'on ne pouvait dépenser l'argent public d'une manière plus utile qu'en aidant à la construction des chemins de fer dans les différentes parties du pays. Nous

avons toujours prétendu que là où le commerce n'était pas suffisant pour décider les capitalistes à entreprendre cette construction à leurs propres frais, le gouvernement devait leur venir en aide en leur accordant certaines subventions qui non seulement avaient pour effet de développer le commerce en général et les affaires du pays, mais qui auraient aussi pour résultat de rembourser dans une proportion considérable, les dépenses ainsi faites en augmentant le commerce et par là même le revenu.

Cette politique, M. l'Orateur, a été vivement combattue par les honorables membres de la droite. La politique du parti libéral sur ce point a été énoncée en termes bien clairs et bien précis ; je crois même pouvoir dire que les chefs de ce parti ont déclaré dans cette Chambre que la proposition tendant à accorder des subventions aux chemins de fer, était une proposition corrompue et injustifiable, comme une chose qui devrait être abolie à jamais ; et la discussion qui a eu lieu sur cette question dans crette Chambre a été longue et souvent répétée.

Je me permettrai à ce sujet d'appeler l'attention de la Chambre sur une déclaration publique faite par le parti libéral relativement à cette question de subventions aux chemins de fer, laquelle a été soumise au public de ce pays par le parti libéral durant les dernières élections. Par conséquent il a fait de cette question un des articles de son programme. L'article que je veux citer est extrait d'un journal libéral dont le propriétaire est l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) l'un des amis du gouvernement et cet article se lit comme suit :

La Tribune de Winnipeg, un journal libéral qui professe un certain respect pour les principes libéraux——

C'est faire là un compliment flatteur à la "Tribune," parce que ce journal est à peu près le seul qui ait un certain respect pour les principes libéraux.

——faisait des suppositions il y a quelques jours sur les subventions qui seraient accordées, (qui ne devaient être que d'environ $3,000,000) et il citait à ce sujet les lignes suivantes comme étant une déclaration officielle faite au nom du parti libéral antérieurement aux élections générales de 1896 :—

"La politique qui consiste à accorder des boni aux chemins de fer au moyen de subventions en argent ou en terres de la part du gouvernement fédéral est devenue une source de tripotages, de spéculation et de corruption. Sa mise en vigueur n'a servi qu'à enrichir un certain nombre de favoris du gouvernement. Ces subventions n'ont été accordées que dans le seul but d'acheter l'appui des électeurs des comtés, et des sommes d'argent considérables ont été votées sans tenir compte de l'intérêt public, tandis que des millions d'acres de terre, qui auraient dû rester la propriété du gouvernement, pour être accordées à des colons courageux, ont été placées entre les mains de colporteurs de chartes, dont l'intervention retarde aujourd'hui la construction des lignes dont ils ont la juridiction, dans le but d'extorquer de l'argent à ceux qui sont décidés à construire les chemins de fer. Cette politique qui consiste à accorder ces subventions a été à maintes reprises condamné en parlement par le parti libéral."

Voilà la déclaration officielle faite par le parti libéral durant les dernières élections.

Que voyons-nous aujourd'hui ? Nous voyons le gouvernement qui jadis déclarait que ces subventions aux chemins de fer étaient une source de tripotages, soumettre une résolution destinée à accorder des subventions aux chemins de fer pour une somme s'élevant en chiffres ronds à $6,500,000. Nous avons encore là un exemple frappant de la distance qu'il y a entre la théorie et la mise en pratique lorsqu'ils ont déclaré dans cette Chambre, durant vingt ans, que la politique qui consiste à accorder des subventions aux chemins de fer n'est autre chose qu'une source de tripotage et de corruption, dans ce cas l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a placé le gouvernement dont il est un des membres dans l'obligation de soumettre une proposition qui est l'acte de tripotage et de corruption le plus éhonté qui ait jamais été soumis dans ce parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable chef de la gauche n'est pas convaincu lui-même de ce qu'il dit là.

Sir CHARLES TUPPER : Vous êtes dans l'erreur. Je dis que le peuple a été induit en erreur sur ce point. Jamais l'argent public n'a été dépensé plus utilement et de manière à mieux développer les progrès et la prospérité du Canada, que l'argent dépensé pour la construction du vaste système de chemins de fer que nous possédons actuellement, lesquels ont contribué plus que toute autre chose à developper les richesses de notre pays, qui sans cette assistance seraient demeurées dans leur état primitif. Je veux simplement faire remarquer que les libéraux sont aujourd'hui obligés de renoncer à une politique qui leur a servi à atteindre le pouvoir.

Ils sont obligés d'en agir ainsi, dans le cas qui nous occupe de la même manière qu'ils ont été obligés de le faire quant à ce qui concerne la politique nationale, parce qu'ils se sont aperçus que dans la position où ils se trouvaient ils étaient obligés d'adopter la politique et les principes de leurs prédécesseurs, et je puis ajouter qu'ils ont été obligés non seulement de les adopter mais encore de les pousser jusqu'à un point qu'ils n'avaient jamais atteint auparavant.

Je ne veux pas entrer dans la discussion de ces résolutions. Le temps me manque pour le faire et à part cela je suis persuadé que le plus grand nombre de ces mesures ont été étudiées avec soin, et que le gouvernement se croit justifiable d'accorder ces subventions dans le but de compléter notre réseau de chemins de fer, proportionnellement aux besoins du pays et des nouvelles régions qu'il est nécessaire d'ouvrir à la colonisation.

Lors des dernières élections, j'ai été accusé par les libéraux de gaspiller l'argent public parce que j'ai déclaré franchement et honnêtement ce que nous avions l'intention

de faire relativement au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. On a essayé de me perdre dans l'opinion publique et ceux qui déclaraient que ces subventions aux chemins de fer n'étaient qu'un moyen de tripotage et de corruption, ont accumulé sur ma tête tous les crimes imaginables et se sont déclarés ouvertement contre mon projet. Dans quelle position se trouvent-ils aujourd'hui ? Où sont toutes ces accusations formulées contre cette affaire de la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ?

Non seulement les honorables membres de la droite ont approuvé ma conduite à ce sujet et reconnu que j'avais agi sagement, mais ils ont trouvé de plus que le fait d'avoir obtenu de la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique qu'elle construisit le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau en recevant une subvention de $5.000 par mille n'était pas suffisant, et ils ont résolu d'accorder, $11,000 par mille au lieu de $5.000 par mille pour la construction du même chemin ajoutant ainsi $2.000,000 de plus au fardeau qui pèse déjà sur les épaules du peuple et au montant en vertu duquel le chemin de fer Canadien du Pacifique avait accepté de construire le chemin.

J'ai été dénoncé d'un bout à l'autre du pays, par l'organe du parti libéral, le "Globe", pour avoir proposé de subventionner un chemin de fer qui partirait de Winnipeg et se rendrait à la baie d'Hudson. Le chiffre de la subvention que l'on m'attribuait était tout à fait inexact. L'arrangement que je fis, juste avant les élections générales, avait considérablement diminué l'obligation qui incombait alors au gouvernement au sujet de cette mesure.

Mais qu'avons-nous vu l'autre jour ? Nous avons vu un homme qui occupe un rang tellement éminent dans son parti que le gouvernement—je ne conteste pas la sagesse de ce choix,—l'a nommé un des commissaires internationaux dans une occasion très importante, nous avons vu l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) dire à mon très honorable ami et à l'administration qu'ils ont commis une grande erreur en garantissant le paiement d'une certaine somme d'argent pour assurer le succès d'une entreprise importante,—le câble transpacifique,—et qu'ils auraient mieux fait de consacrer leur attention à la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Ainsi de l'aveu même le cet honorable député que le gouvernement a distingué entre tous et auquel il a décerné un certificat de bonne conduite et d'habileté en lui confiant les hautes fonctions que j'ai mentionnées, reconnaissant par là le rang élevé qu'il occupe en cette Chambre, aussi de l'aveu même de l'honorable député, dis-je, cette mesure du chemin de fer de la baie d'Hudson aurait dû avoir la préséance sur l'entreprise du câble du Pacifique. On m'a énergiquement dénoncé à cause des paroles que j'avais prononcées en faveur de cette voie ferrée, mais je n'ai besoin de dire rien de plus pour ma défense.

Le "Globe" et les autres organes du parti libéral m'ont aussi accusé d'avoir parlé de gaspiller une énorme somme d'argent pour faire disparaître les rapides sur la grande Rivière Rouge à Saint-André entre Winnipeg et le lac. Cependant, je vois que les honorables membres de la droite marchent sur mes traces et ont inscrit au budget un crédit $140,000 pour permettre de commencer ces importants travaux. Je ne m'oppose pas à cette entreprise. Je crois que le gouvernement agit sagement en dépensant de l'argent pour surmonter les difficultés que présentent les rapides de Saint-André. Ce sont des travaux qui doivent être considérés comme entreprise publique et je suis heureux de voir le gouvernement demander un crédit à cette fin. J'ai aussi l'intention d'appuyer la construction du chemin de fer de la rivière La Pluie. C'est une entreprise d'une grande importance, qui développera une grande région aurifère de la province d'Ontario et qui, dans l'intérêt du public, doit être commencée et exécutée promptement. Je n'hésite pas à dire que le gouvernement a agi avec sagesse, car l'entreprise, je n'en ai aucun doute, sera très profitable.

Mais je suis quelque peu étonné au sujet certaines subventions que l'on propose. Lorsque nous avons discuté le bill relatif au chemin de fer du comté de Drummond, je fis observer au ministre des Chemins de fer et Canaux—sur lequel, je le vois, la raison n'a aucune prise,—que s'il voulait prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, il avait le moyen d'arriver à son but, tout en assurant le succès d'une entreprise en faveur de laquelle les deux partis politiques s'étaient prononcés, et avaient, jusqu'à un certain point, engagé la parole du pays. Je veux parler de la construction d'un pont sur le Saint-Laurent sur lequel l'Intercolonial aurait pu se rendre à Québec et se trouver en état d'obtenir pour son trafic les meilleurs termes de trois compagnies rivales, le Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du comté de Drummond.

Il y a plus ; et si le gouvernement désirait établir des communications avec Montréal, il n'avait qu'à dire au chemin de fer Canadien du Pacifique : Prenez nos trains, nos wagons de marchandises et nos voitures de voyageurs sur votre ligne, et nous allons prendre les vôtres depuis Québec jusqu'à Saint-Jean ou Halifax, en vous donnant l'usage de nos têtes de ligne, gares, etc.,et en retour vous nous accorderez les mêmes avantages.

J'ai démontré à l'honorable ministre (M. Blair) que, par ce moyen, il pourrait atteindre son but, qui était d'amener l'Intercolonial à Montréal, sans être obligé de prendre un seul dollar dans le coffre public, excepté l'argent nécessaire à la construction du pont. Il s'est moqué de ma proposition. Prenez les "Débats" de cette session et vous ver-

rez qu'il a dit qu'il était ridicule de vouloir construire ce pont avec $1,000,000. Mais nous n'étions pas tenus de dépenser un million. Aujourd'hui la raison d'être de ce pont n'existe plus. Ce qui justifiait le parlement d'accorder $1,000,000 pour la construction d'un pont à Québec, c'était le projet ayant pour but de transporter le terminus de l'Intercolonial de Lévis à la vieille cité de Champlain. C'était là une raison suffisante pour induire la cité de Québec, la législature de Québec, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc à contribuer au succès de l'entreprise. Je fis observer que nous avions dit à ces corps publics et à ces compagnies de chemin de fer que lorsqu'elles seraient prêtes à entreprendre la construction de ce pont, le gouvernement leur accorderait une subvention importante.

Lorsque j'ai dit que nous pouvions mener cette entreprise à bonne fin en ne dépensant qu'un million, mon honorable ami s'est moqué de ma proposition, la trouvant trop absurde pour s'arrêter à la discuter. Aujourd'hui quels sont les faits ? Nous avons, par voie du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc, amené l'Intercolonial à Montréal ; et l'on nous demande encore de voter $1,000,000. Je n'hésite pas à dire que si je pouvais être ici lorsque ce crédit sera discuté, je l'appuierais, car je sens que l'on a fait espérer à Québec, à cette vieille cité historique, que le gouvernement contribuerait à la construction de ce pont. Je suis très heureux de savoir qu'une dépense de $1,000,000 assurera indubitablement la prompte, et complète exécution de cette entreprise. Mais malheureusement, les avantages et la grande économie qui devaient résulter, pour le pays, ne peuvent plus être escomptés. L'honorable ministre a fermé la porte de l'écurie, après que le cheval eût été volé.

Il y a plus. Lorsque nous avons étudié la question du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, mon honorable ami (M. Blair) se rappellera que j'ai fait une proposition qu'il a traité avec mépris et dédain. J'ai dit que s'il voulait absolument atteindre Montréal par la rive sud du Saint-Laurent, il devrait venir par la voie du chemin de fer de la Rive-Sud, donnant pour raison, qu'au lieu de traverser une région relativement déserte, comme celle que traverse le chemin de fer du comté de Drummond, l'Intrcolonial desservirait une région prospère et populeuse du pays ; et ce tracé aurait coûté moins cher que celui qu'a adopté mon honorable ami (M. Blair).

Mais aujourd'hui que fait le ministre des Chemins de fer et Canaux ? D'abord, il construit le pont de Québec, dont la raison d'être n'existe plus et qui ne servira qu'à détourner le trafic de la voie ferrée que nous venons d'acheter à un si haut prix ; car lorsque le pont sera bâti, une grande partie du trafic des provinces maritimes ira à Québec et de là au chemin de fer Canadien du Pacifique, qui fera ainsi une concurrence active à la voie ferrée de l'Etat.

Je crois qu'il me suffit d'appeler l'attention sur la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le ministre des Chemins de fer et Canaux pour démontrer que l'on n'a pas assez consulté les intérêts du pays au sujet du bill adopté à cette session. Mon honorable ami devait amener l'Intercolonial à Montréal par la voie de Québec et faire de cette dernière ville, en y construisant le pont, le terminus de notre voie ferrée. Ou si cette route ne lui convenait pas, il devait choisir un tracé bien supérieur à celui qu'il a adopté, et passer sur la rive sud du Saint-Laurent. Après avoir assuré l'entrée de l'Intercolonial à Montréal, en imposant au pays des dépenses énormes, il propose au moyen de ces deux subventions, de créer les moyens les plus sûrs et les plus efficaces de susciter de la concurrence au chemin de fer du comté de Drummond, et de détourner un trafic qui, autrement, prendrait cette route.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement et je me contenterai d'ajouter que mon opinion n'a pas changé au sujet de la grande utilité des subventions de l'Etat pour favoriser l'établissement d'importantes voies de communications par chemins de fer. Je n'ai jamais considéré cette politique comme une source de fraude, de vol, de péculat ou de corruption, et j'ai toujours été convaincu que l'opposition du chef du parti libéral à cette politique était peu sage ; et j'ose espérer que, puisque les honorables membres de la droite ont adopté cette politique, ce n'est pas dans le but de se servir de ces subventions pour acheter les comtés à droite et à gauche—car ils prétendaient autrefois que ces subventions étaient susceptibles d'une pareille application,—ni pour mériter ainsi la censure qu'ils infligeaient à leurs adversaires.

Je suis très reconnaissant de la bonté dont on a fait preuve à mon égard, en me donnant l'occasion d'exposer brièvement mes vues et de signaler les lourdes fautes que, selon moi, le ministre des Chemins de fer et Canaux a commises, mais en même temps, tenant compte de toutes les circonstances, je n'hésite pas à dire que si j'étais ici lorsque le vote de la Chambre sera enregistré, je ne me sentirais pas capable de refuser de venir en aide au chemin de fer de la Rive Sud—lequel, je crois, est très important dans les intérêts publics—ou à la construction d'un pont qui réunirait les voies ferrées de la rive sud du Saint-Laurent et l'Intercolonial à la vieille cité de Québec.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je me contenterai de dire à mon honorable ami qui a parlé pour la dernière fois pendant cette session, que je n'ai pas de reproches très graves à lui adresser au sujet des critiques qu'il a faites de notre proposition.

La critique qu'il a faite de la politique que le parti libéral a suivie dans l'opposition, au sujet des subventions aux chemins

de fer aurait produit plus d'effet s'il avait pu attribuer l'article du journal, dont il nous a donné un extrait à un des membres ou à un des chefs du parti libéral. Je ne sache pas que la citation que mon honorable ami a puisée dans la "Tribune" de Winnipeg, de ces jours derniers, et extraite d'une déclaration faite en 1896, à l'époque des élections générales, ait jamais été approuvée officiellement de ce côté-ci de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : D'après la "Tribune", c'est une déclaration officielle faite par le parti libéral avant les élections générales de 1896.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a cité un extrait d'un article paru, il y a quelques jours, dans la "Tribune" de Winnipeg, et qui semble extrait lui-même d'un article publié en 1896.

Sir CHARLES TUPPER : C'est entre guillemets.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de doute que la citation a été puisée dans quelque feuille imprimée, mais je ne me rappelle pas l'avoir jamais lue. Elle se trouve peut-être extraite de quelque brochure électorale, publiée sous l'autorité de quelqu'un, mais non sous l'autorité, que je sache, de personnes responsables de la direction politique du parti libéral. Mon honorable ami est le père de la politique que nous suivons, et je l'en félicite. Je crois que, sous plusieurs rapports, cette politique a été très utile.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! Ecoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette que par le passé. on ait abusé de cette politique en certains cas, pour des fins de pillage, de péculat et de corruption ; mais nous ne pouvons pas tenir mon honorable ami responsable de ces abus, car il était en Angleterre dans le temps, mais il a certainement suivi de trop près le mouvement des affaires politiques dans le pays, pour ne pas savoir que ces accusations de péculat et de corruption ont été prouvées, dans plus d'un cas.

Il sait que, au sujet des subventions payées au chemin de fer du Lac Saint-Jean, il a été établi que l'argent voté avait été détourné pour des fins de corruption. Mais une politique n'est pas mauvaise parce qu'on en a quelques fois abusé. Je ne sache pas que, de 1883 à 1896, depuis l'année où mon honorable ami a inauguré cette politique jusqu'à sa défaite, il puisse dire qu'un seul chef du parti libéral ait combattu l'idée qui est la base de cette politique. Il est impossible, naturellement, d'enchaîner un parti à une théorie. Nous vivons dans un pays libre, et il n'y a pas de doute qu'il y a eu des conservateurs et des libéraux qui ont critiqué cette politique, mais le principe n'en a jamais été attaqué. C'est tout ce que j'ai l'intention de dire sur la question envisagée à un point de vue général.

Quant aux critiques de notre politique au sujet du chemin de fer de la Rive Sud et du pont de Québec, je dirai que j'ai été heureux d'entendre mon honorable ami dire que s'il pouvait être ici, lorsque nous étudierons ces résolutions. il ne s'opposerait pas à une subvention destinée à encourager ces deux entreprises. Je crois que ces deux subventions sont éminemment utiles et auront d'excellents résultats. Mais ce n'est pas le temps d'entrer dans ces détails. Il vaut bien mieux attendre pour discuter ces choses, que ces subventions soient soumises à notre examen. Je propose que le comité lève sa séance.

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots sur la politique générale. Je ne parlerai qu'en mon nom personnel, sous ma responsabilité de représentant du peuple. Permettez-moi d'abord de faire observer que depuis plusieurs années nous avons très libéralement subventionné les chemins de fer. Nous n'avons certainement pas été mesquins à ce sujet, et, pour preuve, je dirai que le rapport que j'ai sous la main démontre que nous avons dépensé $44,815,000 pour cette fin, et en ajoutant à cela les sommes aujourd'hui disponibles ou votées, nous arrivons au chiffre $47,315,000.

Dans le premier âge du pays, il me semblait désirable pour nous de dépenser ainsi, sans compter, car c'était le seul moyen d'assurer la construction des chemins de fer. Mais je crois que le temps de modifier notre politique est arrivé. Nous ne devons pas donner cet argent sans espoir de remboursement. A mon avis, le temps est arrivé où chaque dollar que nous avancerons pour assurer la construction de voies ferrées, doit être à titre de prêt, avec un faible intérêt ou sans intérêt.

Si nous jetons les yeux sur l'histoire des Etats-Unis, nous voyons que depuis plusieurs années nos voisins n'ont pas avancé d'argent aux chemins de fer. sans en stipuler le remboursement. Leurs conditions au sujet des chemins de fer ressemblent beaucoup aux nôtres. En examinant les rapports, je constate que les recettes de leurs voies ferrées ne sont pas, en somme, meilleures que les nôtres et, par conséquent, leurs chemins de fer ne sont pas plus en état de rembourser les avances qu'ils ont reçues que ne le seraient les nôtres.

En 1896, lors des dernières élections, le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et Canaux et surtout les ministres, qui représentent dans le cabinet la province d'Ontario, se le rappelleront, nous avons vu surgir un parti appelé les Patrons de l'Industrie. Un des articles du programme de ce nouvel élément politique était : Pas de nouvelles subventions aux chemins de fer. Et tout le monde sait—du moins dans la partie du pays que j'habite—que les patrons et les libéraux marchent la main dans

la main et avaient les mêmes sentiments en cette matière.

Nous avons ici des résolutions proposant d'accorder des subventions à 52 chemins de fer et à 9 ponts—et la politique consistant à encourager ainsi la construction des ponts est de création toute récente, elle est née il y a quelques jours—formant un total de 61 item. Et nous n'avons pas besoin de compter sur le remboursement d'un seul dollar que nous allons voter pour ces entreprises. Notre pays est aujourd'hui relativement bien développé ; mais même aujourd'hui, si ces subventions étaient destinées à construire des chemins de fer dans des régions nouvelles qui sont sans voies de communication, je comprendrais la raison de ces dépenses. Je constate que ces chemins de fer traversent les plus anciennes comme les plus nouvelles parties de notre domaine national, et, dans certains cas, vont desservir des localités qui ont des voies ferrées dont l'exploitation donne de bonnes recettes. Dans ces cas, il n'y a aucune excuse au monde pour accorder ces subventions. Quelque justifiable qu'ait été par le passé la subvention des chemins de fer, le temps de modifier notre politique est arrivé, et tout l'argent que l'on accordera à l'avenir pour cette fin devrait être avancé à titre de prêt, afin que le pays soit remboursé plus tard de ces dépenses.

M. RICHARDSON : Avant que le comité lève sa séance, je demande la permission de donner quelques explications personnelles. On a pris l'habitude, surtout au cours de la présente session, de citer le journal auquel je suis attaché, le "Tribune" de Winnipeg, dont je suis le rédacteur, comme un des organes du gouvernement afin de censurer l'administration. Je désire déclarer que la "Tribune" n'a jamais été un journal ministériel, et n'est pas aujourd'hui et ne sera jamais je l'espère, un organe du gouvernement, tant que j'aurai un mot à dire dans la direction politique de ce journal.

C'est un journal qui désapprouvait la politique de l'ancien gouvernement, et a fait tout en son pouvoir pour amener sa défaite. Ce journal a toujours été libéral, appuyant les principes libéraux, mais n'a jamais été un organe du gouvernement. Il n'est sous le contrôle d'aucun gouvernement ni d'aucune coterie gouvernementale et pas un gouvernement, pas un parti n'a le pouvoir de lui imprimer une direction. C'est un journal qui cherche à remplir son devoir envers le public.

En parlant ainsi, je ne désire ni me vanter, ni vanter ce journal, ni chercher à faire croire que je suis meilleur que mes collègues ou que mes concitoyens, ou que le "Tribune" vaut mieux que les autres organes de l'opinion publique. Je dis simplement qu'il remplit ses devoirs envers le peuple, au meilleur de sa connaissance, et je crois que, en justice pour le gouvernement, je devais faire cette déclaration, car la mention que l'on fait de ce journal comme d'un organe du gouvernement, pourrait nuire à celui-ci, dans une mesure que les circonstances ne justifient pas.

L'étude des affaires du pays me convainc qu'une presse imbue de l'esprit de parti est le plus grand fléau qui puisse affliger une nation, et tous les hommes modérés conviendront avec moi que notre presse est, à quelques exceptions près, profondément imbue de l'esprit de parti. Je suis convaincu que si nous avions une presse plus sincère et plus indépendante, débarrassée des préjugés de parti, l'état des affaires publiques n'en serait que meilleur. Mais tant que la presse ne s'amendera pas, je désespère de voir une révolution dans notre vie politique. C'est dans cette croyance, ou plutôt, dans cette conviction profonde, que j'ai employé le peu d'influence que je possède pour rendre la presse aussi indépendante que possible.

Quant au sujet dont la Chambre est saisie, je me propose d'employer assez longuement, plus tard, car je suis opposé à ce qu'on donne des subventions aux chemins de fer et à la manière dont ces subventions sont accordées. Je regrette que mes vues soient contraires à celles du gouvernement et de l'honorable chef de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami me permettra de lui faire observer que s'il a compris que je disais que son journal était un organe du gouvernement, il s'est trompé, car je n'ai jamais dit cela. J'ai déclaré que la "Tribune" était un journal publié par un homme qui appuyait ordinairement le gouvernement, mais je n'ai pas dit que c'était un organe du gouvernement. Mais je veux lui rappeler que l'honorable préopinant dit dans son journal que l'extrait que j'ai lu devant cette Chambre était de source officielle ; et avait été publié avant les élections de 1896. Je crois qu'il est du devoir de mon honorable ami de dire au comité quelle est cette source officielle.

M. RICHARDSON : Avant de répondre à la question de mon honorable ami, permettez-moi de dire que je veux être bien compris à ce sujet. Je ne me suis pas levé,—bien loin de moi cette pensée— pour chercher à excuser l'attitude de la "Tribune" ni pour faire preuve de complaisance envers le gouvernement.

Quant à l'extrait de la "Tribune", je l'approuve cordialement, si c'est une déclaration officielle faite par le gouvernement ou par le parti libéral, et j'ajouterai que, à mon sens, la "Tribune" a bien fait de le reproduire et d'en faire usage contre le gouvernement. Voilà mon opinion à ce sujet. Je puis dire cependant, que je n'avais jamais lu cet extrait avant de le voir dans la "Tribune". Je n'ai pas inspiré la publication de cet article, bien que, comme je l'ai dit, si l'on a fait cette déclaration, j'en approuve la publication. Mais je n'en savais rien, avant qu'on eut appelé mon attention sur cet article. Tout en ne disant pas que

ce qui paraît dans les colonnes de la "Tribune" est absolument bon et juste, je suis convaincu cependant que ceux qui tiennent la plume dans les bureaux de ce journal n'obéissent qu'à ce qu'ils croient être la voie du devoir.

Les honorables députés comprendront, sans doute, que vu mon séjour ici, durant la session, je ne puis ni écrire ni reviser la millième partie de ce qui paraît dans la "Tribune", quoique je ne rétracte pas un mot de ce qui a paru dans ce journal. On semble vouloir faire croire que j'ai écrit chaque ligne de la "Tribune". Dans le cas dont on a parlé, je ne connaissais rien au sujet de cet extrait avant de l'avoir lu dans le journal.

M. DAVIN : L'honorable député nous a dit qu'il était le rédacteur ; et il a ajouté, avec raison, qu'en cette qualité il est responsable de tout ce que publie le journal, quoique tous ceux qui s'occupent de journalisme sachent fort bien qu'il n'écrit pas tout ce qui paraît dans le journal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas dit tout.

M. DAVIN : Je dis qu'il est de son devoir de tout nous dire. Voici une déclaration sur la première page "Subventions aux chemins de fer. Ce qui suit est une déclaration officielle faite au nom du parti libéral avant les élections de 1896". On peut lire ces paroles dans la "Tribune" de Winnipeg du 20 juillet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a dit qu'il n'avait personnellement aucune connaissance de cette déclaration .

M. DAVIN : Non, M. l'Orateur, mais——

M. COWAN : A l'ordre.

M. DAVIN : Est-ce que ce nègre blanchi veut bien garder le silence ? Je dis que l'honorable député doit nous dire à quelle source il a puisé cette déclaration.

M. COWAN : Dois-je comprendre que l'honorable député s'adresse à moi lorsqu'il parle de "nègre blanchi". Je demande à l'honorable député de rétracter ces paroles.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne crois pas qu'il soit convenable d'appliquer ces termes à un honorable membre de cette Chambre.

M. DAVIN : J'avoue que ce n'est pas flatteur, mais cet homme sait bien——

Plusieurs VOIX : A l'ordre.

M. DAVIN : Bien, je vais retirer l'expression.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député sait bien qu'il est contraire aux règlements parlementaires de désigner un membre de cette Chambre par "cet homme". Il doit toujours se servir des mots l'honorable monsieur ou l'honorable député.

M. DAVIN : Je vais me rétracter, si mes paroles sont contraires aux règlements. Mais je dis que je suis en mesure de prouver, de manière à convaincre le comité que cet honorable monsieur a été un des trois membres de cette Chambre qui à chaque session ont conspiré ensemble pour étouffer une discussion libre dans cette enceinte ; et si ses péchés n'avaient pas été aussi souvent répétés, je n'aurais pas employé l'expression dont je me suis servi.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Les règlements ne permettent pas de dire que des membres de cette Chambre ont conspiré pour étouffer la libre discussion dans cette enceinte.

M. DAVIN : Je vais aussi retirer cela. Mais je désire demander à l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) sur quelle autorité il s'est appuyé pour imprimer cette déclaration dans son journal du 20 juillet ?

M. RICHARDSON : J'ai déjà dit à la Chambre que ce n'était pas moi qui avais écrit l'article, et que j'ai lu cette déclaration pour la première fois dans la "Tribune" du 20 juillet——

M. DAVIN : Mais l'honorable député est responsable. Il pourrait télégraphier à son journal et savoir sur quelle autorité on s'est appuyé.

M. RICHARDSON : Je pourrais faire cela.

M. DAVIN : Le ferez-vous ?

M. RICHARDSON : Je n'ai pas d'objection.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que le comité lève sa séance, j'aimerais demander à mon honorable ami s'il a l'intention de continuer la discussion de ces résolutions après trois heures ? Plusieurs membres de la gauche désirent savoir quand cette discussion aura lieu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas plus tard que demain. J'ai promis de fournir des cartes qui seront nécessaires. Elles seront certainement prêtes ce soir ; et la discussion se fera demain matin.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

A une heure la séance est suspendue.

SEANCE DE L'APRES-MIDI.

La Chambre se réunit à trois heures.

COMITE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

M. SUTHERLAND : Je présente les 22e et 23e rapports du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. SPROULE : Est-ce que je me trompe, en croyant que le bill modifiant l'acte des chemins de fer a été adopté, ainsi que ce bill mentionné dans le 22e rapport ?

M. SUTHERLAND : Seulement les trois articles auxquels on n'a pas objecté.

Du consentement de la Chambre, j'ai l'honneur de proposer :

Que le bill (n° 172) constituant en corporation la Compagnie de pâte et de papier de l'Amérique Britannique, soit inscrit parmi les bills privés sur le feuilleton de l'ordre du jour, pour être délibéré en comité général, conformément à la recommandation contenue dans le 22ième rapport du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. WALLACE : L'honorable député voudrait-il expliquer pourquoi un bill qui est commercial de sa nature doit être soumis au comité des chemins de fer et canaux

M. SUTHERLAND : Le comité des bills privés avait été saisi de ce projet de loi, mais comme celui-ci contenait un article conférant le pouvoir de construire un chemin de fer électrique d'une étendue considérable afin de relier ensemble les différents chantiers et usines de la compagnie, le bill fut soumis au comité des chemins de fer et canaux, qui le modifia très sensiblement. Le bill n'accorde maintenant que le pouvoir de construire un chemin de fer électrique pour les besoins de la compagnie et non pour l'usage du public.

La motion est adoptée.

M. SUTHERLAND : J'ai l'honneur de proposer :

Que les bills suivants : (n° 5) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska Yukon ; (n° 44) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest ; (n° 52) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien ; (n° 57) concernant la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique, et pour changer son nom en celui de Compagnie du chemin de fer du Yukon britannique ; (n° 94) concernant la "Yukon Mining, Trading and Transportation Company" (constituée à l'étranger) ; (n° 101) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Glenora ; (n° 102) constituant en corporation le chemin de fer Yukon-Pacifique ; et (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer suburbain d'Ottawa, soient retirés, et que les honoraires payés pour les dits bills soient remboursés, moins les frais d'impressions et de traduction, conformément à la recommandation contenue dans le 22ième rapport du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. WALLACE : L'honorable député voudrait-il expliquer, avant l'adoption de la motion, comment il se fait qu'un bill ait été adopté et que d'autres, qui paraissent d'une nature exceptionnelle, par exemple le dernier bill à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer suburbain d'Ottawa, aient été rejetés ?

M. SUTHERLAND : La comité a décidé que ces bills ne devraient pas être adoptés et les proposeurs ont demandé la permission de les retirer. Le comité a adopté une résolution en ce sens.

M. WALLACE : Est-ce que ce n'est pas faute de temps ? Ou est-ce parce que le comité ne pouvait les approuver ?

M. SUTHERLAND : Je crois que c'est plutôt faute de temps. Mais tous les autres bills, à l'exception de celui que mentionne le 22e rapport, ont été combattus ; et je suppose que les proposeurs ont pensé qu'à cette phase de la session. ces bills ne pouvaient être sanctionnés. Il a été convenu que ces bills seraient retirés.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Pour la construction d'un embranchement de Charlottetown à Murray Harbonr, y compris un pont sur la rivière Hillsborough.. $250,000

M. SPROULE : C'est là une nouvelle entreprise, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pour prolonger la ligne du chemin de fer jusqu'à Murray-Harbour.

M. WALLACE : L'honorable ministre a-t-il un plan du prolongement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est au sujet des résolutions relatives aux subventions aux chemins de fer que j'ai dit que je ferais préparer des plans. Ce crédit est destiné à construire un embranchement de Charlottetown à Murray-Bay. Les travaux de construction comprennent un pont sur la rivière Hillsborough, et environ 44 milles de chemin de fer. Le coût probable des travaux, d'après l'état estimatif est de $475,000.

M. WALLACE : A combien le pont est-il estimé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût de l'embranchement est estimé à $470,000. A cela, il faudra ajouter le coût du pont. Nous ne nous occupons pas particulièrement du pont, bien qu'une partie de ce crédit puisse être consacrée à en jeter les bases. Le coût du pont, d'après estimation, sera de $800,000. C'est l'estimation qui en a été faite il y un an. Si nous faisions maintenant les travaux de superstructure du pont, mais ce n'est pas notre intention, il nous faudrait tenir compte de l'augmentation du prix du fer.

Je puis expliquer que le pont ne servira pas simplement pour le chemin de fer, mais sera un chemin public pour les piétons et les voitures. La population de l'Ile du Prince-Edouard tient tant à ce que le pont soit construit pour les piétons et les voitures qu'elle a proposé au gouvernement de payer la moitié du coût des travaux. Les principaux intéressés ont été autorisés par la législature

de cette province à conclure une convention avec le gouvernement pour s'engager à payer 3 pour 100 par année sur la moitié du coût du pont. Ils ont expressément stipulé, autorisés par la législature, de payer au gouvernement fédéral $12,000 par année, pourvu que le pont soit construit pour l'usage des voitures et des piétons.

M. SPROULE : Il y a quelque temps, il a été entendu que l'on dépenserait plus d'argent dans l'Ile du Prince-Edouard, et je crois que ce crédit est une des conséquences de cette entente. Si le pont et le chemin de fer sont construits, le coût total de l'entreprise, de l'aveu de mon honorable ami, sera de $1,270,000 ; et il nous demande aujourd'hui $250,000, à titre de premier acompte. J'imagine que les autres provinces ne verront pas cette proposition d'un bon œil, car c'est virtuellement accorder à l'Ile du Prince-Edouard une subvention qu'on n'accorde pas aux autres provinces. Ce n'est pas juste. Je suppose que le gouvernement a pris un moyen détourné pour remplir la promesse qu'il a faite d'augmenter la subvention de l'Ile du Prince-Edouard, lors des dernières élections.

M. MARTIN : Mon ami ne se rend pas parfaitement compte de l'état de choses qui règne à l'Ile du Prince-Edouard. Depuis la Confédération cette province, en ce qui concerne les faveurs accordées aux chemins de fer, a été complètement négligée ; et l'honorable député verra, s'il veut examiner les statistiques déposées sur le bureau de cette Chambre, que les provinces de l'Ontario et de Québec ont reçu, d'année en année, de fortes sommes du gouvernement pour construire des chemins de fer.

J'ai sous la main un rapport produit en 1895, indiquant le nombre de miles parcourus par les chemins de fer qui ont été subventionnés, dans les provinces de la Confédération : Ontario, 1,663 milles ; Québec, 2,136 milles ; Nouveau-Brunswick, 646 ; Nouvelle-Ecosse, 482 milles ; Manitoba, 100 milles ; Colombie Anglaise, 328 milles. Pas un seul chemin de fer n'a été mentionné dans l'Ile du Prince-Edouard. La même chose est vraie au sujet des canaux. Si l'honorable député parcourt les comptes publics, il verra que l'on a dépensé environ $80,000,000 pour construire des canaux ; le gouvernement actuel a dépensé pour cette fin $13,582,291 ; mais l'Ile du Prince-Edouard n'a jamais reçu un seul dollar de cette somme.

Je suis très heureux de voir que le gouvernement propose de faire cette dépense, car ce n'est que rendre justice à l'Ile du Prince-Edouard. L'ancien gouvernement s'était engagé à exécuter cette entreprise et même à faire davantage et à nous donner une plus large mesure de justice. Ce projet néglige encore plusieurs régions le l'Ile ; cependant, je suis heureux de recevoir l'acompte que nous donne le gouvernement. J'aimerais avoir du ministre un peu plus de renseignements sur le tracé de cette voie ferrée. Je crois que le projet de l'ancien gouvernement était bien préférable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons l'intention, à moins que les travaux d'art ne présentent de grandes difficultés, de tracer une ligne aussi directe que possible jusqu'au port. Je ne crois pas pouvoir donner aujourd'hui des renseignements plus précis.

M. MARTIN : J'aimerais à savoir si l'on va demander des soumissions et si les travaux vont être adjugés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans aucun doute. C'est la seule manière de construire ce chemin de fer.

M. MARTIN : L'honorable ministre pourrait-il me dire, approximativement, quant les soumissions seront demandées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'aimerais pas à me prononcer, aujourd'hui, sur ce point. Il nous faudra envoyer nos ingénieurs faire un minutieux examen des lieux, établir le tracé définitif de la ligne et lever tous les plans nécessaires, avant de demander des soumissions. Je crois que les travaux ne sont pas assez avancés pour nous permettre de dire à quelle date, nous demanderons des soumissions.

M. MARTIN : Je comprends que l'arpentage et les plans sont virtuellement finis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons fait un examen et fait un tracé préliminaire, mais les travaux ne sont pas assez avancés pour préparer les devis et demander des soumissions.

M. MARTIN : J'ai ici une copie du plan déposé au département. Le tracé, autant que je puis en juger, est presque établi, excepté en ce qui concerne les voies alternatives Le plan indique deux points de départ, l'un au village de Southport et l'autre, à une faible distance du village. Il y a une autre voie alternative sur le plan, formant deux tracés, l'un connu sous le nom de ligne de la rivière Vernon, et l'autre sous le nom de ligne du Pont de Vernon. L'honorable ministre peut-il me fournir certains renseignements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas maintenant sur ce point.

M. SPROULE : En réponse à l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard, je dirai qu'il est vrai que les autres provinces ont obtenu des subventions, mais une grande partie a été consacrée à construire le grand réseau continental que nous nous étions engagés d'établir lorsque les Territoires du Nord-Ouest, le Manitoba et la Colombie Anglaise sont entrés dans la Confédération ; et, par conséquent, on ne peut considérer ces subventions comme des subventions accordées aux provinces. Mais ce crédit n'est pas une subvention destinée à encourager la cons-

truction d'un chemin de fer : c'est une traite sur le trésor public pour payer le coût total d'une voie ferrée, et par conséquent, chaque dollar que nous allons dépenser pour cette fin sera pris sur le fonds consolidé du revenu ; car on nous demande de voter un premier versement de $250,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas tout à fait raison. Le coût du chemin le fer, d'après l'estimation, est à la charge de l'Ile du Prince-Edouard.

M. SPROULE : J'allais dire cela, mais j'ai compris que l'honorable ministre avait déclaré que l'Ile du Prince-Edouard paiera l'intérêt sur la moitié du coût, mais ne déboursera pas l'argend. Cela représente virtuellement une subvention de $800,000 qui va directement à l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A peine cela, car le chemin de fer appartiendra au gouvernement et toutes les recettes tomberont dans le coffre du Canada.

M. SPROULE : Un chemin de fer qui ne paiera jamais ses frais d'exploitation ne sera probablement pas d'un grand avantage pour le Canada, et tout l'avantage sera pour la province. C'est virtuellement une autre subvention que nous accordons à l'Ile du Prince-Edouard.

Il y a quelques années, lorsque nous avons revisé les subventions à payer aux provinces, ce remaniement devait être final, suivant l'expression de M. Blake, et nous ne devions plus entendre parler d'augmenter les subventions des provinces. Je sais que l'Ile du Prince-Edouard s'agite pour obtenir plus qu'elle ne reçoit aujourd'hui.

L'honorable député nous dit que l'on est venu en aide aux chemins se fer d'autres provinces. C'est vrai, mais l'aide a été accordée en prenant pour base un principe applicable dans tout le pays, y compris l'Ile du Prince-Edouard. Lorsqu'un chemin de fer est absolument nécessaire, le pays est prêt à donner $3,200 par mille pour en favoriser la construction, mais ce crédit est destiné à construire un nouveau chemin de fer, et un pont complet dont le coût sera de $870,000. Je ne crois pas que la province de la Colombie Anglaise soit satisfaite, à moins qu'elle n'obtienne quelque chose. De même pour les autres provinces. C'est là une innovation qui, en fin de compte, imposera d'énormes dépenses au pays.

M. MARTIN : Lorsque l'honorable député dit que c'est une innovation, il ne parle pas avec sa connaissance ordinaire des faits. S'il veut lire les rapports qui sont déposés sur le bureau de la Chambre, il verra que le gouvernement lui-même a construit l'embranchement Saint-Charles, l'embranchement de la rivière du Loup, l'embranchement de Dalhousie, l'embranchement d'Indian Town, l'embranchement d'Oxford et de New-Glasgow, l'embranchement de Dar-

mouth, l'embranchement d'Annapolis et Digby, l'embranchement de Cap Traverse, et le chemin de fer du Cap Breton.

L'honorable député ne s'oppose pas à ce qu'on fasse des dépenses pour nos canaux. Dans ce cas, il ne se contenterait pas d'une simple subvention ; il faut qu'un canal soit construit aux frais du Canada: Les provinces d'Ontario et de Québec sont celles où ces canaux ont été construits, et par conséquent, les dépenses que le Canada a faites à cette fin, sont parfaitement légitimes ; mais lorsque sa province a obtenu tout ce dont elle avait besoin en fait de chemins de fer et de canaux, l'honorable député ne veut plus qu'on accorde de subventions ailleurs. Pour quelle raison ? Parce que sa province a tous les chemins de fer et tous les canaux dont elle peut avoir besoin ; et ces entreprises ont été payées avec l'argent du pays.

Afin de démontrer quel faible avantage l'Ile du Prince-Edouard a retiré de ces dépenses, que la Chambre me permette de citer le rapport que je tiens à la main. La province d'Ontario a reçu depuis la Confédération $30,000,000 pour ne pas parler des dépenses qu'on a faites pour les canaux ; Québec, $15,000,000 ; le Nouveau-Brunswick, $9,000,000 ; la Nouvelle-Ecosse, $15,000,000; le Manitoba, plusieurs millions ; la Colombie Anglaise, $21.000,000 ; les Territoires du Nord-Ouest, $7,000,000, et l'Ile du Prince-Edouard, $653,000, ou à raison de $5 par tête contre $10 et $15 par tête pour le reste du Canada.

M. DAVIS : L'honorable député dit-il que le Nord-Ouest a reçu $7,000,000 ?

M. MARTIN : $7,604,819.60.

M. DAVIS : Est-ce en argent ou en terre ?

M. MARTIN : En argent. Si on faisait entrer les terres en ligne de compte le montant serait beaucoup plus élevé.

M. DAVIS : L'honorable député doit faire ses calculs en faisant entrer en ligne de compte la construction de la ligne pricipale du chemin de fer Canadien du Pacifique, et il n'en a pas le droit.

M. MARTIN : C'est là un état préparé par le département des Chemins de fer et Canaux et produit pas plus tard que le 30 juin 1898.

M. DAVIS : Sur ces $7,000,000, combien a-t-on dépensé pour construire la ligne principale et combien pour les embranchements du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. MARTIN : Je ne puis entrer dans les détails, mais je suppose que l'honorable député a une copie du rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et s'il veut étudier ce document avec autant d'assiduité qu'il pose des questions, il aura tous les renseignements qu'il désire. Il ne peut s'attendre à ce que je lui donne sur cette matière tous les renseignements dont il a besoin.

Ce crédit destiné à l'Ile du Prince-Edouard est justifiable à tous les points de vue, et je suis très heureux que le gouvernement l'ait inscrit au budget. Je regrette cependant que d'autres régions, comme Rustico, etc., aient été oubliées. Je veux que le crédit soit dépensé à propos, que des soumissions soient demandées et que les travaux ne soient pas indûment retardés.

Comme je l'ai déjà dit, l'ancien gouvernement a présenté, en 1896, un bill pour assurer la construction de cette ligne, et de quelques autres ; et pour démontrer tout l'intérêt que la province a de voir mener cette entreprise à bonne fin, elle est prête à construire un pont à South-Port, à un prix n'excédant pas $12,000 par année, ce qui représente un capital de $400,000. C'est une somme considérable pour une province qui a déjà dépensé beaucoup pour ses chemins de fer.

Je suis étonné de voir que l'honorable député, qui habite une province où l'on a tant dépensé d'argent pour établir des voies ferrées et des canaux, ne puisse s'élever au-dessus de mesquines considérations locales. Je crois que ses idées au sujet des provinces maritimes, sont un peu étroites. Bien que Ontario soit une grande province, ce n'est pas l'univers et ce n'est pas non plus le Canada tout entier. Si l'honorable député (M. Sproule) voulait venir à l'Ile du Prince-Edouard, je suis convaincu qu'il modifierait ses vues et qu'à son retour, il aurait des idées plus larges, lorsqu'on proposerait de faire quelque chose pour l'Ile du Prince-Edouard, et qu'il ne se lèverait pas, comme il le fait aujourd'hui, pour combattre ce qu'on proposerait en ce sens.

M. SPROULE : Je dirai qu'il me semble que l'honorable député (M. Martin) tourne dans cette petite Ile du Prince-Edouard, comme une grenouille qui nage dans un puits—il est porté à croire que le monde finit aux rives de cette île. Au sujet des données sur lesquelles il base son argument, je dirai que j'ai sous la main le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux. L'honorable député nous donne quatre item formant un total de $90,000,000, mais le ministre nous dit que tout ce qui a été dépensé pour la construction des chemins de fer et canaux, s'élève à $44,815,00. Ainsi ses calculs doivent être tout à fait erronés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La déclaration de l'honorable député n'est pas seulement au sujet de l'item de la dépense, mais est basée sur la rapport tout entier.

M. SPROULE : Il oublie que notre grande ligne transcontinentale couvre plusieurs centaines de milles de la province d'Ontario ; car c'était là, sans doute, une des condtions du pacte fédéral.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais cette ligne ne traverse pas l'Ile du Prince-Edouard.

M. SPROULE : Mais, si je ne me trompe, nous avons acheté toutes les voies ferrées de l'Ile du Prince-Edouard, pour indemniser cette province des dépenses qui avaient été faites dans les autres provinces pour construire ces chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais nous avons pris le chemin.

M. SPROULE : Cependant, le chemin de fer n'est utile qu'à ceux qui demeurent à cet endroit, tandis que nous en payons les frais la même chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne doit pas oublier que l'île avait le droit d'entrer dans la Confédération avec une certaine dette basée sur la population, et une partie de cette dette provenait du coût de la construction de ce chemin de fer dont la propriété est transmise au gouvernement. Il est vrai que cette entreprise n'a pas rapporté des profits très considérables, mais il n'y a pas encore bien longtemps que ce chemin est devenu la propriété du gouvernement fédéral, et il faut espérer qu'il deviendra bientôt une source de revenu pour le Canada.

M. SPROULE : Il y avait longtemps que l'Ile du Prince-Edouard faisait partie de la Confédération lorsque cette subvention a été accordée.

M. MARTIN : Non, il n'y avait pas longtemps.

M. SPROULE : Ce que je dis est exact. Je faisais partie de cette Chambre lorsque cette transaction a eu lieu, mais je n'y étais pas lors de la Confédération. L'honorable ministre des Chemins de fer dit que je suis toujours disposé à laisser dépenser l'argent pour les canaux. Quant il s'agit des canaux la position est un peu différente ; ce sont les grandes voies qui servent au transport du trafic de tout le pays, qui servent au transport des produits de l'ouest à l'est et de l'est à l'ouest. L'argent dépensé pour leur construction ne peut être considéré de la même manière que les subventions aux chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les circonstances dans lesquelles l'île se trouvait empêchaient tout entrepreneur d'entreprendre la construction d'un chemin de fer.

M. SPROULE : Cela ne prouve qu'une chose, c'est que le chemin de fer ne rapportera jamais aucun bénéfice et est inutile.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. C'est parce que le gouvernement est propriétaire de tout le réseau de chemins de fer qui existe dans l'île.

M. SPROULE : Si cette entreprise eût été de nature à rapporter quelques profits, il se serait certainement présenté quelqu'un pour entreprendre la construction, et cela fait,

ces personnes auraient pu transporter le chemin au gouvernement moyennant compensation et ce dernier aurait pu l'exploiter avec les autres chemins de fer qu'il possédait déjà dans l'île. Ce n'est pas là la même chose qu'une subvention accordée pour la construction d'un chemin de fer. C'est pour ainsi dire une subvention supplémentaire accordée à l'Ile du Prince-Edouard.

M. WALLACE : Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous avait fourni les renseignements demandés, nous ne serions pas obligés de compter sur d'autres moyens de nous renseigner. Il existe environ 210 milles de chemin de fer en tout dans l'Ile du Prince-Edouard. L'exploitation de ce système a coûté $231,000, tandis que les recettes n'ont été que de $158,000, ce qui laisse un déficit d'environ $72,000 par année. C'est-à-dire que pour retirer un dollar de ce chemin, il faut dépenser $1.40. Puisqu'il en est ainsi, nous devrions être sur nos gardes lorsqu'il s'agit de la construction de nouveaux chemins de fer dans cette île. Mais on semble avoir mis de côté toute prudence pour ne demander qu'une chose. Combien vous faut-il ? A part les montants ici mentionnés, il devra y avoir une dépense supplémentaire pour la construction d'un pont. Le ministre nous dit que, d'après les estimations de l'année dernière, le pont coûtera $800,000. Si nous tenons compte de l'augmentation dans le prix du fer, je ne crois pas me tromper en disant que la construction du pont coûterait aujourd'hui $1,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que ce montant est trop élevé.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux m'accuse de manquer d'exactitude, mais comme il ne nous a pas cité un seul état sur lequel nous puissions nous fixer, nous sommes obligés de nous en rapporter à nos propres estimations. A quel montant l'honorable ministre estime-t-il le coût de ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'une somme supplémentaire de $100,000 serait suffisante pour couvrir l'augmentation dans le prix du fer.

M. WALLACE : $900,000 ou près de un million de dollars pour la construction du pont. $470.000 pour la construction du chemin de fer une fois le pont construit feront un total de $1.300.000 à $1,400,000. Jusqu'ici, nous avons payé $3,750,000 sur le compte principal pour la construction des chemins de fer dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, dont la population ne compte que 100.000 âmes.

M. MARTIN : Qui a payé cela ?

M. WALLACE : Le peuple canadien.

M. MARTIN : Ce n'est pas le peuple du Canada qui a payé cela. Si l'honorable député veut m'accorder la parole durant quelques instants, je vais le renseigner à ce sujet.

M. WALLACE : J'aurai fini dans quelques instants, et mon honorable ami pourra ensuite parler toute l'après-midi. J'ai toujours désapprouvé de mon vote et de ma parole tout ce qui est provincialisme ou sectionnalisme. Je puis ajouter que dans le comté que je représente on n'a jamais dépensé un cent de l'argent public si ce n'est pour payer le salaire de notre directeur de la poste, et nous ne demandons rien. Nous contribuons pour notre part au revenu du Canada et tout ce que nous demandons c'est que l'argent soit dépensé avec économie et sagesse. Je n'ai jamais rien demandé pour mon comté. Je ne m'occupe guère que des dépenses faites dans l'intérêt public aient lieu sur le littoral de l'Atlantique ou du Pacifique ; je veux que le pays tout entier grandisse et se développe.

Mais je veux pouvoir justifier devant mes électeurs toutes les dépenses que nous faisons ici, et leur indiquer qu'elles sont faites dans l'intérêt public. L'honorable député (*M. Martin*) nous a dit en quoi ils avaient contribué. On a déjà dit dans cette Chambre que l'Ile du Prince-Edouard avait payé les dettes du reste de la Confédération, que lorsque les autres provinces étaient à court d'argent, l'Ile du Prince-Edouard était venue leur tendre la main, et qu'enfin sa population avait payé plus que sa part par tête des dépenses. Je doute que cela soit vrai. Ils ont besoin de soumettre à la Chambre un argument plus fort que celui qui a été employé par les représentants des Territoires du Nord-Ouest. Il ne suffit pas de dire que $7,600,000 ont été dépensés dans les autres provinces pour la construction des chemins de fer et que, par conséquent, l'Ile du Prince-Edouard a droit d'avoir quelque chose. La Chambre ne se contentera pas d'arguments de cette nature.

Jai fait remarquer que ce chemin de fer qui a coûté plus de $3,750,000 et qui est maintenant exploité depuis un grand nombre d'années, ne couvre pas encore ses frais d'exploitation. Dans de telles circonstances, je crois que le gouvernement devrait prendre ses précautions avant d'ajouter $1,400,000 à la dette de ce pays pour la construction de ce tronçon de chemin de fer ; lorsque plus des deux tiers de ce crédit sont destinés à la construction d'un pont sur la divière Hillsboro, dans le havre de Charlottetown. L'Ile du Prince-Edouard est favorisée sous plus d'un rapport. Cette île est longue et étroite, coupée de baies et de havres à chaque pas, son sol est d'une grande fertilité, et nous savons par les représentants qu'elle possède dans cette Chambre, que le peuple qui l'habite se compose d'hommes excessivement intelligents. Tout en étant un pays maritime, cette île n'en est pas moins traversée dans toute sa longueur par une ligne de chemin de fer.

Maintenant, ils veulent construire une ligne de chemin de fer presque parallèle à la côte

et qui doit s'étendre de Charlottetown à Murray-Harbour. Il en sera de cette ligne comme des autres chemins de fer construits dans l'Ile du Prince-Edouard, c'est-à-dire qu'il faudrait dépenser $1.40 ou $1.50 pour percevoir un dollar, et cela, non seulement lorsque les travaux préliminaires sont faits, mais encore lorsqu'il y a vingt ou trente ans qui ces chemins sont en exploitation. Je crois que le ministre des chemins de fer va être obligé de faire ce qu'il n'a pas encore fait, c'est-à-dire nous donner quelques renseignements de nature à justifier cette dépense de $1,400,000 de l'argent public. Il est vrai qu'ils ne demandent aujourd'hui qu'un quart de million, mais la dépense de ce quart de million entraînera inévitablement la dépense d'un autre million. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas encore fait valoir aucun argument de nature à justifier cette dépense aux yeux de la Chambre.

M. BELL (I.P.-E.) : Je sais que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) est un homme raisonnable, à qui l'on peut s'adresser au nom de l'équité et du bon sens. Permettez-moi d'abord de relever une ou deux des erreurs qu'il a sans doute commises par inadvertance. Il a prétendu qu'il s'agissait là d'une dépense de $1,400,000. Or, en réalité, il ne s'agit que de $1,000,000, parce que la somme de $400,000 est fournie par l'île du Prince-Edouard. L'honorable député a dit aussi que le gouvernement du Canada avait déjà dépensé $3,768,000 pour la construction de chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard. Je voudrais faire connaître à mon honorable ami la situation sous son véritable jour. Je voudrais qu'il prît connaissance des faits de la cause afin de pouvoir nous dire ensuite si ce qu'il nous a dit est exact.

M. WALLACE : J'ai puisé mes renseignements à la page XIII. du rapport du sous-ministre, lequel s'exprime comme suit : " Le coût total du chemin et de sa mise en exploitation imputable sur le compte du capital à la fin du présent exercice, est de $3,768,107."

M. BELL (I.P.-E.) : Je sais que mon honorable ami est convaincu de ce qu'il dit. Mais je lui demande en homme à l'esprit large d'étudier cette question et de voir si l'Ile du Prince-Edouard n'a pas payé pour son chemin de fer. Je sais que plusieurs membres de cette Chambre sont sous l'impression que le gouvernement fédéral a payé pour la construction du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard lorsque, en réalité, ce chemin de fer a été construit par le gouvernement provincial et payé avec une somme de $3,114,000, qui était une partie des $3,768,000, auxquels l'honorable député a fait allusion, qui a été payée par l'Ile du Prince-Edouard et dont il lui a été tenu compte lors de son entrée dans la Confédération. Ce montant a été déduit du total de la dette placée au crédit de l'Ile du Prince-Edouard à cette époque. Je veux maintenant que mon honorable ami me dise si tel n'est pas le cas. Qu'il chasse de son esprit les préjugés qui y existent.

M. POWELL : Quel était le montant de la dette ?

M. BELL (I.P.-E.) : Le montant de la dette de l'Ile du Prince-Edouard, en 1873, était de $4,701,050. De ce montant, on a déduit le coût de la construction du chemin de fer, soit $3,114,000—ainsi que notre dette provinciale qui était de $500,000. Le reste fut mis à notre crédit et c'est sur ce dernier montant que nous retirons un intérêt de cinq pour cent.

M. McMULLEN : Lors de l'union, le gouvernement fédéral ne s'est-il pas chargé de la dette contractée par l'Ile du Prince-Edouard par la construction de ce chemin ?

M. BELL (I.P.-E.) : Non.

M. McMULLEN : N'est-il pas vrai que le vernement fédéral s'est chargé de la dette, de l'Ile du Prince-Edouard ?

M. BELL (I.P.-E.) : Il est vrai que le gouvernement fédéral s'est chargé de la dette mais il l'a imputée de nouveau sur le montant que nous avions droit de recevoir, de sorte que, à la fin, l'île s'est trouvée à payer la dette. Permettez-moi maintenant de lire un des articles de l'acte d'Union :

Qu'en considération de la dépense considérable autorisée par le parlement du Canada pour la construction des chemins de fer et canaux, et en vue de la possibilité d'une répartition des arrangements financiers existant entre le Canada et les différentes provinces qui composent actuellement la confédération, et par suite de la condition d'isolement dans laquelle se trouve l'Ile du Prince-Edouard, cette colonie pourra, lors de son entrée dans l'union, avoir droit de contracter une dette égale à $50 par tête de sa population, tel qu'il appert du recensement de 1871, c'est-à-dire $4,701,050.

Cette somme représente $50 par tête de notre population. Au lieu de $4,701,050, il n'a été mentionné que $3,114,000, tel que la chose appert des comptes publics, que mon honorable ami d'York (M. Wallace) a devant lui.

M. McMULLEN : Et que le gouvernement du Canada a pris à sa charge.

M. BELL (Pictou) : Et que le gouvernement du Canada a pris à sa charge.

M. McMULLEN : C'est bien cela.

M. BELL (I.P.-E.) : Mais il ne faut pas oublier que bien que le gouvernement du Canada ait pris à sa charge les $3,114,000, c'est nous qui avons construit le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et, on a commencé par vouloir nous faire payer ce montant puis on l'a déduit du montant auquel nous avions droit en vertu des conditions de l'union.

M. ELLIS : Je voudrais savoir de l'honorable député (M. Bell) si l'on a traité l'Ile du Prince-Edouard d'une manière différente des autres provinces dans cette circonstance. L'honorable député semble prétendre cela.

M. BELL (I.P.-E.) : Non, on ne nous a pas imposé de conditions différentes des autres. L'Ile est entrée dans la Confédération de la même manière que les autres provinces à tant par tête de la population. La seule distinction apparente, c'est celle qui existe dans la différence entre $45 par tête et $50. Cette faveur lui a été accordée en partie à cause de sa position isolée et aussi pour démontrer que le Canada était disposé à faire preuve non seulement de justice, mais aussi de générosité à l'égard de cette petite province. Je veux que mon honorable ami (M. Wallace) fasse encore une fois preuve de cet esprit de justice et de générosité.

Qu'il me permette maintenant de m'adresser à lui à un autre point de vue. D'après les termes de l'article que je viens de lire, il était bien convenu que l'Ile du Prince-Edouard entrait dans la Confédération avec l'entente qu'un montant supplémentaire d'argent devrait être dépensé par le gouvernement fédéral pour les chemins de fer et canaux. Il fut convenu qu'une somme de $25,000,000 devrait être dépensée pour les canaux ; une autre somme de $30,000,000 pour le chemin de fer Canadien du Pacifique ; et une somme de $10,000,000 pour l'Intercolonial, il y avait à part cela d'autres dépenses accessoires pour une somme de $14,000,000. Lorsque nous sommes entrés dans la Confédération, la dette publique du Canada était de $82,187,000, et toutes les dépenses que je viens d'énumérer restaient encore à faire. Tous ces montants réunis, soit $161,187,000, divisés par le chiffre de la population, 3,600,000 âmes, donnent $45 par tête.

La population de l'Ile du Prince-Edouard était d'environ 94,000 âmes, ce qui à $50 par tête nous donnait droit aux $4,701,050 que je viens de mentionner. On ne prévoyait pas à cette époque que nous serions obligés de faire des dépenses aussi considérables que celles qui ont été nécessitées par la construction des canaux, du chemin de fer Canadien du Pacifique, de l'Intercolonial, et des autres chemins de fer du pays qui ont reçu des subventions du gouvernement. Lorsque nous sommes entrés dans la Confédération, personne ne songeait que nous dépenserions $44,000,000 pour les chemins de fer locaux. Une dépense de cette nature était contraire à l'esprit de l'union. Cette politique a été inaugurée en 1882 par un gouvernement conservateur, et elle a été continuée depuis par le parti libéral.

Après avoir étudié aussi bien que je l'ai pu les conditions de l'acte d'union, il m'a été impossible de trouver que le gouvernement fédéral était justifiable de dépenser un seul dollar pour aider à la construction des chemins de fer locaux. Mais maintenant que cet argent est dépensé, il est inutile pour l'Ile de Prince-Edouard de vouloir essayer de mettre fin à cet état de choses, tout ce qu'il lui reste donc à faire, c'est de demander au gouvernement, qui s'est lancé dans une dépense qu'il n'a pas le droit de faire en vertu des termes de la constitution, de lui en accorder une part raisonnable. Il n'y a que de cette manière que l'on puisse rendre justice à l'Ile du Prince-Edouard.

Le Canada, au lieu de dépenser $25,000,000, tel que convenu, pour les canaux, a dépensé $26,494,000 et plus ; au lieu de dépenser $30,000,000 pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, nous en avons dépensé $32,000,000 et plus ; au lieu de dépenser $10,000,000 pour l'Intercolonial, nous en avons dépensé $24,358,000, et plus ; et au lieu de limiter les autres dépenses à $14,000,000, nous avons porté cette somme à $30,815,000, à titre de subventions accordées aux chemins de fer locaux. Je veux demander à l'honorable député d'York et à tous les autres membres de cette Chambre, s'il est juste que l'Ile du Prince-Edouard soit tenue de payer sa part de ces dépenses considérables qui sont en contravention avec les termes de l'union, sans rien recevoir en retour.

Le moins que ce parlement puisse faire relativement à cette province, c'est de lui accorder une part proportionnelle de cette dépense qui est inconstitutionnelle—non pas seulement un million, mais bien deux millions et demi. Je ne m'occupe pas que vous appeliez cela une subvention accordée à l'Ile du Prince-Edouard, ou bien une subvention accordée pour la construction de chemins de fer dans cette île. D'une manière ou d'une autre, ce n'est qu'une question de justice. Il s'agit tout simplement de nous rendre une partie de l'argent que nous avons fourni nous-mêmes, irrégulièrement et contrairement à l'esprit de la constitution—pour la construction de chemins de fer et de canaux dans les autres provinces.

Avant de terminer mes remarques, je désire faire remarquer qu'il y a trois ans le gouvernement conservateur a proposé une résolution dans cette Chambre demandant la construction de sept embranchements de chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard. Le montant d'argent requis pour faire face à une telle dépense était beaucoup plus considérable que celui qui est demandé par cette résolution. Nos honorables amis, les conservateurs, n'ont donc pas raison de se plaindre si nous marchons quelque peu sur leurs traces. De plus, si les représentants des autres parties du Canada veulent se donner la peine d'étudier cette question sans parti pris, ils s'apercevront qu'il s'agit là d'une simple mesure de justice et non d'un acte de générosité qu'ils accomplissent à l'égard de l'Ile du Prince-Edouard.

M. McMULLEN : Je n'ai qu'un mot à dire relativement à cette résolution. Je regrette que l'Intercolonial ne soit pas resté dans l'état où il était à la fin de la carrière parlementaire de l'honorable Alexander MacKenzie. Malheureusement, c'est le chef actuel de l'opposition qui a ouvert le bal et commencé à construire des embranchements; et depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, on a dépensé des montants considérables pour la construction d'embranchements—ce-

lui de Pictou, l'embranchement d'Oxford et New-Glasgow, l'embranchement de Saint-Charles, l'embranchement de Sydney et celui de Sydney-nord, ainsi que plusieurs autres.

A mon avis, on a commis une grave erreur en construisant tous ces chemins aux dépens du gouvernement fédéral, tandis que dans d'autres parties du pays, le peuple du voisinage était appelé à contribuer à la construction de ses propres lignes de chemin de fer et à contracter des dettes à cet effet. J'admets qu'il est assez difficile d'arrêter un système qui existe depuis 18 ans. Les deux partis politiques se rendent dans l'Ile du Prince-Edouard et y font chacun des promesses extraordinaires. On laisse entendre que lorsque sir Charles Tupper a visité l'Ile du Prince-Edouard, avant les dernières élections, et, afin de remporter la victoire dans cette province, il aurait déclaré que s'il devenait premier ministre, il construirait non seulement cette ligne, mais encore pas moins de sept lignes de chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard. Le résultat de cela, c'est que le gouvernement actuel est sans doute forcé de prendre en considération quelques-unes de ces réclamations s'il veut conserver son prestige dans l'île. Grâce à ce système, les honorables membres de la gauche ont acheté le pays ici et là, en construisant des chemins de fer, et ceux qui sont actuellement au pouvoir éprouvent beaucoup de difficulté à mettre fin à ce système.

J'admets que l'on devrait y mettre fin. Il est possible que l'île du Prince-Edouard se trouve dans une condition exceptionnelle. Cette île se trouve située au milieu de l'Atlantique, obligée de se soutenir par elle-même, et ne possédant aucun moyen de communication avec la terre ferme. Les chemins de fer qui existent sur l'île sont exploités par le gouvernement fédéral, et je regrette d'apprendre que leur exploitation produise chaque année, un déficit ; mais que cela soit vrai ou non, peu importe, puisque nous avons entrepris, lors de l'entrée de cette province dans l'union, d'exploiter ces lignes. Il doit exister d'autres régions du pays où l'exploitation des chemins de fer ne rapporte pas de bénéfices plus considérables que dans l'Ile du Prince-Edouard. Si toute l'administration de ces embranchements n'avait pas été réunie sous un seul compte, cela nous aurait permis de constater quels sont ceux de ces embranchements construits par les conservateurs qui remboursent au pays l'argent qu'ils ont coûté.

Je serais curieux de savoir combien rapportent l'embranchement du Cap-Breton et les autres embranchements. Nous pourrions constater cela si les comptes étaient tenus séparément ; mais afin de cacher les déficits sur lesquels l'attention de la Chambre était appelée chaque année, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux crut devoir réunir les comptes, et les mêler tellement, qu'il vous est aujourd'hui impossible de dire quelles sont les recettes de tel embranchement en particulier ; et je crois que cela a été fait dans le but de cacher les folies commises par les honorables membres de la gauche en construisant des lignes de chemin de fer qui ne rapportent aucun revenu.

Maintenant, on prétend que les canaux sont un revenu pour les chemins de fer construit dans l'Ile du Prince-Edouard. Les canaux de ce pays sont autant dans les intérêts d'une partie du Canada que de l'autre. L'Ile du Prince-Edouard a besoin de farine ; et il en est de même de la Nouvelle-Ecosse ; or en approfondissant les canaux l'Ile du Prince-Edouard et les provinces situées près de l'océan se trouvent à obtenir ce dont elles ont besoin à bien meilleur marché que cela leur coûterait sans ces moyens de communication.

M. McALISTER : L'Intercolonial n'est-il pas très utile à la province d'Ontario ?

M. McMULLEN : Je prétends que l'Intercolonial a été exploité en grande partie dans les intérêts des provinces maritimes, et j'espère que maintenant que ce chemin possède sa tête de ligne à Montréal, il va être administré de manière à ce qu'il puisse rapporter quelque bénéfice au pays en retour des sommes énormes qu'a coûté ce chemin. Il y eu $56,000,000 d'engloutis dans cette entreprise, à part un déficit annuel qui s'élève à un montant total d'au moins $10,000,000 depuis sa construction. Actuellement ce chemin est administré avec prudence, et il devrait commencer à couvrir ses dépenses, et à rapporter quelque chose au peuple de ce pays qui paie une somme annuelle de $2,250,000, représentant le montant de l'intérêt sur le coût de sa construction. Il m'a fait peine d'apprendre de la bouche de l'honorable député d'York-ouest que les chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard ne couvraient pas leurs dépenses.

Je regrette que le cabinet se soit cru obligé d'augmenter le nombre des chemins de fer qui existent déjà dans le pays. J'avais cru que le temps était arrivé pour le gouvernement de cesser de construire des chemins de fer, mais je crois que le cas qui nous occupe est tout à fait exceptionnel, pour l'excellente raison que vous ne pouvez pas trouver une compagnie qui s'engage à construire un chemin de fer qui n'est qu'une courte voie de raccordement avec un autre chemin.

Une autre raison, c'est que ce chemin est si bien connu comme ne rapportant aucun bénéfice, qu'il faudrait être fou pour placer des capitaux dans cette entreprise, qui ne devra jamais rapporter autre chose que des déficits.

Je regrette que le gouvernement ait cru qu'il était de son devoir d'entreprendre la construction de cette ligne, et j'espère que cela va être la dernière fois, mais j'ai bien peur que mon espérance ne se réalise pas, parce que ce qui a eu lieu dans le passé devra se répéter à l'avenir. Lorsque les honorables membres de la gauche étaient au pou-

voir, ils ont accordé des subventions considérables aux chemins de fer chaque année et aidé au chemin de fer Canadien du Pacifique à se construire une foule d'embranchements, et de résultat de cela, c'est que le gouvernement actuel éprouve beaucoup de difficulté à mettre fin au système inauguré par l'administration qui l'a précédé. Cependant, nous avons fait des progrès sous ce rapport, car le gouvernement libéral ne construit qu'une seule ligne, tandis que si les conservateurs étaient au pouvoir, ils en construiraient plusieurs.

M. MARTIN : Je crois qu'il est nécessaire que la Chambre sache à quoi s'en tenir sur ce que la province de l'Ile du Prince-Ewdouard a été obligée de payer pour la construction de son chemin de fer. On a dit et répété souvent que cette île n'avait pas payé pour ce dernier. Or, cette prétention est erronée, et je crois que le temps est arrivé de réfuter une fois pour toutes cette déclaration, afin qu'on n'en entende plus parler dans cette Chambre. J'ai ici l'arrêté du conseil adopté par le Conseil privé d'Angleterre lors de l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération, lequel règle d'une manière définitive toutes les questions controversées. Je suis bien persuadé qu'aucun des honorables membres de cette Chambre n'a l'intention de représenter de propos délibéré cette affaire sous un faux jour, mais il y a si longtemps que toutes ces choses ont eu lieu, que les circonstances en sont quelque peu oubliées. Voici cet arrêté du conseil qui devrait mettre fin à toute difficulté :

Par un arrêté du conseil daté à Windsor, le 26 juin 1883, Sa Majesté a cru devoir accepter les termes et conditions énoncés dans une adresse des Chambres du parlement du Canada et du Conseil législatif ainsi que de l'Assemblée législative de l'Ile du Prince-Edouard, du mois de mai 1873, et Sa Majesté déclare qu'à partir du premier juillet 1873, l'Ile du Prince-Edouard fera partie de la confédération. En vertu des résolutions sur lesquelles sont basés les calculs, il est stipulé que le chemin de fer à l'entreprise et en voie de construction par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard deviendra la propriété du Canada. Pour l'exécution de la susdite stipulation, il fut convenu que le coût de la construction de ces chemins de fer serait à la charge du gouvernement du Canada et que l'argent ainsi payé serait imputé sur la dette de l'Ile du Prince-Edouard.

Je crois que cet arrêté du conseil fait disparaître tout doute à ce sujet, et que le coût de la construction du chemin de fer doit être payé par l'Ile du Prince-Edouard.

J'ai ici un état des montants payés par la province du Prince-Edouard, lesquels s'élèvent à $3,144,214.41 pour la construction de ce chemin de fer que la province est tenue de payer, et sur ce montant, la province perd l'intérêt depuis la Confédération. L'honorable député de Wellington (M. McMullen) a cru devoir insister beaucoup sur le fait que le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ne couvrait pas ses propres dépenses. Je suis surpris de l'entendre faire une déclaration comme celle-là. Il n'a qu'à consulter les rapports du ministre des Chemins de fer et Canaux pour y constater que le Canada a dépensé environ $80,000,000 pour ses canaux, dont les revenus ne s'élèvent qu'à $407,000 par année et les dépenses à $540,000, ce qui laisse un joli déficit de $140,000 par année. Si vous ajoutez à cela l'intérêt sur les $80,000,000, lequel serait d'environ $2,500,000, à quoi arriveriez-vous ? Vous constateriez que nous faisons de ce chef une perte annuelle de $2,633,000.

L'honorable député voudrait-il prétendre que quelqu'un osât se lancer dans la construction des canaux avec l'espoir d'y réaliser un profit quelconque ? Mais pourquoi la construction de nos canaux ne serait-elle pas aussi rémunératrice que la construction de nos chemins de fer ? Pour donner un exemple de ce qu'a coûté la construction des canaux—$13,582,291 ont été dépensés sur ce montant depuis que les conservateurs sont arrivés au pouvoir.—Je tiens dans ma main un état des recettes et des dépenses par année du canal de la Vallée de la Trent, pour lequel son propre parti a voté $1,250,000 durant l'espace de temps qu'il est resté au pouvoir. Pourquoi l'honorable député ne déclare-t-il pas qu'un tel arrangement n'était pas digne d'hommes d'affaires ? Les revenus de ce canal ne valent pas la peine d'être mentionnés, mais il a voté quand même en faveur de cette dépense en sa qualité de partisan dévoué du gouvernement.

Les recettes du canal de la Vallée de la Trent, d'après le dernier rapport des chemins de fer et canaux, sont de $1,404, et les dépenses, de $10,102, ou, pour me servir de l'expression employée par mon honorable ami, il faut dépenser $7 pour percevoir $1. Le gouvernement a dépensé près de trois millions pour la construction de ce canal, qui ne rapporte encore aujourd'hui que $1,404 par année. Ce résultat pourrait fournir à l'honorable député une excellente occasion d'exercer son habileté s'il voulait se donner la peine d'étudier les chiffres en détail.

Voilà une entreprise pour laquelle son parti a dépensé $1,250,000 dont les recettes ne sont que de $1,400, et dont les dépenses s'élèvent à plus de $10,000.

Prenez les autres canaux, les canaux du Saint-Laurent par exemple ; les recettes de ces derniers ne sont que de $128,000 et les dépenses annuelles qu'ils entraînent sont de $194,107. L'année dernière le déficit de ces derniers canaux a été de $60,000 à $70,000. Pourquoi l'honorable député ne s'est-il pas opposé à la construction de ce canal ?

M. McMULLEN : L'honorable préopinant voudrait-il essayer de faire croire au comité que j'ai voté en faveur de la construction du canal de la Vallée de la Trent ? J'ai toujours voté contre ce projet.

M. MARTIN : L'honorable député n'a-t-il pas voté lors de la dernière session en faveur de l'adoption d'un certain montant d'argent

destiné à être dépensé sur ce canal ? Peut-il nier cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela était pour des travaux dont l'entreprise avait été accordée avant le changement de gouvernement.

M. MARTIN : J'ai ici les estimations. Nous nous souvenons tous de la délégation qui est venue ici du district traversé par le canal de la Vallée de la Trente, laquelle n'est retournée chez elle qu'après avoir obtenu la certitude qu'un crédit de $650,000 serait placé dans les estimations à cette fin, et l'année suivante, un autre crédit de $600,000 a été accordé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous ces montants étaient destinés à payer l'ouvrage accompli en vertu de contrats antérieurs.

M. MARTIN : La chose est possible, mais je dis que l'honorable député n'a pas voté contre l'adoption de ces crédits.

M. McMULLEN : Je me suis toujours opposé à la construction du canal de la Vallée de la Trent, et j'ai voté contre tous les crédits qui lui étaient destinés. Mais mon honorable ami (M. Martin) ne doit pas ignorer que lorsqu'un gouvernement a conclu un contrat quelconque pour la construction de certains travaux, le gouvernement qui vient après lui est obligé de faire honneur aux obligations contractées par son prédécesseur. Ainsi le gouvernement actuel est tenu d'accomplir ce que ses prédécesseurs avaient promis de faire.

M. MARTIN : Il n'en est pas toujours ainsi, mais je vais prendre l'item suivant, le canal de Chambly—dont les recettes ont été de $21,892.07, et les frais d'exploitation de $37,-063.54, c'est-à-dire qu'il en coûte près de $2 pour percevoir $1. Mais je ne crois pas avoir besoin d'insister plus longuement sur ce sujet. Un honorable député a dit que la province de l'Ontario avait dépensé des sommes d'argent considérables pour ses chemins de fer. J'ai ici un état qui indique que depuis 1873 jusqu'en 1896, le gouvernement provincial de l'Ontario a dépensé $7,306,538 pour ses chemins de fer, tandis que les municipalités ont dépensé $10,069,143 pour la même fin, ce qui fait un total de $17,375,681, ou une moyenne de $8 par tête.

M. McMULLEN : Cet argent sort directement de la bourse du peuple.

M. MARTIN : Mais on constate par le même état que l'Ile du Prince-Edouard a dépensé $3,144,214, ou une moyenne d'environ $28 par tête.

M. McMULLEN : Le gouvernement fédéral s'est chargé de cette dette.

M. MARTIN : Non, ce montant a été placé au compte de l'Ile du Prince-Edouard et nous en avons perdu l'intérêt. Ainsi que je viens de le dire, notre province a payé pour la construction des chemins de fer une moyenne d'environ $28 par tête tandis que la province de l'Ontario n'a payé que $8.21. D'un autre côté, le gouvernement fédéral a dépensé dans la province de l'Ontario pour les chemins de fer une moyenne d'environ $14.13 par tête, tandis que dans la province de l'Ile du Prince-Edouard cette proportion n'a été que de $5.82 par tête. Nous voyons donc que cette grande province qui a tant dépensé pour les chemins de fer a cependant reçu une somme égale à $14 par tête de la part du gouvernement fédéral, alors qu'il ne dépensait que $8.21 par tête pour le reste du pays. Je ne reproche pas aux honorables membres de cette Chambre de s'opposer à ce que ce crédit soit voté en faveur de l'Ile du Prince-Edouard, parce que je sais qu'ils n'en comprennent pas les conditions ; cependant, il s'agit là d'un crédit qui peut être facilement justifié ; c'est pourquoi je conseille aux honorables députés d'étudier attentivement la question avant de se prononcer à son sujet.

M. HAGGART : Je n'ai que quelques mots à dire à l'appui de la prétention de mon honorable ami (M. Martin). Ce qu'il a dit est exact. Lors de son entrée dans la Confédération, on a porté au compte de l'Ile du Prince-Edouard une somme de $3,144,000, pour le chemin en partie construit et à construire. En d'autres termes, cette île avait droit à $3,144,000. Ses représentants ont dit au gouvernement : Vous nous enlevez cette entreprise tout en nous en faisant payer le coût. Et le gouvernement prit charge du chemin. Si ce chemin eût été une entreprise rémunératrice, le peuple de l'Ile du Prince-Edouard avait droit à l'intérêt qui lui était accordé, soit $150,000 par année. Mais cette entreprise était loin de rapporter des bénéfices, puisque nous avons perdu environ $70,000 par année. Je crois que c'est là une excellente raison à donner en réponse à ceux qui prétendent que l'île devrait réclamer l'intérêt auquel elle a droit. Nous en sommes arrivés à la conclusion qu'en vertu de l'arrangement intervenu lors de son entrée dans la Confédération, l'Ile du Prince-Edouard avait droit à $60,000 ou $70,-000 par année. C'est pour cela que j'ai soumis certaines résolutions à la Chambre dans le but d'accorder des subventions aux différentes lignes de chemins de fer qui existent dans l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous voulez parler là des crédits destinés à leur construction ?

M. HAGGART : En effet, c'était bien là ce à quoi étaient destinés ces crédits. Un de ces chemins était celui que nous discutons actuellement. Je crois que le gouvernement a soumis là une proposition tout à fait justifiable. Ce chemin est un chemin qui est demandé par toute la population de l'Ile du Prince-Edouard. La population de cette île a droit à certaines considérations de la part du gouvernement, et cela sous forme d'une

subvention destinée à couvrir le montant auquel elle avait droit par suite de son entrée dans la Confédération. Je crois qu'il aurait été préférable que le gouvernement s'en fût tenu aux résolutions que j'avais soumises à la Chambre et eût entrepris immédiatement la construction de ces chemins de fer. Si je me souviens bien, il s'agit là de la construction d'un embranchement de la ligne principale à Stanley-Bridge, d'un autre embranchement de la ligne principale à Rustico et enfin, d'un autre embranchement de Wiltshire-nord à Crapaud, à part cela deux autres petites lignes dans la direction de Richmond-Bay, l'une partant d'Harmony et l'autre de Charlottetown—à part l'embranchement qui fait l'objet de la discussion actuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel était le nombre de milles en tout ?

M. HAGGART : Je crois que c'était environ 105 milles. Bien que l'on m'ait souvent accusé d'hérésie, je partage l'opinion de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) et je dis que lorsque le gouvernement fédéral fait des dépenses considérables dans une des parties du pays, il est de bonne politique, et il est juste que des dépenses soient aussi faites dans d'autres parties du pays pour compenser celles que je viens de mentionner. C'est là ma conviction intime.

L'Ile du Prince-Edouard n'a jamais rien reçu sous forme de subventions aux chemins de fer. Cependant, elle a droit à sa part, et si le peuple désire obtenir ce chemin de fer, il n'est que juste de le lui accorder. Cette construction ne coûtera pas au pays plus de $25,000 à $30,000 par année. Et quand bien même ce montant s'élèverait à $70,000, qui est un montant égal au déficit du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, cette dernière aurait encore droit de l'obtenir en vertu des conditions de l'acte de la Confédération.

Voilà quelles sont les principales raisons sur lesquelles je me suis basé pour soumettre cette résolution. Je savais que cette entreprise ne pouvait ne rapporter autre chose que des déficits, par conséquent j'ai agi en connaissance de cause lorsque j'ai soumis cette résolution. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) trouve à redire à cette résolution. Il prétend que le gouvernement se trouve lié par les promesses que nous avons faites.

Cet honorable député est prêt à oublier tout ce qu'il a dit, il votera en faveur de la résolution qui accorde une subvention à cette partie du chemin, et l'année prochaine, si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux soumet une autre résolution, il l'adoptera de même. Il trouve à redire à la manière dont j'ai tenu les comptes du chemin de fer Intercolonial. Il prétend que j'ai de propos délibéré ajouté les recettes et les dépenses de différents embranchements de l'Intercolonial, tel que celui de Oxford et New-Glasgow, ainsi que les embranchements du Cap-Breton et autres, au compte général du chemin dans le but de tromper le peuple. Je n'ai pas fait comme l'honorable ministre à qui il accorde son appui et qui a mis la plus grande confusion dans ses comptes en y ajoutant les dépenses du chemin de fer du comté de Drummond et de la section de Montréal, malgré la promesse faite par un de ses collègues au Sénat, et la promesse faite au pays dans cette Chambre, que des comptes séparés et en détail des recettes et des dépenses de ce chemin seraient fournis. Je mentionne ces choses dans le but de répondre à l'honorable député de Wellington-nord, et afin d'appuyer cette entreprise que les honorables députés de l'Ile du Prince-Edouard ont tant à cœur.

M. FOSTER : A-t-on pris une décision relativement au tracé à suivre entre Charlottetown et Murray-Harbour ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous allons suivre une ligne aussi droite que possible. Le lever du chemin a déjà été fait, mais je crois qu'il va falloir une nouvelle inspection. Mais autant que possible, nous voulons suivre une ligne droite à partir de Charlottetown, en traversant la rivière Hillsboro pour atteindre Murray-Harbour. Ce chemin a 44½ milles de longueur.

M. FOSTER : La législature provinciale a-t-elle accordé quelque chose pour la construction de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; l'honorable député trouvera dans les "Débats" ce que j'ai dit à ce sujet. Elle est convenue de payer la moitié de ce que coûterait la construction du pont. Cette moitié représente une somme de $400,000, et elle est convenue de payer 3 pour 100 d'intérêt sur ce montant, soit $12,000 à condition que le gouvernement fédéral construise non seulement un chemin de fer, mais un pont pouvant servir au passage des piétons. Cette somme est payable pendant un temps illimité.

M. FOSTER : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a mentionné, il y a un instant, les résolutions qui ont été soumises en 1896 par le gouvernement de cette époque. Je me souviens d'avoir fait partie avec mon honorable ami et un autre membre du gouvernement d'un comité chargé d'étudier cette question. Notre enquête ne s'est pas limitée à cette partie seulement de l'île, mais nous avons étudié la chose au point de vue des besoins de l'île toute entière, et dans le but de proposer la construction d'embranchements qui, une fois terminés, mettraient toutes les parties de l'île en communication entre elles et avec la terre ferme, et nous espérions que ces embranchements pourraient obtenir un trafic raisonnable.

Je sais que nous avons étudié avec soin la question du coût de l'entretien et des bénéfices à retirer, avec les fonctionnaires du ministère des chemins de fer. Mon honorable ami prétend que le résultat le plus clair de tous ces travaux a été un déficit ; or, je crois que ce déficit était peu considérable à l'origine. Il nous paraissait peu élevé si nous tenons compte de l'augmentation probable du trafic, et nous en arrivâmes à la conclusion que ces chemins de fer une fois bâtis, la population des différentes parties de l'île serait satisfaite et qu'à la fin, le déficit ne serait pas plus considérable qu'il n'est aujourd'hui. Il est vrai que l'île du Prince-Edouard est une province maritime et qu'elle est coupée de baies nombreuses ; il est aussi vrai que le chemin de fer fait un trafic trop considérable pour pouvoir être exécuté par eau, et je crois qu'à ce point de vue, il est préférable qu'il en soit ainsi.

Si l'on tient compte des déficits de ce chemin, je crois qu'il est de bonne politique de construire ces embranchements, non pas en trop grand nombre, mais là où ils peuvent offrir certains avantages, et servir à alimenter la ligne principale et y amener tout le trafic. Je suis donc d'avis qu'au moyen d'une administration sage et économique, vous parviendrez non seulement à répondre aux besoins de l'île, mais encore à augmenter le trafic dans de telles proportions, que les revenus qui en résulteront seront suffisants pour réduire les déficits et même les faire disparaître. Voilà la conclusion à laquelle nous en sommes arrivés après avoir étudié attentivement la question avec les fonctionnaires du ministère des chemins de fer.

Nous avons alors soumis ces résolutions à la Chambre, et si nous étions restés au pouvoir, nous les aurions mises à exécution, et Murray-Harbour ainsi que les autres parties de l'île qui demandent des communications par chemins de fer les auraient obtenues. Je ne puis donc faire autrement que d'approuver ce crédit, qui n'est destiné qu'à continuer ce que nous avions commencé, et je ne regrette qu'une chose, c'est que l'honorable ministre n'ait pas exécuté les plans tracés par le ministère sous la direction de mon honorable ami, et terminé ces différents embranchements qui auraient eu pour effet d'amener à la ligne principale le trafic des autres parties du territoire. C'est pourquoi je suis en faveur de ce crédit, non seulement parce que je le considère comme juste, mais parce qu'il faisait partie de notre propre politique lorsque nous étions au pouvoir. L'honorable député de Wellington-nord a, en dévoilant toute sa pensée à ce sujet, exposé une doctrine qui est loin d'être conforme aux principes de l'honnêteté politique. Tout en étant opposé à ce crédit soumis par le ministre des Chemins de fer et Canaux, cependant, il croit que l'honorable ministre est tenu de soumettre la chose, parce que s'il en agit autrement, cela aura pour effet d'aider à ses adversaires. C'est là, à mon avis, l'acte de corruption le plus frappant relativement à ces subventions.

M. MACDONALD (I. P.-E.) : Lorsque l'ancienne administration s'est occupée de cette affaire, elle voulait prolonger l'embranchement de Murray-Harbour en passant par le Pont Montague. Je dois dire ici pour l'édification du ministre des Chemins de fer et Canaux que le Pont Montague est l'endroit où il se fait le plus de commerce de la région, cette ville se développe continuellement, et par sa situation, elle est le port d'expédition le plus considérable de l'Ile du Prince-Edouard. D'après le projet primitif, le chemin devait passer par Kinross, et le chemin de Murray-Harbour, un embranchement devait descendre la vallée de la rivière Montague et traverser la vallé du ruisseau Brown, un autre tributaire de la même rivière, pour de là atteindre la rivière Murray. La distance à parcourir était censée être d'environ 60 milles, et la longueur de la ligne actuelle n'est que de 45 milles.

Si le chemin est construit jusqu'au Pont Montague, je crois que la ligne trouvera là plus de trafic que sur tout le reste du parcours. Je crois que le gouvernement devrait tenir compte de cette route et même faire examiner le terrain avant de s'engager à faire passer le chemin de fer à un autre endroit. Il est malheureux que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de demander l'argent nécessaire pour construire les embranchements mentionnés dans la résolution adoptée à cette époque. L'ancienne administration avait cru qu'il était nécessaire de construire un embranchement de la gare O'Leary en gagnant vers l'ouest, de Summerside en gagnant vers le nord, de Emerald en gagnant vers le nord, de Wiltshire-nord et de Royalty Junction en gagnant vers le nord, de Harmony en gagnant vers l'est jusqu'à Elmira, et de South-Port à Murray Harbour.

Il y a un petit embranchement de Harmony à Elmira qui se dirige vers une partie de la province où il n'existe pas de havre, et la population de cet endroit est obligée de transporter son poisson et ses produits à une longue distance. Cette partie du pays est très productive. Il y a dans ce district des fromageries et une homarderie faisant un commerce considérable établies sur le littoral, et un embranchement de quelques milles serait de la plus grande utilité pour la population de ces districts. Voilà tout ce que j'ai à dire sur cette question pour le moment ; cependant j'espère que le gouvernement va tenir compte des représentations qui lui ont été faites relativement à la réduction des taux de transport sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

J'ajouterai que je crois que chacun de ces embranchements proposés contribuera à augmenter le trafic de la ligne principale, et le trafic de ces derniers embranchements sera aussi important que celui qui se fait

actuellement sur la ligne principale. S'il en était ainsi pour ces embranchement, le coût de leur exploitation serait considérablement diminué puisque la même administration et le même matériel roulant pourront être utilisés sur les embranchements. L'augmentation du trafic aurait pour effet de faire disparaître, de moins en partie, les déficits qui existent aujourd'hui. Comme la session est déjà très avancée, je me contenterai de ces quelques remarques que je viens de faire, et je ne retarderai pas plus longtemps les travaux du comité.

M. MARTIN : Je voudrais demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de prêter attention à mes paroles durant quelques instants. D'après les études faites en 1896, cet embranchement devait avoir une longueur de 65 milles. Les études qui ont été faites dans le cas actuel ne donnent à cet embranchement qu'une longueur de 44 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quarante-quatre ou quarante-cinq milles.

M. MARTIN : En réduisant ainsi la longueur du chemin, je crois que l'on a commis une injustice et je crois que le chemin ne sera pas aussi utile s'il est construit de cette manière. Je voudrais faire comprendre à l'honorable ministre qu'en vertu du plan proposé en 1896 par le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque (M. Haggart), il avait été décidé qu'à un certain endroit la ligne proposée et passant à où près de Montague-Bridge pour se raccorder à la ligne principale à New-Perth ou Cardignan, s'écarterait quelque peu de son tracé primitif pour atteindre Caledonia, et fournir des moyens de transport aux cantons 57 et 58 et à une partie des cantons 59, 61 et 63.

L'ingénieur qui était à la tête des explorations m'a dit lorsqu'il est venu dans la province que cette partie de la ligne devait être étudiée. Et sur une question de ma part, il m'a répondu qu'il n'avait pas reçu d'instruction à cet effet, mais qu'il écrirait au ministère. Quelque temps après, je suis retourné le voir et il m'a dit que cette partie du chemin devait être étudiée ; malgré cela, il n'y a rien eu de fait jusqu'ici. Si ce prolongement n'est pas construit, la ligne perdra beaucoup de son importance et de son utilité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a rien à redouter sous ce rapport jusqu'à l'endroit où elle se rend.

M. MARTIN : Oui, mais il faudra modifier le tracé si ce prolongement n'est pas construit, et j'espère que l'honorable ministre va prendre la question en considération.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je m'en occuperai.

M. MACDONALD (King).

M. SPROULE : Je voudrais dire quelques mots en réponse à la prétention émise par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il a parlé des dépenses à faire dans chaque province et des bénéfices que la construction des chemins de fer est appelée à donner à une province de préférence à une autre. Si ce principe devait être mis en vigueur, il serait pour ainsi dire impossible d'empêcher une province de réclamer certains droits en vertu de ce principe. Si ce principe doit avoir force de loi, appliquons-le à l'Intercolonial quant à ce qui concerne la province d'Ontario. Ce chemin de fer, d'après le rapport du département des Chemins de fer et Canaux, a coûté $55,668,000. Or, cette dépense n'a été d'aucune utilité pour la province d'Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le commerce d'Ontario va pouvoir atteindre Montréal.

M. SPROULE : Cela avait lieu avant que ce chemin de fer atteignit Montréal. Il ne sera jamais d'aucune utilité pour le commerce d'Ontario parce que ce commerce une fois rendu à Montréal prend la voie du Saint-Laurent et de l'Atlantique sans avoir besoin de ce chemin. De sorte que, en réalité, l'Ontario n'a retiré que peu ou pas de bénéfices de cette dépense. Depuis cette époque, une dépense a été faite dans Ontario, et d'après le principe posé par l'honorable ministre l'argent qui a été dépensé pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres chemins de fer devrait être pour ainsi dire remboursé à l'Ile du Prince-Edouard et aux provinces maritimes au moyen de dépenses supplémentaires.

Cela ne serait pas juste à mon avis, et je crois qu'il serait absurde de vouloir pousser ce raisonnement jusqu'à ce point. Lorsque vous faites une dépense dans l'Ile du Prince-Edouard, non seulement c'est une perte sèche pour le pays, mais cela entraîne de plus une autre perte pour l'avenir ; il est donc très difficile de justifier une telle dépense et il doit en être ainsi dans le cas de l'Ile du Prince-Edouard, parce que, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), il en coûte $1.50 par année pour réaliser un dollar avec une entreprise comme celle du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Il s'agit donc là d'un nouveau fardeau placé sur les épaules du peuple de ce pays, et cette dépense se trouve par le fait même encore moins justifiable. Si cet embranchement devait augmenter le commerce de la ligne principale dans une proportion suffisante pour couvrir le déficit qui se produit chaque année, il y aurait là une justification quelconque de cette dépense ; mais si, au contraire, elle ne peut avoir pour effet que d'augmenter le déficit annuel pour tout le temps à venir, dans ce cas, je dis qu'elle est injustifiable et que le peuple de ce pays sera aussi de mon avis.

M. McALISTER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a l'intention de placer un nouvel agent de nuit à New-Mills ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue que j'ignore pour le moment s'il y a eu un changement de fait récemment. Je vais m'informer de la chose. Quel est le nom de l'endroit ?

M. McALISTER : New-Mills. Il y avait un agent de nuit à cet endroit depuis de longues années, et alors que New-Mills était beaucoup moins important qu'il ne l'est aujourd'hui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet agent ne devait occuper cet emploi qu'une partie de l'année ?

M. McALISTER : Il y a eu un agent de nuit à cet endroit durant plusieurs années, et cela sans interruption. Je dois ajouter que le commerce qui se fait à cet endroit est très considérable, de plus, nous savons tous que les affaires ne se font pas dans les districts ruraux de la même manière que dans les villes. Il arrive très souvent que des personnes se rendent à la gare et ne peuvent y rencontrer l'agent, parce que ce dernier une fois ses heures de travail expirées, quitte la gare. La population de cet endroit souffre donc beaucoup de l'absence d'un agent de nuit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. McAlister) doit se souvenir que nous avons conclu des arrangements en vertu desquels l'agent régulier était obligé de faire tout le travail requis à la gare. Mon honorable ami doit aussi se rappeler que ce n'est que le matin et le soir et non durant la nuit qu'a lieu l'arrivée et le départ des convois. Il est vrai qu'il faut se lever bien de bonne heure pour pouvoir prendre les convois, mais on croyait que l'agent régulier devait suffire pour répondre à tous les besoins.

M. McALISTER : Le transport des voyageurs se fait en partie sur les convois à petite vitesse, et je crois que ces derniers arrivent lorsque l'agent de la gare est parti. L'hiver, les convois ne circulent pas régulièrement et les voyageurs qui arrivent à la gare se trouvent dans l'impossibilité de savoir où se trouvent les convois et s'ils ont seulement peu de temps ou de longues heures à attendre. Quelquefois, il n'y a pas de feu dans la salle et il est assez difficile d'y demeurer, et je crois, que si l'on tient compte du volume d'affaires qui se fait à New-Mills, la population de cet endroit mériterait d'être mieux traitée. Il devrait y avoir là un agent de nuit. Je ne crois pas me tromper en disant que durant de longues années, il y a eu un agent de nuit à cet endroit durant toute l'année. J'espère que l'honorable ministre va étudier la question. Je dois dire aussi que la gare de Nash-Creek est loin d'être dans un état convenable pour servir d'habitation à l'agent de cet endroit.

Pour payer à MM. H. Ryan et Cie le montant qui leur a été accordé sur les réclamations produites relativement à leur contrat pour la construction d'un canal et d'une écluse au Sault-Sainte-Marie, Ontario, laquelle cause a été référée à W. Shanly, écr, I.C., en qualité d'arbitre.....	$211,505
Dragage à l'entrée inférieure du canal.....	20,000
	$231,505

M. HAGGART : Voilà, à mon avis, M. l'Orateur, l'item le plus extraordinaire qui ait été soumis à cette Chambre depuis un grand nombre d'années. A l'avant-dernière session, un certain montant a été placé dans les estimations dans le but de payer un montant final pour cet ouvrage. L'année dernière, un autre montant a été demandé pour payer à M. Ryan la somme de $20,000 en règlement de sa réclamation au sujet du canal du Sault Sainte-Marie. Je ne pouvais pas comprendre qu'après une estimation finale du coût de cet ouvrage fait l'année précédente par l'ingénieur, qu'un nouveau crédit fût demandé dans le but de lui payer la différence entre $4.50, montant qui lui était accordé pour la construction de certains ouvrages en maçonnerie faits au canal, et celle de $7.50.

On a trouvé à redire parce que l'ancien gouvernement avait payé $4.50 la verge ce qui était paraît-il un montant trop élevé pour l'ouvrage fait. J'ai payé ce montant parce que j'ai cru qu'il y avait droit en vertu du contrat. J'ai cru que cette somme de $4.50 était un prix très élevé, mais à mon grand étonnement le ministre actuel demande un crédit de $27,000 pour payer la différence qui existe entre $4.50 et $7.50. Lorsque l'argent nécessaire fut demandé pour payer cet ouvrage au prix de $4.50, cette proposition rencontra beaucoup d'objections de la part des honorables membres de la droite et en particulier de la part de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), ce que voyant, le ministre déclara qu'il allait mettre cet item de côté et laisser aux tribunaux le soin de décider la chose.

Si je me souviens bien, j'ai demandé et essayé d'obtenir tous les renseignements concernant cette affaire avant d'en entreprendre la discussion, mais je n'ai pu obtenir que l'état préparé par M. Shanly, sur lequel ce montant est basé. C'est en 1888 que l'entreprise pour la construction de cet ouvrage a été accordée à M. Ryan. D'après les termes de ce contrat, c'est l'ingénieur en chef qui devait être le seul et unique juge de tout ce qui concernait cette entreprise. Plus tard les réclamations furent soumises à la cour de l'Echiquier. Deux autres contrats furent conclus avec M. Hugh Ryan, l'un en 1892 et l'autre en 1894. Dans ces contrats, la clause faisant de l'ingénieur en chef le juge final de toute discussion fut mise de côté, et toute réclamation que l'entrepreneur pouvait avoir devait être soumise à la cour de l'Echiquier du Canada.

On ne semble pas dans le cas actuel avoir tenu compte de la cour de l'Echiquier. Je ne

comprends pas sur quoi l'honorable ministre peut s'être basé pour s'en rapporter à M. Shanly comme juge en dernier ressort. Il possédait un rapport final de son ingénieur en chef relativement à cet ouvrage. Comment se fait-il que l'honorable ministre ne se soit pas occupé de la cour de l'Echiquier, et ait laissé la chose à la décision de M. Shanly ? Est-ce que la cour de l'Echiquier, qui a été établie dans le seul but de prendre connaissance des causes de cette nature et de mettre fin à l'ancien système de procédure bon tout au plus pour favoriser les amis du gouvernement ou les entrepreneurs, est-ce que, dis-je, ce tribunal n'est plus d'aucune utilité au Canada ?

Ce qu'il y a de plus extraordinaire dans cette affaire, c'est que le gouvernement ne se serait pas fait représenter, paraît-il, par un avocat devant ce tribunal, on dit même que les deux partis n'avaient pas d'avocats ; en un mot, toute l'affaire a été laissée entièrement à la discrétion de M. Shanly. Comment se fait-il que l'ingénieur qui a dirigé tous ces travaux, M. Crawford, qui aurait dû être le principal témoin en cette affaire, n'ait pas été appelé ? Comme la cause a été soumise à M. Shanly en vertu d'un arrêté du conseil, je crois que le gouvernement est tenu d'accepter le jugement rendu par M. Shanly, que Ryan et compagnie peuvent poursuivre le gouvernement pour le recouvrement de ce montant, et que le gouvernement a perdu tout droit d'appel à la cour de l'Echiquier ou à la cour Suprême.

Je voudrais savoir pourquoi l'honorable ministre n'a pas déposé sur le bureau de la Chambre en même temps que la preuve faite dans la cause, tous les documents qui concernent cette affaire ? Pourquoi va-t-il jusqu'au delà du contrat de 1888, afin de pouvoir s'adresser, non pas à une cour, mais bien à un tribunal d'arbitrage, système que le pays a déclaré ne pas approuver en statuant dans tous les contrats accordés par le ministère des Chemins de fer et Canaux que toutes les questions de cette nature devront être soumises à la cour de l'Echiquier. A l'avant-dernière session, l'honorable ministre a lui-même proposé l'adoption d'un crédit destiné au paiement final de ce compte. A la dernière session, il s'est aperçu que les entrepreneurs avaient une juste réclamation pour un montant de $27,500.

Où est aujourd'hui l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) qui m'a fait des reproches parce que, d'après lui, l'ouvrage n'était pas, paraît-il, d'une valeur égale au montant payé, soit $4.50 la verge ? Maintenant, l'honorable ministre soumet un nouveau crédit destiné à payer la différence entre $4.50 et $7.50. L'année dernière, il a déclaré qu'une somme de $27,500 serait suffisante pour payer cette réclamation en entier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député. A quoi cela lui sert-il de faire une déclaration de cette nature ?

M. HAGGART.

M. HAGGART : L'honorable ministre a demandé un crédit qui était censé devoir régler le montant complet du compte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur quelle autorité l'honorable député se base-t-il pour parler ainsi ?

M. HAGGART : Je vais avoir les "Débats". Si la mémoire ne me fait pas défaut, je crois que l'honorable ministre a déclaré l'année dernière que le montant demandé était destiné à régler ce compte d'une manière définitive. Lorsque la Chambre a voté ce crédit qui était censé être le dernier, l'honorable ministre était certainement tenu de lui dire que Ryan et Cie avaient d'autres réclamations à part la différence de prix entre $4.50 et $7.50 par verge cube.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend-il vouloir dire à la Chambre qu'il ne savait pas que MM. Ryan et Cie avaient une réclamation de plus de $400,000 ?

M. HAGGART : Je n'en ai jamais entendu parler. J'ai cru que la réclamation de l'année précédente était réglée en entier ; et l'année dernière lorsque l'honorable ministre a soumis l'item de $27,500, il avait tellement honte qu'après avoir obtenu l'autorisation du conseil pour soumettre cet item, il l'a retiré. S'il y a une question qui, à mon avis, devrait être laissée à l'arbitrage, c'est bien celle qui consisterait à savoir si cet ouvrage est d'une nature spéciale et si l'entrepreneur avait droit d'avoir plus de $4.50 par verge cube, parce que c'était là la seule question soumise à la Chambre à cette époque.

Mais voici la question sur laquelle je voudrais obtenir une réponse de la part de l'honorable ministre :

Pourquoi a-t-il laissé de côté la cour de l'Echiquier et confié à M. Shanly le soin de décider de la valeur de cette réclamation ? Pourquoi n'a-t-il pas demandé au ministère de la Justice de surveiller les intérêts de son propre ministère, et de défendre la cause devant les arbitres ? Si le ministère de la Justice était trop occupé, pourquoi n'a-t-il pas retenu les services d'un autre avocat ? Pourquoi cette enquête n'a-t-elle pas été faite en public afin de permettre au public de savoir ce qui se passe et de savoir si ses intérêts sont défendus ? Pourquoi l'honorable ministre s'est-il éloigné des conditions du contrat ? S'il est stipulé dans le contrat de 1888 que l'ingénieur en chef sera l'arbitre et le juge en dernier ressort, pourquoi l'ingénieur en chef n'accomplit-il pas son devoir ?

Si vous êtes tenu, en vertu des contrats de 1892 et de 1894, de soumettre toutes les réclamations à la cour de l'Echiquier pourquoi avez-vous enlevé la décision de ces questions à ce tribunal ? Et dans le cas où vous réussiriez à répondre victorieusement

à toutes ces questions, comment se fait-il que vous ayez jugé à propos de conduire votre cause d'une manière tout à fait différente de ce qui a ordinairement lieu devant un tribunal d'arbitrage, pour des sommes beaucoup moins importantes, c'est-à-dire en permettant au gouvernement et à la défense d'être représentés par les avocats ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il m'est arrivé plus d'une fois d'avoir à subir le feu des attaques de l'honorable préopinant, depuis que je suis à la tête de ce ministère, mais jamais une seule attaque ne m'a causé autant de plaisir que celle de ce soir. Mon honorable ami a été intimement mêlé à cette transaction, et si la mémoire ne lui fait pas défaut, il devrait pouvoir se souvenir des principaux faits importants de la cause. Je suppose que l'honorable député devait savoir ce qui se passait dans son ministère, les contrats qu'il accordait, les points importants de ces contrats, la manière d'interpréter les contrats, et les résultats généraux concernant en particulier le contrat du canal du "Sault", de sorte que mon honorable ami doit savoir mieux que qui que ce soit que toutes les accusations qu'il vient de formuler contre moi ne sont pas justifiées par les faits de la cause.

Il n'a pas même indiqué la nature des contrats. Il y avait deux contrats conclus entre le gouvernement et MM. Ryan et Cie *relativement aux travaux du canal du* Sault Ste-Marie. Le contrat principal, celui qui a donné naissance à la plus forte partie de la réclamation que ces entrepreneurs ont plus tard fait valoir contre le gouvernement, était un contrat dans lequel était stipulé que dans le cas où le gouvernement et les entrepreneurs ne pourraient pas s'entendre relativement à certaines questions, le gouvernemnt était tenu de nommer un arbitre qui devait être l'ingénieur en chef des travaux du gouvernement.

Un contrat subséquent fut accordé pour certains travaux supplémentaires qui ont donné lieu à quelques-unes de ces réclamations, mais ce contrat différait du premier en ceci : c'est qu'il y était stipulé que dans le cas où les partis ne pourraient pas s'entendre, la question en litige devrait être soumise à la cour de l'Echiquier, mais cela n'avait rien à faire avec les sujets de discussion qui pouvaient se présenter sous l'empire du contrat principal.

M. WALLACE : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a déclaré que dans le cas de divergence d'opinion sous l'empire du premier contrat l'ingénieur en chef devait être le seul arbitre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX En effet j'ai dit cela.

M. WALLACE : Cependant, l'honorable ministre n'a pas jugé à propos de se conformer à cette condition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, et je veux vous dire pourquoi. La raison de ma conduite, qui doit être comme celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, mais qu'il a peut-être oubliée, est la suivante : C'est que mon sous-ministre m'a déclaré qu'il a toujours refusé depuis qu'il est à la tête du ministère d'agir en qualité d'arbitre en vertu de ces contrats, parce qu'il considère que sa position ne serait pas du tout convenable. Il croit qu'on ne devrait pas lui demander d'agir comme arbitre dans des causes au sujet desquelles il a déjà fait connaître son opinion à son ministre et au gouvernement, et que par conséquent il se trouve dans une position des plus délicates et qu'il refuse de remplir. C'est pour ces raisons que je viens d'énumérer qu'il fut mentionné dans le dernier contrat que les questions en litige seraient soumises à la cour de l'Echiquier au lieu d'être soumises à l'ingénieur en chef en qualité d'arbitre.

Lorsque ces réclamations furent soumises au ministère, il nous fallut reconnaître le droit qu'avaient les entrepreneurs de soumettre la chose à un tribunal d'arbitrage. Nous n'avions pas d'autre alternative. Je ne pouvais dire à MM. Ryan et Cie : Nous ne soumettrons pas la cause à un tribunal d'arbitrage, car j'ai été obligé d'admettre qu'ils avaient droit à cet arbitrage. C'est alors que l'ingénieur en chef m'exposa les raisons que je viens d'énumérer et refusa d'agir en cette qualité pour des raisons que mon honorable ami ne peut faire autrement que d'approuver. La plus grande partie des questions en litige résultaient du premier contrat, quelques-unes avaient pris naissances sous l'empire du deuxième contrat, or, il s'agissait de savoir si nous devions consentir à ce que cette dernière partie de la réclamation qui devait être soumise à la cour de l'Echiquier, ne devait pas être soumise avec la majeure partie de la réclamation résultant du premier contrat. Il s'agissait de savoir si nous ne devions pas considérer cette question dans son ensemble, en laissant à une seule autorité le soin de se prononcer sur toutes les questions en litige. Il ne pouvait y avoir de doute sur ce qui pouvait être la conduite la plus sage à tenir.

Un arbitre devait régler la majeure partie de la réclamation, et en faisant le choix de cet arbitre, nous nous sommes efforcés de choisir une personne en qui, non seulement nous avions confiance, mais aussi en qui le public avait confiance—une personne possédant l'expérience et les connaissances nécessaires comme ingénieur pour pouvoir étudier chaque item et se prononcer sur sa valeur, parce qu'il s'agissait là non pas de questions de droit, mais de questions que seul un ingénieur pouvait résoudre en connaissance de cause. Personne ne peut hésiter un instant à se prononcer sur la ligne de conduite que nous devrions suivre et déclarer si nous devrions ou non diviser une

partie de la réclamation et la soumettre à la cour de l'Echiquier pour être décidée par un homme qui est parfaitement compétent lorsqu'il s'agit de questions de droit, mais qui n'est pas censé posséder les renseignements voulus pour décider des questions qui sont du ressort absolu des ingénieurs, de sorte que cet homme ne pourrait être considéré comme étant un aussi bon juge dans la cause que celui qui a passé toute sa vie à étudier des questions de cette nature.

M. FOSTER : L'honorable ministre prétend-il qu'il n'avait pas le pouvoir en vertu de ce contrat de soumettre les questions en litige à la décision du juge de la cour de l'Echiquier, mais qu'il était obligé de les soumettre à un arbitre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis que quant à ce qui concerne le premier contrat, nous étions tenus de soumettre la question à un arbitre.

M. FOSTER : C'est-à-dire à l'ingénieur en chef ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, à l'ingénieur en chef ou à toute autre personne qui pourrait être acceptée par l'autre parti pour agir comme arbitre à sa place.

M. FOSTER : L'honorable ministre prétend-il que lorsqu'un arbitre est indiqué dans un contrat et que la personne nommée refuse d'agir en cette qualité, dans ce cas, il n'a pas le droit de soumettre une réclamation à la cour de l'Echiquier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est donc ainsi que cette question m'a été soumise. Après mûre réflexion, comme il était bien compris que le gouvernement ne pouvait faire autrement que d'accepter cet arbitrage, j'ai cru devoir obtenir le meilleur résultat en choisissant comme arbitre un homme dont les connaissances, l'expérience et la réputation le mettaient plus en état de se prononcer sur cette question que n'importe quel juge de tout tribunal de ce pays. C'est pourquoi, au lieu de diviser la réclamation d'après les termes de chaque contrat, j'ai cru pouvoir en arriver à un meilleur arrangement dans les intérêts de toutes les parties en cause, et pouvoir justifier plus facilement ma conduite devant le parlement et le pays, en faisant décider toutes ces questions en une seule fois par le même arbitre.

M. FOSTER : Existait-il des réclamations en vertu du deuxième contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait mon possible pour m'expliquer bien clairement sur ce point. Le montant des réclamations qui résultent du deuxième contrat sont nécessairement peu considérables, si on les compare au montant total réclamé. J'ai préparé une recommandation au conseil, et ce dernier en est arrivé à la même conclusion que moi ; il fut aussi fait allusion à M. Shanly pour agir en qualité d'arbitre. Il ne s'agit pas maintenant de savoir si le montant accordé est juste, ou non. Tout ce que nous avons à faire, c'est de payer le montant accordé par l'arbitre.

M. FOSTER : Un autre point important, c'est que l'honorable ministre a déclaré qu'il était informé que la décision de cette question était laissée entièrement à l'arbitre, et que le conseil n'avait rien à y voir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces questions ont été soumises à l'arbitrage dans des circonstances aussi favorables au gouvernement qu'à l'entrepreneur. Aucun avocat n'avait été retenu par les parties en cause. L'audition de la cause a été très longue et la preuve que chacune des parties a cru devoir faire dans son intérêt a été entendue par M. Shanly, qui a siégé durant plusieurs semaines pour recevoir les témoignages. Ce n'était pas une question de droit qui pouvait soulever une argumentation de droit ; il ne s'agissait que d'une question de génie civil. L'ingénieur en chef était présent et a suivi attentivement toutes les procédures. M. Thompson, l'ingénieur surintendant du canal Welland, qui avait examiné tout l'ouvrage dont il connaissait parfaitement tous les détails, a présenté avec force les vues du gouvernement sur ces diverses questions ; et je crois que personne ne pourra dire que les intérêts du gouvernement fussent en péril lorsqu'ils étaient confiés à M. Thompson qui est reconnu pour être un homme droit et dont le principe est : Faisons notre devoir dût le ciel tomber sur nes têtes ; quant à ses capacités, tout le monde les reconnaît. J'ai pu constater par les plaintes qui ont été faites de temps à autre par les entrepreneurs qu'ils trouvaient que M. Thompson dépassait toutes les bornes de la raison et de l'équité dans la manière sérieuse avec laquelle il contestait leurs différentes réclamations. Du reste, tout ce qui concerne cette question peut subir l'épreuve de l'examen le plus sévère et le plus complet. Je ne crois pas qu'il eût été possible de s'occuper d'une question d'après des principes aussi solides que ceux qui dirigeait ce département dans l'affaire qui nous occupe. J'en suis venu à la conclusion que nous n'avions d'autre alternative que de renvoyer la question à un arbitre, et si quelqu'un peut indiquer un moyen par lequel il eût été possible d'avoir un arbitrage conduit d'une manière plus sérieuse et plus favorable aux intérêts de la Couronne, j'aimerais à connaître ce moyen, parce que je suis à me demander si tel moyen peut exister.

M. FOSTER : Les témoignages ont-ils été pris pas écrit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Butcher, sténographe, a pris les témoignages qui ne se trouvent pas actuellement en notre possession ; mais nous pourrons les avoir, si on les demande.

M. FOSTER : Est-ce que le ministre dit que le département n'a pas un double de ces témoignages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ils sont actuellement en la possession de M. Shanly.

M. FOSTER : Mais la copie qui en a été faite appartient au département ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! oui ; je n'ai aucun doute que M. Shanly nous donnera cette copie. La preuve faite des deux côtés est une preuve sous serment ; elle a été prise tout au long en sténographie. L'arbitrage a tourné contre nous dans son résultat et nous n'avons d'autre alternative que celle de payer.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il fournir au comité quelques renseignements au sujet de ce qui a donné lieu à cette réclamation ? Nous sommes dans une parfaite ignorance à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable monsieur (M. Foster), il y a quelques jours, exprimait le désir d'avoir tous les documents déposés sur le bureau de la Chambre. Ces documents sont très volumineux. La réclamation elle-même, dans ses différentes parties, présente un caractère tel, que je ne crois pas y trouver des renseignements qui jettent de la lumière sur la question. C'est une réclamation rédigée en termes techniques tels que mon honorable ami lui-même ne voudrait pas me l'entendre discuter.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a pas élucidé le point qui a été soulevé quant au crédit demandé l'an dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en arrivais là.

M. HAGGART : Et celui de l'année précédente, quand on a dit que l'estimation était finale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable ministre (M. Haggart) sera-t-il assez bon de lire ce que j'ai dit ?

M. HAGGART : (lisant) :

Canal du Sault-Sainte-Marie—

Pour payer les gages des employés qui n'ont pas eu de travail par suite de délai dont la compagnie électrique n'est pas responsable.....	$ 624
Construction.....	80,000
Pour payer aux entrepreneurs Hugh Ryan et Cie le coût de démolition et de reconstruction du revêtement en bois du lit du canal, etc.....	5,796

M. HAGGART : Je suppose que ces $80,000 sont pour payer la balance de la réclamation de M. Ryan ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'étais pour expliquer ce point. Ce que l'honorable monsieur a lu ne s'accorde pas avec la déclaration qu'il a faite. Il a dit que j'ai demandé au parlement de voter $27,000——

M. HAGGART : Non, $80,000 l'année précédente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas là l'item auquel l'honorable ministre fait allusion.

M. HAGGART : L'honorable ministre ne m'a pas suivi dans ma démonstration. J'ai dit que l'année précédente, l'honorable ministre a déclaré qu'un crédit de $80,000 qu'il présentait à la Chambre, était pour payer la réclamation Ryan. Je lui ai demandé si c'était un crédit final, mais après que ce crédit eut été payé, l'année suivante, l'honorable ministre nous a demandé de voter un crédit de $27,500.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aimerais à consulter les "Débats".

M. HAGGART : Je les ai ici et je puis les passer à mon honorable ami. La déclaration était précise et lors du débat, l'année suivante, j'y ai fait allusion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ne mêlons pas les deux années ensemble, car cela nous mettrait dans l'embarras et nous empêcherait de saisir parfaitement ce qui est arrivé. En 1897, j'ai soumis un item couvrant la réclamation que, comme je le disais, les messieurs Ryan avait présentée relativement à ce mur de revêtement.

M. HAGGART : Ce mur de revêtement est l'objet d'un item séparé, ainsi que l'honorable ministre pourra le voir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est justement ce que je dis ; c'est une réclamation complètement séparée.

M. HAGGART : Cela se passait en 1898.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sait que lorsque l'item de $80,000 a été soumis en ce qui a trait au canal du Sault Sainte-Marie——

M. HAGGART : C'était dans le but de couvrir l'estimation finale, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas confondre les deux choses. Il y avait un item de $27,000 en ce qui se rattache à ce mur de revêtement, et j'ai demandé au parlement d'en sanctionner le paiement ; alors s'est élevée la question de savoir si le prix qui devait être payé pour la pierre serait de $4.50 ou de $7.00. Comme on s'opposait à l'item, je l'ai abandonné. Mais je n'aurais pu dire au parlement à cette époque que cette somme de $27,000 devait régler en entier la réclamation de Ryan et Cie. Je ne suis pas pour mêler ces $80,000 au montant dont je viens de parler, parce qu'il s'agit

de deux choses complètement différentes. J'ai dit à la Chambre, dans le temps, que les $27.000 devaient régler la réclamation présentée par Ryan et Cie en ce qui se rattache au coût de la pierre et je croyais qu'ils accepteraient ce montant. On s'opposa à cet item et j'ai dit alors aux honorables députés qui ne voulaient pas voter le crédit demandé, que je retirais cet item et que la question serait réglée suivant les conditions du contrat intervenu entre le gouvernement et M. Ryan et Cie. J'étais prêt à payer ces $27,000, puisque j'étais convaincu que la réclamation était juste et qu'il valait aussi bien la régler de cette manière que d'aller devant les tribunaux ainsi que je croyais que la chose se produirait. Donc l'item fut retiré et la réclamation ne fut pas payée mais elle a été comprise, je crois, dans les autres réclamations qui ont été soumises à l'arbitrage.

Le montant de la réclamation de Ryan et Cie s'élevait à $400,000 ou $500,000. Et cette réclamation ne pouvait être présentée que lorsque les estimations finales seraient présentées. J'ai eu l'occasion de visiter le département quelque temps avant que les ingénieurs eussent fait leur rapport.

M. WALLACE : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré qu'il n'avait aucune connaissance que telle demande eût été faite. Il y a donc contradiction directe dans les déclarations du ministre et de l'ex-ministre, et je crois que la Chambre a droit d'exiger une preuve basée sur les documents pour savoir qui des deux honorables messieurs ne se trompe pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur quoi ?

M. WALLACE : Sur cette réclamation de $400,000. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il n'y a pas eu de demande semblable adressée au département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ex-ministre ne peut pas dire ce qui s'est passé au département depuis qu'il en est parti.

M. WALLACE : Le contrat était expiré longtemps avant qu'il quittât le département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il peut dire, et je lui demande de dire, si les estimations finales étaient en sa possession avant qu'il quittât le département. Je ne les ai eues en ma possession que des mois après avoir pris charge de ce département. Je ne crois pas même qu'elles fussent en ma possession à la session de 1897 et ce n'est qu'après cette session qu'elles ont été communiquées au département. C'est pourquoi je puis démontrer à l'honorable député combien il n'est pas juste quand il se plaint de ce que j'aurais voulu payer $27,000 à cette époque, alors que j'avais l'idée d'en arriver à un règlement final et que dans ce but, je demandais un crédit de $80,000. J'ai demandé ce crédit qui était basé sur les estimations des fonctionnaires de mon département ; ces estimations indiquaient que $80,000 suffiraient à terminer le canal du Sault Sainte-Marie et à régler les comptes en souffrance. J'ose dire que ces fonctionnaires avaient des raisons valables, puisque j'ai fait cette déclaration en Chambre et que j'ai demandé au parlement un crédit pour ce montant, même avant qu'ils eussent terminé leurs estimations finales. Si ces estimations étaient terminées, elles n'étaient pas en la possession des entrepreneurs qui ne nous avaient pas présenté leur déclaration basée sur ces estimations finales pour le paiement de $400,000 à $500,000 Bien ingénument, j'ai déclaré au parlement qu'il me fallait $80,000 pour payer ce compte et je croyais que les estimations des ingénieurs s'élèveraient à peu près au même chiffre. Mais nous ignorions, comme quiconque se trouvant dans la même position que celle qui nous était faite, l'aurait ignoré, quelle réclamation devait être faite par Ryan et Cie à propos du montant exact de ces estimations finales. Je savais qu'il y avait quelques petits item, entre autres celui des $27,000, qui devaient être payés, mais je voulais demander au parlement, à la session suivante, de m'autoriser à payer cet item de $27.000 ; comme il y avait objection à la chose, j'ai retiré cet item sauf à en décider de la manière ordinaire.

M. FOSTER : Tout ce que je puis dire maintenant, c'est que nous devrions avoir le renseignement que l'honorable ministre a en sa possession, mais que la Chambre n'a pas : il prétend que le document demandé est très volumineux, le crédit demandé est considérable aussi. Je ne puis supposer que l'honorable ministre s'imagine que nous allons voter ce montant sans avoir des informations supplémentaires. S'il croit cela, il se trompe grandement. Nous n'avons absolument aucune information. Je voudrais qu'il vînt déposer d'abord les contrats sur lesquels cette réclamation a été basée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis produire le contrat si l'honorable député le désire.

M. HAGGART : Pour 1888, 1892 et 1894.

M. FOSTER : Je voudaais aussi avoir le rapport de l'ingénieur en chef sur l'estimation finale ; ce rapport est préparé, je suppose, et le ministre connaît maintenant toute l'affaire et ce qu'il devra payer pour régler tout le compte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis fournir à l'honorable député une copie de ce rapport.

M. FOSTER : Je voudrais de plus avoir l'arrêté du conseil qui autorise le département à soumettre la question à M. Shanly.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a tout cela.

M. HAGGART : J'ai un rapport de M. Shanly où se trouve un résumé de l'arrêté du conseil.

M. FOSTER : L'honorable ministre verra que la Chambre devrait avoir toutes, ou à peu près toutes, les informations qu'il possède lui-même, avant de pouvoir voter un crédit aussi considérable que celui-ci. Il appert, à la face même de ce crédit, que mon honorable ami a présenté en 1897, ou après ce crédit de $80,000 dont il a été question précédemment, qu'on lui a demandé en aussi bon anglais que possible, s'il s'agissait d'un crédit pour payer l'estimation finale, il a répondu par la monosyllabe affirmative : " oui " ; il donna donc son assentiment à la chose ainsi que tout l'a démontré du reste. Mon honorable ami dit toutefois et en termes assez peu cachés, qu'il a découvert dans la suite que ce n'était pas là l'estimation finale ; n'empêche cependant qu'il a fait entendre la chose à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était l'estimation que l'ingénieur avait faite du montant nécessaire à payer le coût total de la construction du canal du Sault Ste-Marie.

M. FOSTER : La question de mon honorable ami est directe et la réponse de l'honorable ministre est aussi directe que possible. Je ne puis m'occuper de l'économie interne du département administré par mon honorable ami, dans le but de connaître des arguments qu'il peut tenir en réserve mais, à tout événement, c'était là la déclaration faite en 1897 ; aussi avons-nous été surpris quand, l'an dernier, l'honorable ministre nous a demandé de voter le crédit suivant :

Canal du Sault-Sainte-Marie—

Pour payer à MM. Hugh Ryan et Cie, entrepreneurs de la construction du canal du Sault-Sainte-Marie, la différence entre le montant de $4.50 par verge cube, payés à compte de la construction d'un mur de revêtement en maçonnerie en grès et le prix du contrat, $7.50 par verge cube, pour le dit mur de revêtement en pierre calcaire $27,525

Tous ceux qui se trouvaient dans cette Chambre lorsque cette question a été discutée au comité des comptes publics savent avec quelle véhémence l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux a été attaqué parce qu'il avait payé $4.50 pour cette pierre ; aussi avons-nous été surpris lorsque, l'année dernière, l'honorable ministre a proposé de payer $27,000 soit $7.50 par verge cube, nonobstant le rapport des fonctionnaires de son département et la décision à laquelle en était arrivé le ministre qui l'avait précédé. Dès ce moment, nous avons commencé à nous demander pourquoi on montrait tant de bonnes dispositions à l'endroit de l'entrepreneur. Quand la question a été soulevée devant le comité, l'honoralbe député de Wellington-nord (M. McMullen) qui connaissait les circonstances et toute la discussion qui s'était faite au comité des comptes publics a dit :

Comment se fait-il que cette somme supplémentaire ait été payée en cette affaire ? Si je comprends bien, M. Ryan a d'abord consenti à fournir du grès moyennant $7.50 la verge cube. Plus tard, le contrat a été modifié, et on lui a permis d'employer de la pierre prise dans le lit du canal, et, pour cette pierre, le gouvernement précédent lui a donné $4.50 par verge cube.

Lors de la discussion qui suivit l'honorable député (M. McMullen) ajoutait :

La proposition de payer ce prix supplémentaire est une surprise pour moi. Il paraît que M. Ryan a entrepris le creusement de ce canal d'après le devis mentionnant une certaine espèce de pierre, qui se trouvait à une distance considérable du canal. Or, après avoir commencé les travaux, on a constaté que l'on pouvait extraire du fond du canal même de la pierre tout aussi bonne sinon meilleure que la pierre qui, d'après le devis, devait être prise à la carrière éloignée. L'entrepreneur a employé cette pierre après avoir obtenu la permission qu'il avait demandée, avec l'approbation de l'ingénieur dirigeant. Lui payer le même prix qu'il aurait payé pour la pierre prise à quelque distance et transportée sur les lieux des travaux ne serait pas juste, à mon avis. Je ne crois pas qu'un particulier quelconque fasse cela dans le cours ordinaire de ses affaires. Si je donnais à un homme l'entreprise d'une maison, avec stipulation qu'il emploierait de la pierre d'une certaine qualité trouvée à une distance un peu considérable des lieux des travaux—supposons qu'elle se trouve à une distance considérable—et si, après avoir commencé les travaux, il constatait qu'il se trouve sur l'emplacement de la maison de la pierre d'aussi bonne qualité, à mon avis, je ne lui paierais pas le même prix que s'il avait fait venir la pierre de loin.

Il donnait les détails et il ajoutait :

Je ne vois pas pourquoi l'on nous demanderais de payer ce prix supplémentaire. Je ne trouve pas satisfaisante, je dois l'avouer, l'explication donnée par le ministre. Je crois que nous devrions avoir quelques autres explications.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclare qu'il n'y a pas d'autre explication à donner. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) ajoutait après que le ministre eût déclaré qu'il retirait le crédit demandé :

A mon avis, c'est la meilleure chose à faire. Il n'y a pas de doute que M. Ryan a demandé qu'il lui fût permis de se servir du grès qu'il retirait du fond au lieu du calcaire. Et maintenant que cette permission lui a été accordée, il existe des doutes au sujet de la somme qu'il a droit de recevoir ; mais il s'est adressé au département, et la permission lui a été accordée, et comme résultat, la responsabilité retombe sur l'ex-gouvernement.

L'tem fut retiré et je suis porté à croire que M. Ryan aurait été très heureux d'avoir accepté ce montant au lieu d'être obligé de présenter toutes ces réclamations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelles réclamations, celles de $27,000 ?

M. FOSTER : S'il faut en juger par les remarques faites par l'honorable ministre, on considérait que c'était un arrangement satisfaisant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'il acceptât ces $27,000 ?

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. FOSTER : Après ces deux votes sur les crédits demandés en 1897 et 1898 et sans le moindre renseignement, l'honorable ministre vint, trois ou quatre jours avant la fin de la session, nous demander de voter un crédit de $211,505, pour payer les réclamations des entrepreneurs. C'est en arriver à une conclusion stupéfiante, si l'on considère ce qui a été déclaré au comité des comptes publics en 1897, et une seconde fois, en 1898 par le ministre lui-même. Ce dernier nous demande de voter ce montant sans autre explication de sa part. Mais quand le rapport de M. Shanly a-t-il été reçu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 15 avril, M. Shanly a déposé ce rapport au département. L'entente pour soumettre la réclamation à un arbitrage a été faite en septembre 1898.

M. FOSTER : Un point très important serait celui qui se rapporte aux contrats eux-mêmes et l'honorable ministre ne peut pas s'attendre à ce que nous votions ce montant sans avoir une raison qui nous démontre que le gouvernement a eu raison de renvoyer la question pour règlement à M. Shanly. J'ai demandé à l'honorable ministre s'il croyait que les termes même du contrat, auquel l'ingénieur en chef fait allusion, ne l'exemptaient pas de porter la cause devant la cour de l'Echiquier et l'honorable ministre a abondé dans l'affirmative.

Je crois que l'honorable ministre aurait mieux fait de produire le rapport de l'ingénieur en chef, l'arrêté du conseil, les contrats et tous les item. Ce qu'il nous faut d'abord, c'est la preuve faite. Ce n'est pas un mince ouvrage que d'entreprendre ce travail à cette phase de la session. mais cette question est en suspens depuis au delà d'une année et s'il est nécessaire d'avoir des informations avant que la Chambre vote ce crédit considérable de $200,000, il vaudrait mieux attendre à une session suivante. Car il n'y a rien qui presse tant . Cette question est en suspens depuis quelques années et si l'intérêt public exige qu'elle ne soit pas réglée avant que la Chambre soit mise en possession de tous les documents qu'elle a droit d'exiger avant de voter les crédits demandés, renvoyons-en le règlement à une autre année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucune objection à fournir à l'honorable député et à ses collègues de l'autre côté de la Chambre jusqu'à la dernière information qu'il me sera possible de leur donner.

M. FOSTER : Une autre question, c'est celle qui se rapporte à la simplicité naïve, à cette foi enfantine——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne fait pas de compliments à moitié——

M. FOSTER : A cette foi enfantine qui lui fait croire à la simplicité des hommes et qui le fait venir devant cette Chambre, trois ou quatre jours avant la fin de cette session, présenter une résolution semblable. Je vois le sourire sardonique qui erre sur les lèvres de mon honorable ami, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright).

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je suis habitué à ces preuves de simplicité de certains députés des provinces maritimes, et surtout des honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre.

M. FOSTER : C'est faire preuve d'une foi enfantine pour un ministre de la Couronne que de venir, deux ou trois jours avant la fin de la session, demander à la Chambre de voter un crédit aussi considérable, sans avoir auparavant donné les renseignements les plus urgents et qui résument toutes les raisons qui peuvent être invoquées en faveur du crédit demandé.

Le MINISTRE DE CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue, M. le président, que je comptais sur mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, pour donner tous les renseignements se rapportant à cette question.

M. FOSTER : Nous avons une grande confiance dans l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois protester contre l'insinuation faite par mon honorable ami à propos de la contenance de l'honorable ministre du Commerce, qu'il a interprétée comme étant de nature à laisser planer un doute sur la vérité de ce que j'avançais. Je déclare à l'honorable monsieur que si jamais il y a eu une transaction à propos de réclamation contre le gouvernement qui a été étudiée avec soin et dans tous ses détails et dans toutes ses parties, c'est bien celle qui nous occupe maintenant ; du moins c'est là ma conviction et je n'hésite pas à dire à l'honorable monsieur que je lui fournirai une copie du contrat ; je puis lui fournir en même temps, c'est-à-dire, immédiatement, les arrêtés du conseil et s'il veut prendre le temps de les lire, je laisserai en suspens la discussion sur ce sujet. Je ne puis dire, comme on le comprendra parfaitement, quelles auraient été mes conclusions si j'avais entendu la preuve moi-même. Cependant, je serais très peiné si mes paroles étaient de nature à jeter du doute ou du discrédit sur la sagesse et l'esprit de justice de M. Shanly. Je n'ai pas suivi la preuve. J'ai considéré que nous étions obligés de renvoyer la question à un arbitre et qu'après décision rendue par cet arbitre, la discussion était finie, et c'est pourquoi je n'ai pas pris

le temps d'étudier cette preuve. Il est de fait que je n'ai seulement jamais demandé à voir cette preuve. Nous ne voulions pas payer à moins d'y être forcés, une année d'intérêt à six pour cent.

M. HAGGART: L'honorable ministre a déclaré que l'ingénieur en chef a toujours refusé d'agir comme arbitre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il a toujours refusé depuis son entrée au département jusqu'aujourd'hui.

M. HAGGART: Si je me rappelle bien l'acte renvoyant ces questions à la cour de l'Echiquier a été adopté, avant qu'il fût sous-ministre. M. Page était ingénieur en chef précédemment et c'est pourquoi cet acte ne peut s'appliquer qu'aux contrats passés avant 1898.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Voici ce que dit le contrat:

Il est par les présentes convenu que toutes difficultés qui s'élèveront entre les parties susdites sur aucune question se rapportant à ce contrat ou provenant de ce contrat, dont la décision n'est pas attribuée par les présentes et spécialement à l'ingénieur, devront être renvoyées à l'arbitrage et à la décision de l'ingénieur en chef durant tout le temps qu'il aura le contrôle des travaux en question, la décision de l'ingénieur en chef devant être finale et définitive; et il est par les présentes statué que telle décision sera une condition supérieure au droit des entrepreneurs de recevoir aucune somme ou des sommes à cause de telles difficultés.

M. HAGGART: L'honorable ministre se trompe du tout au tout sur l'objection que j'ai soulevée. Je savais parfaitement bien qu'en 1888 l'ingénieur en chef était le seul arbitre dans ces questions. Ce que j'ai dit c'est qu'immédiatement après 1888, l'acte de la cour de l'Echiquier a été passé et la juridiction dans ces questions a été enlevée à l'ingénieur en chef, et c'est pourquoi je n'ai pu comprendre le ministre quand il a dit que cet ingénieur avait refusé d'agir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Eh bien! il a refusé dans tous les cas.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Bill (n° 172) constituant en corporation la "British American Pulp, Paper and Railway Company".—(M. Belcourt.)

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Facilités de transport—
Port-Colborne, améliorations du havre $150,000

Le MINISTRE DES FINANCES: Tout en regrettant, comme je suis sûr que c'est le cas pour nous tous, l'absence de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), en rapport avec ces estimations, je la regrette particulièrement à propos de cet item sur lequel j'attire maintenant l'attention du comité. L'honorable ministre, je le sais, a étudié attentivement cette question de transport de nos marchandises; il désirait ardemment avoir l'occasion de développer devant cette Chambre les plans qu'il avait préparés dans le but d'améliorer nos moyens de transport de nos produits de l'ouest à l'océan. J'avais espéré, quand j'ai consenti de prendre charge des estimations que devait présenter mon honorable collègue à cette Chambre, qu'avant que le temps fût arrivé de présenter ces item, j'aurais eu l'occasion de visiter en personne les endroits où devaient se faire les travaux les plus importants; de cette manière, j'aurais pu apporter dans la discussion ce que m'aurait appris mon expérience personnelle. Je dois admettre, cependant, qu'à cause de l'ouvrage énorme de la session, je n'ai pu réaliser ce désir et c'est pourquoi il me faut me contenter des renseignements que me fournit le département.

Quant à ces travaux à Port-Colborne, les ingénieurs du département ont fait des inspections et ont présenté des rapports qui indiquent que les travaux projetés coûteront très cher. En demandant à la Chambre de voter ce crédit, nous n'avons pas l'intention de nous engager à exécuter tous ces travaux. Il pourrait arriver qu'après un certain temps, le commerce vînt se développer assez pour permettre au gouvernement de demander des subventions plus considérables. Notre but est cependant de demander à la Chambre de voter $150,000 pour la construction d'un brise-lames à Port-Colborne.

Les honorables membres de cette Chambre pourront se rappeler que dans les estimations pour les chemins de fer et canaux nous avons mis une subvention de $350,000 pour le creusement de l'entrée du canal Welland à cet endroit. On a donc raison de croire que l'ouvrage va se faire et qu'en même temps le département des Travaux publics s'occupera de la construction d'un brise-lames pour protéger l'entrée du canal. On me dit que la construction de cet ouvrage dans les conditions ordinaires, l'entrepreneur étant obligé de se procurer les matériaux de la manière ordinaire, coûtera $360,000, lorsque ce brise-lames aura été construit dans toute sa longueur. Mais si ces travaux se faisaient en même temps que le creusement de ce havre à l'entrée du canal, la roche et la terre enlevée par les dragueurs et qui pourront servir à la construction de ce brise-lames, pourront être employées par les entrepreneurs qui chargeront alors un prix moins élevé pour cet ouvrage. La différence sous ce rapport serait de $88,000. C'est pourquoi il est à désirer que ces deux ouvrages se fassent en même temps. Nous ne nous proposons pas de demander un crédit pour le coût total de ce brise-lames; mais nous avons raison de croire qu'avec cette

somme de $150,000, et qu'en profitant des avantages que je viens de mentionner, nous serons capables de construire 1,000 ou 1,700 pieds de ce brise-lames.

Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, m'informe qu'il peut employer la pierre retirée de la rivière à certains travaux à l'entrée du canal. Nous nous proposons de construire la partie de ce brise-lames la plus en dehors, pour $150,000 si possible, et si le commerce de Port-Colborne se développe dans une proportion considérable, ainsi qu'on l'espère, il n'y a pas de doute qu'on s'adressera de nouveau au gouvernement pour en obtenir des subventions qui permettront de creuser davantage ce port ; mais pour le présent c'est tout ce que nous nous proposons de dépenser. En creusant l'entrée du canal, en construisant cette partie du brise-lames tel que proposé par le ministre des Travaux publics, nous ferons un grand pas en avant. Notre but est d'avoir une profondeur d'eau suffisante pour permettre aux gros navires des lacs de descendre à Port-Colborne et de transborder leurs cargaisons dans des navires plus petits qui pourront passer par le canal Welland.

M. WALLACE : Quel est le tonnage des navires qui passent par ce canal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De 75,000 à 80,000 boisseaux. C'est la plus grande cargaison que nous soyons capables de mettre à bord d'un navire passant par ce canal où l'eau n'a qu'une profondeur de 13 à 14 pieds.

M. HAGGART : Quelle sera la profondeur après l'exécution des travaux projetés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Vingt ou vingt-un pieds.

M. MONTAGUE : Le montant porté aux estimations est loin d'être considérable ; il ne s'élève qu'à $150,000. Grâce à la courtoisie du ministre des Travaux publics protempore (M. Fielding) j'ai pu voir le rapport des ingénieurs sur tous les travaux projetés. Je ne puis croire qu'il y a dans cette Chambre un seul député pour s'opposer à une amélioration convenable dans nos moyens de transport, mais je crois que la Chambre sera quelque peu surprise d'apprendre que les fonctionnaires du département déclarent que pour exécuter ces travaux et les terminer d'après les vues de l'honorable ministre des Travaux publics, vues qui sont aussi celles du gouvernement, je suppose qu'il faudra au moins une somme de $5,300,000 ou de $5,400,000. C'est là le rapport que l'honorable ministre a entre les mains. Ce rapport m'a surpris comme il surprendra je n'en doute pas, toute la Chambre. Que se propose-t-on de faire ? Je crois que l'honorable monsieur reconnaîtra d'abord que l'un des item les plus considérables se rapporte à la construction d'un havre de refuge à cet endroit ; on doit aussi miner le roc sur une longueur de plusieurs acres à l'ouest de Port Colborne, et à l'entrée du canal. Le coût de ces travaux s'élèvera à $3,000,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne nous proposons pas cela.

M. MONTAGUE : C'est là le projet, si je comprends bien. Que servirait-il de voter ce crédit si vous n'êtes pas pour mettre à exécution ce projet ? Mon honorable ami de Welland connaît mieux la question que je ne puis la connaître moi-même. Tout ce que je sais, c'est que les fonctionnaires du département ont fait rapport qu'il faudrait $5,000,000 pour mettre à exécution tout ce projet, et je crois que la Chambre devra hésiter à voter un montant aussi considérable avant d'avoir obtenu le témoignage d'experts très capables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne procédons pas d'après cette base d'action. Nous pouvons avoir des rapports d'ingénieurs sur l'exécution de travaux très considérables, mais j'espère que mon honorable ami ne prétendra pas que en demandant à la Chambre de consentir à cette dépense de $150,000, nous basons cette demande sur le projet dont il a parlé. Il a raison de dire que parmi ces différents projets, il y en a un dont l'exécution coûterait plusieurs millions de dollars.

M. MONTAGUE : Mais il n'y a que ce projet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le seul projet que nous soumettions est celui de construire un brise-lames au coût actuel de $150,000. Cet ouvrage sera la suite d'autres travaux et il servira dans tous les cas à protéger l'entrée du canal. Si l'on juge à propos dans l'avenir det creuser le port et de prolonger ce brise-lames, ces travaux occasionneront une dépense plus considérable. Pour terminer ce brise-lames, il faudrait au moins $360,000 s'il fallait fournir les matériaux et $280,000 si l'on pouvait utiliser la pierre retirée des excavations qui seront pratiquées dans ce port. A tout événement, nous aurons toujours un ouvrage utile qui nous aura coûté $150,000 et qui servira à protéger l'entrée du canal et ce sera à la Chambre de décider en temps et lieu quels travaux devront être faits à l'avenir. Mais le fait de voter ce crédit ne nous engage nullement à adopter un projet plus considérable.

M. WALLACE : Quelle est la longueur du brise-lames projeté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le brise-lames complet aura une longueur de 5,000 à 6,000 pieds et le coût est évalué à $360,000 ou à $280,000 selon les circonstances que je viens l'expliquer. Nous n'avons pas l'intention de construire pour le moment le brise-lames en entier mais seulement la partie la plus extérieure qui, d'après ce que nos fonctionnaires nous disent, protégera grandement l'entrée du canal et sera toujours utile même si l'autre partie ne devait pas être construite. Ce sera un ouvrage de remblai.

M. WALLACE : L'honorable ministre soumettra-t-il un plan de ces travaux ?

M. OSLER : J'ai remarqué l'autre jour en lisant les " Débats " du Sénat, que le sénateur McCallum a discuté cette question au Sénat, le 12 juillet dernier, et je crois qu'il n'y a personne, ni au Sénat ni dans cette Chambre, qui soit plus au courant que lui des conditions où se trouve Port Colborne. Le sénateur McCallum dit que vous ne pouvez avoir un havre de 22 pieds de profondeur à cet endroit en ne dépensant que $2,000,000. Il n'y a que du roc à l'entrée de ce port dans lequel on ne peut jeter l'ancre. Si tel est le cas, il n'est pas sage de dépenser $50,000 alors qu'il faudra dans l'avenir dépenser dix fois ce montant. Je ne crois pas qu'il soit opportun de demander un crédit pour aucun ouvrage public à moins que le coût probable ne soit donné, et de dire ensuite que ce que l'on demande n'est que pour commencer cet ouvrage. Il n'est pas opportun de dépenser $150,000 quand la Chambre s'engage dans une entreprise dont le coût total peut dépasser 8 ou 10 fois ce montant. Dans le cas qui nous occupe, je puis juger d'après les remarques du sénateur McCallum que ce dernier, pour sa part, croit que cette dépense est complètement inutile. Je ne connais pas personnellement dans quelle condition se trouve le havre de Port Colborne, mais j'ai beaucoup de confiance dans le jugement et les connaissances du sénateur McCallum sur ce sujet. Je crois que le gouvernement devrait savoir exactement quel sera le coût probable de tout cet ouvrage avant qu'il puisse être de quelqu'utilité, si réellement, il est utile. Il devrait savoir d'une manière certaine si ce havre pourrait être de quelqu'utilité en n'ayant que 20 pieds de profondeur. Je ne crois pas que le gouvernement a considéré suffisament cette question et qu'il a des renseignements assez précis pour savoir si la dépense que l'on veut faire n'est pas inutile ou s'il faudra dépenser des millions pour rendre utiles les travaux projetés.

M. MONTAGUE : Il ne saurait y avoir de doute que, bien que ce soit un crédit qui paraisse tout à fait inoffensif, si l'honorable ministre des Finances voulait faire au comité la faveur de nous lire le rapport de l'ingénieur, il trouvera que le crédit demandé n'est qu'une très faible partie d'une dépense d'au delà de $5,500,000 telle que recommandée par l'ingénieur, je puis dire au comité, d'une manière imparfaite, sans doute, parce que je n'ai pas le rapport entre les mains, ce que l'honorable ministre se propose de faire. Et d'abord si l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) connaît Port Colborne, il doit savoir qu'il n'y a pas de havre naturel à cet endroit. Le gouvernement se propose de construire un brise-lames d'à peu près un mille de long, et d'en construire un autre à l'est de ce port, je crois. Si je comprends bien la chose, le gouvernement a l'intention d'enlever une certaine partie du terrain qu'il possède à l'est du canal et d'y creuser un large basin ; il se propose en outre de construire un brise-lames considérable qui s'avancera dans le lac depuis la Sugar Loaf Point, à une courte distance à l'ouest de Port Colborne, de manière à faire un havre de refuge ; il a en outre l'intention de miner le roc sur la distance qui s'étend de ce brise-lames au pilier qui se trouve à Port Colborne. Il faudra $2,500,000 pour construire ce havre de refuge qu touchera à Port Colborne et il faudra ensuite des ascenseurs à grain, des quais, etc. L'honorable ministre dit que le département des Chemins de fer et Canaux fait exécuter une partie de l'ouvrage. Cela est exact mais c'est une addition, si je comprends bien, au crédit demandé maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. MONTAGUE : Ce que le département des Chemins de fer et Canaux se propose de faire se rapporte-il au canal seulement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, à l'entrée du canal.

M. MONTAGUE : A côté de cette entrée, le fond n'est que de roc et il n'y a pas d'ancrage possible, ainsi que l'a déclaré l'honorable sénateur de la division de Monck. En réalité, le rapport de l'ingénieur indique dès les premières lignes la raison qui a porté le gouvernement à demander ce crédit ; il déclare en effet que cet argent est destiné à la construction d'un havre à Port Colborne. Qu'importe les projets de l'honorable ministre ; cette Chambre aurait entrepris à tout événement un travail qui doit nous coûter $5,500,000 d'après l'ingénieur lui-même. Et je prétends que, avant d'entrer dans un projet aussi considérable, nous devrions avoir un plan bien mûri devant nous et que nous devrions considérer et décider dans tous ses détails le grand problème du transport de nos marchandises.

M. BENNETT : Quel est l'objet particulier de la construction de ce brise-lames ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour mieux protéger l'entrée du canal.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre (M Fielding) peu-il nous déclarer d'une manière certaine si, grâce à ce brise-lames les vaisseaux, durant une tempête, pourront entrer dans ce havre et s'y mettre à l'abri ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il donnera toujours plus de protection que s'il n'était pas construit. Il n'y a pas de doute que s'il était terminé complètement, l'avantage serait plus grand, mais on me dit que tel qu'il sera, ce brise-lames protégera l'entrée du canal.

M. SPROULE : Est-ce que la construction d'ascenseurs à grain fait partie du projet ?

Le MINISTRE DES FINANCES . Le rapport de l'ingénieur que j'ai présenté fait mention de ces élévateurs, mais nous ne marchons pas d'après ces données. Nous n'avons l'intention que de construire ce brise-lames qu'on nous a dit devoir être utile.

La construction d'élévateurs fait partie du projet dont on a tracé les grandes lignes, mais ce sera là une question pour l'avenir.

M. BENNETT : La construction de ce brise-lames est-elle une chose indispensable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On considère que ce brise-lames sera d'un grand avantage, mais il rendrait de plus grands services si nous pouvions le terminer complètement.

M. MONTAGUE : Le rapport couvre le coût de bassins plus larges, de nouveaux brise-lames, d'ascenseurs, de quais et d'un havre de refuge ; le coût de ces travaux s'élèverait à $5,500,000. J'ai compris que c'était là le projet adopté par le département, et je crois que les citoyens de Port-Colborne ont compris la chose comme moi. Je crois que je puis dire que l'honorable ministre des Travaux publics a promis de construire des ascenseurs à cet endroit ; j'ignore s'il a promis les autres travaux, mais je sais qu'ils font partie du projet tracé par les ingénieurs du département.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Montague) a eu dans les mains un rapport de ce que coûteraient réellement les améliorations projetées à Port-Colborne que l'on veut faire à ce havre. Il est bien à désirer que nous ayons un tel port, mais ce n'est pas ce que nous avons en vue. Le rapport contient des détails sur toutes ces améliorations, entre autres sur ces brise-lames et ces élévateurs à grain. Mais les estimations parlent par elles-mêmes et si ces autres améliorations sont considérées, ce sera le temps de les discuter. L'honorable député (M. Montague) n'a pas besoin de redouter ceci ou cela. Voici le montant que nous demandons et l'ouvrage que nous voulons faire avec cet argent.

M. FOSTER : Supposons que ce qu'a entendu dire mon honorable ami est exact et que ce rapport n'est qu'un rapport académique——

Le PREMIER MINISTRE : Non, ce n'est pas un rapport académique ; nous pourrions facilement mettre à exécution ce qu'il suggère, si nous avions de l'argent——

M. FOSTER : Bien, supposons que ce rapport ne soit qu'académique pour le présent et que le gouvernement se propose simplement de construire un brise-lames sans aucune intention de faire autre chose pour le moment ; où se trouve le rapport et quelle est la base d'après laquelle on nous demande à nous qui ne sommes pas experts de voter $150,000, qui forment un montant assez élevé ?

Le PREMIER MINISTRE : Mais certainement.

M. FOSTER : Quelle est la base ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Peut-être que mon honorable ami (M. Foster) me permettra de répondre à l'une de ces questions : Quel est l'objet de ce brise-lames ?

M. FOSTER : Et sa nécessité ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quel est l'objet et quelle est la nécessité de ce brise-lames ? Il y a sur les lacs d'en haut une flotte considérable de navires de genres différents. Un grand nombre de ces navires ne sont pas aménagés pour le service des canaux et font, quelques-uns d'entre eux, le service de transport entre les ports américains et quelques autres entre les ports canadiens——

M. FOSTER : Comment sont-ils impropres au service des canaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Parce qu'ils sont trop gros. Il y a très peu de navires de notre marine marchande de l'intérieur qui peuvent passer dans nos canaux et il devient nécessaire de voir au transport du grain à la tête du canal Welland si nous sommes pour recevoir le grain de l'ouest en quantité considérable.

M. FOSTER : Par transbordement ?

M. HAGGART : Le transbordement des cargaisons des gros navires dans des vaisseaux plus petits et pouvant faire le service des canaux.

M. MONTAGUE : Comment pourrez-vous faire cela sans augmenter le nombre de vos élévateurs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces élévateurs seront construits par des particuliers. Le creusement de l'entrée du canal sera fait par le département des Chemins de fer et Canaux. Il y a un crédit dans les estimations de ce département pour permettre à ce dernier de creuser assez pour mettre la profondeur de l'eau à 21 ou à 22 pieds à l'entrée du canal, cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit demandé pour cela par le département des Chemins de fer et Canaux est de $350,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce crédit est destiné à l'exécution d'un projet qui comprend la construction d'un brise-lames, qui est, en lui-même, une entreprise de la plus haute importance ; sans parler des autres travaux accessoires mentionnés au rapport des ingénieurs, afin de créer à l'entrée du canal, un outillage complet et idéal ; si le pays estime qu'il est sage d'adopter le plan que l'on a préparé.

Mais, en supposant que nous nous contenterions de construire le brise-lames et de creuser l'entrée du canal, il y aurait là des jetées de débarquement où les gros navires, tirant plus d'eau que le canal n'en contient, accosteraient pour transborder leur cargaison de grains dans les bateaux qui descen-

dent nos canaux. Il est nécessaire d'avoir un brise-lames pour faciliter ce transbordement et aussi pour détourner, dans une certaine mesure, le trafic qui prend la route de Buffalo. Nous pourrions ainsi ainsi conserver pour nous le trafic des ports canadiens.

Il n'y a aucune raison pour que nous n'attirions pas une grande quantité des grains de Duluth, car les navires américains auraient le droit de ce charger à Duluth et de ce décharger à Port-Colborne ; et si les frais de transport, par la voie canadienne sont diminués, nous avons toute raison d'espérer une large part du cammerce de grain qui passe aujourd'hui par le canal Erié pour se rendre à New-York.

La construction de brise-lames nous amènera une partie de ce trafic et le développera. Si les résultats que nous obtiendrons nous justifient de faire davantage, la Chambre, après s'être mise an courant des faits, décidera plus tard si elle doit donner au projet un plus grand développement. Mais vous pouvez considérer comme absolument certain, que vous ne pouvez utiliser maintenant la flotte qui se trouve sur les grands lacs car les navires à fort tonnage ne pouvant passer dans les canaux canadiens, vous ne pouvez en retirer aucun avantage, si vous ne créez pas les moyens d'amener ces navires à Port-Colborne et y mouiller pour transborder leurs cargaisons.

M. SPROULE : Comment propose-t-on de transborder la cargaison d'un bateau dans un autre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas de doute que si vous construisez un brise-lames qui permettra aux bateaux de se rendre à Port-Colborne, l'initiative privée fera le reste et se chargera d'établir des élévateurs.

M. SPROULE : Je veux parler du transbordement d'un bateau dans un autre, car je crains que ce ne soit là une opération très dispendieuse.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On se sert d'élévateurs flottants ou fixes.

M. McNEILL : Quelle sera la longueur du brise-lames ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le brise-lames de son extrémité est jusqu'à la Pointe-du-Pain-de-Sucre aura 5,700 pieds—la longueur totale—et enfermera environ 500 acres. Le brise-lames prendra ensuite une direction ouest sur une longueur de 1,000 à 2,000 pieds. A l'extrémité est, l'eau a 21 pieds de profondeur. Au milieu, un peu au nord,—je ne puis dire à quelle distance, les plans l'indiquent,—l'eau la plus basse a une profondeur de 17 pieds.

M. McNEILL : A une courte distance de chaque extrémité ? Le point de départ de ce brise-lames est-il le rivage ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'extrémité est sera à 5,700 du rivage.

M. McNEILL : Je parle des travaux que nous exécuterons avec ce crédit de $150,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le brise-lames commencera à 5,700 pieds à l'est de la Pointe-du-Pain-de-Sucre et se dirigera ensuite un peu à l'ouest, sur une étendue de 1,000 à 2,000 pieds.

M. McNEILL : Ce brise-lames que vous allez construire va se terminer au point dont vous venez de parler ?

LE DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, ce brise-lames commencera à l'est, à 5,700 pieds à l'est du rivage. Le rivage suit une direction sud-ouest. Cela sera en face de l'entrée du canal, à une distance suffisante cependant pour permettre aux bateaux de venir s'y abriter et empêcher les vagues de battre la tête du canal.

M. McNEILL : Dans ce cas, vous allez construire un brise-lames qui aura 1,000 à 2,000 pieds dans l'eau. C'est évidemment le commencement d'un projet plus vaste. Vous allez laisser une partie de ce brise-lames sans rien finir. Quel sera le coût total de la construction de ce brise-lames, à partir du point dont parle mon honorable ami, le point est à l'extrémité où l'on propose de construire ce brise-lames ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le brise-lames est formé par un coffrage ; le coffrage est rempli de pierres après avoir été enfoncé sous l'eau, et une grande partie du prix dépend du coût du remplissage. Si on peut se servir pour cela des terres qui proviendront du dragage lorsqu'on creusera le sol et l'entrée du canal, le coût sera un peu moindre. Mais si l'entrepreneur est obligé de remplir ce coffrage en prenant les pierres ou la terre où il pourra le mieux en trouver, le coût total du brise-lames, sur une longueur de plus d'un mille du point ouest, au rivage, serait de $360,000. Mais si on peut trouver de quoi le remplir en se servant des terres prises dans le port, il y aura une réduction considérable. Dans ce cas, le coût serait réduit de $80,000 environ, c'est-à-dire à $270,000 environ. Si je comprends bien, c'est ce qu'indiquent les rapports de l'ingénieur.

M. McNEILL : C'est le plus bas prix de ce brise-lames ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'est pas question de plus bas prix. C'est une raisonnable estimation des ingénieurs.

M. McNEILL : Mais le chiffre que l'honorable ministre vient de donner, $270,000, est-il le plus bas prix auquel reviendra le brise-lames ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le plus haut et le plus bas.

M. McNEILL : Je parle du plus bas des deux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : $270,000. Ce serait là la plus haute estimation, si on peut remplir les coffrages d'une certaine façon, c'est-à-dire, en prenant les matières provenant du dragage ; mais, autrement, le coût sera de $360,000. pour une longueur de 5,700 pieds, reliant la Pointe-du-Pain-de-Sucre au point que j'ai mentionné.

M. McNEILL : Alors, le creusement dont il est question dans le crédit doit coûter $350,000. et ce brise-lames doit coûter, si l'entrepreneur n'est pas assez heureux pour trouver en creusant le port des matières convenables pour le remplissage, une autre somme de $350,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas du tout. L'expérience démontrera s'il est nécessaire d'allonger ou non le brise-lames.

M. McNEILL : L'honorable ministre ne prétend pas nous dire qu'il va laisser environ un millier de pieds de brise-lames au milieu de l'eau sans le terminer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a de nombreux cas de cette nature, et on s'en trouve très bien.

M. WALLACE : Où ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A Port-Arthur.

M. McNEILL : Mais ces brise-lames ne sont pas semblables à celui que l'on veut construire ; c'est simplement pour amortir le choc des vagues et pour donner abri aux navires amarrés un peu plus loin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas un expert mais les hommes de l'art prétendent que la chose est très praticable.

M. McNEILL : Je ne prétends pas être un expert, mais j'ai été élevé au bruit des vagues déferlant sur le rivage, et je crois savoir quel est l'objet d'un brise-lames. On veut suivre ici un mode de construction tout à fait inusité. Je n'ai jamais entendu dire qu'on amarrât les navires le long d'un brise-lames pour leur permettre de transborder leur cargaison. Si on avait un petit bateau pour décharger la cargaison à l'abri du brise-lames, les navires seraient exposés à la fureur des vagues, en quittant cet abri. Je ne crois pas que l'honorable directeur général des Postes soit sérieux lorsqu'il dit qu'on a l'intention d'exécuter les travaux de cette façon, c'est-à-dire, en laissant une faible partie du brise-lames à l'eau, sans rien terminer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que ce brise-lames ne pourrait servir de jetée de débarquement. Les navires ne sont pas pour s'amarrer le long de ce brise-lames.

M. McNEILL : J'ai compris tout le contraire en écoutant le directeur général des Postes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, les navires mouilleront à l'entrée du canal et le brise-lames sera une protection pour les navires qui pénétreront dans le port.

M. McNEILL : Comment vont-ils se rendre là ? Quelle est la profondeur de l'eau un peu plus haut ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 13 à 14 pieds d'eau, mais avec le crédit demandé par le département des Chemins de fer et Canaux—$350,000—nous avons l'intention de donner assez d'eau pour permettre aux navires tirant 20 pieds d'eau d'arriver à l'entrée du canal et de s'amarrer à cet endroit.

M. McNEILL : Pour transborder leur cargaison dans un plus petit bateau, sous l'abri du brise-lames, amarrés au brise-lames.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; près de l'entrée du canal.

M. McNEILL : L'ouvrage ne sera pas complet et restera probablement dans cet état.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être que non.

M. McNEILL : Dans tous les cas, la dépense est de $150,000 et $350,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. McNEILL : C'est un demi-million pour un ouvrage incomplet.

M. McCLEARY : Il y a quelque temps, nous avons discuté ici les améliorations à faire à Port-Colborne. A en croire quelques-uns de mes honorables amis de la gauche, on dirait qu'il n'y a pas de port du tout à Port-Colborne. Le fait est que des navires descendent le canal Welland, chargés de 75,000, 80,000 et 85,000 boisseaux de grain. Si je comprends bien, tout ce qu'il est nécessaire, c'est d'obtenir, au port de Port-Colborne, une profondeur d'eau qui permette aux grands bateaux des lacs, tirant de 20 à 22 pieds, de pénétrer dans le port.

Il faut aussi construire absolument un brise-lames d'une certaine longueur en dehors du port, afin qu'une barge et son remorqueur, ou un grand bateau puisse entrer dans le port sans danger. Tous ceux qui connaissent la rive nord du lac Erié, savent qu'il y a beaucoup de rochers contre lesquels, de temps à autre, des navires sont allés se briser en essayant d'arriver à Port-Colborne, car il n'y a là aucun brise-lames pour les protéger. Parce qu'il n'y a pas de brise-lames, une grande partie du trafic qui prendrait la route du canal Welland, s'en va à Buffalo.

M. SPROULE : Vous voulez avoir là un havre de refuge.

M. McCLEARY : Non, je crois que le gouvernement a adopté une ligne de conduite très sage et très prudente en cette matière.

Toute la question se résout à ceci, en tant que le transport est concerné ; il s'agit de savoir si nous allons avoir dans le pays une voie de communication non interrompue par eau, navigable d'un bout à l'autre, ou une voie partie par eau et partie par chemin de fer. Si le port de Port-Colborne est outillé comme le gouvernement entend l'outiller, et si nous avons là 20 pieds d'eau, et construisons un brise-lames pour protéger les gros bateaux, nous aurons, par eau, une voie non interrompue, depuis Deluth ou Port-Arthur jusqu'à Montréal, lorsque les canaux du Saint-Laurent seront complétés.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a parlé d'une déclaration que le sénateur McCallum a faite au Sénat au sujet du coût de ces améliorations. Le projet de l'honorable sénateur serait de construire un canal de Port-Maitland. Naturellement, il est intéressé,—je ne dirai pas personnellement,—mais il est intéressé parce qu'il demeure dans le comté de Monck. Pour mener ce plan à bonne fin, ainsi que l'on démontre ici, il faudrait construire un canal de 20 milles de longueur, un canal qui coûterait beaucoup plus cher que ce que le gouvernement se propose de dépenser à Port-Colborne.

Au sujet des élévateurs, je dirai que j'ignore ce que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a promis. Mon opinion, c'est que le gouvernement devrait construire lui-même ces élévateurs, en conserver la propriété et ne pas les remettre entre les mains d'une compagnie ou d'un individu qui pourrait entraver le trafic pour des considérations personnelles. Sans doute, cela coûterait de l'argent. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet, mais, selon moi et selon les citoyens que je représente, le gouvernemnt devrait construire lui-même ces élévateurs et en conserver la propriété et l'exploitation.

Je ne crois pas que personne s'oppose à ce crédit, car tous les gouvernements du pays se sont engagés tour à tour à faire ces améliorations sur le canal Welland, depuis plusieurs années. On a déjà dépensé plus de $25,000,000 sur ce canal, et nous avons dépensé plus de $80,000,000 pour établir notre système de canaux. Maintenant, lorsqu'il ne nous faut plus qu'un million ou un peu plus, pour compléter cette grande entreprise, je crois qu'on ne devrait pas s'opposer à ce crédit.

M. GIBSON : Je ne désire ajouter que quelques mots à ce qu'a dit l'honorable député de Welland (M. McCleary). J'approuve ce qu'il a dit au sujet des améliorations à faire au au port de Port-Colborne. Nous qui vivons dans la péninsule du Niagara, nous savons qu'il est nécessaire d'améliorer le canal de Welland, car jamais, à aucune époque de notre histoire, cette voie de communication n'a été plus importante pour la prospérité du Canada, vu que les autres canaux sont à la veille d'être complétés.

Je ne suis pas dans les secrets du gouvernement, et je ne sais si celui-ci a l'intention de construire des élévateurs, mais je dis que nous devons faire des travaux à l'entrée du canal pour l'avantage des grands et petits bateaux. A la Pointe-du-Pain-de-Sucre, à une faible distance de la jetée de Port-Colborne, il y a, à peu de profondeur au-dessous du niveau de l'eau, un amas de pierres calcaires. Si on ne fait pas autre chose, il faut au moins faire disparaître cela, car, comme l'a fait observer l'honorable député de Welland, un grand nombre de bateaux, dans les gros temps, doivent se rendre à Buffalo, lorsque leur lieu de destination est Port-Colborne. J'ose dire que si l'on faisait disparaître ce rocher, on aurait assez de pierres, avec les matières que l'on retirerait en creusant le port, pour remplir un brise-lames de la dimension de celui que le gouvernement a l'intention de construire.

Je ne sais si le gouvernement se propose d'adopter la politique que l'on a annoncée au sujet d'élévateurs, mais, dans tous les cas, j'aimerais demander quelques moments d'attention pour vous démontrtr comment on apprécie cette matière à Buffalo où il y a tant d'élévateurs. Voici ce que dit à ce sujet le rapport du "Board of Trade," de Buffalo, de 1898 :

La quantité de grains, y compris la farine, expédiée de l'extrémité du lac Supérieur au bord de la mer, a été, en 1898, de 123,419,573 boisseaux. Sur cette quantité considérable 1,500,000 boisseaux seulement ont passé par le canal Welland.

En 1896, la valeur des navires américains passant par le canal du Saut-Sainte-Marie, était de $43,006,200 ; et des navires canadiens, de $2,135,300. La proportion du fret transporté par les navires canadiens était de 4 pour 100.

En 1897, 17,600,000 boisseaux de grains furent expédiés de Port-Arthur par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et sur cette quantité, 12,928,000 boisseaux prirent la route de Buffalo, et 2,000,000 seulement passèrent par Montréal,

M. Thompson, de Duluth, dit qu'un navire peut transporter 2,700 tonnes de fret à travers le canal du Saut-Sainte-Marie et faire le trajet depuis Duluth en 3½ jours, au coût moyen de $120 par jour—de Duluth à Buffalo, la distance est de 1,000 milles,—cela veut dire que le coût réel du transport sur les grands lacs est de quinze et un huitième de cent par mille, pour chaque tonne de fret ; c'est-à-dire que les bateaux font pour $10 ce que les chemins de fer ne pourraient faire pour moins de $270.

Si cette assertion de M. Thompson est exacte,—et je n'ai aucune raison d'en douter—je crois que la Chambre comprendra toute l'importance qu'il y a pour nous de mettre le port de Port-Colborne en état de recevoir, non seulements les petits bateaux, mais les navires à fort tonnage des grands lacs. Sans nous imposer les dépenses de construire des élévateurs fixes, vous pourriez avoir des élévateurs flottants comme ceux que l'on emploie à Buffalo, presque chaque jour. Buffalo possède 40 élévateurs ordinaires, six tours pour le transbordement et huit tours flottantes. Si nous pouvions convenablement outiller Port-Colborne, ces élévateurs pourraient transborder la cargaison des navires des grands lacs dans nos bateaux tirant 14 pieds d'eau.

M. MONTAGUE : Pourrait-on se servir de ces élévateurs flottants ?

M. GIBSON : Oui, on s'en sert à Buffalo. Mais si le gouvernement ne construisait pas des élévateurs fixes, il pourrait du moins louer ces élévateurs flottants qui font les transbordements à tant le boisseau.

J'abonde parfaitement dans le sens de l'honorable député de Welland, lorsqu'il a signalé des dangers de mettre ces élévateurs entre les mains d'un particulier. Il serait bien possible pour une compagnie de Buffalo de construire un immense élévateur dans le port de Port-Colborne, si le gouvernement donnait un emplacement pour ce port, et un autre à Montréal ; ou si elle n'en construisait pas à Montréal, vu qu'elle aurait toutes les facilités désirables à Port-Colborne, elle pourrait virtuellement annuler tout ce que le gouvernement a fait, en exigeant des taux exorbitants pour emmagasiner et transborder le grain ; de sorte que les bateaux seraient obligés d'aller à Buffalo et de transborder leur cargaison sur le canal Erié. Ainsi je dis que, dans les intérêts du pays, il serait bon que le gouvernement n'accordât pas le droit de transborder et d'emmagasiner le grain.

A mon humble avis, si, lorsque les améliorations de Port-Colborne seront terminées, nous avons besoin d'élévateurs pour transborder le grain des grands dans les petits bateaux, et pour des fins d'emmagasinage, que le gouvernement les achète et les construise lui-même, et établisse les tarifs les plus bas. Nous voyons qu'il y a à Buffalo, outre les 40 élévateurs dont mon honorable ami (M. Montague) a parlé, six tours de transbordement et huit tours flottantes. Celles-ci, cependant, n'ont aucune capacité d'emmagasinage. Ces divers élévateurs ont une capacité de 21,000,000 de boisseaux et ont coûté $13,000,000, et peuvent transborder en 24 heures 5,500,000 boisseaux de grain.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique à Fort-William a 4 élévateurs qui ont une capacité de 5½ millions et peuvent transborder 40.000 boisseaux à l'heure.

Quel serait l'avantage du pays d'avoir une voie de communication entièrement canadienne depuis les grands lacs jusqu'à l'océan ? La distance de Port-Arthur à Port-Colborne est de 825 milles, de Port-Arthur à Buffalo, de 870 milles ; ou 18 milles de moins en faveur du port du canal Welland. De Port-Colborne à Montréal, la distance est de 375 milles, et de Buffalo à New-York, par voie du canal Erié, de 495 milles, ou 120 milles de moins en faveur de la route du canal Welland. De Montréal à Liverpool, la distance est de 2,800, et de New-York à Liverpool, de 3,080, soit de 280 milles de moins en faveur de Montréal. En résumé, de Port-Arthur à Liverpool, la distance, par voie du canal Welland, est de 4,027 milles ; et de Port-Arthur à Liverpool viâ New York, de 4,446 milles, ou une distance de 418 en faveur de la route canadienne.

Si vous prenez le grain à Port Arthur ou à Duluth ou Chicago jusqu'à Port-Colborne, par voie du canal Welland, vous avez dans chaque cas, l'avantage de 419 milles, et ainsi nous avons la chance de détourner à notre profit le trafic de l'ouest, en faisant transporter ce grain par nos propres compatriotes et dans nos propres bateaux par voie du canal de Welland. Pour ces raisons, je crois que le gouvernement est justifiable de voter ce crédit ; et bien que je ne demeure pas dans ce comté, j'abonde entièrement dans le sens de l'honorable député de Welland. Sans me placer au point de vue de la politique de parti, je crois qu'il serait sage de la part du gouvernement, de compléter le système de nos canaux en améliorant Port-Colborne et en construisant à cet endroit un brise-lames d'une longueur suffisante pour atteindre la Pointe-du-Pain-de-Sucre. Le gouvernement devrait adjuger l'entreprise sans délai, afin qu'à l'avenir, les bateaux au lieu de s'éloigner du port de Port-Colborne, dans les gros temps, pour se rendre à Buffalo, vinssent dans notre port canadien.

M. BENNETT : Lorsque la Chambre a été saisie de la question pour la première fois, l'opinion générale était que le gouvernement ne désirait que la construction d'un brise-lames à l'entrée de Port-Colborne, afin de répondre aux besoins du trafic actuel ; mais après la discussion et l'exposé des faits que nous avons entendu, il est maintenant évident que le gouvernement va se lancer dans de grandes dépenses, et les premières arrhes que l'on donne pour l'exercice courant, c'est un demi million de dollars, pour le moins. Le gouvernement devrait dire sincèrement à la Chambre et au pays ce qu'il a l'intention de faire au sujet de cette grande question du transport.

L'honorable député de Toronto-ouest et des représentants des autres comtés de l'ouest de l'Ontario, ont exposé le projet de transporter le grain de la baie Georgienne à Toronto, par chemin de fer, et de l'expédier ensuite, par eau, de Toronto à Montréal. On a déclaré dans la presse que l'intention du gouvernement actuel est d'acheter ce qu'on appelle le chemin de fer d'Ottawa et de Parry Sound, afin de transporter les céréales des Etats de l'ouest par eau jusqu'à Parry-Sound, et par chemin de fer de Parry Sound à Montréal, pour les expédier de là par vaisseaux en Angleterre. On peut dire, cependant, que l'une et l'autre de ces propositions n'ont été tenues pour rien par le gouvernement, ce soir, lequel se propose d'essayer de créer un trafic en amenant les plus gros bâtiments à céréales possibles des grands lacs à Port-Colborne, pour y faire transborder leurs cargaisons dans de petits vaisseaux qui se rendent à Montréal par le canal Welland.

Considérons cette proposition.

J'admets que si l'on avait aujourd'hui à Port-Colbonne une profondeur d'eau de 20 à 22 pieds, on pourrait accommoder ces gros vaisseaux capables de transporter de 150,000 à 200,000 boisseaux de céréales, et que ces vaisseaux pourraient à Port-Colborne décharger leur cargaison dans de plus petits

vaisseaux capables de transporter 70,000 à 75,000 boisseaux de céréales au port de Montréal.

Telle est la proposition que le gouvernement a énoncée aujourd'hui d'après ce que je comprends, car il ne peut être possible qu'il entende dépenser ces $500,000 à Port-Colborne alors que le commerce qui s'y fait maintenant y possède les commodités requises.

La proposition consiste à essayer de lutter par cette route projetée de Port-Colborne contre toutes les autres routes possibles par où se fait le trafic des céréales sur les grands lacs. Elle comporte que tout le trafic des transports qui se fait aujaurd'hui à Kingston et à Prescott, où des élévateurs ont été établis grâce au capital des particulieurs, doit être ruiné immédiatement et pour toujours ; car si de gros vaisseaux se rendent à Port-Colborne pour y décharger leur cargaison, il ne se fera aucun déchargement à Kingston et à Prescott. Elle comporte ensuite que bien que M. Booth ait bâti à grands frais un chemin de fer, dans l'espoir de créer un commerce considérable de grain de Parry Sound à Montréal, les fonds publics du Canada vont être consacrés à ruiner son entreprise. Elle comporte encore que bien que le gouvernement ait prolongé l'Intercolonial à Montréal, il va falloir abandonner pour toujours la perspective de voir l'Intercolonial faire un trafic rémunérateur des céréales, à l'est de Montréal, car si le trafic des céréales doit entièrement se faire par voie de Port-Colborne à Montréal, les expéditions à destination d'Angleterre se feront par vaisseaux à ce dernier port, et le réseau du chemin de fer de l'Intercolonial ne transportera plus que le grain qui pourra rester aux élévateurs à la fin de la saison de navigation entre Montréal et l'océan. Elle comporte également que le gouvernement entend faire la guerre à la ligne du Grand Tronc s'étendant de Montréal à la ville de Midland, où ce chemin de fer a établi deux grands élévateurs. Et, tout en ne voulant pas envisager cette question à un point de vue local, je dis que le gouvernement ferait bien de considérer s'il serait profitable ou non au pays, dans l'ensemble, de s'engager dans cette dépense considérable pour faire la lutte au capital déjà placé des particuliers.

L'honorable député de Welland (M. McCleary et l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) ont tous deux émis cette proposition, savoir : Que si nous avions l'eau profonde dans le havre de Port-Colborne, ainsi que le brise-lames nécessaire qui doit y être construit, nous pourrions espérer lutter avec succès contre la route de Buffalo. Je conteste cette proposition. Les avantages réels de Buffalo ne consistent pas dans le transport du grain par eau de Buffalo à New-York, mais dans le fait qu'il y a entre Buffalo et New-York sept lignes directes de chemin de fer qui, grâce à la concurrence qu'elles se font réciproquement, arrivent, de concert avec les vaisseaux des grands lacs, à procurer un transport à meilleur marché que celui qui se fait à présent à Montréal. Je prétends donc, en présence de ce qui s'est passé jusqu'ici, qu'on ne peut lutter avec succès contre le trafic de Buffalo par les moyens que comporte la proposition actuellement soumise à la Chambre.

En outre, on doit se rappeler que nous avons aujourd'hui du lac Supérieur à Montréal une route par eau possédant des vaisseaux capables de transporter 75,000 boisseaux de grain de Duluth, de Fort-William et d'autres points à Kingston et Prescott, où ils sont déchargés à tour de rôle dans des barges capables de transporter de 25,000 à 40,000 boisseaux de grain ; et que, grâce à la profondeur de 14 pieds d'eau procurée aux canaux du Saint-Laurent, il sera possible de transporter le grain de Fort William et d'autres ports des grands lacs à Montréal dans des vaisseaux d'une capacité 60,000 à 70,000 boisseaux.

Que signifie cette formidable dépense ? Elle veut dire que, bien que nous ne puissions détruire le trafic de Buffalo ni même en obtenir une petite proportion, nous croyons qu'en réussissant à amener à Port-Colborne des vaisseaux d'une capacité de 200,000 boisseaux nous allons surmonter la difficulté. Je n'exprimerai pas mon opinion sur ce point, car il réclame les idées et les opinions d'hommes qui ont fait une étude spéciale de la question, mais il est admis aujourd'hui que si une petite quantité de grain seulement se transporte au port de Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, la cause en est dans le fait que ce port n'est pas libre aussi longtemps que celui de New-York, et qu'on n'a pas d'Europe à Montréal le fret de retour qu'on a d'Europe à New-York ; et quand on demande à cette Chambre de s'engager dès le début à faire une dépense de $500,000, et que cette dépense doit être continuée par la construction d'élévateurs et l'établissement de commodités d'entrepôt pour le transport des grains, on admet virtuellement que la proposition de creuser les canaux du Saint-Laurent à 14 pieds est considérée comme un fiasco certain.

Nous nous trouvons en présence de cet aveu du gouvernement, savoir : que ce projet d'amener des barges d'une capacité de 75,000 boisseaux à Kingston, pour les y décharger dans des barges d'une capacité de 40,000 boisseaux afin de faire le transport du grain dans les 14 pieds d'eau du Saint-Laurent, ou d'amener des barges d'une capacité de 50,000 boisseaux des ports des grands lacs directement à Montréal, projet que le gouvernement actuel et les gouvernements antérieurs croyaient devoir être un succès, est un fiasco.

Ceux qui s'intéressaient aux transports nous disaient par le passé que la profondeur de 14 pieds d'eau de ces canaux nous permettrait de conduire des barges d'une ca-

pacité de 50,000 à 60,000 boisseaux à Montréal, et de vaincre la rivalité de la route de Buffalo. Mais que prouve l'expérience ? Je ne me suis pas procuré les chiffres de la quantité de grain maniée à Prescott et à Kingston l'an dernier, mais je crois être exact quand je dis qu'il n'en n'a pas été manié plus de 10,000,000 de boisseaux l'an dernier à ces deux ports. C'est-à-dire que malgré que nous eussions ces vaisseaux d'une capacité de 50,000 à 75,000 boisseaux, et aussi, naturellement, de plus petis vaisseaux, transférant, à Kingston et à Prescott, leur cargaison à de petites barges se rendant à Montréal, seulement 10,000,000 de boisseaux, toutefois, ont été maniés virtuellement de cette manière durant toute la saison de l'an dernier. Ces chiffres peuvent être inexacts, mais je crois me rapprocher assez de la vérité. Acceptant pour base que 10,000,000, de boisseaux de grain sont passés par les canaux du Saint-Laurent l'an dernier, que dit le gouvernement de cette route ? Qu'elle a été un fiasco, et que nous ne pouvons espérer, dans les conditions actuelles, arriver à manier de cette manière plus de 10,000,000 de boisseaux de grain, mais que si l'on établit des commodités permettant d'amener à Port-Colborne les plus gros vaisseaux, transportant de 200,000 à 300,000 boisseaux de grain, pour de là expédier au moyen de petits vaisseaux leur cargaison à Montréal par le canal Welland, nous pourrons être en état de rivaliser avec succès avec le trafic de Buffalo.

Que prouve l'expérience du passé ? Que la route des canaux du Saint-Laurent n'a pas été heureuse ; et permettez-moi de dire à la Chambre que l'an dernier, bien que ce fût la première saison durant laquelle la ligne de M. Booth fonctionnât, il s'est transporté autant de grain par le chemin de fer de Parry Sound que par le canal Welland, c'est-à-dire 10,000,000 de boisseaux. Et je vois mentionné dans les écrits publiques, et je crois le rapport exact, qu'en cette saison actuelle plus de 6,000,000 de boisseaux de grain ont été transportés par la ligne de M. Booth ; et je suis en deçà du chiffre réel lorsque je dis que le chemin de fer Grand Tronc a transporté de Midland à Montréal, à cette saison, plus de 7,000,000 de boisseaux de grain. Tout cela tend à prouver qu'à l'heure qu'il est il a été transporté à Montréal, de certains points des grands lacs, par ces deux lignes, plus de 13,000,000 de boisseaux de grain durant la partie la plus languissante de la saison—car on doit ce rappeler que c'est à l'automne que le trafic du grain bat son plein. Je sais que le Grand Tronc espère maintenant transporter du port de Midland seul 20,000,000 de boisseaux de grain cette année, et j'ai entendu faire l'affirmation que la ligne de M. Booth en transportera une égale quantité.

Si donc 40,000,000 de boisseaux de grain doivent être transportés par ces deux lignes de chemin de fer de certains points de la baie Georgienne à Montréal, et si 10,000,000 de boisseaux seulement doivent passer par le canal Welland pour descendre ensuite les canaux du Saint-Laurent, que doit penser la Chambre de cette nouvelle proposition ?

Si la Chambre vote cette somme considérable d'un demi-million de dollars, la chose signifie que le gouvernement admet tout simplement le fiasco de l'arrangement actuel, et qu'il est d'avis qu'en changeant le système et en faisant arriver de plus gros vaisseaux à Port-Colborne, on pourra être en état de faire les transports à meilleur marché que par le passé, et par suite de rivaliser avec le trafic de Buffalo.

Les plus grands concurrents du trafic de Buffalo, aujourd'hui, sont le Grand Tronc, par sa ligne s'étendant de Midland à Montréal, et la ligne du Parry-Sound, s'étendant de Parry-Sound à Montréal, puisqu'ils ont démontré avoir transporté près de 20,000,000 de boisseaux de grain à eux deux l'an dernier, et qu'ils ont droit de s'attendre à en transporter 40,000,000, à eux deux cette année.

Envisageant le sujet sous ce jour, je prétends que le gouvernement devrait soigneusement peser cette proposition avant de s'engager dans une entreprise comme celle-là et de dépenser un demi-million de dollars. Il est parfaitement clair, à en juger par le trafic considérable qui a suivi la route de Port-Colborne par le passé, que la construction de ce brise-lames n'est pas de nécessité absolue aujourd'hui. On a insisté sur le fait qu'il existe un banc de roche et des hauts-fonds à l'entrée du port, et que ces obstacles devraient être enlevés aussi promptement que possible ; mais si le trafic s'est fait avec succès à Port-Colborne depuis 20 ans, en l'absence du couteux brise-lames projeté, pourquoi en entreprendrait-on la construction à présent ? Si les vaisseaux qui se rendent là aujourd'hui y trouvent les commodités nécessaires—et sans cela on ne les y verrait pas,—pourquoi alors serait-il nécessaire d'exécuter ces travaux considérables de dragage, dont le coût est estimé à $350,000, et de construire ce coûteux brise-lames ?

Je prétends, en présence du fait que le gouvernement a réuni les deux estimations, et que ce qu'on se propose de dépenser à cet égard cette année seulement est d'un demi-million de dollars——

M. GIBSON : Que proposeriez-vous pour remplacer la route du canal Welland ?

M. BENNETT : On ne peut rien suggérer pour remplacer le canal Welland.

M. GIBSON : Je parle de la route du canal Welland.

M. BENNETT : Ma prétention, et je regrette de ne l'avoir pas exposée clairement, est que le canal Welland a démontré, l'an dernier, qu'il pouvait seulement attirer un trafic annuel d'environ 10,000,000 de boisseaux de grain, et je crois être exact, car je prend les chiffres concernant le grain transbordé à Kingston.

M. GIBSON : Le chiffre est de 15,000,000 à 16.000,000 de boisseaux.

M. BENNETT : Je parle sauf à être corrigé, mais en admettant que 15,000,000 de boisseaux de grain ont été transportés par voie du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent, parce que cette quantité aurait été transbordée à Kingston et à Prescott, il s'ensuit alors qu'en une saison le trafic du chemin de fer de Parry-Sound a presque atteint le même volume, car 10,000,000 de boisseaux de grain ont été transportés par le chemin de fer de Parry-Sound l'an dernier, et le Grand Tronc s'attend à en transporter 20,000,000 de boisseaux, cette année, de Midland à Montréal.

Je ne parle pas de cette question à un point de vue local, mais je parle de la grande question des transports.

J'ai fait allusion au projet de Toronto de construire un chemin de fer partant de la baie Georgienne, et, tout en n'ayant pas promis une aide active, le gouvernement a certainement prêté l'oreille à la proposition de la construction du canal de navires de l'Ottawa. Le parlement devrait avoir pour système le règlement immédiat et une fois pour toutes de ce qui doit constituer le réseau permanent des voies de transport. Si les transports doivent se faire par voie du canal Welland, je suppose que l'exécution de ce projet-ci doit nécessairement s'ensuivre à titre d'accessoire. S'ils doivent se faire par voie du canal de vaisseaux de l'Ottawa, ce projet devrait être laissé de côté. Si, d'autre part, le gouvernement entend se tenir à l'écart pour s'en rapporter à l'initiative privée, comme celle du Parry-Sound et du Grand Tronc, il est inopportun à présent, de la part du gouvernement, de s'engager dans cette entreprise considérable avant d'avoir arrêté un système.

On ne peut prétendre que les dépenses actuelles soient indispensables parce que le trafic actuel du canal Welland est de 15,000,000 de boisseaux de grain.

Donc, le creusage de l'entrée du havre de Port-Colborne n'est pas nécessaire, non plus que la construction de ce brise-lames. Le trafic fait par le passé se fera à l'avenir avec des commodités actuelles. Et si le gouvernement se lie à cette proposition, il admet virtuellement qu'il désespère aujourd'hui faire une concurrence heureuse aux autres routes en se rendant par une route de 14 pieds d'eau à Montréal, mais qu'il espère, en amenant à Port-Colborne les gros vaisseaux et en transportant de là à Montréal le grain au moyen de petits vaisseaux, pouvoir rivaliser avec succès avec Buffalo au sujet du grand trafic de l'ouest qui, je suis heureux de le dire, s'accroît chaque année.

M. SI'ROULE : Le ministre des Finances nous a-t-il donné un aperçu de tout le projet proposé ? Car il a été rumeur que le projet comprenait non seulement la construction d'un havre, mais encore celle d'élévateurs, et que le gouvernement entendait proposer certain projet par lequel les personnes qui ont avancé des capitaux pour bâtir des élévateurs seraient appuyées dans une certaine limite par le gouvernement. Est-ce là ce qu'on a en vue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On n'a rien autre chose en vue que l'exécution des travaux annoncés. Naturellement, il existe divers plans, diverses propositions et divers avis impliquant des sommes considérables relativement à Port-Colborne, et des sommes beaucoup plus considérables encore relativement à un autre port. Mais nous écartons ces propositions. Nous n'entendons rien faire au sujet d'élévateurs.

M. MONTAGUE : J'apprécie la loyauté dont l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) et l'honorable député de Welland (M. McCleary) ont fait preuve envers les circonscriptions qu'ils représentent, circonscriptions dont chacune est traversée par le canal Welland. Je ne dis pas qu'il n'adoptent pas des vues plus larges que celles qui se circonscriraient à la localité, mais nous ne pouvons qu'admirer la loyauté avec laquelle ils défendent l'exécution d'une forte dépense relativement au canal Welland. On a dit qu'un député qui a parlé ailleurs sur ce sujet subissait l'unique influence de l'endroit où il demeurait. En lisant son discours, auquel l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a fait allusion, on verra, je crois qu'il n'a pas pris cette attitude, mais que l'attitude qu'il a adoptée, et qu'ont déjà adoptée quelques-uns d'entre nous en cette Chambre, est que si l'argent doit être dépensé il doit l'être de manière à assurer le meilleur rapport possible au pays. Si c'est un simple point de vue local et étroitement rétréci, je m'y connais guère.

Quant à moi, le ministre des Finances a laissé échapper un seul mot en terminant, lorsqu'il a dit que, bien que considérable à cet endroit, la dépense le serait davantage à un autre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne faisais pas allusion à mon honorable ami (M. Montague).

M. MONTAGUE : Je rappellerai à mes honorables amis, les députés de Lincoln et de Welland, que ma circonscription se trouve presque contiguë à Port-Colborne, et que, par conséquent, si j'étais susceptible d'être influencé par les seules raisons locales, je ne pourrais m'opposer à une dépense faite si près de chez moi.

M. GIBSON : Vous préféreriez la voir faire à Port-Maitland ?

M. MONTAGUE : Mais telle n'est pas la question. La question consiste à savoir si cette somme d'argent peut être dépensée avec profit pour le pays, et si, après qu'elle l'aura été, on en retirera le bénéfice auquel on s'attend. Il est bien connu qu'on a fait au sujet de ces canaux—je ne dis pas que cela est vrai seulement par rapport à un gouverne-

ment ou à un autre—des dépenses dont le résultat n'a pas été avantageux financièrement ni commercialement pour le Canada en général. Nous admettons tous que si le canal Welland doit réussir à attirer un plus fort trafic des lacs, il doit posséder un port convenable, et la question à décider est de savoir si la dépense de ces $150,000 et de ces $350,000, à faire sous la direction du département des Chemins de fer et Canaux, doit nous procurer ce port convenable. Or, je déclare ici—non parce que je suis expert en cette matière, mais d'après l'avis de ceux qui le sont—que la dépense de cette somme n'attirera pas ces gros vaisseaux sur les lacs, qu'elle n'attirera pas cette augmentation de navigation dont on a parlé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : N'attirerait-elle pas une partie raisonnable du trafic si elle réussissait dans une mesure raisonnable à procurer un bon port ?

M. MONTAGUE : Si l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) veut m'assurer qu'elle obtiendra ce dernier résultat, je lui répondrai.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le grain ne prendrait-il pas la route la moins coûteuse, si elle est praticable ?

M. MONTAGUE : Reste à savoir si elle est moins coûteuse et aussi sûre. Serait-elle moins coûteuse, si elle n'est pas sûre, on ne la suivra pas. Aboliriez-vous tout à fait les péages sur le canal Welland, que vous n'y attireriez pas un seul vaisseau de plus grande dimension si vous n'avez pas de havre sûr à offrir.

J'ai lu très attentivement le long rapport traitant du projet d'agrandissement et le simple mémoire de nature privée que l'honorable ministre a été assez bon de me faire parvenir, et je ne puis trouver aucun rapport d'ingénieur disant que cette dépense de $150,000 soustraite des dépenses proposées relativement à ce projet—qui exigera un montant de $5,500,000 pour être complété—sera d'un grand avantage à la navigation. Si l'honorable ministre possède un rapport dans ce sens, il est de son devoir de nous le communiquer. A mon avis, l'honorable ministre a simplement pris l'un des item proposés dans ce grand rapport ; il l'a fait pour cette année, et les années suivantes nous verrons soumettre les autres item jusqu'à ce que le montant de $5,500,000 ait été atteint, avant que l'œuvre soit complétée et avant que les membres de la droite puissent prétendre qu'ils ont parachevé un bon havre à Port-Colborne.

L'honorable ministre admet qu'il existe un banc de roche à l'extérieur du havre de Port-Colborne. L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) voudra-t-il me dire comment un havre peut exister avec succès s'il n'a pas des commodités de mouillage à l'extérieur ? Il n'y a là aucune commodité quelconque de mouillage. Vous pourriez dépenser autant de millions que vous voudriez, que vous ne pourriez jamais mouiller un vaisseau à l'extérieur du havre de Port-Colborne. Eh bien ! dites-le moi, allez-vous pouvoir attirer les gros vaisseaux des lacs sans posséder un havre de refuge à Port-Colborne ?

Combien de vaisseaux peut-on recevoir dans ce havre maintenant, même en y construisant ce brise-lames ? Combien y peut-on en placer à l'entrée du canal ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le brise-lames construit, on pourra y placer tous les vaisseaux des grands lacs.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre ne parlerait pas ainsi s'il s'agissait de ses propres vaisseaux, il exigerait plus de protection et de meilleures commodités qu'un simple brise-lames placé dans le lac n'en offrirait aux vaisseaux de la nature de ceux qu'il s'attend à attirer à ce port. S'il veut y attirer le négoce des gros navires de prix qui naviguent sur le lac, il devra posséder un havre de refuge, et la seule manière de l'obtenir consisterait à dépenser $2,500,000 pour miner toute la partie du lac située entre le brise-lames s'étendant de la Pointe-du-Pain-de-Sucre et la jetée actuelle de Port-Colborne. Ce serait là une dépense de $2,500,000 comme l'allègue le rapport dont je cite ces chiffres à la Chambre.

Ensuite, comment attirerez-vous ces vaisseaux sans posséder de commodités de bassin ? En possèdez-vous ? Non, certainement. Bâtiriez-vous ce brise-lames deux fois plus long, qu'il vous faudrait fournir des commodités supplémentaires. C'est ce que l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) me niera pas. Et sans ces commodités de bassin, vous ne pourrez attirer ces gros vaisseaux du lac.

Et puis, le ministre intérimaire des Travaux publics nous déclare qu'il ne se propose pas de construire des élévateurs. Eh bien ! sans ces élévateurs, tout le projet d'amener des gros vaisseaux dans ce port pour y transférer leurs cargaisons dans de petits vaisseaux qui les transporteraient par le canal, doit échouer.

Le directeur général des Postes nous dit : "Laissons aux particuliers le soin de dépenser cet argent." Mais le député de Lincoln se lève immédiatement pour déclarer qu'il s'oppose à ce système, attendu que si des particuliers possédaient les élévateurs il en résulterait l'imposition sur le trafic d'une taxe dont le fardeau ruinerait tout à fait la route. Il y a beaucoup de sens dans cet argument du député de Lincoln, et son sens et sa valeur prêtent autant de force à ma prétention actuelle, savoir : que, suivant l'avis de l'ingénieur du département des Travaux publics, ce projet doit être accepté en entier, et que dans ce cas, il impose éventuellement au trésor du Canada un fardeau de $5,500,000. L'honorable député de Welland (M. McCleary) dit que c'est parfait. Qu'on nous le déclare alors, qu'on ne vogue pas sous de fausses couleurs, et que le ministre et le gouvernement, si tel est ce qu'on entend, signifient franchement à ce parlement, ap-

pelé à voter le crédit, si en définitive on nous demandera de dépenser $5,500,000, au lieu de $150,000, pour la construction d'un simple brise-lames.

Autre point. Un député a fait allusion aux travaux se rattachant au havre de Port Maitland. Toute la question est de savoir où nous obtiendrons le meilleur havre et le meilleur rapport. Je ne suis pas ici pour faire valoir les prétentions de Port Maitland, à moins que ces prétentions ne soient bien supérieures à celles de Port-Colborne relativement à la sécurité et aux qualités du havre. Il a été fait un rapport concernant Port Maitland, et tout ce que je dirai, c'est qu'après avoir lu ce rapport, j'en suis arrivé à la conclusion que quelque part dans les environs de Port Maitland, le jour où ce rapport a été fait, s'est trouvé certain personnage venu des environs du havre de Port-Colborne, car il y a là une certaine quantité de renseignements que de lui-même l'ingénieur ,que je connais très bien et qui est un très excellent homme, il y a là dis-je, une foule de renseignements, qui d'après moi, doivent, après avoir été préparés, lui avoir été fournis gratuitement, car sinon il ne les aurait jamais rassemblés alors précisément pour servir la fin proposée.

Eh bien ! quels sont les faits ? On a admis, je crois, et j'imagine que le député de Lincoln et le député de Welland l'admettront maintenant, qu'originairement on s'est trompé en construisant le canal Welland. Ce canal aurait dû partir de Port Maitland. En effet, car à cet endroit, il y avait un bon havre, il n'y avait pas de roc qu'il fallût miner, et l'on n'aurait eu qu'à creuser dans de la terre. Ce qu'il s'agit de savoir maintenant, c'est s'il n'est même pas encore trop tard pour corriger l'erreur commise.

Que constatons-nous ? Si la dépense était faite à Port-Maitland, elle serait moindre que celle nécessaire à Port-Colborne, car à Port-Maitland, le coût du havre, des élévateurs, des quais, et en sus, le coût du creusement du canal jusqu'à la jonction Welland, et rien de plus, comme dit le ministre des Finances, constituerait une dépense beaucoup moindre d'après le rapport de l'ingénieur. Et si les chiffres de l'honorable sénateur McCallum doivent être acceptés, et c'est un homme qui comprend parfaitement ce dont il parle, la dépense serait immensément moindre, et nous aurions un havre splendide, un havre naturel, possédant, dit-on, de bien meilleures commodités que celles qu'on procurera à Port-Colborne, même en y dépensant cette forte somme d'argent.

Je ne suis pas ici pour me faire l'avocat des prétentions de Port Maitland, à moins qu'il ne soit établi par les meilleurs témoignages que c'est là l'endroit convenable où l'argent devrait être dépensé. Je viens seulement demander qu'on apprenne à la Chambre et au pays, si l'on se propose de dépenser $5,500,000 à Port-Colborne avant que ces travaux soient complétés. Et je répète que d'après mes renseignements, et je m'appuie seulement sur les renseignements de ceux dont les connaissances sont recommandables, à moins de construire des bassins, à moins de construire des élévateurs, à moins de créer un havre de refuge, la simple construction à Port-Colborne d'une jetée du coût de $250,000 à $300,000 sera en grande partie un gaspillage d'argent, et dans ce cas, je suis convaincu que pas un membre de cette Chambre ne voudra voter la chose. Si le crédit doit se trouver bien employé et produire un bénéfice équivalent, je suis aussi disposé que tout autre à le voter.

M. GIBSON : L'honorable député prétend que la construction d'un havre à Port-Colborne a été une erreur. J'aimerais à signaler au comité que cette erreur a duré assez longtemps, c'est-à-dire depuis qu'a été commencé l'ancien canal, soit il y a près d'un siècle. Et puis, je suis certain que lorsque l'agrandissement du canal Welland a eu lieu, l'honorable député (M. Montague) et le sénateur dont il a mentionné le nom étaient membres du parti conservateur, et que l'un en cette Chambre et l'autre au Sénat ou en cette Chambre également possédaient la confiance du gouvernement de cette époque ; et cependant, la route de Port-Maitland aurait été, comme l'honorable député désire le faire croire à cette Chambre, la route la meilleure et la moins coûteuse, et la plus propre à augmenter les commodités du canal Welland. Je pense qu'alors le fonctionnaire qui dirigeait le département des Chemins de fer et Canaux, feu M. John Page, s'en serait aperçu il y a longtemps, sans avoir besoin que ni l'honorable député, ni le sénateur McCallum le lui signalent.

L'honorable préopinant a commencé par critiquer l'honorable député de Welland (M. McCleary) et moi simplement parce que nous avons préconisé l'agrandissement du havre de Port-Colborne. Il dit que nous devrions nous élever au-dessus de l'esprit de clocher.

M. MONTAGUE : J'ai dit que je n'avais aucun doute que l'honorable député s'était élevé au-dessus de cet esprit.

M. GIBSON : Mais il s'est immédiatement mis à préconiser l'agrandissement du canal Welland par voie de Port Maitland, et c'est ce qui a constitué tout le thème de son discours du commencement à la fin. La dépense de cet argent à Port-Colborne, dit-il, reçoit l'appui du député de Welland et de moi-même, et il nous admire en raison de notre loyauté. Eh bien ! je puis dire que ça me laisse absolument indifférent, en tant que je suis personnellement concerné dans le comté de Welland. Mais je puis dire en tout liberté que comme le havre du Port-Colborne a coûté un million de dollars, et comme le havre de Port-Colborne seul requiert maintenant d'être creusé, je suis convaincu qu'après avoir dépensé $25.000,000 pour approfondir le canal Welland, ce serait simplement l'œuvre de l'existence d'un homme.

Ce qu'il y a de plus pratique à faire, et ce qui peut s'accomplir le plus promptement, afin d'augmenter la capacité de transport de nos eaux intérieures, c'est d'adopter sans délai des mesures pour approfondir le havre de Port-Colborne de manière à y recevoir les plus gros navires naviguant maintenant dans ces eaux intérieures. Si les ingénieurs d'il y a 25 ou 30 ans avaient prévu l'accroissement de capacité des vaisseaux qui font la navigation intérieure, les dispositions de nature plus étendues auraient été prises relativement aux canaux, particulièrement au sujet du canal Welland. Lorsqu'on a construit les écluses qui existent depuis Port Dalhousie jusqu'au niveau le plus élevé du canal, à Thorold, et quand l'écluse 24 a été complétée par le gouvernement de feu sir John Macdonald, on considérait que 12 pieds d'eau étaient tout ce que requerrait jamais notre navigation intérieure. Mais tous ceux qui ont traversé les canaux savent que, quelle que soit la dimension des écluses qu'on peut bâtir, on construit immédiatement des vaisseaux de dimension équivalente. Les écluses du canal Welland, lesquelles ont 274 pieds de long à l'intérieur, 40 pieds de large et 14 pieds de profondeur, sont dites "écluses de dimension réglementaire."

L'honorable député sait fort bien que lorsque l'aqueduc a été construit, il le fut pour fournir 14 pieds d'eau au-dessus du buse, et l'on sait que de temps à autre l'alluvion pénètre dans le havre de Port-Colborne. Lorsque ceux qui furent envoyés pour examiner le havre de Port-Colborne firent leur rapport, il y avait seulement 13.87 pieds d'eau dans ce havre, et ainsi, même indépendamment du projet d'agrandissement, il y a actuellement nécessité de procurer plus de commodités aux vaisseaux fréquentant le havre de Port-Colborne.

Mais ce que mon honorable ami sait, ainsi que tous ceux qui résident dans cette localité, c'est que les récifs qui existent à l'extérieur du havre de Port-Colborne constituent un grand danger pour la navigation. Le havre lui-même n'offre aucun embarras, si ce n'est qu'il requiert une plus grande profondeur d'eau ; mais le danger réside dans ce haut-fond ou banc de roche, qui se trouve à environ un mille à l'extérieur du havre. En temps ordinaire, l'eau est assez profonde pour que tout vaisseau de navigation intérieure puisse y passer, mais on sait que dans les gros temps, les vaisseaux subissent un mouvement de tangage de huit à dix pieds, et leur poupe est alors exposée à se briser en traversant un récif comme celui-là.

Le gouvernement a reçu à ce sujet l'une des plus intelligentes délégations qui se soient jamais présentées auprès de lui. Elle était conduite par le capitaine Carter, et composée d'hommes grandement intéressés dans notre navigation intérieure, et cette délégation a persuadé le gouvernement de la grande nécessité d'enlever cette obstruction du havre de Port-Colborne.

M. CLARKE : Combien cela coûterait-il ?

M. GIBSON : D'après ce que je comprends, toute la chose, sans rien allouer relativement à l'élévateur——

M. MONTAGUE : L'honorable député comprend-il qu'on se propose d'exécuter ces travaux à même ce crédit-ci ?

M. GIBSON : Non.

M. MONTAGUE : D'après ce que je comprends, ces travaux requerront un autre crédit de $275,000.

M. GIBSON : Je ne crois pas qu'avec $350,000 on puisse construire la jetée au large du banc de roche, et faire disparaître le récif.

M. MONTAGUE : On ne se propose pas de faire cela ; et ainsi, la construction de ce brise-lames ne fait pas disparaître la difficulté se rattachant au havre de Port-Colborne. Le propre mémoire de l'honorable ministre signale qu'en sus des $350,000 qui doivent être consacrés au canal et des $250,000 à $300,000 qui doivent être affectés à la construction du brise-lames, il faudra $275,000 pour faire disparaître le récif dont parle l'honorable député.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas rigoureusement exact. Ce que se propose de faire le département des Chemins de fer et Canaux procurera 20 pieds d'eau jusqu'au canal même, n'y aurait-il aucun autre dragage de fait.

M. MONTAGUE : Quelle serait la largeur du chenal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle sera de 400 pieds au moins.

M. GIBSON : A un point de vue économique, ou à un point de vue d'entrepreneur, je conseillerais au gouvernement—et je n'ai donné à celui-ci aucun avis quelconque dans la matière—de bâtir, relativement aux travaux, un quai de débris subaquatiques, dans les coffrages duquel les débris du sautage de roc pourraient être jetés, au lieu d'être transportés au large du lac pour y être engloutis dans l'eau profonde, de sorte que tout le remplissage de ces coffrages pourrait se faire à un coût nominal, alors que le transport du roc à l'eau profonde coûterait une forte somme.

Mon honorable ami doute de la nécessité de construire un havre de refuge. Je n'aborde pas la question d'un havre de refuge, mais je prétends qu'il est absolument nécessaire de bâtir une jetée au large de ce récif.

Comme je l'ai déjà dit, en parlant sur cette question, il m'a peu importé que le gouvernement s'occupât ou non de la question des élévateurs, mais je désire qu'il voie immédiatement à faire creuser le havre de Port-Colborne, ainsi que l'entrée qui est obstruée par ce banc de roche.

M. WALLACE : Est-ce au large du brise-lames ?

M. GIBSON : Oui, du brise-lames actuel.

M. WALLACE : Non, je parle du brise-lames projeté.

M. GIBSON : Ce ne serait pas au large de celui-là ?

M. WALLACE : Faudrait-il encore $350,000 pour faire disparaître ce banc de roche ?

M. GIBSON : Je n'ai jamais examiné les chiffres au delà de ceci, savoir : Que quand le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux a fait le tour du canal Welland, la question des frais d'allège s'est élevée entre lui et M. Thompson, l'ingénieur surintendant. Je n'ai aucun doute que l'honorable député d'York sait que le Grand Tronc fait un montant considérable de frais d'allège entre Port-Colborne et Port-Dalhousie, et qu'afin d'épargner cette dépense, il est opportun que les gros navires des lacs, venant de Chicago, de Duluth et de Port-Arthur puissent pénétrer dans le havre de Port-Colborne pour voir leur cargaison transférée dans des vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

On a signalé, ensuite, que ces vaisseaux ne pouvaient arrêter au havre de Port-Colborne dans les gros temps, et que, pour leur permettre d'y pénétrer, alors le banc de roche en question devra être enlevé. Mon honorable ami a parlé du fait qu'on avait fait usage de havre de Port-Colborne malgré l'existence de ce banc de roche. Je désire lui faire comprendre qu'aucun des vaisseaux qui ont fréquenté le havre de Port-Colborne n'y a jamais pénétré chargé d'une cargaison complète. Aucun de ces vaisseaux n'a été mis à flot dans un tirant d'eau de 14 pieds. Maintenant, les gros vaisseaux tirant de 18 à 19 pieds d'eau, c'est-à-dire, juste la profondeur qui leur permet de traverser le busc de l'écluse du canal du Sault. C'est dans le but d'amener ces vaisseaux à Port-Colborne, si je comprends bien la question——

M. MONTAGUE : L'honorable député entend-il dire que les gros vaisseaux tirant 18 pieds d'eau pénètrent dans le havre de Port-Colborne ?

M. GIBSON : Non, ils ne le peuvent pas. Je dis que c'est dans le but d'amener les gros vaisseaux à Port-Colborne qu'est faite cette proposition du gouvernement concernant l'approfondissement du havre et l'enlèvement du récif. J'ai essayé de fournir des indications à mon honorable ami aussi bien que je l'ai pu.

M. WALLACE : A quelle distance de la rive est ce pont dont il parle ?

M. GIBSON : A environ un mille, à partir de l'endroit du brise-lames actuel.

M. WALLACE : Il est au large du brise-lames ?

M. GIBSON : Oui, à environ un mille.

M. HAGGART : Dois-je comprendre, d'après le ministre, qu'on se propose de dépenser ces $250,000 sur le coffrage de la jetée qui s'étend jusqu'à la Pointe-du-Pain-de Sucre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. HAGGART : C'est là ce que j'ai compris d'après le ministre, et l'on se propose de dépenser les $350,000 à la construction d'une écluse dans le canal Welland, à Port-Colborne.

M. WALLACE : Comment fait-on le creusement au brise-lames qu'il entend utiliser ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le brise-lames se trouve à l'eau profonde.

M. HAGGART : Il y a la nouvelle jetée qui doit être construite du côté de la Pointe-du-Pain-de-Sucre. Si je comprends bien, la dépense faite par le département des Chemins de fer et Canaux a pour but d'approfondir le canal depuis le lac jusqu'à l'embouchure de l'écluse située à l'entrée du havre de Port-Colborne, et il aurait besoin d'une profondeur de 21 pieds pour utiliser cette partie du coffrage qu'il entend construire. Une très petite distance seulement peut offrir 21 pieds à la navigation, le reste ne possède que 17 pieds et 14 pieds de profondeur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a vingt pieds là où commence le coffrage.

M. HAGGART : Ce que je prétends, c'est qu'il serait absolument inutile de dépenser $250,000 pour un brise-lames si l'on ne se propose de draguer jusqu'à 21 pieds. L'honorable directeur général des Postes dit que près du brise-lames, la profondeur de l'eau est de 21 pieds. Il s'agit d'une courte distance, il est vrai, mais il serait tout de même impossible de l'utiliser. Pour que le brise-lames fût utile, il faudrait que les vaisseaux tirant 21 pieds d'eau pussent naviguer à droite ou à guache à l'intérieur du brise-lames, et qu'on fît usage des quais et qu'on utilisât les élévateurs dans le but de transférer le grain des gros vaisseaux dans ceux ayant un tirant d'eau de 14 pieds. La dépense qu'on se propose de faire à présent n'aura pas cet effet. Le ministre dit que son utilité consistera entièrement à protéger les vaisseaux d'un tirant d'eau de 20 pieds pénétrant dans le canal. Je nie qu'il en soit ainsi. L'objet du brise-lames est de protéger les vaisseaux qui se trouvent dans les bassins.

M. GIBSON : L'honorable député prétend-il dire qu'il y aura des quais s'étendant à angle droit du brise-lames ?

M. HAGGART : Oui, c'est le plan proposé. Cela se trouve dans le plan proposé qui est soumis.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le plan d'un projet plus grand que nous ne pouvons pas mettre à exécution.

M. HAGGART : Le ministre dit que nous ne sommes nullement liés à ce plan, qu'il ne doit pas en être tenu compte relativement à cette dépense, et il a l'intention de bâtir un brise-lames d'après un tout autre plan. La chose est absolument inutile dans le but d'abriter les vaisseaux et de transférer leur cargaison dans des vaisseaux de 14 pieds, car pour l'utiliser à cette fin, il faudrait draguer l'intérieur jusqu'à 21 pieds. On sait la courte distance qui existe entre les écluses et l'entrée du havre, seulement très peu de vaisseaux peuvent se trouver là. Il serait impossible le placer là des élévateurs pour avoir trois ou quatre vaisseaux y transférer leur cargaison dans de petits vaisseaux. L'ingénieur qui a proposé cela a vu immédiatement la difficulté. Alors, pour draguer le havre de l'embouchure des écluses aux lacs jusqu'à une profondeur de 21 pieds, il a proposé de bâtir un brise-lames jusqu'à la Pointe-du-Pain-de-Sucre, et pour faire cela, il faudra exécuter tout le plan.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, pas du tout. Le raisonnement de l'honorable député est juste, mais il l'applique à faux. L'honorable député admet que l'intérieur du brise-lames constitue un endroit admirable pour abriter les vaisseaux qui n'opèrent pas leur déchargement. C'est exact. Mais il prétend que la profondeur de l'eau n'y est pas assez considérable pour permettre à ces vaisseaux d'y mouiller. C'est là où son raisonnement est faux. Il y a actuellement une profondeur d'environ 20 pieds d'eau à l'est du brise-lames projeté. Cette profondeur, m'informe l'ingénieur, s'étend environ 600 pieds à l'ouest à présent. Le plan indiquera quelle est l'étendue de cette profondeur d'eau. Il faudra beaucoup de débris pour remplir le coffrage, et c'est ce qu'on obtiendra par le creusement du havre en même temps. De cette manière, le creusement du havre aura un double résultat.

M. MONTAGUE : Où l'honorable ministre se propose-t-il d'opérer le sautage du roc ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je devrais croire qu'on exigera de l'entrepreneur, chargé de construire le brise-lames, en vertu de son contrat, de creuser là où il le faudra pour permettre à ce brise-lames de servir d'abri aussi efficacement que possible aux vaisseaux qui ne se dirigeront pas à l'entrée du canal pour y décharger leur cargaison. On me dit que tous les débris du creusement fait dans le havre seront nécessaires pour suppléer à la pierre que requerraient le coffrage et la jetée située à l'entrée du port, ainsi que toutes les améliorations de celui-ci ; mais il n'est pas nécessaire de creuser partout pour construire cette jetée. En draguant suffisamment pour remplir le coffrage, on procurera amplement de la place aux vaisseaux dans le havre, et l'endroit devient d'autant avantageux pour abriter les vaisseaux.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre prétend-il dire qu'il serait nécessaire de miner tout cela pour remplir le coffrage du brise-lames et de la jetée ? En connaît-il l'estimation du coût ? Cette estimation est de $2,500,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Peu m'importe si elle est de $500,000,000, car nous n'avons pas adopté le plan impliquant pareille dépense. Le fait est que le remplissage utiliserait, s'il était nécessaire, tout le dragage qu'il faudrait faire pour obtenir 20 pieds d'eau. Mais je ne dis pas qu'il soit nécessaire de creuser jusqu'à 20 pieds tous les 480 acres que doit renfermer le brise-lames. Si le développement du trafic le demande, les gouvernements futurs s'occuperont de ce projet comme les gouvernements l'ont fait relativement à la route du canal Welland par le passé. Les travaux actuels sont absolument nécessaires.

M. MONTAGUE : Avez-vous un rapport d'ingénieur pour démontrer l'importance de ce brise-lames pour le havre ? L'honorable ministre ne possède pas un mot d'un ingénieur pour en démontrer l'importance. Nous avons demandé mainte et mainte fois de nous le montrer s'il l'avait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout de même, l'ingénieur dit que cette jetée sera utile pour protéger l'entrée du havre.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre sait qu'entre une opinion donnée à l'improviste et un rapport bien raisonné, il y a loin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je citerai un passage.

M. MONTAGUE : C'est là une information de nature privée destinée au ministre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est un rapport destiné à guider le ministre, fait par l'ingénieur du département, M. Lafleur.

M. CLARKE : Quelle est la date de ce rapport ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est daté d'aujourd'hui.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre ne demandera pas à la Chambre d'accepter cela comme un rapport.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'ingénieur dit :

Si le crédit actuel de $150,000 est uniquement appliqué à la construction du brise-lames, il permettra de construire environ 1,700 pieds de son extrémité extérieure, travaux qui seraient utiles même s'ils n'étaient pas continués plus loin, pour protéger l'entrée du canal Welland.

M. MONTAGUE : Ce rapport est assez favorable, n'est-ce pas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il expose le point. Serait-il composé

de 1,000 pages, il n'aurait pas plus de valeur. La valeur d'un rapport ne dépend pas de sa longueur.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit qu'il possède un rapport des fonctionnaires du département dans lequel il est dit que le brise-lames peut-être utilisé sur une étendue de 600 pieds. Nous avons des levés du plan de chaque partie de cela ici, et ils indiquent que toute l'étendue qui peut être utilisée est d'environ 400 pieds, et que la profondeur y est de 12.4 pieds, 15.7 pieds et 13.6 pieds. L'honorable ministre a raison de déclarer qu'il faudra une grande quantité de pierre pour bâtir le brise-lames. Pour le faire avantageusement, il faudra faire en même temps un dragage suffisant pour remplir le coffrage ; mais ce n'est pas là ce que le ministre se propose.

Il a dit que l'on n'avait pas l'intention de l'utiliser. Le directeur général des Postes, lui, a prétendu qu'il pouvait être employé au transbordement du grain des navires tirant vingt pieds d'eau dans les navires n'en tirant que quatorze pieds. L'honorable ministre, lui, prétend que ce brise-lames, quand bien même il ne servirait pas au transbordement du grain, serait dans tous les cas, très utile pour protéger le havre. N'importe qui peut se convaincre du premier coup d'œil que ce brise-lames n'est pas destiné à être utilisé de cette manière—et que le seul but de ce brise-lames est de former un havre pour faciliter le transbordement du grain. Mon honorable ami a raison de dire qu'il s'agit là d'une dépense inutile, à moins que cet ouvrage ne soit destiné à compléter le grand projet proposé au ministre des Travaux publics par son ingénieur. Il n'y a pas d'autre argument à faire valoir à part cela en faveur de cette dépense.

L'honorable directeur général des Postes croit-il qu'un élévateur flottant de grande dimension puisse être placé auprès de ce brise-lames afin de permettre aux navires d'un tonnage considérable de pouvoir s'en approcher pour transborder leurs cargaisons dans l'élévateur ? L'honorable député de Lincoln peut lui dire le contraire. Ce système ne peut être utile que pour le transbordement du grain des navires d'un fort tirant d'eau dans des navires plus légers, et si en nous demandant de voter ce crédit de $150.000, l'honorable ministre des Finances n'a pas en vue de compléter le projet proposé, il nous demande là une chose inutile.

M. WALLACE : J'ai écouté avec beaucoup d'attention les différentes opinions émises relativement à cette dépense à faire dans le havre de Port-Colborne. L'honorable directeur général des Postes nous a dit et répété que ce brise-lames pouvait être terminé pour une somme variant entre $280.000 et $360.000. Mais ce qu'il nous manque encore et ce que nous devons obtenir c'est le rapport des ingénieurs approuvant le projet que le gouvernement veut faire adopter en votant ce crédit. Le gouvernement n'a aucun rapport d'ingénieur pour justifier la dépense de cet argent. Le seul renseignement que l'on nous ait fourni et qui se rapproche le plus d'un rapport d'ingénieur c'est que cette dépense de $150,000 proposée par le directeur général des Postes va être de quelque utilité. Il ne peut y avoir de doute sur ce point, mais cette raison est-elle suffisante pour justifier une dépense aussi considérable ?

Le but de cette entreprise est de construire un havre de refuge, et il peut être désirable en même temps que nécessaire d'établir un havre où les navires pourront entrer et décharger une partie de leur cargaison pour pouvoir ensuite continuer leur route en traversant le canal Welland, et une fois ce dernier canal traversé, reprendre une partie de leur cargaison, ou la transborder dans d'autres navires. Mais pour en arriver là il faut deux choses. La première, c'est qu'il faut des élévateurs convenables, parce qu'il n'est pas toujours facile de trouver un navire d'un tonnage moins considérable pour décharger la cargaison, et même dans ce cas, il nous faut un élévateur pour opérer d'une manière rapide le transbordement de la cargaison d'un navire dans un autre. Pour pouvoir exécuter ce travail, il nous faut un havre bien protégé. L'honorable directeur général des Postes nous dit que nous pouvons avoir là un havre des plus à l'abri grâce à ce brise-lames dont il demande la construction. Je nie cette prétention de l'honorable ministre. Il est impossible d'obtenir un havre complètement protégé d'après le plan qu'il propose.

Ce brise-lames part de la Pointe-du-Pain-de-Sucre et se continue sur une distance de 5,700 pieds, ou près d'un mille et un douzième, jusqu'à un endroit où le directeur général des Postes prétend que l'eau a une profondeur de 20 pieds. Or, à 1,000 ou 2.000 pieds de cet endroit il serait facile de construire un excellent brise-lames qui ne coûterait pas plus de $150,000, et qui constituerait un excellent havre. Mais cela, paraît-il, ne peut se faire. Cependant, de la pointe à la tête du brise-lames il y a un espace de 4,000 ou trois-quarts de mille qui se trouve en plein lac et exposé à tous les vents. Et il espère obtenir des résultats satisfaisants au moyen de ce petit brise-lames de 1.700 pieds de longueur, il ajoute même que l'ingénieur dit dans son rapport qu'il sera de quelque utilité. Il est bien évident que nous ne pouvons pas voter ce crédit. Afin de pouvoir construire un havre où les cargaisons des navires pourront être transbordées des grands navires dans les navires de moindres dimensions, et où les navires pourront être déchargés complètement, il nous faut des élévateurs, et c'est ce qui manque.

L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) nous dit qu'en dehors de cet ouvrage, il y a une longue chaîne de rochers, lesquels doivent absolument être enlevés, parce qu'ils constituent un danger permanent pour les navires. Les navires d'un fort tonnage

ne peuvent y pénétrer, parce qu'il n'y a pas suffisamment d'eau. En supposant que ce brise-lames serait construit sur une longueur de 5,700 pieds, ce que le gouvernement n'a pas l'intention de faire, mais en supposant que cela serait fait, qu'en résulterait-il ? A 800 ou 1,000 pieds du rivage, la profondeur de l'eau est d'environ deux pieds et demi, à trois et quatre pieds. Voilà ce que j'ai constaté après avoir pris connaissance des sondages. Il y a encore plus au large un autre récif de 500 pieds de longueur, que l'on veut creuser à une profondeur de dix pieds, mais il n'y a pas actuellement à cet endroit plus de six pieds d'eau, et tout le fond à cet endroit est de roc.

Pour pouvoir faire un havre à cet endroit il va nous falloir creuser jusqu'à une profondeur de 20 pieds ou plus afin de pouvoir recevoir la classe de navires qui voyagent aujourd'hui sur les lacs et qui transportent des cargaisons de 200,000 boisseaux de grains, ou une charge de 6,000 tonnes. La profondeur d'eau dans le havre devra être de vingt à vingt-cinq pieds afin de pouvoir faire flotter ces navires, et si vous avez l'intention de faire de Port-Colborne un centre commercial et de distribution où les cargaisons seront transbordées des grands navires dans des navires de moindre dimension, il faudra que vous ayez un endroit préférable à celui-là où les navires d'un tonnage considérable pourront se rendre et décharger leur cargaison, et s'ils sont prudents, la déposer dans un élévateur ou la transborder au moyen d'élévateurs flottants dans des navires plus petits qui traverseront le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent pour atteindre Montréal.

Mais rien de tout cela n'est mentionné dans ce crédit. Le projet qui y est mentionné ne serait pas approuvé par un seul ingénieur. Par conséquent, lorsque ces honorables ministres viennent ici nous demander de laisser le ministre des Chemins de fer et Canaux dépenser une somme de $350,000 pour la construction d'un ouvrage qui n'est ni un chemin de fer ni un canal, et dont nous connaissons maintenant la nature, je dis que cette dépense n'est pas propre à produire des résultats pratiques. Quand une somme de $150,000 aura été dépensée, l'ingénieur pourra tout au plus reconnaître que l'ouvrage fait est de quelque utilité. Mais cette utilité ne sera pas suffisante pour justifier l'argent qu'aura coûté cet ouvrage. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Haldimand cette dépense est inutile, à moins qu'elle ne soit le premier pas de fait vers la réalisation du projet qui voudrait dire une dépense de cinq à six millions de dollars dans le havre de Port-Colborne. Naturellement, une entreprise comme celle-là ne se termine pas dans quelques années, et vous seriez obligés d'attendre longtemps avant de pouvoir en retirer le moindre bénéfice.

Ce projet est donc, à mon avis, d'une utilité douteuse, et cela particulièrement lorsque la Providence a indiqué une voie bien plus courte pour communiquer de la baie Georgienne au lac Ontario à ou près la ville de Toronto, en se servant du canal de la baie Georgienne, d'une voie ferrée double, ou de l'un de ces projets qui ont été reconnus comme étant praticables, qui pourraient être exécutés en une année, et qui répondraient aux besoins immédiats du pays. Le gouvernement se lance là dans une dépense qui ne sera d'aucune utilité, à moins qu'il ne soit disposé à y ajouter une somme supplémentaire de cinq millions pour compléter les autres travaux. Cette dépense est uniquement faite, à mon avis, en prévision d'une élection prochaine. Les honorables ministres répandent l'argent du trésor public à droite et à gauche, et disent au peuple : Voyez ce que nous faisons pour ce pays grandissant et prospère. Pour qu'une dépense soit justifiable, elle doit être faite en connaissance de cause et étudiée avec soin. Mais ce projet qui consiste à dépenser $350,000 pour l'enlèvement d'une partie des pierres qui se trouvent à cet endroit—des millions ne suffiraient pas à les enlever toutes—et $150,000 dans le but de construire un brise-lames inutile, ce projet, dis-je, ne peut être justifié par le gouvernement, ou par le ministre des Finances, ou par le directeur général des Postes, qui ont parlé en faveur de ce projet ce soir sans se rendre compte de ce dont il s'agit.

M. BRITTON : Bien que l'heure soit avancée, je considère cette question comme étant trop importante pour pouvoir la laisser passer sans dire quelques mots ce sujet. Il s'agit de savoir si le montant demandé est vraiment nécessaire pour améliorer le havre de Port-Colborne, afin de pouvoir utiliser le canal Welland comme il doit l'être. Si ces travaux sont nécessaires pour augmenter les facilités de commerce sur le canal Welland, je crois qu'il devrait être accordé, s'il en est autrement, je crois qu'il ne devrait pas l'être. Le ministre des Finances nous dit que cet ouvrage ne forme pas partie du projet considérable auquel on a fait si souvent allusion.

L'honorable député de Welland (M. McCleary) semble être d'avis que cela fait partie d'un projet plus considérable, projet qui consiste à construire des élévateurs et à dépenser des sommes d'argent considérables dans le but d'essayer d'accaparer tout le commerce du Saint-Laurent, et je dois ajouter que c'est aussi là l'opinion d'un grand nombre de personnes dans ce pays. S'il en est ainsi, je me crois obligé pour le moment de m'opposer à cette mesure ; et je suis d'avis que si ces travaux sont nécessaires ou en partie nécessaires pour compléter le projet que je viens de mentionner, mais s'ils ne sont pas absolument nécessaires pour les fins du commerce tel qu'il existe actuellement, ou tel qu'il existe avec le commerce du canal Welland, je dis que le gouvernement devrait réfléchir avant de dépenser cet argent.

Puisque cette question a dû être étudiée avec soin par le ministre des Travaux publics, je ne crois pas faire injure à l'honora-

ble ministre des Finances en lui disant qu'avant de dépenser cet argent, des renseignements devraient être pris sur la question de savoir si les travaux sont absolument requis dans le havre de Port-Colborne, pour répondre aux besoins du commerce qui s'y fait actuellement, et dans le cas contraire, que cet argent ne soit pas dépensé. Je demande au gouvernement de bien se renseigner sur les conditions du commerce et de voir si ces conditions justifient une dépense d'argent aussi considérable qui est censée faite pour améliorer la route du Saint-Laurent.

Je crois que nous pourrions augmenter de beaucoup et plus facilement le commerce de cette route en obtenant une profondeur d'eau de 14 pieds dans le chenal. A mon avis, il n'y a qu'un endroit où le gouvernement soit justifiable de dépenser de l'argent pour construire les élévateurs et autres améliorations de cette nature, car je crois qu'il existe des raisons exceptionnelles sous ce rapport en faveur du havre de Montréal. Si l'on adoptait à ce sujet un système comme celui qui a été adopté concernant les bassins de radoub, un système qui consiste à accorder à chacun un montant égal, les particuliers sauraient construire tous les élévateurs dont nous avons besoin dans ce pays. Il existe actuellement des élévateurs dont les propriétaires s'occupent du transport du grain passant par la voie du Saint-Laurent, et si d'autres élévateurs sont requis, je suis persuadé qu'il se trouvera dans ce pays des personnes disposées à s'occuper de l'entreprise et à la mener à bonne fin du moment que le gouvernement consentira à leur accorder une aide raisonnable. Si ce crédit est nécessaire pour améliorer le havre de Port-Colborne, sans tenir compte du projet considérable dont il a été parlé, je voterai en faveur de ce crédit. Mais après les déclarations faites par l'honorable ministre des Finances et les raisons qui ont été alléguées par les honorable membres de cette Chambre qui ont parlé sur cette question, je crois qu'il existe des raisons suffisantes pour justifier l'honorable ministre de s'assurer, avant que cet argent soit dépensé, si les travaux que l'on veut faire sont nécessaires pour les havres du canal Welland, et si cela fait partie ou non d'un projet considérable. Si cette dépense fait partie du projet dont je viens de parler, que cela coûte cinq millions ou plus, ce doit être nécessairement une tentative pour accaparer tout le commerce du Saint-Laurent, et je ne puis favoriser une telle mesure.

M. McCLEARY : A mon avis, l'opposition que l'on fait à ce crédit signifie tout simplement l'abandon du canal Welland comme étant la route directe pour le commerce de grain des grands lacs. Je ne suis pas prêt à dire pour le moment si ce crédit fait partie d'un projet plus considérable. Mais je dois ajouter que lorsque le canal Welland a été construit, il l'a été pour des navires tirant 12 pieds d'eau, et plus tard, on s'est aperçu qu'il fallait dépenser $3,000,000 pour mettre ce canal en état de faire concurrence aux autres moyens de transport qui essayaient d'accaparer le commerce se dirigeant vers Buffalo.

Maintenant si le gouvernement, après avoir dépensé ces $350,000 pour approfondir le havre de Port-Colborne et $150,000 ou $250,000 pour construire ce brise-lames, constate que ces sommes ne sont pas suffisantes pour outiller convenablement le havre de Port-Colborne, afin d'encourager les grands steamers qui voyagent sur les lacs à venir y décharger leurs cargaisons, y a-t-il quelqu'un qui oserait dire que le gouvernement ne devrait pas dépenser n'importe quelle somme d'argent qui sera jugée nécessaire pour améliorer le canal Welland, qui est la clef de la navigation des grands lacs pour le transport du commerce de l'ouest vers l'est ?

Tout en ne voulant pas accuser ceux qui s'opposent à ce projet de faire preuve d'égoïsme et de ne chercher que l'intérêt de leurs comtés, cependant, je ne puis m'empêcher de dire qu'il est étrange de voir l'honorable député de Kingston (M. Britton) s'opposer à l'adoption de ce crédit. Il est sans doute sous l'impression que si nous avions une ligne qui irait directement de Port-Colborne à Montréal, cela serait de nature à nuire à Kingston, surtout si le havre de Port-Colborne était amélioré de manière à pouvoir permettre aux navires tirant 22 pieds d'eau d'y entrer. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), lui, s'oppose à la chose parce qu'il prétend que l'on songe à construire une autre route maritime qui traversera peut-être son comté. Mais je dois lui dire que nous avons déjà eu une route qui partait de Collingwood et se dirigeait vers Montréal pour le transport du grain de l'ouest, mais cette route n'a jamais servi au transport d'aucune marchandise, parce que la voie maritime est toujours celle qui coûte le moins cher et est le plus fréquentée. C'est cette dernière que les commerçants préfèrent, et personne n'osera prétendre que le transport qui se fait entièrement par eau ne coûte pas meilleur marché que celui qui a lieu partie par eau et partie par chemin de fer, ou entièrement par chemin de fer.

M. WALLACE : Comment se fait-il que le Parry-Sound soit préféré au canal Welland ?

M. McCLEARY : Simplement parce que le canal Welland est encore dans le déplorable état où il a été laissé. S'il y avait eu quatorze pieds d'eau dans le canal Welland jusqu'à Montréal, afin que les navires portant 75,000 ou 80,000 boisseaux de grain puissent y passer, la route du Parry-Sound n'aurait pas été aussi fréquentée ; et si je dois en croire ce que j'ai entendu dire relativement à cette route, ce chemin pourra difficilement continuer de transporter le grain au taux exigé l'année dernière, parce

que je ne crois pas que celui qui a placé ses capitaux dans cette entreprise en ait retiré des profits considérables.

M. WALLACE : Les tarifs de transport augmentent de tous côtés.

M. McCLEARY : Cela dépend de la quantité de fret qu'il y a à transporter. Nous savons aussi que les tarifs de transport par eau sont aussi augmentés. Maintenant, je ne connais pas les détails des travaux que le gouvernement entend faire à Port-Colborne. J'ai vu les plans pour la première fois ce soir. Mais ceux qui demeurent près de Port-Colborne n'ignorent pas qu'il arrive souvent que les navires n'arrêtent pas à cet endroit, simplement parce qu'il n'y a pas là pour eux de protection sous forme d'un brise-lames ou autre chose. L'intention du gouvernement est d'avoir au moins un commencement de brise-lames qui s'étendra à une distance assez grande pour protéger les grands navires qui viennent à cet endroit ; de sorte que une fois le havre de Port-Colborne creusé jusqu'à une profondeur de 20 pieds, les navires pourront y entrer en toute sureté et ne pas se briser sur les rochers, comme cela est déjà arrivé plusieurs fois dans le passé.

Si j'avais le temps, je pourrais entrer dans plus de détails relativement à la supériorité de la route par eau sur toute autre route dont il a été question pour le transport du commerce du Nord-Ouest. Les hommes d'Etat que nous avons eus dans le passé n'ignoraient pas qu'en construisant un canal à travers la péninsule de Niagara pour unir les eaux des grands lacs à la route du Saint-Laurent, ils établissaient la route la meilleure et la plus rapide ; et si notre gouvernement avait dans le passé compris le véritable état des affaires et placé le canal Welland dans un état convenable, ainsi que le havre de Port-Colborne, nous pouvons être certains que Buffalo ne transporterait pas aujourd'hui 50 pour 100 du trafic qui se fait sur les lacs, mais que ce trafic passerait par le canal Welland.

M. McNEILL : Je regrette que les quelques remarques que j'ai pu faire aient semblé être en opposition au projet que mon honorable ami défend avec tant d'énergie. Son discours, à mon avis, a été un plaidoyer complet en faveur du projet principal ; or, le comité doit agir avec une grande prudence lorsqu'il s'agit de ce projet. Je veux maintenant appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que le mémoire ou le rapport de l'ingénieur auquel il a fait allusion il y a quelques instants, est une condamnation de ce projet. Je ne vois pas comment on puisse en venir à une autre conclusion en lisant ce rapport d'un ingénieur du gouvernement, dans lequel il est dit qu'il s'agit là d'un projet qui sera " de quelque utilité ". Quelles expressions pouvait-on employer pour condamner plus clairement cette entreprise ? Ce n'est guère à l'avantage d'une entreprise qui va coûter $150,000 que de dire que l'ouvrage projeté sera de quelque utilité. Je crois donc qu'en présence d'un rapport comme celui-là, ce crédit ne devrait pas être demandé.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets avec l'honorable député de Kingston (M. Britton) que l'honorable ministre des Travaux publics n'a pas dû se lancer dans cette entreprise sans avoir pour cela des raisons importantes. Je suis bien convaincu que l'honorable ministre traitera cette question avec toute l'attention qu'elle mérite. Je n'hésite pas à dire que l'on ne peut engager la responsabilité du gouvernement et du parlement, pour des sommes plus considérables que celles qui sont demandées dans ces estimations. Le gouvernement pourra s'occuper plus tard, s'il croit la chose nécessaire, de ce grand projet dont certains députés disent tant de bien.

Cependant, je dois ajouter que j'approuve tout ce qui a été dit concernant l'importance qu'il y a pour nous d'utiliser la route du Saint-Laurent ; je dis de plus que nous ne devrions pas hésiter à nous lancer dans des dépenses considérables pour conserver chez nous notre commerce. Mais si ces idées ont leur raison d'être, je crois que nous devons nous attendre à ce que le parlement approuve le gouvernement dans tout ce qu'il pourra faire raisonnablement parlant pour mettre à exécution un projet plus considérable. Ne nous laissons pas effrayer inutilement par ce projet important sur lequel plusieurs ingénieurs ont fait des rapports. Cette entreprise projetée comprend la construction de deux brise-lames, et de douze docks coûtant $1,600,000, du dragage pour une somme de $2,750,000, la construction de trois élévateurs devant coûter $450,000, plus une somme supplémentaire de $250,000 pour payer les ingénieurs. Le gouvernement ne prétend pas s'engager à mettre ce projet à exécution.

M. MONTAGUE : Comme je ne fais plus partie du conseil des ministres, j'ignore ce qui s'y passe.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a déjà fait partie du conseil des ministres.

M. MONTAGUE : Je veux établir d'une manière bien claire comment ces choses se passent. Le gouvernement demande un crédit de $150,000. Il n'existe pas un seul rapport d'ingénieur à ce sujet. L'honorable ministre prétend-il dire que le conseil ait jamais adopté un crédit de $150,000 sans avoir obtenu un rapport quelconque d'un ingénieur indiquant qu'une entreprise comme celle-là devait être d'une grande utilité ? Je suis sous l'impression que les propres termes du mémoire préparé par l'ingénieur pour l'usage du ministre sont, comme l'a dit l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), la véritable condamnation de cette proposition. Ce

comité se croit-il justifiable de voter une somme de $150,000 pour la construction d'un bout de brise-lames dans le lac, à un endroit situé près de Port-Colborne, simplement parce que l'ingénieur déclare que cet ouvrage sera d'une certaine utilité ? Le conseil n'a jamais pris ce dernier point en considération. De plus, il n'y a pas de rapport, et il n'existe aucun plan.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a des plans.

M. MONTAGUE : Les plans qui existent se rapportent à tout le projet. Et il en est de même du rapport et des autres renseignements que nous avons ; mais il n'existe rien de tout cela quant à ce qui concerne le dernier projet. Comment se fait-il que ce crédit ait été demandé ? Je vais vous l'expliquer en deux mots : Lorsque le ministre des Travaux publics est parti pour son voyage, il avait adopté le grand projet. Il était décidé à demander un crédit beaucoup plus considérable que celui-ci. Nous sommes informés que ce montant a été réduit considérablement après son départ. J'ignore si la chose est vraie ou fausse, mais il est certain que l'on a soumis là une demande de crédit pour certains travaux, laquelle demande est accompagnée d'un rapport et de plans se rapportant à une entreprise beaucoup plus considérable, et je suis porté à croire que cette partie du crédit plus élevée que l'on avait l'intention de demander est soumise à ce comité, sans autres preuves que la simple expression de l'ingénieur, "qu'ils seront de quelque utilité."

Voilà sur quoi se base l'honorable ministre des Finances pour nous demander de voter cet argent, lorsque je suis informé par un homme que j'ai raison de considérer comme possédant une certaine expérience à ce sujet, que la construction d'un brise-lames à cet endroit sans le prolonger jusqu'à la Pointe-du-Pain-de-Sucre, et sans faire disparaître les pierres qui se trouvent dans cette étendue de sept acres, et sans y créer un havre de refuge, sera de l'argent complètement perdu. Je ne m'oppose pas à l'adoption de ce crédit simplement parce qu'il s'agit du havre de Port-Colborne. Je porte autant d'intérêt à cette partie du pays qu'à toute autre partie, et je ne veux pas enlever au canal Welland la part de trafic à laquelle il a droit. Si l'honorable ministre peut m'assurer, d'après le rapport de l'ingénieur, que cet argent va être dépensé convenablement, et que ces travaux vont permettre à Port-Colborne d'obtenir le commerce d'expédition des lacs, je voterai pour l'adoption de ce crédit. Si l'honorable ministre ne peut nous donner cette assurance, il ne devrait pas demander au comité de voter ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains bien que l'honorable député ne nous ait fait une peinture de ce qui se passait au conseil des ministres dans son temps, mais je puis lui assurer qu'elle est sans aucun à propos aujourd'hui.

M. MONTAGUE : Comment se fait-il que nous ayons un plan pour les grands travaux et que nous n'en ayons pas pour les autres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur, envoyé sur les lieux, il y a quelques mois, a fait un rapport élaboré sur le projet, et a aussi préparé un plan complet.

M. MONTAGUE : Et c'est ce plan qui a été virtuellement adopté par le ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande pardon à l'honorable député. Le plan n'a pas été approuvé par le ministre ni adopté par l'ingénieur en chef des Travaux publics. C'est simplement le rapport d'un ingénieur divisionnaire, assisté par un des fonctionnaires du département. Il serait très possible d'adopter une partie de ce projet. Parce qu'un rapport recommandant la construction de douze docks a été fait, il ne s'ensuit pas que nous devons l'adopter en entier.

M. MONTAGUE : Où est votre plan ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'exécution du plan ne nécessiterait pas la construction de tous les docks.

L'honorable député a prétendu que le brise-lames que nous nous proposons de construire sera inutile et que cela nous engage à réaliser tout le projet. C'est là un mauvais raisonnement. Mais supposons que le brise-lames ne soit que médiocrement ou plutôt relativement utile.

M. MONTAGUE : De quelque utilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Supposons que l'avenir démontre qu'il ne sera d'aucune utilité, si nous le construisons de la manière que nous proposons, et qu'il faudra le compléter. Vous pourrez terminer les travaux pour $360,000 tout au plus, et en ajoutant une autre somme de $200,000, vous aurez un excellent port de refuge.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre dit-il que le gouvernement veut créer un port de refuge ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la somme de $150,000 ne suffit pas pour rendre ce brise-lames parfaitement utile et qu'il soit nécessaire de dépenser une autre somme de $200,000 pour le terminer, il est certain que vous aurez un bon port de refuge.

M. MONTAGUE : Ce ne sera pas un port de refuge.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'on me dit qu'on pourra créer un bon port de refuge, ayant 13 à 14 pieds d'eau au minimum et 20 pieds à certains endroits.

M. MONTAGUE : Vous avez cette profondeur-là actuellement. Vous désirer avoir davantage afin d'attirer les navires d'un plus fort tonnage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Avec les crédits que nous demandons, sans avoir besoin d'un dollar de plus, nous aurons un chenal de 20 pieds de profondeur dans le canal de Welland, de sorte que les gros navires pourront y passer. Nous savons que l'absence de ce chenal éloigne le trafic de la route du Saint-Laurent.

M. GIBSON : Comme l'honorable député a été assez bon de parler de moi, je dirai que le ministre des Finances a parfaitement raison d'affirmer que ce brise-lames pourrait être construit dans 24 pieds et 4 pouces d'eau.

M. FOSTER : Je ne sais pas si le ministre des Finances a un grand intérêt à faire voter ces crédits ; mais quant à moi, je tiens beaucoup à ce que nous fassions quelque progrès. Je crains bien que la discussion qui a eu lieu n'ait pas convaincu le ministre des Finances qu'il s'embarque dans une entreprise dont le résultat est douteux et qui sera très dispendieuse, s'il veut aller aussi loin qu'il le dit. Toute cette affaire contient une leçon instructive. Peu de temps avant le départ pour l'Europe du ministre des Travaux publics, j'ai lu dans les journaux une entrevue au cours de laquelle celui-ci a parlé longuement des grands travaux qu'il allait entreprendre et exécuter à Port-Colborne. Il a mentionné deux endroits, Port-Colborne et Montréal, et il a créé chez moi et dans le public l'impression que le gouvernement allait entreprendre d'immenses travaux à Port-Colborne et à Montréal, afin d'amener le trafic de l'ouest dans la route du Saint-Laurent. Il a surtout parlé de Port-Colborne.

Je ne sais ce que l'honorable ministre des Finances peut dire pour justifier ce crédit de $150,000, et une dépense totale de $250,000 à $300,000 pour un brise-lames. Lorsqu'il vient exposer à la Chambre ses raisons —et elles doivent être très fortes pour qu'il demande cette énorme somme—il n'a pas d'autre chose que le rapport et le plan dont l'exécution entraînerait une dépense de $5,500,000. Si on a l'intention de construire le brise-lames seulement et de ne faire que ce que le ministre des Finances a proposé, pourquoi celui-ci n'a-t-il pas en sa possession le rapport et les plans sur lesquels il s'appuie pour demander ce crédit ? Le seul rapport et le seul plan qu'il ait, sont ceux qui concernent le projet dont la réalisation coûterait $5,500,000.

En me rappelant les déclarations souvent répétées que l'on a faites au sujet du trafic de l'ouest, et l'entrevue dans laquelle le ministre des Travaux publics a parlé des grandes améliorations à faire à Port-Colborne et à Montréal, afin de détourner le commerce des grands lacs et l'amener par la route du Saint-Laurent, je suis convaincu que l'honorable ministre (M. Tarte) a dans l'idée de créer, à la tête du canal, le grand port dont ce plan fait une description.

Je désire avertir le gouvernement—je ne devrais pas avoir besoin de le faire,—qu'en entreprenant de créer des canaux pour le commerce et en construisant des élévateurs que l'initiative privée peut et doit entreprendre dans ce pays, je désire avertir le gouvernement, dis-je, qu'il constatera bientôt la vérité du proverbe : "Qui trop embrasse, mal étreint." Le pays ne le suivra pas jusqu'au bout, car il n'est pas disposé à payer tous les comptes, et il a raison.

Mais en entreprenant ces travaux et en dépensant $700,000—$300,000 pour dragage et $300,000 pour un brise-lames, si vous voulez le construire de la manière indiquée par mon honorable ami—vous serez obligés d'imposer au trésor public une charge de $750,000. Pouvez-vous prétendre que vous allez vous arrêter là, et dire au pays que vous allez entreprendre des travaux que vous laisserez inachevés ? Ce n'est pas un port de refuge que vous voulez créer pour les bateaux à faible tirant d'eau, mais ce que vous désirez, c'est d'attirer les gros navires au canal de Welland. Vous arrêterez-vous, lorsque vous vous apercevrez que vous ne réussissez pas à amener les gros navires à Port-Colborne, parce que vos travaux ne seront pas assez considérables ?

Je ne crois pas que la Chambre puisse approuver la proposition du ministre des Finances. Il vous faut assez d'eau et assez d'espace pour opérer le transbordement des gros navires dans les petits bateaux. Alors, que devez-vous faire ? Il vous faudra plus d'espace, il vous faudra construire ce brise-lames pour les fins auxquelles vous le destiniez, et le port qu'on creusera finira par coûter des millions, car il vous faudra avoir aussi des docks et des élévateurs. L'initiative privée, en voyant le gouvernement si empressé de tout faire, ne fournira pas de capitaux. Une fois que vous aurez dépensé $750,000, on vous demandera plus que le prix d'un élévateur flottant. Le gouvernement s'engage dans une entreprise dont il est impossible de voir la fin, et cela sans nécessité.

C'est une bonne chose, dans un pays nouveau, qu'un peu d'aide du gouvernement ; mais arrive un temps où l'initiative privée a à sa disposition assez de capitaux pour commencer, exécuter et diriger les entreprises de cette nature. Le gouvernement ne devrait pas s'aventurer dans cette branche d'industrie ; mais ce socialisme d'Etat se manifeste ici et là.

La superbe indifférence avec laquelle le premier ministre a proposé l'autre jour de construire un quai où il n'y avait pas d'eau, pas d'habitants, pas d'affaires ; et la désinvolture avec laquelle il se lance dans une entreprise qui coûtera des millions, sans qu'il y ait un seul rapport exposant au gouvernement ou à la Chambre les avantages de ces travaux, au point de vue commercial, nous démontre quelle idée les honorables membres de la droite se font de la dépense des deniers publics. Où sont les rapports ou les témoignages des experts pour établir que, même en faisant toutes ces amé-

liorations, vous pourriez détourner à notre profit une partie du trafic de l'ouest ?

Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux est entiché de la route de Parry-Sound. Le ministre des Travaux publics a crié bien haut que c'était la grande voie que devait prendre le blé du Nord-Ouest. Combien de routes allons-nous donc avoir ? Il y a, dans le budget, un item de $10,000 pour lever un plan du canal de la baie Georgienne. Le ministre des Chemins de fer désire étudier cette question. Sommes-nous pour dépenser $5,000,000 à tous les coins du pays pour établir des routes qui se feront mutuellement concurrence ? Il me semble que nous nous engageons dans cette voie sans avoir suffisamment réfléchi. J'aimerais voir le rapport des experts ; j'aimerais voir les calculs qui établiraient qu'en faisant ces travaux à Port-Colborne, nous pouvons raisonnablement espérer détourner le trafic de l'ouest en faveur du canal de Welland, mieux que nous ne pourrions le faire par les autres routes. Je ne puis m'empêcher de penser que les travaux que l'on veut exécuter ne seront que le commencement modeste du projet magnifique qu'on demandera au pays d'entreprendre et qui nous coûtera $5,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable préopinant a commencé ses observations en disant que le gouvernement n'avait pas besoin d'être averti des dangers dont il parlait, et ensuite, il a dit dans quelle voie nous nous engagions, en démontrant au comité que le gouvernement avait besoin d'un avertissement très sérieux avant de se lancer dans ces dépenses.

Je dirai à l'honorable député que les membres de l'administration,—un grand nombre d'entre eux, du moins, je ne me classerai pas dans cette catégorie,—sont capables d'étudier ces questions probablement aussi bien que l'honorable préopinant. Le gouvernement actuel ne s'embarquera pas dans ces entreprises de la plus grave importance sans avoir examiné les chances de succès, et sans être capable, aussi bien que mon honorable ami, de se rendre compte de la nature et de l'étendue des charges qu'il imposera au pays.

L'honorable préopinant critique le présent crédit, je ne dirai pas sans être renseigné, mais sans avoir parfaitement étudié cette matière et sans connaître réellement quels sont les faits, quel est l'objet de cet item, et ce qu'il est possible de faire avec la somme modérée que nous demandons. J'ai quelque peu étudié ces améliorations à faire à Port-Colborne. Depuis que j'ai eu l'occasion de visiter cet endroit, il y a quelques années, je comprends qu'il est important et nécessaire de faire quelque chose afin de nous assurer une partie—et une partie considérable, nous l'espérons—du trafic qui jusqu'ici va à Buffalo, parce que, surtout, nous n'avons pas à Port-Colborne les commodités requises.

Mon honorable ami (M. Foster) sait que l'on m'a demandé, en ma qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, d'inscrire au budget un crédit destiné à améliorer Port-Colborne. On lui a dit que c'était pour creuser l'entrée du canal ; ce qui est nécessaire et très important si nous voulons que les navires ayant un fort tirant d'eau viennent à Port-Colborne. Si nous ne creusons pas l'entrée du canal, nous exclurons absolument les navires à fort tonnage qui, par le passé, ont transporté la plus grande partie du grain de l'ouest.

Non seulement nous voulons creuser l'entrée du canal, mais nous désirons aussi améliorer les quais pour recevoir ces navires et permettre, en sûreté, le transbordement des cargaisons dans des bateaux plus petits, tirant 14 pieds d'eau, qui transporteront le grain à Montréal. Voilà l'objet que nous avons en vue, en demandant à la Chambre de voter ce crédit inscrit au budget des Chemins de fer et Canaux.

M. Thompson qui, depuis plusieurs années, est bien au courant du mouvement des affaires sur ce canal, et qui sait à quoi s'en tenir tout aussi bien que n'importe quel homme vivant sur les rives du Saint-Laurent, et sait quels sont les travaux dont le commerce a besoin à Port-Colborne, nous dit quels sont les obstacles que nous devons surmonter, et quels moyens nous devons prendre pour nous emparer d'une partie du trafic de l'ouest et faire une concurrence heureuse aux routes rivales. Au cours de plusieurs conversations que j'ai eues avec lui sur la matière, M. Thompson m'a assuré de la manière la plus positive possible, qu'il nous fallait, pour commencer, faire deux choses, et deux choses seulement, pour démontrer que nous étions capables d'avoir notre part de trafic. Nous devons prolonger la jetée, actuelle à une distance assez grande dans le lac pour avoir une profondeur d'eau suffisante, et, en même temps, créer deux places où les navires à fort tonnage pourraient venir s'amarrer et décharger leur cargaison. Il pense que, pour commencer, cela suffirait pour induire les gros navires à venir décharger leur cargaison à Port-Colborne.

M. Thompson dit en outre qu'une autre chose est absolument nécessaire. Il nous faut protéger l'entrée du canal et les quais et jetées que nous avons l'intention de construire. Dans les gros temps, les navires ne pourront rester amarrés là, à moins qu'il n'y ait un brise-lames pour les protéger, et M. Thompson m'a assuré, à maintes reprises, que la construction d'un brise-lames aux points indiqués sur ce plan donnerait la protection nécessaire.

M. BENNETT : En supposant que des navires transportant 250,000 à 300,000 boisseaux pourraient décharger leur cargaison à Port-Colborne, croyez-vous que le transbordement s'effectuerait dans des bateaux à vapeur ou dans des bateaux qu'on remorque-

rait jusqu'à Montréal ? Dans quelle mesure, le fret serait-il diminué, en prenant pour base de comparaison le système actuel sous lequel on transborde à Kingston la cargaison d'un navire contenant 75,000 boisseaux, dans un bateau qui peut en contenir 20,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons actuellement deux classes de bateaux pour le transport du grain—les uns qui vont à Buffalo, tirant de 18 à 20 pieds d'eau, environ, et les autres, ne tirant que 14 pieds d'eau environ, et qui peuvent passer par le canal de Welland et les canaux du Saint-Laurent. L'approfondissement de ces canaux, espère-t-on, contribuera beaucoup à augmenter la flotte des plus petits navires qui pourront peut-être, si l'attente des expéditeurs de grain des grands lacs se réalise, remplacer les navires à fort tonnage. Mais, pour le présent, il nous faut tenir compte que, pour plusieurs années encore, ces navires à fort tirant d'eau transporteront une partie considérable du grain, et, par conséquent, nous devons avoir, à Port-Colborne, assez d'espace pour les recevoir, si nous voulons avoir notre part de trafic. Suivant notre attente, si nous pouvons attirer chez nous ces gros navires, ils pourront, dans l'espace que nous leur réservons, transborder leur cargaison dans des bateaux tirant 14 pieds d'eau.

M. BENNETT : Des bateaux à vapeur ou des barges ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les deux, probablement. On se servira des bateaux qui seront disponibles. On construira à l'avenir des navires de la classe qui paraîtra la plus économique au point de vue du transport. On fait usage, sur les grands lacs, de bateaux à vapeur et de barges, et ceux qui ne tirent pas plus de 14 pieds d'eau passeront par nos canaux pour se rendre à Montréal.

L'objet que les ingénieurs de mon département ont eu en vue, ça été de faire une expérience et un essai raisonnables, en dépensant une somme modérée pour creuser d'abord l'entrée du port, prolonger la jetée et établir deux quais où ces navires, quelque soit leur tirant d'eau, pourront s'amarrer, de sorte que, d'un côté des quais, vous aurez ces navires à fort tonnage qui transborderont leur cargaison dans des barges amarrées de l'autre côté. Pour cette fin, il n'est pas nécessaire de dépenser une somme considérable. Si le développement du trafic est aussi fort que nous l'espérons, nous serons peut-être obligés, à l'avenir, de faire une dépense plus considérable, mais nous ne serions pas justifiables de faire cette dépense aujourd'hui, et le gouvernement ne s'est engagé, dans aucun sens, à imposer de nouvelles charges au trésor public.

Nous n'empiéterons pas sur le domaine de l'initiative privée ; et nous avons l'intention de faire ce que celle-ci ne peut facilement entreprendre. Peut-on s'attendre à voir l'initiative privée se charger de creuser l'entrée du canal, de construire le brise-lames et les deux quais dont j'ai parlé ? Tous ces travaux, dans notre pays comme aux Etats-Unis, sont du domaine du gouvernement fédéral.

Nous croyons qu'un brise-lames d'au moins 1,000 ou 1,200 pieds, pour commencer, sera très utile pour protéger l'entrée du canal. Nous nous apercevrons peut-être plus tard qu'il sera fort opportun de prolonger ce brise-lames, mais pas une personne qui connaît, quelque chose en cette matière, me dit M. Thompson, ne prétendra qu'un pareil brise-lames, convenablement situé, ne serait très utile pour protéger le port. Si l'on s'apercevait plus tard que le prolongement de ce brise-lames jusqu'au rivage est nécessaire pour le développement des affaires et les besoins du dragage du port, afin de donner à l'eau une profondeur uniforme de 20 à 22 pieds, et qu'il est à propos de construire d'autres quais, tout cela pourrait parfaitement se faire, mais aucun gouvernement ne voudrait demander au parlement de tenter l'expérience, et imposer au peuple de nouveaux fardeaux, sans avoir pu juger de l'avenir par les résultats obtenus.

Rien n'est plus raisonnable que la présente proposition, et je suis heureux de voir que l'honorable député de Welland s'est placé à ce point de vue et a donné au comité le bénéfice de son expérience qui est parfaitement en harmonie avec la pensée du gouvernement, si ce n'est que mon honorable ami croit que nous devrions aller un peu plus loin. Je n'ai aucun doute, si j'en crois les renseignements que m'ont fournis ceux qui peuvent parler en parfaite connaissance de cause, que cette dépense est de nature à contribuer beaucoup à l'expansion de notre commerce de grain.

M. BENNETT : Est-ce que les $350,000 qu'on a mentionnés au sujet du dragage, suffiront pour creuser un chenal de 450 pieds de largeur à partir de l'eau profonde dans le lac jusqu'au coffrage projeté ou à un point dans le canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne nous proposons pas de creuser à une profondeur de 20 à 22 pieds dans le canal, mais de creuser seulement à une distance suffisante pour permettre aux gros navires de se rendre à nos quais. Nous allons prolonger la jetée jusqu'en eau assez profonde, et à cet endroit, il ne faudra pas creuser beaucoup, excepté pour arriver à l'entrée du canal ; et nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de creuser l'entrée du canal au delà des points que je viens de mentionner.

M. BENNETT : Il faudra se servir du brise-lames pour faire les autres améliorations que l'on veut apporter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non du brise-lames, mais du prolongement de la jetée mentionnée dans le crédit que je demande.

M. FOSTER : Combien d'espace va-t-on accorder aux gros navires pour s'amarrer le long des quais ou de la jetée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous aurons deux quais d'une longueur de 520 pieds chacun, environ. Je puis assurer au comité que cette question a été attentivement étudiée. J'ai les plans dans mon département, et je suis sur le point de demander des soumissions. Nous avons agi de façon à faire le moins de dépenses possible, et à obtenir les meilleurs résultats par l'expérience que nous allons tenter.

M. CLARKE : Pourrais-je demander à l'honorable ministre combien il en coûtera pour enlever ce rocher de grès qui, suivant l'honorable député de Lincoln, se trouve en dehors du port ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas l'intention de toucher à ce rocher, en creusant l'entrée du canal. Le coffrage du brise-lames touchera à ce rocher pour se diriger ensuite du côté du rivage.

M. CLARKE : J'avais compris, en écoutant l'honorable député de Lincoln, qu'il serait nécessaire de faire disparaître ce rocher.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La chose serait nécessaire, si vous vouliez créer un port en deça.

M. GIBSON : Avec le capitaine Carter et d'autres personnes, je faisais partie d'une députation qui est venue de Port-Colborne pour représenter au ministre des Chemins de fer et Canaux que pour rendre le port parfaitement sûr, il faudrait faire disparaître ce rocher à la Pointe-du-Pain-de-Sucre et creuser à une profondeur de 22 pieds. Comme je l'ai déjà dit, depuis ce jour, je n'ai pas donné la moindre attention à cette matière, avant de voir les plans ce soir.

Il est possible que les plans soumis par le ministère des Travaux publics et ceux qui ont été proposés par le ministère des Chemins de fer et Canaux n'aient pas été de même nature ; mais le plan qui a été soumis ce soir et celui que nous avons discuté, est, je crois, celui qui a été fourni par le ministère des Travaux publics. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré ce soir qu'il voulait au moyen de ce crédit construire deux jetées, afin de permettre aux navires d'un fort tonnage d'entrer dans le havre de Port-Colborne et de pouvoir les accoster facilement. Je me suis alors demandé comment un navire tirant 18 ou 19 pieds d'eau pourrait franchir la batture qui se trouve à l'entrée de la baie, durant le mauvais temps, parce qu'il n'y a jamais plus de 21 pieds d'eau à cet endroit. Car, durant les mauvais temps, il faudra à ces navires huit ou dix pieds d'eau de plus pour franchir cet endroit difficile. L'honorable ministre a donc oublié que les grands navires ne pourront durant le mauvais temps entrer dans ce havre si on ne fait disparaître cette batture.

M. McCARTHY : Cette question des transports mérite d'occuper toute l'attention de la Chambre. Il existe un grand nombre de routes, et il apartient au gouvernement de décider quelle est la meilleure. Mais le gouvernement doit aussi tenir compte des dépenses à faire pour améliorer les routes qui servent actuellement au transport de nos marchandises et de nos grains, jusqu'à ce que le projet principal soit adopté. Ce n'est que ce soir que j'ai appris que des plans aussi complets avaient été préparés, ainsi qu'un rapport concernant le havre de Port-Colborne.

D'après les paroles de l'honorable député de Haldimand (M. Montague), il paraîtrait que si ce projet est adopté par le gouvernement, cela entraînera une dépense de $5,000,000 ou $5,500,000. Il s'agit là d'une dépense très considérable et le crédit que l'on nous demande de voter ce soir n'est qu'une goutte d'eau comparée à ce montant. Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, ce vote est simplement destiné à faire les travaux nécessaires pour protéger le havre temporairement. Malgré ce qu'en a dit l'honorable ministre, je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour le moment d'obtenir une profondeur d'eau suffisante pour permettre aux navires tirant 20 pieds d'eau d'y entrer. Les navires de ce tonnage ne peuvent passer dans le canal Welland.

Mon honorable ami de Welland (M. McCleary) a parlé d'égoïsme. Ce ne doit pas être ce sentiment qui lui a fait adresser la parole au comité ce soir. Pour ma part, j'admets que je suis vivement intéressé dans tout ce qui concerne la cité de Toronto et la ville de Collingwood qui est située dans mon comté. Si ces navires tirant 20 pieds d'eau sont obligés d'entrer dans le havre de Port-Colborne, ils seront obligés d'y décharger leur cargaisons. Or, c'est à ce seul point de vue qu'il faut envisager la question. Les navires en allant à Port-Colborne ne se trouveront pas dans une meilleure position que lorsqu'ils se rendent à Collingwood, tandis que la route à parcourir en partant de ce dernier endroit, est de 278 milles plus courte qu'en passant par Port-Colborne.

Je prends la parole en ce moment dans le but de faire comprendre à ce comité qu'avant d'adopter un projet comme celui qui est mentionné dans ce rapport, il devrait tenir compte des autres routes qui ont droit à sa considération. A mon avis, la route la plus courte et la moins coûteuse serait celle qui passerait par le port de Collingwood pour de là atteindre la ville de Toronto au moyen de la construction d'un chemin de fer. La route toute tracée pour le transport des marchandises est bien celle que la nature a tracée entre la baie Georgienne et le lac Ontario, c'est-à-dire la région qui s'étend entre Toronto et Collingwood. La distance n'est que de 70 milles ; il serait facile d'y construire un chemin de fer qui ne coûterait pas

une somme aussi élevée que cinq millions. Personne ne peut prétendre que la route de Port-Colborne puisse être utilisée avantageusement par les navires tirant 20 pieds d'eau. Actuellement, il n'y a que les navires tirant 14 pieds d'eau qui peuvent traverser le canal Welland : de sorte que si nous devons avoir une route ayant une profondeur d'eau de 20 pieds, la question qui se présente est celle de savoir si nous allons dépenser suffisamment d'argent pour donner au canal Welland une profondeur de 20 pieds et creuser le havre afin de permettre aux vaisseaux tirant 20 pieds d'eau d'y entrer. Si vous ne pouvez faire cela, dans ce cas, c'est l'autre route qui devra recevoir l'attention du gouvernement.

Mais il existe une autre raison. Je ne m'oppose pas à l'adoption de ce crédit, s'il est destiné à maintenir le canal Welland en bon état, parce que cela est nécessaire pour le moment. Mais lorsque nous voulons obtenir une route qui soit exclusivement canadienne, comme semble le désirer le gouvernement, nous devons nous demander quelle est la meilleure de ces routes. A quoi a servi la route du canal Welland ? Elle a été plus utile aux navires américains qu'aux navires canadiens.

Nous constatons d'après les rapports du ministère des Chemins de fer et Canaux qu'en 1897, sur le fret à destination de l'est, les navires canadiens ont transporté 338,519 tonnes, et les navires américains 687,939 tonnes. Pour le fret à destination de l'ouest les navires canadiens en ont transporté 7,458, et les navires américains 210,834 tonnes. Cet exemple peut nous être utile, mais afin d'en retirer tout le bénéfice possible, il nous faut connaître quelles sont les lois qui régissent les deux pays au point de vue du cabotage. Les navires américains ne peuvent transporter le fret d'un port canadien à un autre port canadien, et un navire canadien ne peut transporter de fret d'un port américain à un autre port américain. Si nous possédions une route meilleure, plus courte, et plus économique, ce seraient les navires canadiens qui transporteraient le fret, et de cette manière, nous contribuerions à former une marine sur les grands lacs.

Et si nous voulons obtenir ce résultat, il nous faut empêcher la concurrence américaine et construire ce qui sera connu comme étant une route exclusivement canadienne. De cette manière, nous transporterons le fret des ports américains aux ports canadiens. La route la plus courte et la plus économique pour les Etats de l'ouest et le Nord-Ouest canadien vers la mer, est la route de la baie Georgienne, passant par Collingwood et Toronto.

M. McCLEARY : L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous donner quelques chiffres afin d'établir que cette route serait la moins dispendieuse, au lieu de se contenter des déclarations comme celles qu'il vient de faire ?

M. McCARTHY.

M. McCARTHY : En prenant l'île Cockburn comme point de départ, les distances sont comme suit : De cet endroit jusqu'à la rivière Détroit, 288 milles, la distance à parcourir sur cette dernière rivière est de 18 milles. En passant par le lac Erié, 216 milles, le canal Welland 22 milles. De Port-Dalhousie à Kingston 148 milles, de Kingston à Montréal 160, total été 852 milles. De l'île Cockburn à Collingwood été 193 milles, de Collingwood à Toronto, par chemin de fer 70 milles, de Toronto à Kingston 148 milles, de Kingston à Montréal 160 milles, totalité 574 milles—ce qui constitue une différence entre ces deux routes de 278 milles, et à cela, il faut ajouter les retards occasionnés par le passage du canal. De sorte que cette route doit être bien plus économique, de même que bien plus courte. Combien faut-il de temps pour traverser le canal Welland ?

M. McCLEARY : Un bateau peut traverser le canal Welland en quinze ou seize heures. L'honorable député (M. McCarthy) voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire combien coûterait le transport du fret de Collingwood à Toronto par chemin de fer et par eau ?

M. McCARTHY : Si l'honorable député veut me dire quel est le tarif du transport du fret de l'île Cockburn à Port-Colborne, je lui dirai ce qu'il en coûte pour le transport du fret de l'île Cockburn à Collingwood. Ce tarif sera le même quant à ce qui concerne le transport sur le lac. Toute la question est de savoir si le transport sur 70 milles de chemin de fer sera plus dispendieux que le transport sur 278 milles de lacs et de rivières, et le temps perdu pour traverser le canal, car le transport par chemin de fer de Collingwood à Toronto se ferait beaucoup plus rapidement.

D'après l'état des distances, il en coûtera bien moins cher de suivre la route de Collingwood et Toronto. Il ne peut en être autrement. J'admets que les tarifs de transport par eau sont moins élevés que les taux de transport par chemin de fer, mais il ne faut pas oublier que nous n'avons que 70 milles de chemin de fer. A Port-Colborne vous avez le même transbordement qu'à Collingwood. Je ne veux pas retenir le comité plus longtemps, cependant, je veux faire connaître au gouvernement et au comité les avantages considérables que la route de Collingwood offre sur toutes les autres routes. Cette discussion est tellement importante et un si grand nombre de députés ont pris la parole sur cette question, que j'ai cru qu'il était de mon devoir, vu la situation du comté que je représente, d'exposer ces faits devant le comité.

M. SPROULE : Le ministre des Chemins fer nous a dit que M. Thompson connaissait parfaitement cette localité, et qu'il lui avait donné les renseignements les plus

complets à ce sujet, et c'est sur les renseignements ainsi obtenus que l'honorable ministre a résolu de faire faire ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Sproule) m'ait bien compris lorsqu'il dit que c'est M. Thompson qui m'a fourni les renseignements les plus détaillés à ce sujet. Il m'a exposé de la manière la plus claire la nature des travaux et le but à atteindre.

M. SPROULE : Dans ce cas, pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas soumis ce renseignement à la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je parle là des nombreuses conversations que j'ai eues avec M. Thompson.

M. MONTAGUE : M. Thompson a donc donné à l'honorable ministre des renseignements concernant l'ouvrage à faire par son propre ministère ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et il m'a aussi dit quelle était la nature du brise-lames requis.

M. SPROULE : Je crois que si ce renseignement nous avait été soumis, cela aurait épargné une bonne partie de la discussion qui a eu lieu sur cet item. Je ne veux pas qu'il soit compris que je m'oppose à l'adoption de cet item, à moins qu'il ne fasse partie d'un projet plus considérable, et je crois que si cette exception n'existe pas, nous sommes justifiables de dépenser un montant d'argent considérable pour cette fin. Cependant, je dois avouer que je suis d'avis que le fait de dépenser ce seul montant sera de peu d'utilité. Je ne puis croire que l'on pourra avec ce montant d'argent faire les travaux nécessaires pour permettre aux navires portant des cargaisons de 230,000 ou de 240,000 boisseaux de grain de décharger à cet endroit. L'espace manquera d'abord, et, à part cela, je crois qu'il leur sera impossible d'entrer dans ce havre.

Maintenant, si l'on veut que ces grands navires transbordent leurs cargaisons dans des navires plus petits, et cela, sans le secours de l'élévateur flottant, je n'ai qu'une chose à dire : c'est que ce système coûtera tellement cher qu'il sera impraticable. A moins que cet argent ne doive rapporter un bénéfice raisonnable, je ne vois pas pourquoi nous devrions voter ce crédit. J'admets tout ce qui a été dit par l'honorable député de Kingston (M. Britton). Cette dépense ne peut être justifiée qu'en démontrant bien clairement que cela aura pour effet d'augmenter le transport des grains par les voies canadiennes. Or, cela n'a pas été établi.

J'admets avec l'honorable député de Haldimand (M. Montague) que ce crédit ne doit être qu'une faible partie du montant que le ministre des Travaux publics voulait obtenir pour mettre un projet beaucoup plus considérable à exécution, et c'est de ce dernier projet dont on se sert aujourd'hui pour justifier cette dépense.

L'honorable ministre des Finances a soumis ce crédit qui n'est qu'une partie du projet laissé par le ministre des Travaux publics, et il n'a donné à l'appui de cette proposition aucun plan et aucune explication pouvant justifier la Chambre d'approuver une dépense comme celle-là. En quoi consiste cette dépense ? Il s'agit de dépenser au moins $520,000. Ce montant est considérable, et le résultat à obtenir est en proportion inverse du montant payé. Il s'agit là de dépenser un montant d'argent pour commencer certains travaux qui, une fois terminés, coûteront de $5,000,000 à $6,000,000. Cette somme est considérable, mais je crois que nous aurions tort de commencer par dépenser une aussi faible somme. Si l'on m'avait démontré que ces travaux étaient de nature à rapporter certains avantages, j'aurais été en faveur de ce crédit, mais comme le comité n'a obtenu aucun renseignement pouvant lui démontrer qu'une telle dépense serait avantageuse, je m'oppose à l'adoption de ce crédit.

M. CLARKE : M. l'Orateur, il y a encore trop peu de temps que j'ai en ma possession les renseignements concernant la question qui est soumise à la Chambre pour pouvoir la discuter à fond. Nous ne pouvons nous attendre à ce que le ministre des Finances puisse être aussi bien renseigné que le ministre des Travaux publics relativement aux questions qui ne concernent pas son propre ministère, mais je crois que lorsqu'il s'agit d'une question qui, comme celle-là, intéresse vivement le pays en général, les honorables membres de cette Chambre auraient le droit de demander que des mesures de cette nature ne soient pas soumises aux derniers jours de la session. Il n'est pas juste de demander au comité d'adopter une proposition au sujet de laquelle aucun renseignement n'a été fourni.

Il existe une divergence d'opinions très considérable parmi ceux qui prétendent connaître le bon et le mauvais côté de cette proposition. Il a déjà été fait allusion à cette question au Sénat, et un sénateur qui demeure dans le district de Welland et qui doit connaître les faits, a déclaré que ce n'était pas Port-Colborne, mais bien Port-Maitland qui possédait un havre naturel ; et il ne faut pas oublier que Port-Maitland avait été choisi il y a plusieurs années comme tel par le gouvernement impérial. Si la chose n'est pas contraire aux règlements de la Chambre, je me permettrai de citer les remarques faites sur cette question par le sénateur McCallum. Je veux citer ses paroles non pas pour faire perdre le temps de la Chambre ou pour faire une opposition factieuse au projet proposé par l'honorable ministre des Travaux publics, mais bien pour appeler l'attention sur la divergence d'opinions qui existe quant à la meilleure

route nationale du pays. M. McCallum s'exprime comme suit :

Le havre de Port-Maitland était la véritable entrée du canal et cela pour la raison suivante : Il y a aujourd'hui 17 pieds d'eau à l'entrée du havre de Port-Maitland, et sur une longueur de plusieurs milles dans la rivière vous avez une profondeur de 20 à 30 pieds d'eau. Il existe un banc de sable peu considérable à quelque distance de l'entrée du havre. Il faudrait probablement draguer à cet endroit durant deux ou trois jours pour faire disparaître cette obstruction. Je déclare que depuis cinquante-quatre ans le havre de Port-Maitland n'a pas coûté un cent au gouvernement de ce pays pour dragage, et sur ce point je défie la contradiction.

M. GIBSON : Quel est le trafic qui passe par cet endroit ?

M. CLARKE : Je vous donnerai ce renseignement dans quelques minutes. Nous parlons du coût probable du havre de Port-Maitland. Je ne puis garantir l'authenticité de ces renseignements. Je ne puis dire ce que coûteront ces travaux proposés, mais une fois que j'aurai lu cette déclaration—si on me permet la chose—du sénateur McCallum, qui est un homme possédant beaucoup d'expérience, l'honorable député (M. Gibson) pourra prendre sur lui de contredire les déclarations faites par M. McCallum, s'il croit qu'elles ne sont pas exactes. L'honorable sénateur continue comme suit :

Il y a à cet endroit une grève sablonneuse de 4 milles d'étendue, dont les abords sont faciles et le fond d'argile, et comme je l'ai déjà dit, il ne faudrait pas dépenser une somme bien considérable pour obtenir 23 ou 24 pieds d'eau continuellement à cet endroit. * * * Il faut aussi tenir compte du fait important que le canal possède une entrée de l'accès le plus facile, parce que durant sept mois de l'année la plus grande partie du commerce passera par notre canal. S'il n'en est pas ainsi nous avons fait fausse route et le plus vite nous constaterons la chose le mieux ce sera pour nous. Mais nous ne lui viendrons pas en aide si nous construisons un brise-lames pour augmenter la profondeur de l'eau qui recouvre le fond rocheux du havre de Port-Colborne. Il en coûtera beaucoup plus cher pour obtenir ce résultat que pour creuser le canal à partir de Port-Maitland jusqu'à la jonction du canal Welland.

Voilà une déclaration qui a été faite par un homme qui connaît parfaitement cette partie du pays. Il parle donc en connaissance de cause, et son opinion doit nous être utile pour en arriver à une décision.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A vingt milles de l'entrée.

M. CLARKE : Je puis continuer la lecture de ce discours de l'honorable sénateur.

M. GIBSON : Nous l'avons lu nous-mêmes.

M. CLARKE : Si le comité ne tient pas à obtenir le renseignement, je vais cesser cette lecture.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas interrompu l'honorable député.

M. CLARKE : Je sais que l'honorable ministre ne m'a pas interrompu, mais j'ai été interrompu par l'honorable député de Lincoln (M. Gibson).

Je sais qu'il serait nécessaire de creuser le canal sur une longueur de 18 milles et d'élargir le canal d'alimentation. Mais cela peut se faire. J'ai certains chiffres à ce sujet, et je possède une certaine expérience relativement aux canaux et au dragage. On a mis $350,000 dans les estimations pour le havre de Port-Colborne, et je sais qu'il serait possible de creuser ces 18 milles de canal à meilleur marché que cela. Ce travail pourrait se faire pour $650,000, ou $700,000. Si le gouvernement veut faire la chose et la faire immédiatement, il n'a qu'à mettre les dragueurs à l'œuvre demain. Le gouvernement peut demander des soumissions et faire terminer ces travaux pour l'ouverture de la prochaine saison de navigation. C'est l'endroit le plus facile à creuser qu'il y ait dans tout le Canada. Il n'y a de pierres nulle part, et l'estimation des travaux est donc facile à faire. Ce canal devra être creusé à une profondeur de cinq verges et aura 18 milles de long, 100 pieds de largeur au fond et le canal d'alimentation est actuellement de deux pieds plus bas que le niveau du lac, ce canal passe encore sur une distance de deux milles dans un basfond produit par la rivière Grand, lequel est situé à 3 ou 4 pieds plus bas que le niveau du lac Erié. Je sais à quoi m'en tenir à ce sujet, et c'est pour cela que je dis qu'il nous faut être prudent et ne pas gaspiller l'argent public de cette manière.

Je me suis permis d'appeler l'attention du comité sur ce fait, parce que j'ai cru que quand bien même les paroles de l'honorable sénateur seraient de nature à nous faire considérer la route nationale, cela démontre que les opinions sont considérablement partagées parmi ceux qui prétendent savoir à quoi s'en tenir sur l'avantage qu'il y a d'adopter Port-Colborne ou Port-Maitland comme devant servir d'entrée au canal. J'ai ici un mémoire préparé par un homme possédant une grande expérience relativement à la question des transports. Je veux parler de M. Kivas Tully, qui a été l'ingénieur du gouvernement d'Ontario durant un grand nombre d'années, un homme qui possède un grande expérience et un homme qui croit que la meilleure route à adopter comme route nationale devant servir au transport du grain serait établie en construisant un canal pour les navires ou une ligne de chemin de fer destinée à relier Collingwood à Toronto. Il est dit dans le mémoire que j'ai devant moi, que dès 1855 une convention des délégués des principales villes du Canada et des Etats-Unis déclara ce qui suit :

L'immense commerce du Nord-Ouest exige la construction immédiate d'un canal. * * * "M. Kivas Tully estime que le coût de la construction d'un canal pour les navires de mille tonneaux est de $22,170,000," et une loi fut adoptée pour sa construction en 1856, mais vu la difficulté que l'on éprouva à se procurer les capitaux nécessaires, le projet fut abandonné. Il revint de nouveau sur le tapis en 1857, et un comité spécial de l'Assemblée législative fit le rapport suivant : "Si le système qui consiste à accorder des terres publiques pour venir en aide à des travaux publics d'un caractère national, est continué, votre comité expose respectueusement qu'aucune entreprise projetée au Canada n'a droit à une subvention plus généreuse que le projet qui consiste à vouloir relier la baie Georgienne à Toronto." Cette résolution fut

plus tard approuvée par un comité spécial de l'Assemblée législative en 1864.

Lorsque feu le capitaine Eads (un hydraulicien éminent) visita Toronto en 1881, il examina les plans et les devis de ce canal, et tout en étant convaincu que ce projet pouvait être réalisé, il fit la remarque suivante: "Si la navigation des lacs doit se maintenir, il vous faudra opposer les chemins de fer aux chemins de fer."

En 1884, le capitaine Eads soumit son projet destiné à la construction d'un chemin de fer pour les navires à travers l'isthme de Tehuantepec, située entre l'Atlantique et le Pacifique, lequel projet aurait probablement été mis à exécution n'eût été le décès de cet ingénieur arrivé en 1887.

La question de la construction d'un chemin de fer pour les navires entre le lac Ontario et la baie Georgienne, lui fut aussi soumise et voici sa réponse:

J'ai soigneusement examiné le plan et le tracé du chemin de fer pour les navires que l'on se propose de construire, de la baie Georgienne à Toronto, et d'après le résultat de nos études faites sur cette route, je suis non seulement convaincu que le chemin de fer pour les navires peut y être construit, mais qu'à part cela, vous avez un des endroits les plus favorables que je connaisse pour une telle construction.

Dans une lettre antérieure, le capitaine Eads disait aussi:

J'apprends avec plaisir que vous songez à construire le chemin de fer de navires dont vous m'avez soumis les plans lors de mon passage à Toronto en 1881. Il ne peut y avoir de doute que vous avez là la véritable solution de ce problème.

En 1874, M David Blain, ex-député d'York-ouest, obtint un acte de constitution en corporation pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre la baie Georgienne et le lac Ontario, lequel acte fut renouvelé en 1892 sous le titre de chemin de fer pour navires, et les délais furent prolongés. Il en coûterait $3,000,000 pour construire une voie simple entre Collingwood et Toronto, et la construction de cette ligne réduirait la distance à 74 milles.

Maintenant, M. l'Orateur, la Chambre de commerce de Toronto, qui s'est beaucoup occupée de cette question, a préparé un mémoire qui a été soumis au gouvernement et dans lequel elle appelle l'attention de ce dernier sur le fait qu'il serait possible de construire cette ligne nationale destinée à transporter le grain des Territoires du Nord-Ouest vers la mer. Je me permettrai d'appeler l'attention du comité sur le fait que le gouvernement est actuellement occupé creuser le havre de Collingwood pour en faire un havre de première classe. Le gouvernement dépense actuellement des sommes considérables à cet endroit, et la construction de cette voie ferrée entre Collingwood et Toronto serait le complément de ces dépenses.

Je ferai remarquer de plus, malgré ce qu'en a dit mon honorable ami de Welland, que M. Kivas Tully a déclaré que le canal Welland ne pourrait jamais devenir une route nationale pour le transport des grains du Nord-Ouest vers la mer; et, que son rapport soit vrai ou faux, il n'a pas cru devoir modifier cette opinion émise il y a quarante ans.

M. McCLEARY: Si l'honorable préopinant est décidé à mettre toute sa confiance dans un rapport qui date de quarante ans passés, préparé par M. Kivas Tully, je ne crois pas qu'il ait là une opinion qui soit conforme aux progrès de notre époque. L'honorable député doit se souvenir qu'il y a eu une commission internationale nommée entre le Canada et les Etats-Unis pour s'occuper de la question des voies navigables profondes. La commission nommée par les Etats-Unis siège encore. Elle a fait rapport à son gouvernement que la route du canal Welland était la seule route convenable. C'est la route naturelle du commerce du Nord-Ouest. Voilà un rapport préparé par des hommes au courant des progrès modernes, et de concert avec la commission nommée par ce gouvernement.

M. CLARKE: Je remercie, M. le président, l'honorable député de Welland (M. McCleary) des renseignements qu'il nous a donnés. M. Kivas Tully a exprimé cette opinion en 1859, et il la professe encore. Si nous devons nous baser sur l'expérience du passé, il est raisonnable de croire que la masse du commerce de l'ouest, après avoir franchi la rivière Sainte-Claire et atteint l'extrémité est du lac Erié, prend la direction de New-York par voie de Buffalo. Il faut donc que le port appelé à détourner le commerce soit situé plus à l'ouest que Buffalo. M. Tully, en 1888, n'a pas hésité à se prononcer en ce sens. Dans une lettre adressée à l'honorable John Beverly Robinson, ex-lieutenant-Gouverneur de l'Ontario, il disait ce qui suit:

Je ne puis faire autrement que de dire que je ne crois pas que l'élargissement du canal Welland ait pour résultat de détourner le commerce de l'ouest du canal Erié par le Saint-Laurent à l'océan Atlantique.

Les résultats obtenus depuis l'élargissement du canal démontrent clairement que M. Tully avait raison. La construction du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound démontre encore que le cours du commerce peut être détourné, puisque 10,765,000 boisseaux de grains ont été transportés à Montréal par chemin de fer sur une distance de 383 milles en 1898. Le Grand Tronc a transporté 6,000,000 de boisseaux de grains de Midland à Montréal sur une voie ferrée ayant une étendue de plus de 451 milles, et en a aussi transporté une quantité considérable d'Owen-Sound situé à 495 milles de distance. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi transporté une quantité de grains considérable sur une distance de 460 milles d'Owen-Sound à Montréal.

Maintenant, M. l'Orateur, si ces chemins de fer que je viens d'indiquer peuvent détourner une portion considérable du commerce de l'ouest, une ligne directe, n'ayant que 74 milles de chemins de fer, la distance entre Collingwood et Toronto, et 308 milles de

voie navigable durant la saison de la navigation, la distance qui sépare Toronto de Montréal, devrait pouvoir détourner une portion beaucoup plus considérable de ce commerce et cela pour le plus grand avantage de Montréal et de Toronto. Le principal but à atteindre par la construction d'une voie ferrée indépendante de Toronto à la baie Georgienne serait le transbordement à Toronto durant la saison de navigation, diminuant ainsi le coût du transport.

Permettez-moi, maintenant, de dire un mot en réponse à l'honorable député de Welland (M. McCleary). Il prétend que la convention internationale qui a été nommée, s'est prononcée en faveur de la route du canal Welland. M. Kivas Tully appelle mon attention sur la déclaration contenue dans le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux pour 1898. Le ministre dit dans son rapport :

Comme ayant une portée assez intéressante sur la question du transport des grains venant de l'ouest par chemin de fer et par les canaux, il est peut être bon de remarquer que bien qu'il soit passé 560,254 tonnes de grains et pois par Montréal et la route des canaux du Saint-Laurent, soit une augmentation de 64,386 tonnes sur l'année précédente, la quantité transportée à Montréal s'élevant à 228,586 tonnes, soit une augmentation de 74,869 tonnes. La quantité de grain transportée par les canaux de l'Etat de New-York a été de 569,362 tonnes, ou une diminution de 183,677 tonnes ; tandis que la quantité transportée par les chemins de fer de cet Etat s'est élevée à 4,132,740 tonnes, soit une augmentation de 267,980 tonnes. Sur la quantité totale de fret transporté par les canaux et les chemins de fer de l'Etat de New-York en 1897, laquelle s'est élevée à 43,711,512 tonnes la proportion transportée par les canaux a toujours été en diminuant. En 1859 elle était de 68·9, en 1869 cette proportion était de 47 pour cent et en 1897 de 8·3 pour cent.

Je ne crois pas exagérer en disant que ces chiffres indiquent que malgré tous les avantages à faire aux expéditeurs, le grain est expédié de Buffalo à New-York par chemin de fer en quantité beaucoup plus considérable qu'auparavant, tandis que la quantité expédiée par voies des canaux a toujours été en diminuant. Si ces chiffres sont exacts, je crois qu'il est du devoir du gouvernement avant de se lancer dans une dépense qui pourra atteindre de $4,000,000 à $5,000,000 de prendre tous les moyens nécessaires pour s'assurer de ce qui peut être la route la plus courte et la plus facile du Nord-Ouest à la mer.

L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) a fait remarquer que ce parlement avait déjà voté une somme de $10,000 pour sa part des dépenses à faire pour faire des études concernant le canal qui doit relier la baie Georgienne à la rivière Outaouais et au Saint-Laurent viâ le lac Nipissing ; et par suite des nombreuses représentations qui ont été faites par des ingénieurs distingués, et par les hommes d'affaires représentés par la chambre de commerce de Toronto, relativement à la possibilité et à l'utilité de construire une voie ferrée de Collingwood à Toronto et par suite des avantages que retireraient les cultivateurs de l'ouest de la construction de ce chemin de fer, qui abrégerait la route de l'ouest au littoral, je crois qu'il est prématuré de la part du gouvernement de nous demander à cette époque de la session et avec les renseignements insuffisants que nous possédons, de voter un montant d'argent qui pourrait bien n'être que le commencement d'une dépense beaucoup plus considérable que pourrait être obligé de faire le pays, pour améliorer une route dont les expéditeurs et les hommes d'affaires du Canada ne profiteraient pas une fois que cet argent aurait été dépensé pour ces travaux.

Je ne prétends pas dire que la route de Collingwood à Toronto est la route par excellence. Je ne voudrais pas même prendre sur moi de dire que c'est la meilleure route ; mais, encore une fois, les opinions sont tellement partagées sur la question de savoir quelle est la meilleure route, que je suis d'avis que nous ne possédons pas encore de renseignements suffisants pour nous permettre d'étudier cette question des transports avec tout le soin qu'elle mérite. C'est pour cette raison que je serais heureux de voir le gouvernement retarder cette dépense d'une année encore, et dans l'intervalle, de nommer une commission composée d'ingénieurs du ministère des Travaux publics et du ministère des Chemins de fer et Canaux, laquelle serait chargée non seulement de faire une enquête sur la possibilité d'ouvrir la route de l'Outaouais, du lac Nipissing et de la baie Georgienne, mais aussi sur la possibilité qu'il y a de construire la route de Toronto à Collingwood.

Je suis persuadé que les honorables membres de la gauche ne feront aucune opposition inutile, s'ils sont convaincus que le gouvernement a choisi la meilleure de toutes les routes ; et c'est parce que je crois que nous ne possédons pas les renseignements nécessaires pour nous justifier de voter ce crédit de $150,000 à titre de dépense préliminaire de travaux beaucoup plus considérables à être exécutés à Port-Colborne, que je me suis levé pour faire ces quelques remarques. Je suis certain que lorsque le peuple du Canada aura l'assurance que la meilleure route a été choisie, il appuiera le gouvernement dans toute demande que ce dernier pourra faire pour obtenir l'argent nécessaire afin de terminer cette route aussi promptement que possible.

M. GIBSON : Lorsque j'ai été interrompu par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), j'étais à dire que le ministre des Chemins de fer et Canaux m'avait fait voir le plan qu'il se proposait de se servir pour construire immédiatement un brise-lames——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je n'ai pas dit un brise-lames, parce que je n'ai rien à faire avec ce genre de travaux.

M. GIBSON : C'était là son projet—il voulait construire un brise-lames à l'endroit aujourd'hui occupé par le port. Et si ce plan

avait été adopté, tous les discours que nous avons entendus ce soir auraient pu ne pas être prononcés. Toute la discussion a coinsisté à essayer d'obtenir une autre route que le canal Welland pour le transport du grain, comme s'il était fait mention de cette dernière route pour la première fois. Chaque député a une route qui lui est chère plus que toute autre. La proposition soumise par le ministre des Chemins de fer et Canaux a été soigneusement étudiée, et ce n'est que parce que le gouvernement comprend l'importance qu'il y a d'empêcher le trafic qui se fait sur le canal Welland d'être détourné en faveur des chemins de fer des Etats-Unis, qu'il propose de faire ces améliorations.

Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, la construction d'un havre de refuge de 400 ou 500 acres d'étendue est une entreprise qui peut être facilement retardée de quelques années. Le ministre des Finances a ajouté de son côté que ces travaux ne se feraient qu'à mesure que les besoins du pays l'exigeraient. Je demande donc la permission de faire remarquer au comité que d'après le plan qui se trouve au ministère des Chemins de fer et Canaux, un crédit peut être voté pour la construction immédiate de deux quais situés au sud du port, et cela sans faire une dépense aussi considérable que celle qui a provoqué la discussion qui eu lieu ce soir.

M. MONTAGUE : Le gouvernement a déclaré qu'il n'avait pas l'intention de mettre à exécution ce grand projet qui aurait entraîné une dépense de cinq millions, mais il est d'avis que la construction de ce brise-lames qui coûterait environ $150,000, serait très utile à la navigation. L'honorable ministre est-il maintenant prêt à déclarer que l'argent ne sera pas dépensé pour la construction de ce brise-lames, à moins qu'il ne soit démontré d'une manière évidente, par le rapport d'ingénieurs compétents, que la construction d'un brise-lames sera d'une grande valeur pour la navigation, quand bien même il ne ferait pas partie du grand projet déjà mentionné ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous sommes actuellement convaincus que ces travaux seront utiles, et s'il en est ainsi, nous n'aurons pas besoin de rapport d'ingénieurs pour nous renseigner sur ce point.

M. MONTAGUE : Si cet ouvrage doit être d'une certaine utilité, il nous faudra le rapport d'un ingénieur pour l'établir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons déjà l'opinion de notre ingénieur sur ce point.

M. MONTAGUE : Nous n'avons aucun rapport et aucun plan à ce sujet. Si le gouvernement ne désire pas que ces travaux fassent partie du grand projet déjà mentionné, il faut qu'il nous en fasse la promesse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement n'a pas l'intention de s'engager à dépenser un dollar de plus que les sommes mentionnées ici. Cependant, je ne me sens pas disposé à promettre à mon honorable ami que nous ne dépenserons pas cet argent sans obtenir un rapport supplémentaire, parce que je crois que les rapports déjà déposés devant le comité sont amplement suffisants pour justifier la dépense de cet argent. Ce que mon honorable ami redoute tout particulièrement, c'est que nous nous lancions dans la grande entreprise. Je lui ai promis que nous n'en ferions rien ; mais si ce projet possède les mérites que certains députés lui attribuent, ces derniers pourront faire valoir leurs raisons, et nous serons toujours disposés à soumettre plus tard ce projet à la Chambre, afin de permettre à cette dernière de pouvoir se prononcer sur ces mérites.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 12.15 heures a.m. (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 3 août 1899.

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

PRIÈRE.

ACTE CONCERNANT LE CENS ELECTORAL.

M. MONTAGUE : J'ai cru comprendre qu'un bill avait été proposé au sénat amendant l'acte du cens électoral, lequel amendement fait disparaître une anomalie qui existait dans l'acte relativement à la province de l'Ile du Prince-Edouard ; ce bill après avoir été adopté par le Sénat, a été renvoyé devant la Chambre, mais je ne vois pas d'avis à cet effet sur le journal de la Chambre.

Le GREFFIER (sir John Bourinot) : Personne ne s'en est occupé.

M. FOSTER : Quels sont ceux qui ont eu connaissance de la chose ?

Le GREFFIER : La chose est indiquée dans le journal de la Chambre.

M. FOSTER : J'espère que le premier ministre va en prendre la responsabilité.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je vais commencer par prendre connaissance du journal de la Chambre.

M. MONTAGUE : J'avais compris que ce bill devait passer avec les mesures du gouvernement ?

Le PREMIER MINISTRE : Il faudra que je consulte le ministre de la Justice sur ce point, et je donnerai une réponse à l'honorable député cette après-midi.

M. MARTIN : J'avais compris que c'était l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) qui devait s'occuper de ce bill.

PREMIERE LECTURE.

Le Bill (n° 184)—du Sénat.—intitulé : "Acte modifiant l'acte de la présente session du parlement, intitulé : Acte concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer"—(sir Wilfrid Laurier.)

OFFICIERS DU CAMP MILITAIRE DE LEVIS.

M. TYRWHITT (par M. Taylor) :

Quelle est la proportion des officiers ayant pris part aux exercices annuels du camp de Lévis, qui avaient subi les examens requis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : La proportion des officiers qui ont pris part aux exercices annuels du camp de Lévis et qui avaient subi les examens requis est de 75 pour 100.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET SES EMBRANCHEMENTS.

M. RUTHERFORD (par M. Richardson) :

Le chemin de fer canadien du Pacifique possède-t-il le droit de construire des embranchements à partir d'un point quelconque de sa ligne principale pour de là se diriger vers n'importe quelle partie du pays, en déposant simplement un plan de ces travaux au ministère des Chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : La question telle que posée se rattache à l'interprétation donnée au chap. 1, 44 Victoria, et en l'absence de toute décision à ce sujet, il serait peut-être quelque peu osé de ma part de me prononcer sur cette question.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. FOSTER : Avant d'aborder l'ordre du jour, je veux demander à mon suave et généreux ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui s'est montré si complaisant hier soir, lorsqu'il s'est agi d'obtenir de lui des renseignements, de bien vouloir se déranger encore un peu aujourd'hui. Je constate que le rapport de l'ingénieur en chef ne se trouve pas compris dans les papiers qu'il m'a remis ; et je voudrais aussi obtenir l'arrêté du conseil dans lequel il est fait mention de M. Shanly. J'ai le contrat primitif de 1888 et le contrat de 1891. Il est possible que je sois dans l'erreur, mais je crois qu'il y en a eu un autre en 1892. Quelqu'un a dit dans cette Chambre hier soir qu'il y avait eu des contrats accordés en 1888, en 1891 ou en 1892 et en 1894.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu deux contrats ; il est possible qu'une certaine confusion ait eu lieu quant aux dates. Pour ma part, je n'en connais que deux, mais je vais faire des recherches à ce sujet.

M. McNEILL : Je voudrais savoir du ministre des Finances (M. Fielding) si des soumissions vont être demandées pour ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le suppose. La question n'a pas été soulevée, mais je suppose qu'il en sera ainsi.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour prendre en considération certaines résolutions concernant l'octroi des subventions aux compagnies de chemins de fer et la construction de chemins de fer mentionnée dans les dites résolutions.

1. Résolu,—Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après) qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas la longueur ci-après énoncée qui coûteront plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille. L'expression "coût" employée dans cette résolution signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprendra le montant dépensé pour tout pont, jusqu'au chiffre de $25,000 mais pas au delà, formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée qui ne recevra pas de bonus autrement, mais elle ne comprendra pas le coût de l'équipement du chemin de fer, ni le coût des termini et droit de passage du chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et le dit coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sus la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat attestant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement d'une subvention est demandée, qu'il s'est soigneusement enquis du coût de la dite ligne et qu'à son avis le montant sur lequel est basée la demande de subvention est raisonnable et ne dépasse pas le coût véritable, réel et raisonnable de la construction du dit chemin de fer ; les lignes de chemins de fer étant comme suit, savoir :—

1. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Ontario, pour un prolongement de sa ligne à partir de, à, ou près Coe-Hill ou la station de Rathbun, sur la ligne de la compagnie, jusqu'à ou près Bancroft, n'excédant pas 21 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Vic., chap. 2.—*A voter de nouveau.*

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je crois qu'il conviendrait peut-être de faire connaître immédiatement au comité les remarques que j'ai à faire concernant ces résolutions.

Le comité a dû remarquer, si les honorables membres de cette Chambre se sont donné la peine de prendre connaissance des différents item aux subventions contenues dans ces résolutions, qu'elles sont destinées à établir des chemins de fer dans presque toutes les régions du Canada, et qu'elles couvrent un nombre total de milles pouvant entraîner des obligations pour une somme de $6,500,000 ou pour être plus près de la vérité, des obligations pour une somme de $6,540,000.

M. FOSTER : Il s'agit presque dans chaque cas de crédits à voter de nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur ce montant, il y a des crédits à voter de nouveau pour une somme de $1,647,120, et de nouveaux crédits pour une somme de $4,893,175.

M. FOSTER : Je demande pardon à mon honorable ami de l'interrompre de nouveau, mais il est peut-être préférable que nous obtenions les renseignements à mesure que nous discutons chaque item. En faisant ce calcul de $6,540,000, l'honorable ministre base son estimation sur une subvention de $3,200 par mille. Il ne tient pas compte du montant supplémentaire qui doit être ajouté pour faire face aux difficultés de la construction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; je base mon calcul sur $3,200 par mille.

M. FOSTER : C'est là le prix minimum.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai basé mon calcul sur l'estimation de $3,200 par mille, à moins qu'il n'en soit pourvu autrement dans ces résolutions, ce qui a lieu dans un seul cas. Ce montant total représente sans doute une somme beaucoup plus considérable que celle que le parlement a l'habitude d'adopter jusqu'ici pour cette seule fin. Cependant, il suffit d'établir une comparaison entre les montants qui ont été votés de temps à autre pour des subventions aux chemins de fer, depuis que cette politique est adoptée, pour indiquer que les résolutions actuelles ne diffèrent pas considérablement quant au montant demandé des crédits qui ont déjà été votés par le parlement. Je vois que de 1888 à 1894, le montant total voté pour ces subventions s'est élevé à plus de $4,000,000, ce montant comprenant, je l'admets, un certain nombre de crédits à être votés de nouveau de même que de nouveaux crédits. Les montants votés durant ces années sont comme suit :

1888	$1,297,104
1889	3,088,071
1890	3,613,210
1891	765,474
1892	4,136,649
1893	1,052,088
1894	4,658,560

Le comité remarquera que je ne mentionne ici que les montants qui ont été accordés sous forme de subventions en argent. Je n'ai pas fait mention des millions d'acres de terre qui ont été accordées par le parlement pour venir en aide aux chemins de fer depuis que cette politique est adoptée. Ces concessions de terre, y compris celles qui ont été données au chemin de fer Canadien du Pacifique, s'élèvent à 40,000,000 d'acres.

M. WALLACE : L'honorable ministre (M. Blair) ne nous a pas dit quelles avaient été les subventions accordées en 1895 et 1896.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a rien eu d'accordé à cette fin en 1895 et 1896. Il y a eu sans doute des crédits de soumis à la Chambre, mais ils n'ont pas été accordés, et je ne prends que ceux qui ont été accordés par le parlement. Il est possible que si l'occasion s'en présente plus tard, et si l'on fait allusion à cette question, il est possible, dis-je, que je fasse connaître le montant total des subventions que l'on avait l'intention d'accorder.

M. FOSTER : Vous voulez parler des subventions qui ont été soumises à la Chambre?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je veux parler des subventions qui ont été soumises au parlement, mais que ce dernier a refusé d'adopter. On peut dire, et l'on a dit, dans la presse que ce montant était bien trop élevé pour cette fin, et la presse hostile au gouvernement prétend que le gouvernement demande au parlement d'assumer des obligations qui représentent une somme de $6,000,000. Il est inutile pour moi de dire aux honorables députés qui ont une certaine expérience à ce sujet, qu'il serait injuste et tout à fait inexact de prétendre qu'une telle déclaration représente le véritable montant déterminé ou à être déterminé des obligations du Canada. Nous n'ignorons pas que depuis que des subventions en argent sont accordées par le parlement, des sommes ont été votées chaque année pour des montants beaucoup plus considérables que ceux qui sont requis en vertu de ces crédits.

Je n'ai pas de calcul sérieux pour établir la différence qui existe entre le montant des subventions accordées et celui des subventions qui ont fait l'objet d'un débat, mais je crois être dans le vrai en disant que l'on n'a jamais utilisé la moitié des crédits ainsi accordés de temps à autre par le parlement, et que jamais le gouvernement, le parlement ayant voté ces crédits, n'a été appelé à payer le plein montant de ces derniers. bien qu'on demande au gouvernement d'accepter une certaine responsabilité que comportent du reste ces subventions ; cette responsabilité n'est que contingente pour toutes ces subventions et c'est pourquoi on n'en exige jamais le montant complet. C'est pourquoi les crédits que nous demandons aujourd'hui n'excèdent pas les sommes déjà votées par nos prédécesseurs, suivant les circonstances.

Je ne suis pas obligé, je crois, de défendre au point de vue du parti les propositions que nous soumettons actuellement au comité, à cause de l'attitude et des déclarations de l'honorable chef de l'opposition sur ces questions. En effet, j'ai été très heureux d'entendre le discours que l'honorable député a adressé au comité ; il a traité ces question d'une manière loyale et explicite, oubliant toute question quant à l'atitude des partis dans cette Chambre, sur l'ensemble de ces propositions. Il a déclaré qu'il était prêt à approuver et à voter les subventions que nous demandons au parlement d'accorder aux compagnies intéressées. Je ne me crois donc plus obligé de défendre ces propositions devant cette Chambre. Il n'y a pas de doute, cependant, qu'il se trouvera quelques députés de l'autre côté de la Chambre qui ne seront pas prêts à suivre leur chef sur cette question et répudieront plutôt l'attitude qu'il a prise aujourd'hui. On trouvera toujours, je le crois, des deux côtés de la Chambre, quelques honorables messieurs qui ne tomberont pas parfaitement d'accord avec leurs chefs ; mais ceux-là ne parlent pas au nom de leur parti : ils expriment leurs opinions individuelles, et le fait n'en reste pas moins vrai qu'après la déclaration faite de son siège en Chambre par l'honorable chef de l'opposition, cette dernière aprouve en général les propositions soumises. Toutefois, mon honorable ami tout en approuvant la politique que poursuit le gouvernement sous ce rapport, n'a pu s'empêcher de critiquer notre manière d'agir qu'il proclame être en opposition directe avec la politique déclarée du parti libéral. Il n'a appuyé son assertion sur aucune preuve convaincante. La meilleure raison qu'il a invoquée n'a pu le convaincre lui-même. On ne doit pas supposer qu'un journal, alors même qu'il serait reconnu comme étant l'organe du parti libéral, quelle que soit son influence, soit autorisé à déclarer quelle est la politique du parti libéral avant que le gouvernement ait fait connaître par les moyens convenables, et d'une manière formelle, cette politique énoncée par ses chefs, ou avant que le parti réuni en convention, comme en 1893, ait adopté telle politique et tel programme. A moins que le parti libéral n'ait déclaré par ses chefs autorisés qu'il a pour politique de s'opposer à toute subvention aux chemins de fer, on ne peut dire que telle est sa politique. C'est pourquoi je comprends que mon honorable ami, le chef de l'opposition, n'a pu signaler aucune déclaration à l'appui de sa prétention ; il n'a pu baser son assertion sur aucune preuve suffisante.

Je constate que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) d'après les remarques qu'il a faites, ne partage pas l'opinion exprimée par son chef au sujet de ces subventions. Bien que je reconnaisse que mon honorable ami occupe une position enviable dans son parti et qu'advenant un changement de gouvernement, il ait des droits sérieux à faire partie du ministère qui serait alors constitué, je ne crois pas cependant qu'il prétende, contrairement à ce qu'a déclaré son chef, exprimer les vues du parti conservateur sur cette question. Nous pouvons donc prendre pour acquis que les divergences d'opinions existent entre les particuliers et non entre les partis relativement à cette question.

L'honorable chef de l'opposition a cependant profité de l'occasion pour critiquer une ou deux subventions qui sont comprises dans ces résolutions—non parce qu'il croyait qu'elles ne devaient pas s'y trouver ou parce qu'il était opposé à ces subventions, mais parce qu'il croyait qu'elles n'étaient pas en harmonie avec la politique adoptée par le gouvernement à l'égard d'une ou de deux entreprises, plus particulièrement à l'égard du prolongement de l'Intercolonial à Montréal. Il a prétendu que la proposition à l'effet de donner $1,000,000 pour la construction du pont de Québec, tout en étant bonne en elle-même, et tout en ayant son appui le plus dévoué, était cependant complètement opposée à la politique adoptée par le gouvernement quant au prolongement de l'Intercolonal à Montréal. A mon sens, l'honorable ministre n'a pu arriver à cette conclusion par un raisonnement très logique, et alors même que ce raisonnement serait logique, il n'est pas bien fondé en fait. Il y a un vice radical dans la proposition de mon honorable ami parce qu'il la base sur la prétention que si le gouvernement avait en vue d'accorder cette subvention au pont de Québec, il n'avait pas besoin de faire la transaction du Drummond et celle du Grand Tronc pour permettre à l'Intercolonial d'arriver à Montréal, mais qu'il aurait pu se servir de ce pont comme moyen d'atteindre Montréal.

Je ne crois pas, M. le Président, qu'il soit nécessaire de retenir le comité, à cette époque avancée de la session, pour discuter cette question. Je veux cependant signaler une ou deux objections inattaquables à la réalisation de l'idée exprimée par mon honorable ami. D'abord, il faudra attendre longtemps et nous ne pouvons permettre aucun délai ; on comprend en effet que la construction d'un pont sur le Saint-Laurent à la Chaudière prendra certainement du temps. Il ne s'ensuit pas de ce que nous accordons $1,000,000 pour la construction de ce pont que ce dernier sera construit immédiatement.

M. BERGERON : Combien cela va-t-il prendre de temps ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas prêt à le dire.

M. BERGERON : Vingt ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serais heureux de voir ce pont construit dans le plus court délai.

M. MONTAGUE : Mais ce pont sera-t-il jamais bâti ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami ne voudrait pas accepter une opinion exprimée par moi, si elle était opposée à l'opinion de son chef ; or, son chef a déclaré formellement à la Chambre que ce pont serait certainement construit et cela sans retard.

M. MONTAGUE : L'honorable monsieur voudra-t-il me dire quelle est la distance, par ce pont, de Lévis à la cité de Québec, à partir de l'endroit où il sera construit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que cette distance dépasse 14 milles.

M. MONTAGUE : La largeur du fleuve comprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BERGERON : Je ne crois pas que le chef de l'opposition ait déclaré hier que ce pont allait être construit immédiatement.

Le PREMIER MINISTRE : Il a dit que ce pont devait être construit.

M. BERGERON : J'ai compris qu'il a dit qu'il n'y avait aucun doute que ce pont aurait été construit si l'on n'avait pas adopté comme route à Montréal le chemin de fer du comté de Drummond, et si l'on avait choisi la route du chemin de fer Canadien du Pacifique par ce pont.

M. MONTAGUE : Je comprends, moi, que le gouvernement accorde une subvention à cette entreprise dans le but de relier la ville de Lévis à la cité de Québec, et voici que l'on vient nous dire qu'il faudra faire un circuit de 14 milles de Lévis à Québec.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout. Ce n'est pas là l'objet de cette subvention. Le but principal est d'avoir un pont sur le Saint-Laurent, ce pont devant donner accès à Québec, de tous les points de la rive sud du fleuve.

M. WALLACE : A quelle distance de Québec se trouvera ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A une distance d'environ 6 ou 7 milles, à l'endroit certainement le plus convenable pour traverser le Saint-Laurent : la structure du pont coûtera moins cher, si on le construit à cet endroit, que si on le construisait ailleurs et le pont rendra tout autant de services que si on le plaçait ailleurs.

M. MONTAGUE : Considérons la question sous un autre aspect. Le fret venant de l'est, par exemple, et consigné pour Québec, devra de toute nécessité passer par ce circuit de 14 milles, au lieu d'être transporté par le bateau directement de Lévis à Québec.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que nous aurons un pont sur le Saint-Laurent, au-dessus de Québec, il ne s'ensuivra pas nécessairement que tout le fret passera par cette route. Cela dépendra beaucoup des avantages que chacun pourra retirer d'un autre mode de transport des marchandises et de la nature de ces dernières. La situation ne différera pas de celle qui existe aujourd'hui à Lachine où l'on voit les trains du chemin de fer Canadien du Pacifique s'avancer jusqu'à plusieurs milles au-dessus de Montréal. Ce que je voulais faire ressortir, c'est qu'il faudra du temps avant que ce pont soit construit et puisse servir au passage des trains de chemins de fer. Il faut du temps pour ces travaux et nous ne voulons pas attendre trois ou quatre ans pour terminer le prolongement de l'Intercolonial à Montréal, parce que cet ouvrage doit être fait sans retard et que, en réalité, il est presque entièrement terminé.

Quand mon honorable ami traversera le Saint-Laurent sur ce pont, il devra songer qu'il y a encore deux ou trois questions sérieuses à considérer, et qu'il y a aussi des obstacles sérieux à surmonter. Il aura un parcours beaucoup plus étendu que celui qu'il nous faudrait faire pour atteindre Montréal, à partir de Lévis, par la rive sud. Il lui faudra ensuite faire des arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. WALLACE : Combien y aura-t-il de milles supplémentaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 15 ou 16 milles au moins à partir de Québec même, mais 30 milles à partir de Lévis. Il sera de plus obligé d'entamer des négociations avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à des conditions inacceptables au point de vue des intérêts de tout le système de l'Intercolonial. Nous savons qu'aujourd'hui l'Intercolonial fait une concurrence sérieuse au Pacifique pour le transport des voyageurs et des marchandises de l'est à l'ouest et vice versa. Le territoire parcouru par l'Intercolonial convient parfaitement à l'exploitation de ce chemin de fer, mais s'il nous fallait compter faire des arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour atteindre Montréal viâ Québec, nous aurions à surmonter partout des embarras, et il nous serait impossible de faire une concurrence avantageuse au chemin de fer Canadien du Pacifique, puisqu'il nous faudra parcourir 163 milles de ce chemin pour atteindre le point de destination. Il y a donc beaucoup de questions importantes à considérer, et le but du gouvernement en aidant à la construction d'un pont à Québec ne saurait être interpreté comme venant en conflit avec la politique que nous avons adoptée et mise en pratique en donnant à l'Intercolonial à Lévis, une communication avec Montréal ; mais ce but est celui poursuivi par cette politique. Au lieu de nuire à l'Intercolonial, ce pont lui servira pour son prolongement à Montréal.

L'honorable ministre a attaqué un autre point. Il dit que, tout en étant en faveur d'une subvention au chemin de fer de

la rive sud, il trouve que nous créons une ligne qui fera opposition à l'Intercolonial. Je suis complètement de l'avis contraire, car je ne puis comprendre par quel moyen le chemin de fer de la rive sud, alors-même qu'il sera construit entièrement et qu'il fera correspondance avec l'Intercolonial et le Grand Tronc à un point quelconque de la rive sud, pourrait faire concurrence à l'Intercolonial. Au contraire, je crois que ce chemin de fer sera plus utile à l'Intercolonial qu'il ne retirera de bénéfice de ce dernier. Nous savons que le chemin de fer de la rive sud traversera les parties les plus populeuses de la rive sud du Saint-Laurent ; il passera dans des paroisses qui n'ont pas d'autres voies ferrées et, par conséquent, il desservira un district ou une partie de la province de Québec à travers laquelle jamais ne passera l'Intercolonial par l'embranchement du Drummond. Il y a une grande différence dans le distance entre les deux chemins, et cette distance, alors-même qu'elle serait plus courte, n'empêchera pas l'embranchement du Drummond de servir les populations le long de sa voie. Je ne puis donc voir en quoi le chemin de fer de la rive sud pourrait nuire à l'Intercolonial ni comment nous sommes à aider un chemin qui ferait concurrence à l'Intercolonial. Nous n'avons pas considéré seulement et principalement l'intérêt local en adoptant cette politique. Sans doute, je ne veux pas faire fi du commerce que nous aurons bientôt sur ce chemin. Nous traversons une contrée qui va prospérant d'année en année, dont la fertilité sera exploitée et qui donnera la vie et le confort à une population très considérable, et cela nous sera très avantageux pour le prolongement de notre ligne à Montréal. Mais cela n'a pas été la raison principale de notre politique. Nous sommes prêts à accepter les avantages matériels de cette ligne, dans l'avenir, mais nous avons désiré profiter de l'occasion pour nous assurer une exploitation avantageuse, et c'est parce que nous sommes convaincus qu'en atteignant Montréal, nous atteindrons un point qui ne nous apportera pas seulement, mais qui encore recevra de nous un volume considérable d'affaires, point qui ne pourrait être autrement atteint si l'on envisage la question au point de vue où doit se placer celui qui connaît quelque chose dans les chemins de fer. Je ne puis donc accepter les vues de l'honorable chef de l'opposition, et je crois que j'ai donné au comité de bonnes raisons pour établir le contraire de ce que l'honorable ministre a voulu prétendre en ce qui se rattache à ces subventions particulières.

Je voudrais maintenant et pour quelques instants seulement attirer l'attention du comité sur le résultat général de ces subventions ; je parlerai brièvement des subventions particulières quand chaque item sera présenté à son tour.

La première résolution n'est que la suite des résolutions adoptées pour la première fois, en 1897. Nous considérons que les subventions générales devront être limitées à $3,200 par mille, à moins que le coût réel et véritable du chemin qui demande une subvention dépasse $15,000 par mille.

M. WALLACE : Comment vous assurez-vous du fait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le statut de 1897 déclare qu'on devra s'assurer de la chose par une inspection personnelle faite par un ingénieur du département qui examine l'ouvrage et s'assure de ce qu'il a dû coûter, et qui consulte ensuite les livres, les comptes, les reçus, tous les papiers de la compagnie, afin de voir ce que ces documents indiquent que le chemin a coûté, et qui fait ensuite son rapport à l'ingénieur en chef. Ce dernier examine ces rapports et les renseignements qui lui ont été fournis et donne ces renseignements au ministre qui, à son tour, fait rapport au Gouverneur général en conseil, et le Gouverneur général en conseil décide d'une manière définitive si la subvention doit être portée de $3,200 à un montant plus considérable et qu'il fixe lui-même. Cet article de l'acte n'a pas eu le résultat auquel les honorables membres de la gauche s'attendaient ou qu'ils redoutaient, lors de l'adoption de cette loi. On nous accusait de donner virtuellement à un grand nombre de chemins de fer qui seraient construits sous l'empire de cette loi, des subventions beaucoup plus considérables que celles que le parlement avait l'habitude de voter et qu'au lieu de n'accorder que $3,200 par mille, il faudrait doubler cette subvention dans un grand nombre de cas et tout au moins donner plus de $3,200 par mille. Nous avons maintenant deux ans d'application de cette loi et nous avons constaté que seulement deux compagnies de chemin de fer avaient droit de recevoir plus de $3,200 par mille. J'ai ici un mémoire des différents montants. J'étais sous l'impression, l'autre jour, et c'était aussi l'opinion du sous-ministre, qu'il n'y avait qu'un seul chemin de fer dans cette catégorie, mais après examen plus minutieux, nous en avons trouvé un autre. Le premier est le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound qui, nous le savons tous, est une route très importante et dont la construction coûte cher. La compagnie a reçu une subvention supplémentaire de $3,200 par mille pour 54-58 milles.

M. FOSTER : C'est-à-dire qu'elle a reçu en tout $6,400 par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Le gouvernement a-t-il accordé plus de $3,200 et moins de $6,400 pour d'autre parties du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Il n'y a pas de chemin de fer qui coûte plus de $15,000 qui ne

coûte pas assez pour obtenir $6,400 par mille. Pour une partie considérable de cette ligne, les honorables membres de la gauche ont accordé eux-mêmes une subvention fixe de $6,400 par mille.

M. HAGGART : Dois-je comprendre que si un chemin de fer coûte plus de $15,000 par mille, il a droit à une subvention de $6,400 par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; il n'a droit à plus de $3,200 par mille que si sa construction coûte plus cher que $15,000 par mille et alors, il n'a droit qu'à 50 pour 100 sur telle augmentation dans le coût et dans ce cas, la limite extrême est fixée à $6,400 par mille. J'ai mentionné l'un de ces chemins de fer qui avaient droit à cette subvention supplémentaire. L'autre chemin de fer est celui du Saint-Laurent et des Adirondacks, pour une distance de 13¼ milles. Le montant payé en vertu de l'article de l'acte des subsides de 1897 a été de $433,792. Ces deux chemins de fer ont toujours fait l'objet de l'attention spéciale du parlement.

M. FOSTER : Quel doit être le coût de construction qui leur permet de retirer $6,400 *par mille* ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces chemins de fer doivent coûter $21,400 par mille.

M. FOSTER : Ainsi, la partie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound qui coûte plus de $15,000 par mille coûte $21,400 ou au delà par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand l'honorable député dit, " toute partie ", il dit cela de telle façon que je ne puis répondre dans l'affirmative ou la négative. Pour avoir le droit de recevoir $6,400 par mille, ces chemins de fer doivent démontrer qu'ils ont payé en moyenne $21,400 par mille pour leur construction. Il y a des parties de la voie dont la construction coûte plus cher que d'autres parties.

M. FOSTER : Quelle partie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous ces 54-58 milles.

M. FOSTER : C'est là toute la longueur du chemin pour la construction de laquelle on a accordé la subvention dont parle l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Si l'honorable député (M. Foster) veut se rappeler le fait, il constatera que la compagnie de ce chemin de fer n'avait aucun droit, d'après l'acte de 1897, de recevoir une subvention supplémentaire pour la construction d'un pont dont le coût dépasserait $25,000 ou s'élèverait à cette somme, si ce pont avait déjà reçu une subvention spéciale ; elle n'avait pas le droit de recevoir aucune somme pour la dédommager des montants payés pour les têtes de ligne, matériel roulant, droit de passage dans une ville ou près d'une ville.

M. HAGGART : Si le coût de construction d'un chemin de fer n'était que de $10,000 par mille et s'il était fait mention spécialement que ce chemin aurait droit à $6,400 par mille, d'après la résolution proposée, ce chemin de fer peut-il recevoir plus de $6,400 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Le premier article s'applique à tous les chemins de fer " ci-après mentionnés ".

M. HAGGART : Cela peut porter à douter.

M. WALLACE : Quelle est l'estimation du coût de construction du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound faite par l'ingénieur en chef ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX . Je ne saurais le dire exactement, mais c'était beaucoup plus que le montant qu'il fallait pour lui donner droit à la somme qu'il a reçue. Il n'y avait aucune raison de ne pas accorder à la compagnie une double subvention pour les deux chemins.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a cependant pas payé d'après l'estimation de l'ingénieur, mais d'après le coût réel. A-t-il payé d'après le coût réel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais je puis ajouter qu'après que nous eûmes décidé d'agir ainsi, l'examen des comptes de l'auditeur général nous a été d'un grand secours.

M. FOSTER : C'est là à peu près le seul moyen que nous ayons de contrôler les agissements des ministres et de tempérer leur ardeur, ce qui ne les empêche de tromper la vigilance de l'auditeur général en payant par des lettres de crédit. C'est un point important qu'a soulevé mon honorable ami (M. Haggart) ; la clause concernant les $3,200 par mille semble s'appliquer à tous les chemins ci-après mentionnés et parmi ces chemins-là, il en est un auquel on accorde $6,400 par mille. L'honorable ministre ferait bien de voir à cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons certainement pas l'intention d'accorder, dans aucun cas, plus de $6,400 par mille.

M. HAGGART : Vous n'en avez pas l'intention, mais la rédaction de la clause ne le fait pas voir assez clairement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'honorable député a tort ; la ligne à laquelle il est accordé $6,400 par mille est concernée dans une autre résolution.

M. COCHRANE : Le ministre pourrait-il accorder le montant d'après cette clause, s'il le désirait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je ne le crois pas.

M. FOSTER : Ils sont concernés dans la même résolution et il n'est pas fait d'exception ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ils sont concernés dans une deuxième résolution. Voici comment nous avons procédé dans le passé, et comment en 1897 : Dans la première résolution, il est clairement dit que toutes les compagnies devront recevoir $3,200 et quelles compagnies auront droit à une subvention supplémentaire. L'autre résolution pourvoit à une subvention directe de $6,000. La clause première se termine par ces mots : " ces lignes de chemins de fer étant les suivantes ". L'octroi ne s'accorderait donc qu'aux chemins de fer mentionnés là. Je parle de tout cela pour rassurer nos honorables amis de la gauche et pour leur faire voir que leurs craintes qui étaient encore plus grandes en 1897, lorsqu'il s'est agi de propositions semblables, ne se sont pas du tout réalisées, et que nous avons eu parfaitement raison de limiter à $15.000 le chiffre des subventions moins considérables. On peut se demander si nous n'avons pas été trop rigoureux à cet égard, ou si nous n'avons pas limité à un chiffre trop élevé la subvention de $3,200, mais vu le peu de chemins qui ont droit à une subvention plus considérable que celle de $3,200, je crois qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer.

Je veux dire maintenant quelques mots de deux autres résolutions mentionnées ici, et dont l'une limite le pouvoir de certaines compagnies y mentionnées, de se fusionner, de réunir les intérêts ou de passer aux mains d'une autre compagnie de chemin de fer. Je veux parler de l'article suivant :

3. Que la subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer d'Ontario et de la rivière La Pluie, à la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord et à la Compagnie de chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique, est accordée à cette condition, et si elle est payée d'après le présent acte, aux compagnies ci-dessus mentionnées, ce sera à la condition qu'aucune d'elles ne se fusionne en aucun temps avec une autre compagnie de chemin de fer, ni le lui loue sa ligne, et à la condition qu'aucun de ces chemins de fer ne soit loué à une autre compagnie ni exploité par une autre compagnie, et qu'aucune des compagnies ci-dessus mentionnées ne mette ses fonds et ses recettes en commun avec une autre compagnie de chemin de fer, et que tous tels baux, fusionnements ou conventions soient absolument nuls, et qu'il n'y ait d'exception que pour les conventions ayant pour objet la circulation, et le développement du trafic, et qui ont été approuvées par le Gouverneur en conseil.

Le comité voudra bien remarquer qu'il y a trois compagnies de chemin de fer de mentionnées ici.

M. WALLACE : Je préviens le ministre qu'il me faut beaucoup de renseignements au sujet de ces compagnies-là ; ainsi, il ne pourra plus dire qu'il est pris par surprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je doute que mon honorable ami soit d'excellente humeur ce matin ; je sais qu'il a une ardente soif de renseignements.

La Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord est celle qui s'est fait constituer en corporation par le parlement pour construire un chemin qui serait le prolongement de ce qu'on appelle la ligne Dauphin qui traverse la région de la Saskatchewan et depuis la rivière du Cygne, qui est le terminus actuel de la partie nord de la ligne en allant presque directement vers l'ouest, jusqu'à Edmonton. Je crois que cette compagnie a obtenu du parlement une charte pour construire une ligne directe jusqu'à cet endroit-là. La compagnie d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique est celle qui s'est fait constituer en corporation par le parlement pour construire un chemin au delà d'Edmonton, au nord et à l'ouest jusqu'à la Passe de la Rivière de la Paix ou la Passe de la Tête-Jaune, et jusqu'à la côte du Pacifique. Ces trois lignes sont celles que, plus tard, il sera peut-être dans l'intérêt de tout le pays de fusionner, et si on les construit, comme je crois qu'on va le faire, on finira par les relier ensemble, de manière à ce qu'elles constituent une nouvelle ligne transcontinentale. J'ai à cette heure même, devant moi, un membre du parlement qui a des intérêts considérables dans un journal entreprenant d'après l'opinion duquel, quoi qu'il advienne au sujet de ces lignes-là, le gouvernement ne devrait pas leur accorder de subventions sans leur défendre de se fusionner avec les chemins de fer qui existent déjà, ou de former avec eux une combinaison préjudiciable à l'intérêt public, et devrait empêcher la construction et la mise en exploitation d'une ligne de chemin de fer entièrement indépendante dans ce pays de l'ouest.

M. HAGGART : Que cette clause existât ou non, y a-t-il une compagnie de chemin de fer qui pourrait, sans un acte du parlement, faire ce que suppose le ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et je puis en assurer mon honorable ami.

M. HAGGART : Elle pourrait réunir ses prix à ceux d'une autre compagnie mais à part cela, elle serait incapable de faire quoi que ce fût.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toute compagnie de chemin de fer pourrait faire cela. L'honorable député peut voir, d'après les termes de cette clause, qu'elle ne pourvoit pas seulement au transport d'une charte ou à la réunion de deux compagnies en une seule ; j'admets, toutefois, que la sanction du parlement est nécessaire, mais, comme on dit, il y a plusieurs manières d'étouffer un chat.

M. MACLEAN : S'il y a, par exemple, deux compagnies dont le stock appartient aux mêmes gens, et qui sont soumises à une seule et même direction, comment les atteindre ? A Toronto, il y a deux compagnies d'éclairage qui se sont fusionnées, mais elles ont élu le même président, un seul et même conseil de directeurs, et elles ont un objet commun ; comment atteindre deux compagnies qui sont dans ce cas-là ? Elles travaillent ensemble, et d'un commun accord.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis que deux compagnies peuvent virtuellement se réunir, qu'elles peuvent même faire entr'elles un bail sans y être autorisées par la législature ; deux compagnies peuvent virtuellement se réunir sans avoir besoin de l'intervention du parlement.

M. MACLEAN : Est-ce que par cette clause on peut empêcher cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je crois ; toutefois, je ne prétends pas qu'on puisse empêcher un actionnaire d'une compagnie de vendre son stock à un actionnaire d'une autre compagnie, et si mon honorable ami pensait qu'on dût nécessairement l'empêcher, pour que le public se trouvât protégé, le seul moyen de réaliser cet empêchement, ce serait de défendre absolument la construction des chemins de fer.

M. MACLEAN : Dans ce cas, les chemins de fer se trouvent les maîtres, en notre lieu et place ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ils ne le sont pas, et j'espère qu'ils ne le seront jamais. En accordant une subvention à une entreprise quelconque, le parlement doit avoir la liberté d'y mettre les conditions qu'il juge conformes à l'intérêt public, de même qu'au succès de l'entreprise, et qui, selon toute probabilité, doivent être de nature à concilier l'un avec l'autre. C'est ce que je souhaite, et j'espérais que l'honorable député d'York-est nous tiendrait compte des efforts que nous faisons pour que cette pensée se réalise.

M. HAGGART : Nous n'imputons pas de blâme, nous nous bornons à critiquer la clause, pour voir si elle est susceptible de produire le résultat que l'honorable ministre a en vue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voulais parler de l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Je crois que la question de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) était tout à fait opportune, et je suis heureux d'y répondre : pour le moment, je m'adresse à l'honorable député d'York-est.

M. MACLEAN : Je conclus que l'honorable ministre admet l'impossibilité, pour les compagnies, d'arranger leur stock et leur bureau de direction de manière à ne pas tomber sous le coup de la loi, et à pouvoir virtuellement se fusionner. Le ministre admet virtuellement que cette clause à laquelle il donne pour objet la protection des droits du peuple, n'est pas ce qu'il prétend.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voilà une conclusion des plus singulières ; il est malheureux, en vérité, que l'honorable député d'York-est ne nous soit pas plus sympathique et n'apprécie pas plus favorablement les efforts que nous faisons pour réaliser l'objet même de ses désirs.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami voudrait savoir si les actionnaires d'une compagnie peuvent se rendre acquéreurs du stock d'une autre compagnie. Ils le peuvent, mais il y a des myriades de choses possibles qui n'arrivent pas ; ainsi, il est possible que les compagnies de chemin de fer trouvent assez de députés sujets à leur influence, pour leur permettre de diriger à leur guise la législation de ce pays, mais mon honorable ami suppose-t-il qu'il peut, de fait, en être ainsi ? Il est humainement impossible de prévenir toutes les éventualités, et si mon honorable ami s'en croit capable comme législateur, autant vaut, pour lui, renoncer immédiatement à la tâche.

M. MACLEAN : Alors, l'honorable ministre ne fait pas comme il le dit, car il déclare au pays qu'il protège ses intérêts en présentant une loi dans le but de prévenir le fusionnement des compagnies, et la clause qui a rapport à cela, manque de prévoir certains cas d'occurrence journali?re.

Que font, tous les jours, les Vanderbilt ? Ils s'emparent du stock d'une compagnie, et s'élisent à eux-mêmes un conseil de directeurs et un président ; il n'y a pas fusionnement, mais c'est tout comme, puisque le conseil de directeurs des deux compagnies a la même manière de voir. L'honorable ministre dit au pays que par sa résolution, il veut prévenir ces inconvénients-là, mais bien qu'ils soient susceptibles de se présenter tous les jours, il ne les prévient pas.

Pourvu que nous puissions manipuler le stock, peu nous importe les clauses restrictives qui figurent dans la loi qui a rapport aux chemins de fer, nous disent les avocats de chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette troisième clause stipule que tout fusionnement entre deux compagnies de chemin de fer sera absolument illégal et nul ; nous pouvons empêcher tout bail, tout arrangement ayant pour objet la mise en commun des fonds, des recettes, et des frais d'exploitation de deux compagnies, mais il est impossible de prévoir, dans une loi, toute éventualité imaginable ; ce qui n'empêche, cependant, que la loi que nous proposons, n'aille assez loin pour satisfaire

tout désir raisonnable qu'aient pu exprimer la presse et les membres du parlement à cet égard. Nous pourvoyons à ce que ce chemin susceptible de menacer cette indépendance et à ce que la survenance de tout événement susceptible de menacer cette indépendance ne puisse, au point de vue de la loi, l'affecter d'aucune manière. Nous allons demander aux cours de justice de nous fournir les moyens de faire une loi qui ait réellement cet effet-là.

Je passe à une autre clause des résolutions relatives aux subventions ; elle est très importante et constitue un point de démarcation entre la législation d'autrefois et celle d'aujourd'hui. Les subventions qu'on a accordées jusqu'aujourd'hui n'étaient que des dons, et ne comportaient pas, pour les compagnies, d'autre obligation que celle de construire le chemin de telle ou telle manière, établie par le gouvernement. Nous avons ajouté à cela un principe nouveau : nous avons, de fait, d'après les présentes résolutions, cessé d'accorder des gratifications aux chemins de fer, et de leur faire des dons à même le trésor public ; au lieu de cela, nous leur faisons ce qu'on pourrait appeler des avances.

M. FOSTER : De simples avances ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, des avances.

Il y en a de toutes sortes : il y a des paiements qu'on fait à ces compagnies, à condition qu'elles remplissent certaines obligations. Et elles considèrent ces paiements-là comme des paiements partiels ou entiers, selon les circonstances, tant qu'elles rendent au pays certains services qu'il requiert.

J'ose dire que la proposition actuelle est plus avantageuse que celle du passé, et que le pays en bénéficiera, tant directement qu'indirectement. A mon avis, et je crois que les honorables députés de la gauche pensent comme moi, nous ne sommes encore qu'à inaugurer l'ère de la construction des chemins de fer au Canada. Si, lorsqu'on s'est mis à accorder des subventions aux chemins de fer, on avait pu leur imposer des conditions d'après lesquelles le pays aurait pu retirer l'équivalent de ce qu'il donnait, j'en aurais été fort aise, mais la réflexion vient avec le temps et à mesure que le développement des affaires la provoque ; d'ailleurs, à l'époque où l'on a commencé à accorder des subventions, et elles étaient peut-être encore plus nécessaires dans ce temps-là qu'aujourd'hui, il était tout naturel qu'on songeât surtout à assurer la construction de chemins de fer, et qu'on n'eût pas l'idée de retirer directement l'équivalent des subventions qu'on accordait. Mais nous voici arrivés à une époque où nous allons augmenter considérablement le réseau de nos chemins de fer, et où les demandes de subventions à cette fin ne cesseront plus d'occuper notre attention ; par conséquent, nous ferons mieux, au point de vue de l'intérêt public, d'assujettir ces subventions à des conditions d'après lesquelles nous pourrons retirer des avantages appréciables de ce que nous aurons jugé à propos d'accorder.

M. MACLEAN : Le ministre me permettra-t-il de l'interrompre et de lui faire une question relativement à la quatrième résolution ? Il y est dit que la situation de toute ligne de chemin de fer sera sujette à l'approbation de l'exécutif ; cela comprend-il l'emplacement des gares ? Voici une occasion dont l'honorable ministre pourrait profiter pour protéger le public.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, cette résolution ne pourvoit pas expressément à l'emplacement des gares.

M. HAGGART : Avant que l'honorable ministre reprenne le fil de son discours, me permettra-t-il de lui demander d'insister un peu plus sur la clause quatrième ? Les compagnies ne peuvent faire usage des subventions qu'on leur accorde, sans que le vœu du parlement soit sanctionné par un arrêté ministériel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est parfaitement vrai : l'acte du parlement ne donne pas droit à une compagnie de demander une subvention : cette dernière doit d'abord prouver au département qu'elle est de bonne foi et en état de poursuivre l'entreprise ; elle doit, de plus, soumettre ses plans à notre approbation, et nous pouvons exiger comme condition du contrat que nous allons faire avec elle, que l'emplacement des gares soit celui que désignera le département, le ministre ou l'arrêté ministériel, et établir toute autre condition raisonnable.

M. MACLEAN : Pourquoi ne pas insérer tout cela ici ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a différentes conditions qui se rattachent aux contrats relatifs aux subventions, qui ne sont pas expressément mentionnées dans ces actes. Je puis dire à l'honorable député que tous les contrats de ce genre qui se sont faits depuis deux ans, renfermaient la condition dont il a parlé, et le gouvernement désire qu'il en soit de même à l'avenir ; mais c'est la seule de toutes les nombreuses conditions qui sont prévues de temps à autre, quand même le statut n'en fait pas mention.

M. SPROULE : L'honorable ministre a dit que le gouvernement allait retirer de ces subventions des avantages non seulement indirects, mais directs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) a parlé de ces autres points, j'étais à expliquer au comité cette clause que j'ai caractérisée comme point de démarcation entre les procédés d'autrefois et ceux d'aujourd'hui, et comment j'entendais assurer au pays des avantages directs, en retour des subventions que nous accordons aux compagnies de chemins de fer.

J'ai dit que nous étions à inaugurer l'ère de la construction des chemins de fer en ce pays. Le réseau de nos chemins de fer compte aujourd'hui environ 17,000 milles, ce qui veut dire que, depuis la Confédération, nous avons avancé, sous ce rapport, à pas de géant. En 1868, nous n'avions que 2,278 milles de chemin de fer en exploitation ; aujourd'hui, nous en avons presque huit fois autant ; pendant ces trente années, le réseau de nos chemins de fer a donc augmenté de 800 pour 100, et certains membres du parlement vivront assez longtemps pour pouvoir repaître leurs yeux du spectacle des 40,000 milles de chemins de fer que nous aurons au Canada. J'ai donc lieu d'espérer que nous retirerons tout l'équivalent des subventions auxquelles se rattachent les conditions mentionnées ici, et qui pourvoient à ce qu'on nous rende directement les services que comportent ces subventions. Je n'ai pas entendu un seul député de la gauche critiquer cette clause, mais les journaux, eux, l'ont critiquée d'une manière assez illogique. Il m'est arrivé de lire des arguments comme celui-ci : "Oh ! cette proposition est un leurre ; on veut simplement nous faire croire que nous ne donnons pas d'argent, mais que nous en prêtons, et que nous en avançons ; il n'y a là rien de sérieux, car ces compagnies ne nous rendront aucun service appréciable ou qui puisse équivaloir à une économie pour le pays, quand elles se mettront à exploiter leurs chemins.

Mais il n'en est pas ainsi. Pour peu que les honorables députés veuillent songer que mon honorable collègue, le directeur général des Postes, paye aujourd'hui $1,500,000 pour le transport des malles par les chemins de fer de ce pays, c'est-à-dire $100 par chaque mille de chemin de fer du Canada, ils verront que ce que coûte le transport des malles seul, représente une partie très considérable de nos dépenses, et à l'avenir, tout ce qui tendrait à limiter ces dépenses et à nous faire recouvrer une partie de l'argent avancé à ces compagnies, devrait constituer une des plus importantes conditions de l'octroi de ces secours. J'apprends du directeur général des Postes que depuis plusieurs années, nous payons pour le transport des malles par chemin de fer $1,447,000 par année ou $94.43 par mille à chacun de nos chemins de fer. Si cette disposition n'a pas d'effet rétroactif, si elle ne s'applique pas aux anciennes lignes, elle s'appliquera à chacune des nouvelles, et chacune de ces dernières sera employée au transport des malles comme on y a employé les chemins de fer, dans le passé. Et s'il en est ainsi, d'après la disposition contenue dans ce bill, nous retirerons 3 pour 100 du montant de la subvention ; si l'on accorde $3,200 par mille, le directeur général des Postes retirera un montant qui équivaudra presqu'à la moitié de la somme qu'il paye aujourd'hui pour le transport des malles, et si ce transport augmente, le montant sera encore plus considérable, et sera payable par ces compagnies qui, d'après ce bill, auront reçu la subvention plus importante de $6,400 par mille.

M. HAGGART : L'honorable ministre peut-il dire le résultat pratique de cette clause appliquée aux autres chemins de fer, car on a déjà inscrit semblable clause dans deux ou trois chartes de chemin de fer ? Il y en a une dans la charte qui a été accordée pour la construction d'un chemin de fer entre Régina et Edmonton, entre Calgary et Fort McLeod, ainsi que dans la charte du chemin de la Baie d'Hudson.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable député veut parler de ces chemins de fer qui, d'après leur contrat, avaient droit à $80,000 par année, pour un certain nombre d'années, en sus des concessions de terres ?

M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas en état de fournir, dans le moment, à l'honorable député les renseignements qu'il désire au sujet de ces questions-là.

M. HAGGART : Dans ces autres cas, la clause est conçue à peu près dans les mêmes termes que celle-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces renseignements seront utiles, et j'espère que le directeur général des Postes sera en état de les fournir. Il est peut-être opportun de faire remarquer que ces chemins de fer dont parle l'honorable député ont été construits dans des régions qui, jusqu'à présent, n'ont pas donné beaucoup de revenus, parce qu'elles n'étaient pas établies, ou parce que les établissements qu'il y avait ne faisaient pas beaucoup de progrès, mais sur le parcours des chemins de fer que nous nous proposons de construire, il y aura, sous peu, une population bien établie, ce qui nécessitera un service postal assez actif, et dans ces cas-là, l'application de cette clause produira de bons résultats.

M. HAGGART : Ces chemins de fer devaient transporter la police à cheval, la milice, et tous les fonctionnaires du gouvernement, eu égard à la subvention.

M. BELL (Pictou) : Se propose-t-on de faire payer aux compagnies les arrérages d'intérêt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BELL (Pictou) : Aussitôt qu'elles auront rendu les services prévus, elles auront droit de présenter leurs réclamations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et il n'est pas pourvu au paiement de l'intérêt ; ce qui concerne chaque année se règle chaque année.

M. MONTAGUE : Si elles manquent de procurer le service dans l'année prévue, vous ne leur en tiendrez pas compte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MACLEAN : Alors, vous ne recevrez pas grand chose en échange de ce que vous donnez ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas une conséquence. Nous ne voulons pas d'une condition qui va s'exclure d'elle-même ; nous ne voulons pas donner d'une main et retenir de l'autre ; nous encourageons simplement la construction de chemins de fer, et nous ne voulons pas imposer de conditions qui l'empêchent.

M. WILSON : Pourquoi certains chemins de fer paieraient-ils de l'intérêt et d'autres n'en paieraient-ils pas ? Pourquoi ne tiendrait-on pas compte de cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous procédons d'après ce principe qu'un service public devant être rendu, c'est la compagnie qui doit le rendre, jusqu'à concurrence de 3 pour 100 d'intérêt sur sa subvention. Mais si nous n'avons pas besoin d'un service aussi considérable, nous ne tenons pas compte de la différence à la compagnie.

M. WILSON : Si le service ne s'exécute pas pendant l'année, pourquoi ne pas tenir compte à la compagnie de ces 3 pour 100 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela aurait pour effet de surcharger les chemins de fer d'intérêt ou d'obliger le gouvernement à paralyser l'entreprise. Nous ne voulons pas faire de conditions déraisonnables.

M. WILSON : Ne serait-il pas plus pratique d'agir ainsi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que cela puisse se comparer à une transaction d'affaires. Notre politique s'inspire de l'idée qu'il est avantageux au pays de faire construire et de mettre en exploitation des chemins de fer, car ce qui en résulte indirectement pour le pays justifie les subventions qu'on accorde. Toutefois, s'il arrive que le gouvernement désire se faire rendre un service d'un caractère administratif ; si, par exemple, le département des Postes veut faire transporter la malle, ou le département de la Milice et de la Défense, les soldats et les approvisionnements, la compagnie ne peut recevoir la subvention sans rendre ce service et si elle le rend, le gouvernement aura droit de lui demander jusqu'à concurrence de 3 pour 100 d'intérêt sur la subvention.

M. SPROULE : L'honorable ministre stipule-t-il le prix du transport des malles ? S'il ne le stipule pas, la compagnie pourrait exiger beaucoup plus que ce qu'elle a droit d'avoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons pourvu à tout cela ; nous nous entendons quant au prix, et si le ministre du département qui requiert le service ne peut en arriver à une entente avec la compagnie, la question est réglée par l'exécutif. C'est lui qui décide en dernier ressort. Outre le transport des malles qui coûte, en moyenne, d'après ce que me dit le directeur général des Postes, $1,500,000 par année, il y a celui des approvisionnements de toute sorte, des volontaires et de la police, qui se fait au nom d'un département ou d'un autre, et cette disposition prévoit tous ces cas-là.

M. HAGGART : Le département des Postes a *droit de faire circuler* ses convois et ses malles sur n'importe quel chemin de fer de la Confédération pour le prix qu'il juge convenable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment cela se fait-il ? L'honorable député a-t-il connaissance que le gouvernement ait jamais usé de son droit de fixer les prix ?

M. HAGGART : Oui, et cela par arrêté ministériel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que je sais des prix, c'est qu'ils ont toujours été passablement élevés.

M. HAGGART : La faute en est au gouvernement, qui a le pouvoir de déterminer lui-même les prix.

M. FOSTER : La compagnie du chemin de fer, de son côté, ne pense pas qu'on ait payé trop cher.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est guère à espérer que les compagnies de chemins de fer seront satisfaites d'aucun prix ; du moins, si elles le sont, il ne faut pas s'attendre à ce qu'elles le disent. Voilà.

Je suis prêt à fournir à l'honorable député les cartes qu'il a demandées.

M. FOSTER : Je n'ai pas l'intention de consacrer beaucoup de temps à l'examen de la question en général ; il nous faut considérer chacun de ces articles en comité, et il n'est pas à désirer qu'il y ait double discussion ; mais l'honorable ministre a fait des considérations générales qui provoquent certaines remarques de la part des députés de la gauche. D'abord, mon honorable ami s'est efforcé d'adoucir la surprise que le peuple a éprouvée en voyant proposer par le gouvernement libéral en faveur des chemins de fer l'énorme subvention de $6,540,000, cette année, en insinuant doucement que cette subvention ne serait pas payée entièrement, et qu'une grande partie d'icelle ne serait peut-être jamais requise. L'honorable ministre a oublié qu'il prononçait contre le gouvernement et contre lui-même une sévère condamnation, en disant qu'il avait deman-

dé à la Chambre des crédits pour l'exécution d'un grand nombre de projets, lesquels, pensait-il, ne se réaliseraient probablement jamais. Un gouvernement et un ministre qui seraient habiles en affaires ne parlaient jamais à la Chambre des projets de travaux publics qu'ils ne connaîtraient pas parfaitement, et dont l'exécution serait incertaine. Mais en parlant comme il l'a fait, si mon honorable ami songeait à l'agitation du sentiment public qui se demande avec anxiété si ce sont bien les libéraux qui sont au pouvoir, si ce sont bien ces mêmes hommes qui naguère parcouraient le pays en stigmatisant l'administration précédente pour avoir si malheureusement gaspillé les deniers publics en accordant des subventions aux chemins de fer.

A propos de subventions, il a dit qu'il ne croyait pas nécessaire de justifier son parti.

Pourquoi pas ? L'honorable ministre croit-il à la logique chez les hommes d'Etat, ou la doctrine qu'il a énoncée, il n'y a pas bien longtemps dans la province du Nouveau-Brunswick et d'après laquelle le gouvernement n'est, après tout, qu'une question d'affaires et de compromis, sert-elle de principe à l'administration actuelle ? L'attitude de l'honorable ministre en ce qui se rattache à la présente question, est de nature à le faire croire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne prétendra pas, j'espère, qu'en ne contredisant pas les déclarations de l'honorable député, je suis censé les admettre ; je répudie surtout la dernière.

M. FOSTER : Je suis obligé d'accepter ce que me dit l'honorable ministre, mais l'énonciation de cette doctrine dont je viens de parler est chose notoire, et mon honorable ami n'a pas nié dans ce temps-là l'avoir faite ; mais l'honorable ministre ne croyant pas que son parti se contredise du tout sur cette question, il croit triompher en nous disant de jeter les yeux sur la résolution par laquelle son parti condamnait les subventions faites aux chemins de fer.

Eh bien ! M. le président, s'il y a en mon honorable ami quelque chose de grand, c'est son audace, qui ne s'est, d'ailleurs, jamais mieux révélée que par son discours de ce matin. Je puis lui demander, à mon tour, s'il est capable de citer un cas où un seul libéral important, un seul journal libéral, aient depuis 20 ans, c'est-à-dire depuis 1882, cessé de dénoncer ce système de subventions accordées aux chemins de fer. Non, depuis le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) jusqu'à l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), qui semble si paisible depuis quelques jours, on ne peut citer un seul chef libéral qui ait cessé de dénoncer ce système. Je me rappelle la fameuse lettre qu'écrivait le ministre du Commerce, alors si actif et si vigoureux, quand le directeur général des Postes (M. Mulock) et lui, faisaient, à l'envi, leur cour aux Patrons, aux Patrons confiants ; l'honorable ministre disait dans cette lettre qui a été conservée : Vous, les Patrons, vous n'êtes qu'un avec nous, les libéraux ; nous nous accordons en tout, partout et toujours, mais surtout sur ce point, qu'il ne faudrait pas accorder de subventions aux chemins de fer.

Le temps a-t-il effacé ces chers souvenirs du passé, ou si le baume dont on les a enveloppés a triomphé de la morsure du temps ?

Et pourtant avec un audace admirable, le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux, en 1899, à la face du Canada, défie les honorables députés de lui citer un seul cas où le parti libéral ait dénoncé les subventions aux chemins de fer.

Mais quoi ! des cas de cette nature, il en fourmille sous nos yeux ; on en trouve partout dans les " Débats " et dans la presse libérale. Mais, disent-ils, quand cela serait, tout est parfait aujourd'hui, car, hier, le chef de l'opposition, au nom de l'opposition, a avalé toutes ces choses-là sans se faire prier.

Mon honorable ami n'aime rien tant que de chercher un abri sous la grande aile du chef de l'opposition. Pourtant, il n'a pas toujours eu en cette Chambre des paroles aussi flatteuses à l'adresse du chef de l'opposition, mais aujourd'hui, voyez-vous, il n'a pas lieu de plaider contre lui. Pourquoi ? Parce que, dit-il, toujours avec cette audace admirable, le chef de l'opposition approuve et a déclaré que l'opposition approuvait aussi les présentes résolutions.

C'est faux. Le parti libéral-conservateur a adopté en 1882 à l'égard des subventions de chemins de fer une politique qui devait aider les compagnies à en construire de nouveaux, en leur accordant, pour chaque mille, à des conditions raisonnables, des montants assez élevés. Le parti libéral-conservateur s'est fait de cette politique un principe, et l'a appliqué jusqu'en 1896, où il a cédé la place au parti libéral. Eh bien ! M. le président, depuis 1882, ce principe qui consistait à venir en aide aux chemins de fer, on l'a attaqué à chaque session, en cette Chambre et ailleurs. Qui agissait ainsi ? C'étaient les membres du gouvernement libéral actuel, les chefs du parti, ses représentants en cette Chambre et leurs congénères dans tout le pays. Que n'a-t-on pas dit contre ce système, au moyen de résolutions, de discours et d'articles de journaux ? On a crié que cette politique reposait sur un faux principe, qu'elle engendrait la corruption et qu'elle n'était qu'un instrument dont on se servait pour disposer des deniers publics dans l'intérêt du parti. Il n'y a que le ministre des Chemins de fer et Canaux pour nier cela, ou le révoquer en doute.

M. le président, après avoir dénoncé cette politique-là durant dix-sept ans, ces messieurs font pire que ce qu'ils disaient de l'ancienne administration. L'honorable ministre porte à $17,000,000 tout ce qu'on a voté depuis 1888 jusqu'à 1896 inclusivement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit quels montants on avait votés jusqu'à 1896, mais jusqu'à 1894, et sans y comprendre ce qu'on a proposé en 1895.

M. FOSTER : Je le crois bien ; l'honorable ministre n'a pu comprendre dans son exposé les années 1895 et 1896 parce qu'il ne s'est rien voté dans ces années-là. Il s'est efforcé de terminer son discours sans admettre ce point, afin de ne pas diminuer la moyenne des subventions qu'on a votées ; mais une malencontreuse question a fait dire à l'honorable ministre qu'il ne s'était rien voté dans ces deux années-là.

Donc, en neuf ans, il s'est voté $17,000,000 ou en moyenne, un peu moins de $2,000,000 par année.

Mais dès que ces honorables ministres prennent la direction du navire de l'Etat, ils s'empressent de renier le passé et précipitent le navire, à toute vapeur, dans un port où ils faisaient un crime à leurs adversaires de la conduire même moins vite ; et dans leur course furibonde, ils ne craignent pas les écueils, et l'orage qui se prépare dans le ciel électoral ne les empêche pas d'ajouter des voiles et d'activer le feu ; ils ont juré de dépasser leurs adversaires et ils le feront, dût-il en coûter $6,500,00 au lieu d'une moyenne de $2,000,000 que ces derniers consacraient autrefois au développement des chemins de fer.

Mais ce qui milite en faveur des conservateurs, c'est qu'ils avaient et ont encore pour politique de n'accorder des subventions raisonnables qu'aux chemins de fer dignes d'en avoir.

J'arrive maintenant au terrain sur lequel le chef de l'opposition s'est placé : il a dit que pour lui, il entendait voter en faveur de quelques-uns de ces crédits qu'il a mentionnés ; je ferai comme lui, et j'ose dire qu'il y a de ce côté-ci de la Chambre des députés qui ont des préférences, et qui voteront en faveur de quelques-uns de ces crédits, ou qui, finalement, ne voudront peut-être voter en faveur d'aucun. Mais je sais une chose, c'est que le chef de l'opposition n'entendait pas engager ses partisans en cette Chambre à voter sans regarder et sans exercer leur propre jugement, au sujet de ces subventions. Eh bien ! M. le président, mon honorable ami est entré dans une foule de détails où je ne le suivrai pas, parce qu'ils doivent se représenter plus tard ; puis il s'est arrêté à quelques principes généraux s'apercevant, je suppose, qu'il n'avait pas tout à fait prouvé que les libéraux ne se contredisaient pas en votant $6,500,000 comme subventions aux chemins de fer. Mais faut-il appeler cela des subventions aux chemins de fer ? Avant que les statuts soient imprimés, elles ne porteront plus ce nom, mais figureront sous la nouvelle rubrique d'avances aux chemins de fer, destinées à être remboursées à l'avenir, de prêts pour services spéciaux, qu'un jour ou l'autre, ces compagnies devront acquitter ; et ainsi, tout libéral qui sous l'influence d'un doute, comme autrefois Saint-Thomas, dira à son député, quand ce dernier sera de retour dans son comté, qu'il le croyait pourtant opposé aux subventions, recevra cette réponse : "Mon bon ami, je le suis encore".

Et pourtant, poursuivra l'autre, vous avez voté en faveur de subventions aux chemins de fer, pour un montant de $6,500,000.

Et le député de reprendre : "Mon brave ami, vous vous trompez complètement, nous n'avons pas voté pour un dollar de subventions aux chemins de fer, nous ne leur avons voté que des avances qu'ils doivent nous rembourser en temps et lieu".

C'est ainsi qu'il sortira de ce mauvais pas. C'est habile, c'est tout à fait habile ; je crois même que c'est tellement habile, que l'honnête électeur ne s'y laissera pas prendre.

On n'aurait jamais cru que pareille chose fût possible.

Ce que nous désirions avant tout, c'était de donner autant que possible pour aider à la construction des chemins de fer d'autres conditions dans la suite, et enfin, dans quelques-uns de nos contrats les plus importants, nous avons pourvu à ce qu'il fût rendu des services qui se rendent actuellement.

Il faut tenir compte d'une chose : d'abord, en accordant proportionnellement au coût de la construction des ponts, le ministre tient compte des ponts, dont les conservateurs ne tenaient jamais compte, et cela, de manière à en arriver à une moyenne qui donne droit aux compagnies d'obtenir une subvention de $6,400 au lieu de $3,200. Je dois dire que si ces chemins de fer doivent se bâtir moyennant une subvention sujette à de pareilles conditions, il est juste qu'on dise aux compagnies qui se proposent de les entreprendre : Quand nous aurons besoin de vos services, nous vous les demanderons. Et nous allons réserver une certaine partie de ce que nous vous accordons, en prévision de ces services-là. Mais en bien des cas, on ne répond pas d'une manière adéquate aux secours qu'on a reçus.

Mon honorable ami va plus loin : Non seulement il défigure toutes les anciennes prétentions des libéraux à ce sujet, non seulement il ne dit plus, comme autrefois, qu'on ne devrait pas accorder de subventions aux chemins de fer, mais il énonce comme proposition, que nous commençons justement à leur en accorder. Pensez-vous, dit-il, qu'on va s'arrêter de construire des chemins de fer en ce pays ? Non, nous ne faisons qu'inaugurer l'ère de la construction des chemins de fer.

C'est là ce qui ressort de ces remarques. Non seulement on renie ses opinions d'autrefois, mais on va jusqu'à offrir comme subventions un montant de $6,540,000, et à inviter, ainsi qu'il ressort des déclarations du ministre, tout le monde à soumettre des projets de construction de chemins de fer, car, dit-il, nous ne faisons que commencer, et si vous vivez as-

sez longtemps, vous verrez 40,000 milles de chemins de fer dans ce pays qui n'en compte aujourd'hui que 17,000.

Je le veux bien, mais j'espère que tous les gouvernements auront de plus en plus pour principe qu'à l'exception de certains cas où il sera impossible de construire un chemin de fer sans l'aide du gouvernement, ce soit les capitalistes qui consacrent leurs propres fonds à la construction et au développement des chemins de fer. Le gouvernement devrait cesser d'inviter ces gens à lui soumettre des plans et à tracer des lignes afin d'obtenir des subventions.

Il se présente des cas, et il s'en présentera, où les particuliers ne pourront pas travailler seuls à la construction d'un chemin ; ce sera alors au gouvernement de juger s'il doit leur venir en aide ; mais il devrait accepter pour principe de n'accorder aucune aide dans les cas où les particuliers n'ont pas assez de capitaux pour construire le chemin et contribuer par là au développement du pays.

Vu qu'il est une heure, je n'en dirai pas plus ; je ne désirais faire que ces quelques remarques générales. Nous discuterons d'ailleurs les différents item à mesure que nous y arriverons ; mais j'ai cru devoir faire, dès à présent, les remarques que j'ai faites relativement à ce qu'a dit mon honorable ami. Je voudrais que l'honorable ministre produisit un état—l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) et l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) l'aideront à se procurer les renseignements voulus, attendu qu'ils doivent provenir, en partie, de leurs propres départements—démontrant quels revenus nous avons retirés du chemin de fer de Calgary à Edmonton, et du chemin de fer de Prince-Albert.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Ces chemins de fer n'ont qu'un train par semaine.

M. FOSTER : Les connaissances de mon très honorable ami laissent à désirer en fait de chemins de fer. Il y a trois trains par semaine sur le chemin de fer d'Edmonton.

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être ; mais les trains n'y circulent pas tous les jours.

M. FOSTER : Et les trains circulent tous les jours sur l'autre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Foster) voudrait-il me donner les noms ?

M. FOSTER : Il y a le chemin de fer d'Edmonton à Calgary et le chemin de fer de Prince-Albert. Ces deux chemins, je le sais, sont exploités en vertu de cet article.

M. DAVIN : J'ai quelques mots à dire, mais il me sera impossible de terminer avant une heure.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre se réunit de nouveau à trois heures.

M. DAVIN : Avant que la séance fût suspendue, je me proposais de dire quelques mots à la Chambre. Je désire attirer l'attention du comité sur la divergence d'opinion qui s'est manifestée ici hier entre le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper). Dans son discours, où, à mon avis, il n'a pas été aussi loin que le dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), l'honorable chef de la gauche a fait remarquer, avec beaucoup d'apropos, je crois, que le gouvernement actuel, en soumettant ces subventions considérables accordées aux chemins de fer, se moque d'une manière on ne peut plus forte des déclarations qu'il a faites lorsqu'il était dans l'opposition, et surtout d'une déclaration énergique qu'il a faite avant les élections de 1896. Ce que l'honorable chef de la gauche a fait, dans le cours de ses observations, ça été de citer la "Tribune" de Winnipeg qui, le 20 juillet, avait sur sa première page, un entrefilet contenant les mots suivants :

La politique qui consiste à accorder des boni aux chemins de fer au moyen de subventions en argent ou en terres de la part du gouvernement fedéral est devenue une source de tripotages, de spéculation et de corruption. Sa mise en vigueur n'a servi qu'à enrichir un certain nombre de favoris du gouvernement. Ces subventions n'ont été accordées que dans le seul but d'acheter l'appui des électeurs des comtés, et des sommes d'argent considérables ont été votées sans tenir compte de l'intérêt public, tandis que des millions d'acres de terre, qui auraient dû rester la propriété du gouvernement pour être accordées à des colons courageux, ont été placées entre les mains de colporteurs de chartes, dont l'intervention retarde aujourd'hui la construction des lignes dont ils ont la juridiction, dans le but d'extorquer de l'argent à ceux qui sont décidés à construire les chemins de fer. Cette politique qui consiste à accorder ces subventions a été à maintes reprises, condamné en parlement par le parti libéral.

Je vais lire ce que le très honorable premier ministre a dit :

Je ne sache pas que la citation que mon honorable ami a puisée dans la *Tribune* de Winnipeg, de ces jours derniers, et extraite d'une déclaration faite en 1896, à l'époque des élections générales, ait jamais été approuvée officiellement de ce côté-ci de la Chambre.

J'attire l'attention du comité sur ces paroles, car elles sont très extraordinaires. Elles démontrent que le très honorable premier ministre sait—et c'est là certainement une conclusion raisonnable—qu'en 1896, l'on a fait une déclaration en ces termes à l'époque des élections générales. Permettez-moi de citer :

Sir CHARLES TUPPER: D'après la *Tribune*, c'est une déclaration officielle faite par le parti libéral avant les élections générales de 1896.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a cité un extrait d'un article paru, il y a quelques jours, dans la *Tribune* de Winnipeg, et qui semble extrait lui-même d'un article publié en 1896.

Sir CHARLES TUPPER : C'est entre guillemets.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de doute que la citation a été puisée dans quelque feuille im-

primée, mais je ne me rappelle pas l'avoir jamais lue Elle se trouve peut-être extraite de quelque brochure électorale publiée sous l'autorité de quelqu'un,——

Si cela signifie quelque chose, c'est que le très honorable premier ministre ignore que cela a été pris dans un journal, mais qu'il sait qu'on l'a pris dans une brochure électorale publiée avec l'autorisation de quelqu'un.

——Mais non sous l'autorité, que je sache, de personnes responsables de la direction politique du parti libéral.

C'est là l'énoncé du premier ministre.

J'ai ici la brochure électorale publiée par le parti libéral :

CONFÉDÉRATION DU CANADA.

PRINCIPES ET PROGRAMME DU PARTI LIBÉRAL.

Les candidats libéraux peuvent avoir des exemplaires de cette brochure d'Alexander Smith, secrétaire de l'Association libérale de l'Ontario, 34, rue Victoria, Toronto.

Au lecteur :

Cette brochure est destinée à aider les jeunes gens et autres qui désirent travailler en faveur du libéralisme et des bons principes. Personne ne peut supposer que dans un espace aussi restreint l'on puisse faire allusion à plus d'une faible portion des fautes du parti conservateur. Tout en portant quelque attention au système qui a régné à Ottawa depuis les quinze dernières années et plus, la partie principale est consacrée à un court exposé des principes et du programme du parti libéral. Il y a aussi des avis relatifs à l'organisation, quelques observations sur le programme des Patrons, et un très court article sur l'honorable Wilfrid Laurier, chef libéral de la Confédération.

Pour préparer cette petite brochure, l'on a eu recours aux comptes rendus des débats du parlement pendant la session de 1894, mais lorsque l'on a pu obtenir des faits plus récents, l'on s'en est servi. On ne devrait pas oublier ce point, afin que, lorsque les livres bleus et les comptes rendus parlementaires subséquents seront produits, il n'y eût pas de malentendu.

Cette brochure n'est pas destinée au public. Elle est destinée aux orateurs, aux membres de comité et autres zélateurs de la cause du libéralisme et du bon gouvernement. Cependant, on peut avoir des copies du programme, pour distribution générale, en les demandant à

ALEXANDER SMITH,
Secrétaire de l'Association libérale de l'Ontario,
34, rue Victoria, Toronto.

Puis vient un chapitre sur le chef libéral. Je ne le lirai pas à mon très honorable ami, car je veux lui épargner cette épreuve.

J'arrive à la page 6 de cette brochure. Au commencement de cette page, on lit les mots : " Organisez la lutte et travaillez."

Afin que les questions politiques du jour soient exposées clairement au peuple, tous ceux qui s'intéressent au bien-être du pays doivent faire tout en leur pouvoir pour former des associations dans le but de faire comprendre aux électeurs quel est leur devoir et de les engager à faire le travail d'une lutte électorale. Il ne doit plus y avoir d'hésitation, et chaque homme doit considérer qu'il est de son devoir de travailler à faire convoquer immédiatement une assemblée du comité de son arrondissement. Le président ou le secrétaire de l'arrondissement peut convoquer cette assemblée en publiant un avis dans le journal de la localité, et en faisant annoncer la chose à la maison d'école ou à quelque endroit public, ou, s'il n'y a pas de comité, deux ou trois amis peuvent s'entendre au sujet de la convocation de l'assemblée, puis, par un usage judicieux de cette brochure, faire des discours sur les principes et le programme du parti libéral ; et une fois le travail commencé, l'on ne devrait épargner aucun effort pour maintenir l'intérêt en faisant des réunions.

Les discours ne sont pas tout ce qu'il y a de nécessaire et, après que le comité de l'arrondissement aura été bien organisé, qu'un président, un secrétaire-trésorier et un sous-comité auront été nommés l'on se procurera immédiatement une couple d'exemplaires des listes des électeurs.

Et ainsi de suite. Puis, à la page 8, vient " le parti libéral ".

Pendant le temps qu'il a passé au pouvoir, le parti libéral s'est efforcé de favoriser les intérêts du pays, et, lorsqu'il a été dans l'opposition, ayant en vue la même fin, le bien général, il a, par des résolutions et des débats en cette Chambre, ainsi que par des discours dans tout le pays, courageusement maintenu ses principes. Le parti libéral, croyant en la liberté de commerce, en la liberté de parole et en la liberté de conscience, est progressif de sa nature. La chose a été parfaitement démontrée par la convention nationale libérale tenue à Ottawa en juin 1893, alors que les libéraux de toutes les parties du pays se sont réunis.

J'attire l'attention de mon honorable ami, le député de Beauharnois (M. Bergeron) sur cet extrait du programme libéral publié dans le " Daily Tribune " et cité par le chef de la gauche :

La politique qui consiste à accorder des boni aux chemins de fer au moyen de subventions en argent ou en terres de la part du gouvernement fédéral est devenue une source de tripotages, de spéculation et de corruption. Sa mise en vigueur n'a servi qu'à enrichir un certain nombre de favoris du gouvernement. Ces subventions n'ont été accordées que dans le seul but d'acheter l'appui des électeurs des comtés, et des sommes d'argent considérables ont été votées sans tenir compte de l'intérêt public, tandis que des milliers d'acres de terre, qui auraient dû rester la propriété du gouvernement, pour être accordées à des colons courageux, ont été placées entre les mains de colporteurs de chartes, dont l'intervention retarde aujourd'hui la construction des lignes dont ils ont la juridiction, dans le but d'extorquer de l'argent à ceux qui sont décidés à construire les chemins de fer. Cette politique qui consiste à accorder ces subventions a été à maintes reprises condamné en parlement par le parti libéral.

La citation est-elle exacte ?

M. BERGERON : Oui, elle est fidèle.

M. DAVIN : Maintenant, voyons la 3e résolution, à la page 28 :

Pureté de l'administration—Corruption condamnée.

Que la convention déplore la corruption grossière qui existe dans l'administration et la dépense des deniers publics depuis des années, corruption dont la révélation devant les différentes commissions d'enquêtes parlementaires a déshonoré le beau nom du Canada.

Le gouvernement, qui a profité politiquement parlant de ces dépenses de fonds publics que l'on a arrachés au peuple, et qui, cependant, n'a jamais puni les coupables, doit être considéré comme responsable de cette injustice.

Puis, la 6e résolution, à la page 53, est conçue en ces termes :

Que, de l'avis de cette convention, l'on ne devrait vendre les terres publiques fédérales qu'à des colons véritables, et non à des spéculateurs, et cela, à des conditions raisonnables d'établissement, et l'étendue

des terres ainsi vendues à chaque colon devrait être mesurée de façon à ce qu'il pût les occuper et les cultiver.

Dans ces circonstances, je crois que le premier ministre ne peut guère soutenir ce qu'il a dit ici :

Il n'y a pas de doute que la citation a été puisée dans quelque feuille imprimée, mais je ne me rappelle pas l'avoir jamais lue. Elle se trouve peut-être extraite de quelque brochure électorale, publiée sous l'autorité de quelqu'un, mais non sous l'autorité, que je sache, de personnes responsables de la direction politique du parti libéral.

Supposons que cela soit, quel état de choses avons-nous dans le pays ? Voici une brochure publiée par le parti libéral de l'Ontario, venant de l'organisateur du parti, vantant le chef, et énonçant des principes du parti sur lesquels doivent être basés les discours des futurs membres du parlement et de tous ceux qui s'efforcent d'éclairer l'opinion publique. Supposons que cela soit, où en sommes-nous ? Si l'honorable premier ministre ignorait absolument que ses amis déclaraient ce que mentionne cette citation publiée par la "Tribune", c'est un état de choses extraordinaire. On nous demande de croire que le chef d'un parti, pour lequel on a demandé au public de voter en raison de certaines opinions émises dans le programme de ce parti, ne connaissait rien du tout d'un principe fondamental de ce programme. Le très honorable premier ministre nous dit :

Il n'y a pas de doute que la citation a été puisée dans quelque feuille imprimée, mais je ne me rappelle pas l'avoir jamais lue. Elle se trouve peut-être extraite de quelque brochure électorale publiée sous l'autorité de quelqu'un, mais non sous l'autorité, que je sache, de personnes responsables de la direction politique du parti libéral.

Supposons que mon très honorable ami sût qu'une brochure de cette nature avait été publiée—nous pouvons le croire, et il est presque impossible qu'il ne sût pas que ses amis par tout le pays déclaraient qu'une des raisons pour lesquelles le parti libéral devait être porté au pouvoir était que l'on ne devait plus accorder de subventions aux chemins de fer—supposons qu'il connût la chose et qu'il ne l'approuvât pas, mais qu'il fût disposé à en profiter, qu'est-ce à dire ?

Je répéterai les paroles de mon très honorable ami :

Elle se trouve peut-être extraite de quelque brochure électorale publiée sous l'autorité de quelqu'un, mais non sous l'autorité, que je sache, de personnes responsables du parti libéral.

Cela impliquait sûrement qu'au moins quelques-uns de ses collègues actuels pouvaient être responsables de la politique du parti libéral. Prenez, par exemple, l'honorable ministre du Commerce ; il était certainement un des chefs de ce parti, avant qu'il fût au pouvoir, et c'est encore un des chefs dans le cabinet. Que dit-il ? J'ai ici ses paroles. Si le très honorable premier ministre avait prétendu—ce qu'il n'aurait pas songé à faire, à mon avis—que c'était là une brochure électorale publiée par le comité du parti libéral à Toronto afin de venir en aide aux orateurs libéraux, dont le très honorable premier ministre n'était pas responsable—s'il avait prétendu cela, n'aurait-il pas présenté un triste spectacle ? J'ai cependant une déclaration de l'honorable ministre du Commerce qui approuve absolument ce que contient cette brochure, et cet honorable ministre a été le plus important, ou, en tout cas, un des deux ou trois hommes les plus importants du parti libéral durant les dix-huit années qu'il a passées dans l'opposition, et, aujourd'hui, c'est un des hommes les plus importants du cabinet, par l'intelligence, à tout événement. Voici une lettre écrite le 1er octobre, 1894, à une personne intimement liée à la société des Patrons, et publiée dans le "Farmer's Sun," dans le but de prouver aux Patrons qu'ils auraient de très bons amis chez les libéraux. Voici ce qu'il a dit :

Quels sont les autres articles du programme des Patrons qui touchent à la politique fédérale ? Les voici : Economie dans l'administration, pureté et indépendance du parlement, tarif prélevé en vue du revenu seulement, réciprocité de commerce, protection du travail contre les monopoles, aucune subvention aux chemins de fer.

Aucune subvention aux chemins de fer ! Aucune subvention aux chemins de fer !

Il n'y a pas un seul de tous ces objets pour lesquels le parti libéral n'a pas combattu, pour lequel il n'a pas proposé de résolutions et fait tout en son pouvoir pour l'obtenir depuis les vingt dernières années. Examinez les archives du parlement ; examinez surtout les différentes motions proposées au sujet du budget ; examinez le programme des libéraux, et la dernière résolution que j'ai proposée en parlement, et vous verrez qu'en ce qui a trait à la politique fédérale, il n'y a évidemment aucune différence entre le programme des Patrons et celui du parti libéral.

Que déclare l'honorable ministre du Commerce ? Que dans de nombreuses résolutions, surtout dans des résolutions sur le budget, le parti libéral a approuvé ces principes, y compris l'absence de subventions aux chemins de fer, et nous savons que le très honorable premier ministre a voté avec lui sur ces motions de non confiance. Je n'ai pas besoin de lire ces motions, car j'ai la déclaration du ministre du Commerce, laquelle prouve que sur chaque point l'énoncé du très honorable premier ministre était opposé aux faits. Mon très honorable ami dit, en parlant du programme consistant à ne plus accorder de subventions aux chemins de fer, programme dont il est question dans cette citation, qu'il n'était revêtu d'aucune approbation officielle. Je viens de démontrer le contraire. Le très honorable premier ministre dit, en parlant de la citation, que cette déclaration n'était autorisée par aucun membre du parti responsable de la politique de ce même parti. Mais j'ai prouvé qu'elle était revêtue de l'autorité du ministre actuel du Commerce.

A mon avis, c'est là un état de choses très sérieux. C'est la réputation, par le très honorable premier ministre, d'un article très

important du programme politique de son parti.

Je puis citer d'autres paroles du ministre du Commerce sur cette question. Parlant des subventions aux chemins de fer, il disait—vous vous rappelez que celui qui a composé cette brochure cite les "Débats," de 1894 :

Comment explique-t-on toutes ces dépenses que l'on impose à notre population obérée par des entreprises dont nous ne connaissons absolument rien, et qui, si elles sont le quart ou le dixième aussi importantes que nous l'a dit l'honorable ministre, devraient pouvoir payer leurs frais d'exécution. J'objecte absolument à ce système.

Je crois avoir démontré que le parti libéral, par son interprète autorisé, s'est engagé à appliquer le système formellement exposé dans la brochure publiée à la veille des élections de 1896, brochure que le rédacteur intérimaire de la "Tribune," qui représente mon honorable ami, le député de Lisgar (M. Richardson), a évidemment citée ; et les deux articles formulés en 1893 à la convention, et les paroles de l'un des premiers membres du parti libéral, que j'ai citées aujourd'hui, ont tout à fait donné raison à l'auteur de la brochure.

M. ROSS ROBERTSON : Je désire dire quelques mots sur cette question des subsides en général, et plus particulièrement en ce qui se rattache au subside accordé à la compagnie du chemin de fer de la Rivière la Pluie, lequel, non seulement à mon avis, non seulement de l'avis de la population, mais de l'avis de la presse de l'ouest de la Confédération paralysera les intérêts de cette partie du pays. J'aurais appuyé le gouvernement sur cette question aussi volontiers que je l'ai appuyé sur la question du prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, si j'avais pu voir dans le projet autre chose que de la déception pour la population de l'ouest du Canada et du pillage pour les compagnies que ce gouvernement se plaît à enrichir aux dépens du public. Il y a des marchés que les gouvernements conservateurs ont faits dans le passé relativement aux chemins de fer, dont je ne suis pas l'admirateur. Ces gouvernements ont éprouvé des difficultés. Les temps étaient des temps de désespoir pour les honorables membres de la droite, des temps de doute pour les meilleurs citoyens du pays ; c'étaient des temps de danger et d'incertitude relativement à la position et aux ressources du Nord-Ouest ; et le parti conservateur a fait des sacrifices qu'il n'aurait pas dû faire, et il a commis des erreurs qu'il ne commettrait pas, j'aime à le croire, s'il était aujourd'hui au pouvoir. Ce qui me porte à m'opposer fortement à ces projets, et à tout autre projet de chemins de fer, que ce gouvernement a fait dans le Canada occidental depuis qu'il est au pouvoir, c'est qu'il répète les pires erreurs que le parti conservateur a faites dans des conditions moins favorables au pays. A mon sens, la grande erreur du gouvernment

fédéral a été de donner son crédit, son argent et ses terres à toutes les compagnies qui ont voulu construire des chemins de fer avec les ressources du pays. Je ne suis pas en faveur de la propriété des chemins de fer par l'Etat d'un manière abstraite ; mais, à mon avis, le gouvernement ne devrait pas craindre de posséder un chemin de fer qu'il ne craint pas de payer. Je sais que l'on m'accuse toujours de trouver matière à blâme et de ne jamais donner d'avis utiles. Mais l'on peut considérer comme un avis la question que je pose : Pourquoi le gouvernement du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'aurait-il pas travaillé avec ses amis de Toronto et de Winnipeg, dans le but de régler d'une manière définitive cette question de chemins de fer à l'avantage de tout le pays ? Mackenzie et Mann semblent avoir reçu beaucoup d'aide du gouvernement de Winnipeg et du gouvernement fédéral, et, finalement, ils viennent ici en demander encore. Si ces gouvernements avaient réuni leur argent, leur crédit, leurs terres et leurs chartes, ils auraient pu faire un meilleur marché avec Mackenzie et Mann que ne le pourrait faire un seul de ces gouvernements. Pourquoi ces trois gouvernements ne se seraient-ils pas unis pour offrir les privilèges donnés à ces favoris, à la compagnie qui construirait le chemin pour la subvention la moins élevée et transporterait les marchandises au plus bas prix ? Je crois que si l'on eût demandé des soumissions publiques, les trois gouvernements auraient pu faire un meilleur arrangement pour le pays que celui qu'ils ont pu faire. L'honorable premier ministre a pu travailler de concert avec les gouvernements provinciaux pour protéger le parti contre le Sénat ; pourquoi ne pourrait-il pas travailler avec ces mêmes gouvernements provinciaux pour protéger le pays contre les brocanteurs, qui ont d'abord pressuré le Manitoba, puis l'Ontario, et, finalement, la Confédération, au profit de Mackenzie et Mann, et, je n'en ai aucun doute, au profit du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

J'en suis encore à trouver une apparence de raison qui explique la foi naïve des honorables ministres qui prétendent croire que Mackenzie et Mann et le chemin de fer Canadien du Pacifique sont deux intéressés distincts dans la construction de ce chemin de fer. Ils sont deux par le nom, mais ils ne forment qu'une unité par le fait. Qu'on fasse un crime à Mann et Mackenzie d'être alliés au chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'on les amène devant la cour d'Assises sous cette accusation, les circonstances seront tellement fortes, qu'ils seraient reconnus coupables, en dépit de leurs protestations, en dépit même de ce que mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), pourrait dire en leur faveur. La théorie que Mackenzie et Mann sont séparés du Pacifique par les intérêts, est contraire à toutes les possibilités, à tout ce que notre propre expérience nous démontre. Les amis

du Pacifique et les journaux de ce pays sont les amis de Mackenzie et Mann ; les amis du Pacifique dans l'administration actuelle, sont les amis de Mackenzie et Mann. L'honorable premier ministre s'est d'abord tenu sur la clôture ; il a permis au chemin de fer Canadien du Pacifique de l'emporter sur les Canadiens habitant ces limites extrêmes du pays et qui demandaient la construction d'un chemin de fer par entreprise privée. Mais il n'est plus sur la clôture maintenant. Non ; il en est descendu pour conduire son armée au combat en faveur de Mackenzie et Mann, ou, en d'autres mots, en faveur du Pacifique.

L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte)—et personne n'espère plus sincèrement que moi qu'il nous reviendra bientôt complètement guéri—l'honorable ministre des Travaux publics descendrait de son lit et prendrait un mousquet pour défendre le Pacifique, si le président de cette compagnie, M. Shaughnessy, avait quelque chose à redouter de Mackenzie et Mann.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) n'a jamais différé, qu'on sache, d'opinion avec le Pacifique sur une question publique, même sur celle des élévateurs à grains, et voici que tout à coup, il se montre l'ennemi féroce, indomptable et emporté du Pacifique.

J'ai lu quelque part que toute loi naturelle est basée sur l'observation et que certaines circonstances qui arrivent et se répètent constamment sont finalement acceptées comme preuve de la loi naturelle. Appliquons cette règle à toutes les circonstances qui se rapportent au cas de Mackenzie et Mann, et l'observation apprendra à celui qui s'y livre consciencieusement que l'absolue identité du Pacifique avec Mackenzie et Mann est établie par la loi naturelle des subsides.

Dans l'affaire du Drummond, je n'ai pas hésité à appuyer un arrangement avec le Grand Tronc, parce que je le croyais avantageux au pays, bien que je ne sois pas l'ami du Grand Tronc, ni un admirateur passionné de la manière dont ce chemin de fer est administré. Je n'aurais pas plus de difficulté à voter en faveur d'un contrat avec le Pacifique, soit au nom de Mackenzie et Mann, soit au nom de la compagnie même, si le pays devait retirer quelques avantages de cet arrangement. Ce gouvernement n'obtient pas pour le pays tous les avantages qu'il pourrait obtenir.

Les honorables membres de la droite peuvent parler aussi longtemps qu'ils le voudront des contrats malheureux qui ont été faits lorsque le parti conservateur était au pouvoir. Le parti conservateur sacrifiait les possibilités, peut-être les probabilités, mais il n'a jamais prétendu avoir fait du Canada une nation ; il ne s'est jamais affiché comme étant la cause immédiate de la prospérité du pays. Mais le gouvernement actuel qui a fait du Canada une nation, à qui l'on doit, à ce qu'il prétend, la prospérité qui va toujours augmentant, le gouvernement actuel a sacrifié les certitudes dans ses négociations avec ces promoteurs de chemins de fer.

La ligne de Winnipeg au lac Supérieur qui aurait pu servir à contrecarrer la tyrannie du Pacifique, doit devenir bientôt un simple embranchement de ce chemin de fer ; construite avec les deniers du peuple, au moyen de larges subventions et concessions de terres, cette ligne devient la propriété de simples particuliers qui vont l'exploiter pour leur propre bénéfice et en opprimant le peuple.

Quant aux concessions obtenues du Pacifique, il est trop tôt pour en parler ; dans tous les cas semblables, les compagnies promettent toujours plus qu'elles ne tiennent dans la pratique. Mais si l'on considère que le Pacifique va avoir ce chemin de fer en pur don, pour ainsi dire, les concessions qu'il doit faire au gouvernement doivent être de quelque valeur. Je crains cependant que la population de l'ouest n'ait à combattre plus vivement à la suite de chefs comme l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) et l'honorable représentant d'Alberta (M. Oliver), avant de pouvoir retirer quelque avantage de cette transaction, qui nous démontre ce qu'on peut obtenir d'un gouvernement de partisans pour l'avantage des promoteurs de chemins de fer.

Maintenant quant aux entrepreneurs de ce chemin, MM. Mackenzie et Mann, je comprends qu'outre l'énorme subvention qu'ils ont obtenue pour le chemin de fer de la rivière La Pluie et ses embranchements, ils vont recevoir quelques centaines de milliers de dollars pour les dédommager de l'insuccès du projet du chemin de fer du Yukon. Je le demande sincèrement : ne vaudrait-il pas mieux leur donner le secret de la combinaison de la serrure qui ferme le trésor public et nous épargner la tâche de voter ces deniers publics ?

M. TAYLOR : Ils ont enlevé les gonds de la porte intérieure.

M. ROSS ROBERTSON : Je suis étonné qu'ils n'aient pas emporté toute la caisse. Mais est-il possible que cette compensation à accorder à Mackenzie et Mann soit couverte par les $1,800,000 que nous donnons à ces entrepreneurs ? Pour moi, je ne comprends pas encore clairement cette question de compensation à William Mackenzie et à Donald Mann, qui se sont chargés de l'entreprise du chemin de fer de la rivière La Pluie. Je me demande s'ils ont droit à quelque compensation. On a dit ici, dans cette Chambre, que le ministre de l'Intérieur avait fait une transaction tellement avantageuse, que Mackenzie et Mann auraient été ruinés si le Sénat ne les avait sauvés en tuant le projet du chemin de fer du Yukon. Il n'y a pas si longtemps que le "Globe" déclarait que dans tout le Canada, il n'y avait pas deux hommes plus reconnaissants envers le Sénat qui les avait sauvés de la

ruine, que William Mackenzie et D. D. Mann.

On m'a accusé de m'opposer à toute mesure proposée et de n'en jamais proposer moi-même. Un député doit être capable de critiquer sans être obligé de créer. Je voudrais aider à détruire tout le mal que ce gouvernement fait, et avec la gracieuse permission de l'honorable député de Huron-est (M. MacDonald), je voudrais aider à faire quelque chose de bon. Je comprends qu'il s'oppose à la critique et qu'il a besoin de conseils utiles. En voici un : Je voudrais que, puisque le ministre de l'Intérieur a fait un marché aussi avantageux qu'on l'a prétendu, Mackenzie et Mann fussent appelés à récompenser le pays du service que le Sénat leur a rendu en les sauvant de la ruine. En effet, M. le Président, n'eût été le Sénat, ces deux Canadiens si pauvres d'esprit auraient été ruinés, grâce au génie étonnant du grand brasseur d'affaires du gouvernement, l'honorable ministre de l'Intérieur. Le pays paie le Sénat qui a sauvé ces entrepreneurs de la ruine et en considération de ce service signalé qui les a délivrés des embûches de l'honorable ministre de l'Intérieur, Mackenzie et Mann devraient abandonner toutes leurs réclamations contre le pays qui souffre.

Cette question de compensation à Mackenzie et Mann doit être traitée au point de vue des affaires. Je le répète : ces entrepreneurs ont-ils droit à quelque compensation ? Un honorable député qui siège de l'autre côté de la Chambre, lors de la discussion sur ce projet de chemin de fer du Yukon, excusait le projet en disant que toute cette affaire n'était qu'une énorme partie où chacun des intéressés court sa chance. Mackenzie et Mann sont des hommes rusés ; ils sont entrés dans cette affaire les yeux ouverts. Si le bill avait été adopté par ce parlement, ils auraient retiré des bénéfices considérables de l'entreprise, mais comme le contraire s'est produit, ils évaluent leurs prétendues pertes comme si le hasard les avait favorisés s'ils avaient exécuté l'entreprise.

Je ne suis pas prêt à condamner le gouvernement qui essaie de sauver ses associés. Je ne crois pas que si Mackenzie et Mann ont droit à une compensation, leur réclamation soit morale, car on ne peut présenter une réclamation morale résultant d'une transaction immorale comme l'était celle concernant ce chemin de fer du Yukon. A tout événement, leur réclamation n'est pas fondée en droit et le gouvernement fait tout ce qu'il peut faire en demandant à ce parlement de laisser tranquilles Mackenzie et Mann. Si ces entrepreneurs n'avaient jamais reçu un sou pour les pertes qu'ils prétendent avoir éprouvées par suite de l'insuccès du projet du chemin de fer du Yukon, le pays ne leur devrait rien. Ils pouvaient se dédommager avec les profits considérables qu'ils ont retirés du chemin de fer du lac Dauphin, quand, grâce à la générosité de celui qui alors était procureur-général du Manitoba, ils pouvaient se servir du crédit de cette province et des terres du Canada pour un montant de $16,000 par mille d'un chemin de fer dont la construction ne leur coûtait que $8,000 par mille. Je ne crois pas que Mackenzie et Mann se trouveraient en grande perte s'ils compensaient leurs prétendues pertes "re" le chemin de fer du Yukon avec les montants qu'ils ont retirés de leurs amis libéraux du Manitoba, d'Ottawa et de Toronto.

Il m'a fait plaisir d'entendre le très honorable premier ministre, quand ces estimations ont été soumises, déclarer que la résolution concernant le Sénat serait retirée. En faisant cela, il a agi sagement, je crois. La position n'a pas été tendue entre le Sénat et la Chambre des communes, mais, coïncidence à remarquer, le Sénat conservateur a commencé à développer ses vertus de gardien vigilant vers le temps où une opposition libérale a commencé à développer les vices d'un gouvernement. Le Sénat a différé d'opinion avec le gouvernement dans l'interprétation de l'opinion publique dans une ou deux occasions remarquables, et je crois que c'est le Sénat qui avait raison, comme il pourrait fort bien avoir raison dans l'opinion publique s'il désapprouvait l'action du gouvernement sur cette question de subventions. Je n'hésite pas à dire que le Sénat s'est fait trop longtemps l'écho des différents gouvernements conservateurs, et il en sera de même des libéraux s'ils remplissent les vacances qui se font dans ce corps par des partisans qui fermeront les yeux et laisseront piller le coffre public par ces chasseurs de subventions du gouvernement. A mon sens, si le premier ministre n'avait pas retiré la proposition qu'il avait présentée, le Canada n'aurait considéré le parlement impérial de Westminster que comme une sorte d'atelier de réparations pour les bicycles auquel on se rendrait toutes les fois qu'il y a quelque chose de dérangé dans notre machine constitutionnelle.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ; je crois que l'honorable député devrait se tenir autant que possible dans les limites de la discussion sur les résolutions concernant les subventions aux chemins de fer. Si je comprends bien ses remarques, il discute une résolution qui a été retirée.

M. ROSS ROBERTSON : Eh bien ! M. le Président, vous me permettrez au moins de dire que le Canada n'a pas souffert un mal assez grand pour que le chef du gouvernement se permette de faire servir l'acte de l'Amérique Britannique du Nord aux fins d'un parti politique dans les élections qui se présentent. Le Sénat peut avoir créé des embarras au gouvernement, mais cela vaut encore mieux que si le gouvernement eût embarrassé le pays. On pourrait amender la constitution du pays de manière à plaire à certains particuliers qui voudraient abattre le bras que le Sénat met, à l'occasion, en

travers de la porte du trésor pour empêcher que celui-ci ne soit pillé par ces chasseurs de subventions pour des chemins de fer de toutes sortes. Le pays se demandera peut-être alors pourquoi le parlement impérial, qui peut amender l'acte de l'Amérique Britannique du Nord pour plaire à ces politiciens, ne peut aussi l'amender pour plaire à ceux qui demandent que le Canada soit libre de choisir sa propre langue officielle et que chaque province du Canada ait la liberté la plus complète et la plus absolue en tout ce qui se rapporte aux matières d'instruction.

M. R. L. RICHARDSON (Lisgar) : M. le Président, j'ai l'intention de dire quelques mots de critique au sujet de ces subventions aux chemins de fer, je me suis demandé s'il ne valait pas mieux pour moi faire cette critique maintenant que d'attendre le défilé des item l'un après l'autre. J'en suis venu à la conclusion qu'il était préférable pour les honorables membres de cette Chambre et pour moi-même, cela prenant moins de temps, de faire ces remarques générales maintenant. A cette dernière phase de la session, je ne voudrais pas être taxé de mauvais goût en faisant un long discours, bien que, je dois l'avouer, à mon avis si je ne me levais pas maintenant pour protester contre quelques-unes de ces subventions et contre les conditions dans lesquelles elles sont accordées, je préférasse démissionner comme membre de cette Chambre, tellement mes idées sont bien arrêtées sur cette question. Je vais m'efforcer d'être aussi court que possible.

A propos de cette question de subventions aux chemins de fer, il y a longtemps que je considère qu'on ne devrait plus en accorder dans ce pays. Je ne suis pas prêt à dire qu'on ne devrait pas faire de prêts aux compagnies de chemins de fer, ou des avances en argent dans des circonstances convenables, mais je suis convaincu, autant que je suis capable de juger les choses, que nous sommes arrivés à cette phase de notre histoire où le gouvernement devrait construire et posséder les chemins de fer du pays.

A une phase moins avancée de cette session, j'avais l'occasion, en discutant une motion que j'avais présentée moi-même, de citer quelques chiffres indiquant ce que le Canada avait fourni pour la construction des chemins de fer dans le pays. J'ai pu alors prouver que nous avions payé en argent comptant et en terres dont la valeur indiquée par moi était celle établie par la compagnie elle-même, $135,000,000 pour la construction du Pacifique, alors que le coût réel de la construction de cette voie ferrée ne s'élevait qu'à $91,500,000. Nonobstant ces subventions considérables, le Pacifique, nous le savons, a exigé et dans nombre de cas exige encore, des prix exorbitants tout le long de sa ligne de l'ouest. Les populations intéressées se sont élevées contre ce tarif énorme, à tel point que l'ancien gouvernement a cru qu'il était de son devoir de renvoyer la question à une commission afin de voir s'il n'était pas possible de venir au secours de ces populations. J'ai pu citer ce que disait sir John Macdonald quand ces subventions ont été soumises au parlement Il prétendait que la compagnie qui recevait ces subventions devrait, à cause de l'assistance si large que le public lui accordait pouvoir transporter le fret du pays à environ le quart du prix qui serait exigé par d'autres compagnies qui n'auraient pas reçu de subventions du parlement. Ceci étant la position quant à ce qui concerne la compagnie du Pacifique, je prétends que le temps est arrivé de changer de politique à ce sujet, ainsi que le demande notre expérience.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a déclaré que ce chemin de fer de la Rivière La Pluie n'est qu'un tronçon de ce qui pourra devenir une autre grande ligne transcontinentale. Si tel est le cas, le temps n'est-il pas arrivé où le gouvernement, par l'expérience que nous avons acquise, devrait protéger les intérêts des colons de l'ouest dans la construction de cette nouvelle voie ferrée ? Nous avons eu l'expérience du Pacifique ; elle doit être suffisante. Nous devrions mettre dans le contrat à faire des restrictions qui protégeront absolument les colons de cette partie du pays.

Je regrette profondément d'être obligé de différer d'opinion avec le gouvernement sur cette question, mais j'espère que lorsque tous les arguments leur auront été soumis, les membres du gouvernement adopteront au moins les mesures nécessaires à la protection des colons de l'ouest.

J'ai fait l'autre jour un calcul bien court du nombre d'acres de terre que nous avons données pour la construction de chemins de fer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et je constate, d'après les chiffres officiels, que ce nombre s'élève à 40,000,000 d'acres, sans compter les concessions de terres dans la Colombie Anglaise et dans d'autres partie du pays. Qu'on me permette de lire à la Chambre un état résumé, tiré des chiffres officiels, qui fait voir à quelles compagnies ces terres ont été données :

ÉTAT indiquant les compagnies de chemins de fer au Manitoba et au Nord-Ouest qui ont reçu des subventions en terres, jusqu'au 1er juillet 1898.

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles subventionnés.	Nombre d'acres accordées par mille	Total d'acres accordées.
Compagnie de chemin de fer et de charbon d'Alberta—Ligne principale, de Dunmore à Lethbridge (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	109·59	6,400	700,800
Compagnie de chemin de fer et de charbon d'Alberta—De Lethbridge à la frontière internationale (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	64·62	6,400	413,568
Chemin de fer de Calgary et Edmonton (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	340·00	6,400	2,176,000
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Ligne principale.	(1,100 dans M. et T. du N.-O.)		18,206,986
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Embranchement Deloraine et Napinka	18·01	6,400	115,264
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Embranchement Glenboro' et Souris	45·24	6,400	289,536
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Embranchement Kemnay et Estevan	156·86	6,400	1,003,904
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Embranchement Pipestone	31·30	6,400	200,320
Chemin de fer Grand-Nord-ouest Central (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	50·00	6,400	320,000
Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac Manitoba (chemin de fer de Dauphin, Mann et Mackenzie)	125·00	6,400	800,000
Chemin de fer du Manitoba et Nord-ouest—ligne principale (probablement chemin de fer Canadien du Pacifique)	430·00	6,400	2,918,400
Chemin de fer du Manitoba et Nord-ouest—Embranchement de Binscarth (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	26·00	6,400	
Compagnie de chemin de fer du Manitoba et Sud-ouest (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	98·00	6,400	627,200
Compagnie de Colonisation Manitoba et Sud-ouest (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	218·25	6,400	1,396,800
Compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	253·96	6,400	1,625,344
Compagnie de chemin de fer et du Canal de la vallée du Daim (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	55 00	6,400	352,000
Compagnie de chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest (maintenant chemin de fer Canadien du Pacifique)	15·47	6,400	99,008
Chemin de fer Grand-Nord Winnipeg (maintenant Mann et Mackenzie)	900·00	Div. A., 6,400 " B., 12,800 " C., 6,400	8,480,000
	2,937·21		39,725,130

Je crois avoir démontré à la Chambre quelle énorme quantité de terres nous avons donnée dans ce pays, en subventions aux chemins de fer. Le nombre total des terres ainsi accordées représente une superficie de 40,000,000 d'acres, sans compter les concessions faites dans la Colombie Anglaise où l'on a donné virtuellement tout un royaume de terrains houillers, sans compter les autres subventions en terres accordées dans d'autres parties du pays. J'ai pu démontrer que la grande majorité de ces terres appartient maintenant au chemin de fer Canadien du Pacifique qui est probablement le plus grand propriétaire foncier du monde civilisé. Cette compagnie du Pacifique possède 40.000,000 d'acres de terre ou 62,500 milles carrés, soit une superficie égale au quart de la superficie de l'Autriche-Hongrie, au tiers de celle de la France, dépassant la moitié de celle du Royaume-Uni et les deux tiers de celle de l'Italie.

Mais comme les meilleures terres du pays ont été ainsi distribuées, nous voyons les exploiteurs de chemins de fer, ceux qui sont après le gouvernement pour construire des chemins de fer dont ils demeurent les propriétaires, demander des subventions en argent comptant. Il me semble que le temps est arrivé où nous ne devrions plus leur accorder de subventions. J'ai parcouru certaines statistiques dans le résumé des opérations de 1897, et j'ai trouvé que le gouvernement fédéral les gouvernements provinciaux et les corporations municipales du Canada ont donné en argent comptant aux chemins de fer des subventions au montant de près de $200,000,000, et le seul chemin qui nous appartienne est celui de l'Intercolonial. Outre ce que nous avons dépensé pour ces

chemins de fer, nous avons dépensé jusqu'à présent $70,000,000 ou plus pour nos canaux, ce qui fait, pour le transport, une dépense de $270,000,000. Il faudrait sept ans du revenu total du Canada, à $40,000,000 par année, pour payer ce montant.

Je veux maintenant apporter un argument qui intéressera davantage les personnes qui vivent au Nord-Ouest. Supposons que la récolte de blé de ces territoires s'élève à 40,000,000 de boisseaux ; il faudrait douze ans de cette récolte vendue à 50 cents le boisseaux,—c'est le prix moyen jusqu'ici obtenu—pour payer l'énorme contribution du Canada à l'établissement de ces moyens de transport. Si vous mettez à 5,000,000 le chiffre de la population totale du Canada, vous trouverez que la part de contribution de chaque homme, femme et enfant est de $54 par tête. Si vous ajoutez les subventions en terre accordées à ces compagnies de chemins de fer, estimant la valeur de ces terres à $2 l'acre, vous constaterez que nous avons contribué pour $350,000,000, soit $70 par tête de la population,—hommes, femmes et enfants. Afin de faire ressortir davantage ces comparaisons, j'ai essayé de me procurer quelques statistiques sur ce qui a été fait aux Etats-Unis. Autant que j'ai pu faire mes calculs, je trouve que le peuple américain, sous le rapport de l'établisement de facilités de transport, n'a contribué que pour environ $1 par tête. En réalité, il est opposé à ces subventions aux compagnies de chemins de fer, et les honorables députés qui ont étudié la question, diront avec moi que même dans la construction de leurs chemins transcontinentaux, c'est-à-dire, s'étendant d'un océan à l'autre, quand on a accordé de l'aide, c'était à titre de prêt et, règle générale, le montant ainsi avancé a été remis au gouvernement qui l'avait accordé. Cela me semble être le meilleur principe qu'on devrait suivre pour aider la construction des chemins de fer dans ce pays. Il est bien bon d'aider ces chemins de fer, mais quand ils peuvent rapporter assez pour se soutenir par eux-mêmes, l'argent que le gouvernement leur avance devrait être rendu. On me dit que la constitution de quelques Etats défend absolument d'accorder des subventions sous quelque forme que ce soit aux compagnies de chemin de fer. Si le peuple des Etats-Unis avait aidé à l'établissement de moyens de transport dans la proportion que nous y avons aidé, nous, il aurait dépensé de ce chef en argent sonnant $3,780,000,000, soit plus du double de la dette nationale de la république. Si on ajoute à ce montant celui que représenteraient les subventions en terres, en suivant toujours la même comparaison, on arrive au chiffre de $4,000,000,000. Cependant, après ces dépenses considérables pour établir nos voies de transport, je suis certain que la Chambre va se trouver surprise d'apprendre que les 5-6 au moins des produits du Nord-Ouest à destination de l'est, ne passent pas par les canaux que nous avons construits à si grands frais ici, ni par les chemins de fer que nous avons comblés de subventions, mais qu'ils passent par les Etats-Unis via Buffalo à New-York. Et en dépit des sommes énormes déjà dépensées, nous continuons à accorder des subventions pour le même objet. L'autre soir, $1,000,000 a été voté, je crois, pour le canal de la Vallée de la Trent ; ce canal coûtera, nous dit-on, cinq, six ou dix millions de dollars. Il ne s'agit pas ici d'une grande entreprise nationale dont le pays pourra bénéficier pour son commerce, et cependant, nous commettons la folie d'accorder des crédits semblables, après l'expérience que nous avons dû acquérir. Il semblerait qu'on a établi au Canada l'industrie nationale d'accorder des subventions. Mais à moins qu'on n'assigne une limite à cet état de choses, personne dans ce pays ne voudra mener une brouette ou un truck sans demander de l'aide au gouvernement. On me dit que le gouvernement a reçu, durant la session, des demandes de subventions aux chemins de fer pour au moins $20,000,000, ce qui fait voir que le gouvernement a eu une forte tâche à remplir pour diminuer ce montant à $6,500,000. On disait que les "lanceurs" de chemins de fer ont promis de pousser les choses jusqu'au bout. Ce ne serait pas une mauvaise idée de suggérer à M. Crockett, l'habile romancier écossais, qui a écrit un livre si remarquable sur les "Raiders" d'Ecosse, de venir au Canada où il trouverait des données suffisantes pour écrire un volume qui ferait suite au premier, et je suis convaincu d'avance qu'il ne sera pas obligé de se lancer dans le champ de l'imagination et de la fiction. S'il se contentait des renseignements fournis, il pourrait faire un livre qui créerait de l'intérêt et de la surprise dans tous les pays étrangers.

Je veux maintenant discuter, aussi brièvement que possible, le projet de la construction du chemin de fer de la rivière La Pluie et c'est pour discuter ce projet que je me suis spécialement levé. Comme le pays le sait généralement, la population du Nord-Ouest a fait des plaintes sérieuses au sujet du tarif élevé que le Pacifique imposait sur le fret à partir de Winnipeg jusqu'à la tête du lac Supérieur. On a compris généralement que ce tarif était exorbitant, comparaison tenue des tarifs des autres lignes, et plusieurs années durant, M. Greenway a essayé de faire concurrence au Pacifique en construisant un embranchement de Winnipeg à Duluth ou au Fort-William, dans le but d'amener une réduction dans les prix de transport du fret. Il y a 15 ou 16 ans, le tarif était de 28 à 30 cents par 100 livres de blé de Winnipeg au Fort-William, sur un chemin de fer d'un peu plus de 400 milles de long. En 1889, le chemin de fer du Pacifique-nord fut prolongé jusque dans la province du Manitoba et le tarif fut alors abaissé à 21 cents par 100 livres de blé.

J'ai lu les résolutions et j'ai constaté que le montant de subventions que le gouvernement se propose de faire voter en faveur du

chemin de fer de la rivière La Pluie au Fort-William ou Port-Arthur est de $1,856,000. Il y a un article, cependant, en vertu duquel la subvention pour une longueur de 70 milles peut être réduite de $6,400 à $3,200 par mille ; ce qui mettrait le montant total de la subvention à $1,632,000. Mais outre cette aide considérable du gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario, à sa dernière session, a accordé une subvention au montant, je crois, de $1,250,000, ou d'environ $4,000 par mille. On me dit aussi que le gouvernement du Manitoba va lui accorder une subvention de $4,000 par mille. Comme la Chambre le sait, ce dernier gouvernement a accordé des subventions à la compagnie du chemin de fer Manitoba et Sud-est, lequel s'étend de Winnipeg à la baie de Buffalo par le lac des Bois,et qui se rellera au chemin de fer de la rivière La Pluie quand ce dernier sera terminé. L'aide accordée au chemin de fer Manitoba et Sud-est, consiste en une garantie spéciale de ses débentures jusqu'au montant de $8,000 par mille à peu près, sinon exactement, ce qu'il faut pour construire cette ligne ferrée. Si nous réunissons ces différentes subventions, si nous ajoutons ce que ce gouvernement donne ainsi que le gouvernement de l'Ontario et celui du Manitoba, à $4,000 par mille, nous trouvons que nous donnons à la compagnie intéressée l'énorme subvention de $14,400 par mille, ce qui serait suffisant pour construire tout le chemin ; c'est là mon opinion, bien que, n'étant pas ingénieur, je ne veuille rien affirmer d'une manière positive, et bien que le coût de construction des chemins de fer soit tellement réduit aujourd'hui, qu'on ne pourrait en général l'estimer exactement.

On a dit, il y a quelques instants, que le gouvernement du Manitoba se proposait d'accorder de l'aide à cette compagnie pour continuer sa voie dans Ontario, à la condition qu'elle accordât un tarif réduit pour le transport du blé du Manitoba à la tête de la navigation des lacs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Notre subvention ne s'étend pas au delà du pied du lac ni à l'autre côté du lac où s'applique la subvention du gouvernement du Manitoba.

M. RICHARDSON : Je n'ai pas affirmé que l'aide du Manitoba était actuellement accordée. J'ai dit que j'avais été informé que cette proposition avait été faite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai *compris que* l'*honorable* député affirmait que virtuellement $14,000 par mille avaient été accordés à ce chemin de fer.

M. RICHARDSON : J'ai dit que si le gouvernement du Manitoba donnait ce million de dollars—et les renseignements que j'ai sont à l'effet qu'il se propose d'accorder un million de dollars pour la construction du chemin entre Fort-Francis et Fort-Stanley

—si vous divisez le nombre de milles à faire, cela nous donnera $4,000 environ par mille et l'addition de toutes ces subventions réunies nous donnera le chiffre énorme de $14,000 par mille.

M. WOOD : Le gouvernement de Winnipeg ou celui du Nord-Ouest a-t-il consenti à donner quelque subvention en argent sonnant, ou s'est-il simplement engagé à garantir le montant d'intérêt sur les débentures ?

M. RICHARDSON : Les remarques que j'ai déjà faites couvrent toute cette question.

M. MACDONELL (Selkirk) : Les assertions de l'honorable député en tant que le gouvernement du Manitoba est concerné, sont de nature à tromper les gens. Le gouvernement du Manitoba a garanti ces obligations au montant de $8,000 par mille sur la ligne du Sud-est et il a assuré sa garantie par une hypothèque sur ce chemin.

M. RICHARDSON : J'ai déjà dit cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas actuellement question dans les résolutions de cette partie de la ligne.

M. RICHARDSON : C'est un raccordement au chemin de fer de la rivière La Pluie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais il ne s'agit pas d'une partie de ce chemin.

M. RICHARDSON : Non. Il n'y a absolument aucune différence d'opinion entre nous, et si vous le permettez, je vais poser la question d'une manière plus claire. Je ne suis pas ici pour tromper la Chambre, et ce n'est pas là mon intention. J'ai dit que le gouvernement du Manitoba avait aidé la compagnie du chemin de fer Manitoba et Sud-est à prolonger sa route de Winnipeg à la baie Buffalo, en garantissant les obligations de cette compagnie jusqu'à concurrence de $8,000 par mille.

M. HAGGART : Qu'entendez-vous par garantir les obligations ?

M. RICHARDSON : J'expliquerai cela tout à l'heure. Si cette ligne a des subventions importantes en terres, la garantie de ses subventions et de ses terres sera suffisante pour lui permettre de construire le chemin de Winnipeg à la baie Buffalo ou au lac des Bois. J'ai dit que j'avais raison de croire que gouvernement du Manitoba se proposait d'accorder une subvention de $1,000,000, soit, d'après mes calculs, $4,000 par mille à la compagnie, à la condition que cette dernière s'engageât à établir un tarif de 10 cents par 100 livres de blé transporté de Winnipeg au lac Supérieur. Je n'ai pas assuré la chose, mais j'ai dit qu'il était possible qu'elle s'accomplît et je tenais mon renseignement d'un homme qui faisait partie de la députation qui est venue de Port-

Arthur dernièrement insister auprès du gouvernement fédéral pour qu'il accordât de l'aide à cette entreprise. J'ai été jusqu'à dire que ce devait être une subvention en argent comptant et que si la chose arrivait, les subventions totales, y compris celle proposée, s'élèveraient à environ $14,400 par mille, laquelle somme serait, d'après moi, suffisante pour payer le coût de construction du chemin. L'honorable ministre des Chemins de fer dit qu'il n'a jamais entendu parler de la chose ; eh bien ! alors même que le gouvernement du Manitoba n'est pas pour accorder un sou de subvention, l'aide qu'on donnerait à cette compagnie serait encore très considérable.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment pouvez-vous arriver à $14,000 par mille ? Quel est le nombre de milles entre Winnipeg et Port-Arthur ?

M. RICHARDSON : Cela importe peu à la question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, parce que si vous dépensez $1,000,000 sur la distance qui sépare Winnipeg de la limite de l'est, il vous faudra distribuer cette somme sur cette distance.

M. RICHARDSON : Quel est le nombre de milles de Fort-Stanley à Fort-Francis, car la subvention n'est que pour cette distance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 280 milles.

M. RICHARDSON : Divisez $1,000,000 par 280.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il nous faut ajouter autre chose.

M. RICHARDSON : C'est déjà fait, puisque j'ajoute la garantie des obligations au montant de $8,000 par mille.

M. HAGGART : Quelle proportion couvrent ces garanties ? Tout dépend de cette proportion.

M. RICHARDSON : La question de garantie n'a rien à faire avec cette aide possible au chemin de fer entre Port-Stanley et Port-Francis.

M. HAGGART : Je comprends cela.

M. RICHARDSON : Les obligations sont garanties jusqu'au montant de $8,000 par mille de Winnipeg à la baie Buffalo. Je ne sais pas exactement quel est le montant d'intérêt, mais je crois qu'il est de 5 pour 100.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quatre.

M. RICHARDSON : Sans doute, l'honorable ministre de l'Intérieur connaît les faits. Mais le point soulevé n'a rien à faire avec la proposition que je suis à développer. Je ne mentionne pas la chose comme un fait, mais je la fais connaître à la Chambre telle que je l'ai sue et je donne la source de mes renseignements. Si le Manitoba donnait cette aide, ce serait pour aider la construction de cette partie qui s'étend entre Fort-Francis et Fort-Stanley. Le ministre des Chemins de fer nous dit que cette distance est de 280 milles. Je ne sais pas exactement quelle est cette distance, mais j'ai divisé le million de dollars qui serait accordé par ce que je croyais être le nombre de milles, et j'ai trouvé que cette subvention représentait $4,000 par mille. Je ne donne pas de chiffres absolus, mais je fais des calculs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'étais pas dans la Chambre quand l'honorable député, d'après ce que je crois comprendre, a parlé d'une proposition à l'effet d'accorder une subvention de $1,000,000. Voudrait-il être assez bon de me laisser connaître ce qu'il a dit ?

M. RICHARDSON : Ce que j'ai dit dans cette Chambre, c'est que j'avais été informé que le gouvernement du Manitoba se proposait d'accorder une subvention de $1,000,000 pour la construction d'un chemin de fer de Fort-Francis à Fort-Stanley, sur la ligne est dont les obligations ont été garanties par le gouvernement du Manitoba, à la condition que la compagnie intéressée accordât un tarif de 10 cents par 100 livres sur le blé transporté par cette ligne. Je n'ai pas assuré la chose ; j'ai dit seulement que j'avais été informé de la chose, et c'est sur cette supposition que j'ai basé mes calculs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sont des renseignements à peine basés sur des probabilités.

M. RICHARDSON : Je ne suis pas ici pour dire si la chose est probable ou si elle est improbable. J'ai dit que, supposant que la chose fût vraie, la subvention que ce chemin de fer retirerait serait considérable, et je faisais cette proposition qu'il serait dans l'intérêt du peuple de la partie ouest et du Canada tout entier que ce gouvernement proposât aux gouvernements d'Ontario et de Manitoba que vu que les subventions accordées par ces gouvernements et le gouvernement fédéral sont suffisantes pour construire ce chemin, ces gouvernements fissent construire eux-mêmes ce chemin, sur lequel pourront passer les trains et convois de toutes les compagnies. Si Mann et Mackenzie désirent faire circuler des trains sur ce chemin, ils pourront avoir ce privilège en payant un certain montant. En agissant ainsi, le gouvernement protégera les intérêts du pays. Il s'agit ici du tronçon d'une ligne qui deviendra la plus importante des voies ferrées du Canada, à mon avis. C'est par cette ligne que passeront les produits énormes de notre Nord-Ouest, et l'on comprendra facilement après l'expérience que nous avons eu l'occasion de faire avec le Pacifique, que vu que le pays, par ses divers gouvernements, est pour payer virtuellement

le coût de la constructin de ce chemin, il sera avantageux pour le Canada d'exécuter lui-même cette entreprise. C'est là ma proposition et je la crois raisonnable, et j'espère que le gouvernement pourra encore l'adopter.

Je veux maintenant discuter un autre point qui se rapporte particulièrement à cette question. Dans les résolutions actuellement soumises à la Chambre, il y a un article qu'a discuté longuement l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Cet article est destiné, dit-on, à empêcher le fusionnement de ce chemin de fer avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou avec toute autre voie ferrée qui pourra être construite. Cet article a fait le sujet d'une longue discussion et a valu au ministre d'être interrogé minutieusement. La meilleure réponse que je puisse faire à la prétention exprimée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est de lire un extrait d'un discours que prononçait, à la dernière session, sur le même sujet, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même. Il parlait d'une motion faite par l'honorable député d'York-est (M. MacLean) au sujet du contrôle des tarifs de chemins de fer et à l'effet d'empêcher le fusionnement de ce chemin de fer avec d'autres. D'après les "Débats" l'honorable ministre a parlé comme suit, faisant allusion d'abord à l'honorable député d'York-est :

Mais, s'écrie l'honorable député, pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux refuse-t-il d'insérer dans ce bill un article stipulant que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne pourra acquérir cette voie ferrée? Eh bien ! M. l'Orateur, voici la raison de mon refus. Ce n'est pas que je verrais d'un mauvais œil la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique acquérir cette voie ferrée, si plus tard, comme nous l'espérons, celle-ci devient une ligne-mère importante ; non, mais c'est que, dans le moment, il m'est impossible de suggérer à la Chambre une disposition législative rédigée de façon à empêcher cette compagnie d'acheter la voie ferrée en question.

Je serais curieux de savoir par quel procédé l'on pourrait arriver à l'en empêcher. Faudrait-il stipuler que les personnes qui placeront leurs capitaux dans cette entreprise n'auront pas droit de vendre leur stock ou leurs obligations à tout individu agissant dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique? Une telle disposition législative reviendrait à dire que ces personnes ne vendront jamais leur stock ni leurs obligations, qu'elles ne devront jamais se dessaisir de ces valeurs, et qu'il sera défendu à tout individu qui représente d'une façon quelconque les intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique, de placer un seul dollar dans cette entreprise. Ne serait-ce pas se couvrir de ridicule que d'insérer une semblable disposition dans le bill en discussion? S'il est impossible à l'honorable député de trouver une meilleure solution que celle-là, force lui sera de laisser les choses dans l'état actuel et de courrir le risque possible de voir la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique accaparer cette voie ferrée. Force nous est bien de nous soumettre à cette éventualité, autant que je puis prévoir ; et nulle disposition insérée à la loi ne pourrait obvier à cet inconvénient. Autant qu'à tout autre, il me répugnerait de voir la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique accaparer cette voie ferrée.

Je veux bien traiter cette compagnie d'une façon juste et équitable, car elle a droit à ce traitement ; mais je verrais d'un aussi mauvais œil que tout autre député, la compagnie accaparer toutes les petites voies ferrées qui se construisent au Canada.

Je ne veux pas jeter le moindre doute sur l'intégrité du ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai suivi attentivement l'honorable ministre et je dois dire que j'ai appris à l'admirer. Autant que j'en puis juger, je crois qu'il a fait beaucoup pour protéger le public contre les empiètements des corporations de chemin de fer. Mais je suis tenu, en ma qualité de représentant d'un comté de l'ouest, de signaler les difficultés que présente la situation qui nous est faite actuellement. Nous avons dans ces résolutions un article qui empêche le fusionnement du chemin de fer de la rivière La Pluie avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Vous avez pu voir que j'ai prouvé par les paroles mêmes de l'honorable ministre que cet article ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit. La conclusion logique, la seule à laquelle on puisse en arriver, est que, si vous ne pouvez empêcher le Pacifique—et l'honorable ministre dit lui-même que vous ne le pouvez—d'absorber le chemin de fer de la rivière La Pluie, alors je demande pour l'amour de Dieu que le pays possède ce chemin lui-même. Je crois que c'est là le seul moyen de protéger les intérêts publics. Je veux être très modéré, mais je dois dire, dans l'intérêt du peuple de l'ouest, et considérant l'agitation qui s'est faite sur cette question et le désir général de la population du Manitoba et du Nord-Ouest de voir leurs intérêts efficacement protégés, que la direction de cette ligne nouvelle et importante devrait appartenir exclusivement au gouvernement. Comme je l'ai dit, je suis forcé d'être brutalement franc dans l'occasion actuelle. Je ne veux pas que mes électeurs disent que j'ai failli à mon devoir sur cette question. Je veux qu'il soit bien compris que je cherche à représenter les vues de la population qui m'a envoyé ici. Je puis dire que j'ai fait une tournée dans toute la province du Manitoba et que j'ai parlé à nombre d'endroits sur cette même question. Je n'ai pas parlé à des assemblées de conservateurs, mais à des assemblées d'associations de cultivateurs, associations composées de libéraux et de conservateurs ; et je suis forcé de dire que partout, quand une résolution était soumise sur cette question, déclarant qu'il serait dans les intérêts du pays que le gouvernement eût la haute main sur cet embranchement entre Winnipeg et Port Arthur, cette résolution était toujours adoptée à l'unanimité.

M. MACDONELL : Ces populations n'ont-elles pas un service suffisant de communication établie aux dépens du pays ?

M. RICHARDSON : Cela n'affecte aucunement la question, pour la raison que le chemin de fer dont je parle n'est pas destiné à desservir tel ou tel endroit ; c'est un chemin de fer qui traversera une partie du pays à peu près complètement stérile, depuis Fort Francis jusqu'à Fort William. Il n'y a que

peu d'établissements sur cette ligne, mais je comprends qu'il y en a quelques-uns le long de la rivière La Pluie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette contrée est riche en minéraux.

M. RICHARDSON : Le point que je veux établir est celui-ci : le chemin de fer tire son importance du fait qu'il deviendra la voie principale sur laquelle passeront tous les produits du Nord-Ouest pour se rendre à la tête du lac Supérieur, à la tête de la navigation. Si tel est le cas, tous les membres de cette Chambre comprendront l'importance qu'il y a de protéger les intérêts du peuple. Maintenant, M. le Président, je ne suis pas prêt à croire que l'article de ces résolutions qui se rapporte au pouvoir de passer sur le chemin puisse, en pratique, être de quelque valeur. Il y a un article qui déclare—le ministre des Chemins de fer et Canaux me corrigera si je me trompe—il y a un article qui déclare que les droits de circulation seront accordés par le Gouverneur général en conseil à toutes les compagnies qui les demanderont. Nous pouvons décider maintenant que ce pouvoir pourra être accordé sur le chemin auquel nous accordons une subvention. En effet, nous aidons à la construction du chemin de Fort Stanley jusqu'à Fort Francis et là, en descendant la rivière La Pluie, sur une distance de 70 milles. Maintenant quelle serait la valeur possible de cette concession de droits de circulation sur cette partie du chemin en question ? Si les résolutions déclaraient que le droit de circulation serait accordé sur le chemin depuis la baie Buffalo jusqu'à Winnipeg, c'est-à-dire sur le chemin de fer Manitoba et Sud-ouest auquel le gouvernement du Manitoba a accordé des subventions, la concession de ce pouvoir nous sera de quelque avantage. Mais d'après ce que je puis voir, nous ne retirerons aucun avantage particulier, si ces résolutions ne permettent d'accorder ce pouvoir que pour cette partie du chemin qui s'étend de Fort Stanley à Fort Francis ou à la rivière La Pluie. Je voudrais connaître l'opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur ce point.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que nous pourrons difficilement imposer des conditions, quant au droit de circulation sur des lignes ferrées dont les compagnies sont constituées civilement par des législations provinciales, et sur lesquelles nous n'avons aucune juridiction législative.

M. RICHARDSON : Alors, cela rend ma position inattaquable. Il est évident que cette disposition des résolutions perd toute sa valeur, si en échange des faveurs que nous accordons, nous ne pouvons donner des droits de passage que sur la partie de la ligne que nous subventionnons. J'aimerais demander aux membres de ce comité quelle valeur peut avoir un droit de passage de Fort-Stanley à Fort-Francis, ou sur un tronçon quelconque du chemin de fer de la Rivière La Pluie, si vous ne pouvez passer sur les lignes qui y conduisent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne construirait pas une voie ferrée dans ce cas.

M. RICHARDSON : Je crois qu'il serait mieux d'attendre que d'en construire une dans de semblables conditions, car je suis convaincu que la chose va créer, dans le Nord-Ouest, un mécontentement et une irritation qui causeront un mal irréparable à cette région.

J'ai aussi fait d'autres calculs que je croyais devoir présenter quelque intérêt et que j'aimerais communiquer au comité. Si vous prenez le rendement du blé dans l'ouest, pendant les 15 dernières années, vous pouvez, sans crainte de vous tromper, dire que nous avons exporté, en moyenne, huit millions de boisseaux. Cela représente un total de cent vingt millions de boisseaux, ou 76 millions de quintaux.

Les tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique durant les 15 dernières années, pour le transport du blé, de Winnipeg à Fort-William, ont été en moyenne de 30 à 17½ par quintal. Il est bien vrai qu'en vertu d'un arrangement intervenu lorsque le bill relatif au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, les tarifs ont été abaissés de 17½ cents à 14 ; mais nous avons payé cette réduction en beaux écus sonnants. Je crois qu'il serait juste de dire que le prix du transport a été de 20 cents par quintal, pendant les 15 dernières années. La population de l'ouest a payé 20 cents par 100 livres pour le transport de son blé de Winnipeg à Fort-William, une distance de 425 milles environ.

On nous dit que le chemin de fer de Parry Sound a transporté sur sa ligne, l'an dernier, du blé du Nord-Ouest, à raison de 5 cents par quintal, et l'on me dit, et je le crois, que des lignes américaines, notamment le "New-York Central", transporte le blé à raison de 2½ ou 3 cents par quintal, sur une distance égale à celle que je viens de mentionner.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! non.

M. RICHARDSON : Je le crois,—de Buffalo à New-York, je dis que je le crois, et si la chose est nécessaire, je tâcherai de fournir au comité des renseignements plus précis. Dans tous les cas, les prix du transport, pour une distance semblable, sur les différents chemins de fer, ont été très bas, et souvent, n'ont pas été de plus de 5, 6 ou 8 cents par quintal.

Par conséquent, si le chemin de fer de Parry Sound transporte le blé à 5 cents, il ne serait pas téméraire de supposer que le chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait le transporter au même prix sans per-

dre d'argent ; surtout lorsqu'on se rappelle que la ligne de cette compagnie depuis Winnipeg jusqu'à Fort-William est un cadeau du peuple canadien. En prenant ces chiffres pour base de nos calculs, le chemin de fer Canadien du Pacifique a donc fait un profit de 15 cents par quintal, ou dans l'espace de quinze ans a tiré du gousset des colons de l'ouest un profit de $11,520,000, grâce aux tarifs qu'il a établis entre Winnipeg et Fort-William, pour ne rien dire des énormes profits que cette compagnie a réalisés par les tarifs locaux qu'elle maintient constamment en vigueur dans le Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Si le prix du transport du blé était fixé à 8 cents par quintal, le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait réalisé un profit de $9,216,000, et à 10 cents par quintal, $7,680,000. La distance que le blé transporté a parcourue sur le chemin de fer de Parry Sound est la même que celle qui existe entre Winnipeg et Fort-William.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette distance est moindre de 30 à 40 milles.

M. RICHARDSON : Je comprenais qu'elle était virtuellement la même : Malgré cette énorme perte que les colons ont subie, le pays a payé le coût de cette voie ferrée. Sir John Macdonald disait que cette compagnie pouvait faire le transport à un quart de moins que les autres lignes, vu les vastes subventions qu'elle avait reçues.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a pas eu encore son dividende de 10 pour 100.

M. RICHARDSON : L'honorable ministre nous dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas encore eu son dividende de 10 pour 100. Est-il bien certain de cela ? Autant que nous pouvons le savoir, non ; mais l'ancien gouvernement a commis l'impardonnable, la gigantesque et la monstrueuse bévue de donner ces immenses subventions, et d'insérer une disposition prescrivant que tant que cette compagnie n'aurait pas réalisé 10 pour 100 sur le capital réellement dépensé, il n'y aurait aucune diminution de ses tarifs.

M. MACLEAN : Combien a-t-on réellement dépensé ?

M. RICHARDSON : Une des premières choses que j'aie faites au commencement de la présente session, fut d'inscrire à l'ordre du jour une motion demandant la nomination d'une commission chargée de constater ce qui avait été réellement dépensé et déclarant que l'excédent des subventions que le gouvernement avait donné pour la construction de cette voie ferrée devait être déduit du capital réellement dépensé. L'objet que j'avais en vue était de démontrer que le temps était arrivé où le gouvernement devait régir les tarifs de cette compagnie.

M. RICHARDSON.

M. MACLEAN : Le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait tout cet argent dans l'ouest, et le gouvernement n'a rien fait en cette matière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains bien que l'honorable député ne soit pas bien disposé à l'égard du gouvernement.

M. MACLEAN : Je désire que le gouvernement fasse une enquête. Qu'est devenue la motion de l'honorable député de Lisgar ?

M. RICHARDSON : Un honorable membre de cette Chambre a proposé l'ajournement du débat, et nous n'en avons pas entendu parler depuis, car la question rejetée au pied de l'ordre du jour, n'est pas revenu sur le tapis. Je ne désire pas, pour le moment, prolonger mes observations. Je crois avoir parlé assez longuement, et avec assez de sincérité et de chaleur pour convaincre la Chambre que je suis de très bonne foi en cette matière.

Je n'ai voulu rien dire qui ne fût juste et raisonnable ou qui ne fût pas corroboré par les faits. Il est extrêmement pénible pour un député, et surtout pour un jeune député, de se séparer du parti auquel il donne ordinairement son appui ; mais j'ai cru que les devoirs que j'avais à remplir envers mes électeurs et envers l'ouest dont la population prend un vif intérêt à cette question, m'obligeaient de parler comme je l'ai fait aujourd'hui.

Je ne suis par certain si c'est le moment convenable, mais je propose d'ajouter quelque chose à l'article principal ou au préambule des résolutions que nous discutons.

J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Oliver :

Que les mots suivants soient insérés après les mots "chemin de fer", dans l'avant-dernière ligne du préambule :

Que pendant la construction de tous les chemins de fer subventionnés par les présentes, tous les livres, comptes, titres indiquant le coût réel de la construction soient ouverts à l'inspection du gouvernement, afin que, si le gouvernement décide subséquemment d'acquérir aucun ou tous les chemins de fer subventionnés, il puisse en connaître le coût réel et fixer un prix duquel il faudra déduire les subventions données par le gouvernement.

Que les tarifs, applicables tant aux voyageurs qu'aux marchandises, seront, en tout temps, sujets à la revision et à la réglementation du Gouverneur général en conseil; pourvu que chaque fois que ces tarifs produisent un profit net de plus de 6 pour 100 sur le coût réel de la voie ferrée et de son équipement, moins les montant des subventions reçues de quelque source que ce soit, ces tarifs soient abaissés de façon à ne produire que 6 pour 100 sur le coût réel.

M. OSLER : Je désire faire quelques observations sur le principe général de ces résolutions, sans entrer dans les détails des subventions que l'on propose d'accorder. Ce qui me frappe au sujet de ces énormes subventions, c'est le fait curieux et extraordinaire de voir que personne ne semble, pour le moment, penser que le Canada peut s'endetter indéfiniment. Les membres du cabi-

net semblent avoir oublié qu'à une certaine phase de leur carrière politique, ils croyaient qu'il fallait s'arrêter à une certaine limite, et qu'il fallait constamment rappeler la chose au parti au pouvoir. Telle a été ma manière de voir pendant longtemps, et telle est encore ma manière d'envisager la situation. J'ai exprimé mes sentiments sur la matière lorsque j'ai brigué les suffrages des électeurs de Toronto, et j'ai dit que le temps était arrivé où le gouvernement devait cesser complètement de subventionner des chemins de fer dans les vieilles provinces. Mon opinion n'a pas changé sur ce point, au contraire, ce que j'ai vu depuis l'a plutôt raffermie.

Je crois qu'il n'y a pas dans cette longue liste une seule subvention que le parlement devrait accorder. Il n'y a pas là un seul chemin de fer, dont la construction est nécessaire et dont l'exploitation serait avantageuse au point de vue des affaires, qui ne trouverait des capitaux ici ou à l'étranger. La raison que l'on donnait, aux premiers jours de la Confédération, pour subventionner les chemins de fer était excellente. Le gouvernement de l'Ontario a accordé des subventions considérables pour encourager l'exploitation de nos richesses forestières et développer les districts de Grey, de Bruce, et d'autres comtés. On aurait dû s'arrêter bien avant aujourd'hui, mais, pendant les dernières années, on a subventionné des lignes parallèles à celles qui existaient déjà. C'est ce qu'on propose de faire aujourd'hui dans cette enceinte. C'est là un principe des plus vicieux, un principe qui tend à détruire le capital.

C'est bien beau d'insérer dans ces résolutions un article prescrivant que les voies ferrées ne pourront se fusionner, mais doivent rester indépendantes les unes des autres. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, en donnant, l'an dernier, ses vues sur la matière, avait parfaitement raison. Il est impossible d'insérer un article qui empêche l'absorption d'une voie ferrée par une autre, si cette voie ferrée est exploitée par des gens qui s'aperçoivent qu'ils ne font pas d'argent. Si le chemin est exploité à perte, les actionnaires le fermeront, le vendront, et le seul enchérisseur sera le chemin rival. Voilà l'histoire de tous les chemins de fer. Je me contenterai de vous citer un cas. Nous avons donné une subvention de $12,000 par mille au chemin de fer de la jonction du Pacifique, reliant le chemin de fer du Nord au chemin de fer Canadien du Pacifique, à North-Bay. Les restrictions les plus rigoureuses avaient été prescrites ; et le parlement avait décreté que jamais ce chemin de fer ne serait vendu au Grand Tronc. Le Grand Tronc pour faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique acheta cette ligne.

Il est bien facile de discourir sur la question, mais il n'est pas aussi facile de trouver le moyen d'empêcher le fusionnement de deux voies ferrées. Un puissant groupe de capitalistes a construit le réseau du "West Shore" afin de faire concurrence au réseau Vanderbilt, ou au "New-York Central." Un certain nombre de capitalistes se sont ruinés en essayant de mener cette entreprise à bien ; mais lorsque les nuages de la panique financière furent dissipés, on constata que des représentants du réseau Vanderbilt étaient propriétaires du "West Shore." Aussi sûr que le soleil se lèvera demain, chaque voie ferrée que vous subventionnez fera partie, un jour ou l'autre, d'un des deux grands réseaux du Canada. C'est la nécessité qui le veut, car aucune ligne de peu d'étendue ne peut couvrir ses frais d'exploitation et d'entretien. C'est là l'histoire de tous les chemins de fer. Vous ne pouvez aujourd'hui obtenir, sur le marché financier, des capitaux pour construire une petite ligne, à moins que vous n'ayez le garantie du gouvernement.

Pour vous démontrer qu'il y a longtemps, on pouvait trouver des fonds pour construire des voies ferrées au Canada, lorsque l'établissement d'une ligne était nécessaire au point de vue commercial, je vous rappellerai que le chemin de fer de Québec et de l'Ontario a reçu, de différentes sources, des subventions s'élevant à $1,000,000. Le Grand Tronc, par l'entremise de ses amis, accapara la charte de cette voie ferrée et les subventions.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique voulait cependant construire une ligne dans la même direction pour relier sa propre voie à celle du "Great Western." Le chemin de fer Canadien du Pacifique et ses amis se concertèrent, obtinrent une autre charte et construisirent cette voie ferrée d'Ontario et de Québec, sans avoir reçu une seule subvention du gouvernement ou d'aucune municipalité du pays ; et j'ose dire que c'est aujourd'hui une ligne aussi rémunératrice que toute autre qui existe au Canada. Cette ligne était nécessaire à un point de vue commercial, et les hommes d'affaires ont trouvé de l'argent pour la construire.

Mais ce sur quoi je veux surtout insister, c'est que le temps est arrivé où nous devons dire que la dette nationale est assez élevée et qu'il ne faut pas l'accroître. Nous jouissons d'une grande prospérité, nous avons même un excédent ; mais ce n'est pas une raison pour que le ministre des Chemins de fer et Canaux accorde des subventions dont le chiffre est sans précédent dans les annales du pays ; et non content de cela, il nous dit que ce n'est que le commencement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais dit cela.

M. OSLER : Je crois que l'honorable ministre a dit que nous avions les yeux sur l'avenir, que la construction des chemins de fer ne faisait que de commencer dans le pays et qu'on demanderait encore au gouvernement des sommes énormes, ou quelque chose en ce sens.

Il n'y a aucune nécessité de subventionner ces chemins de fer ; au contraire, il y a nécessité de mettre un terme à ces subventions, à moins que ce ne soit pour construire des voies ferrées au Nord-Ouest ou au Yukon, ou dans des régions où de grands intérêts publics l'exigent. Dans de pareils cas, le gouvernement devrait accorder une aide généreuse et libérale ; mais ici, je veux parler des chemins de fer ordinaires dans les vieilles provinces.

Quant à la disposition prescrivant que le gouvernement sera crédité d'une somme de 3 pour 100 sur le montant reçu par la compagnie subventionnée, au sujet du service postal, je constate que le chemin de fer de Calgary et d'Edmonton gagne aujourd'hui, dans les affaires qu'il fait avec le gouvernement, y compris le transport des troupes et des malles, une somme de $5,000 par année. C'est un énorme intérêt sur la subvention, n'est-ce pas ? Le chemin de fer de Qu'Appelle et du Lac Long gagne un peu moins de $2,000. Le chemin de fer du Manitoba gagne, je crois, $5,000 par année environ. Ces trois voies ferrées traversent de bons districts du Nord-Ouest et sont en exploitation depuis 10 à 14 ans. Cela vous démontre quel revenu le Canada peut espérer obtenir de ce service postal.

Maintenant, outre l'accroissement de notre dette, et je crois que c'est la considération la plus importante en cette matière, il y a une autre considération qui est peut-être, indirectement, plus importante encore ; je ne partage pas l'opinion de mon chef et du chef du gouvernement, lorsqu'ils disent que ces subventions ne sont pas une source de corruption. Je soutiens que c'est la source la plus abondante d'où coule la corruption électorale, et nous sommes exposés à avoir des élections à courte échéance. C'est à ces subventions que l'on puise pour payer les hommes qui ont bourré l'urne du scrutin de bulletins faux et qui ont commis les fraudes électorales dont nous entendons tant parler depuis quelque temps. Ces hommes ne commettent pas ces crimes pour rien. Ils touchent l'argent du peuple. Pouvez-vous vous attendre à autre chose, lorsqu'un gouvernement ouvre ses mains et dit à toutes les parties du pays : Venez à nous, et nous vous donnerons toute l'aide possible ? Voilà l'attitude que le gouvernement a prise au sujet de ces subventions aux chemins de fer. C'est l'état de choses qui régnait sous l'ancienne administration. C'est là une politique que j'ai personnellement combattue avec beaucoup d'énergie, toutes les fois que j'en ai eu l'occasion, et que j'ai l'intention de combattre aussi longtemps que je pourrai faire entendre ma voix ici ou ailleurs. Je crois que le gouvernement rend un bien mauvais service au peuple, en donnant la chance aux solliciteurs de se présenter, le chapeau à la main, et de dire : S'il vous plaît, donnez-nous une subvention !

On a dit que, dans cette occasion, on avait demandé des subventions s'élevant à $22,000,000. Cela prouve certainement qu'il y a bien des ventres affamés à remplir, et que le gouvernement n'a pu qu'en satisfaire un quart. On a peut-être fait des promesses pour l'avenir, mais pour les deux raisons que j'ai mentionnées—la première, notre dette est assez élevée, et ces subventions ne sont pas nécessaires ; la seconde, l'argent du peuple que l'on donne ainsi avec tant de prodigalité tend, quelque soit le gouvernement au pouvoir, à corrompre la morale publique,—pour ces deux raisons, disje, je m'oppose énergiquement à ces subventions que l'on propose de donner aux chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quoique nous soyons à une phase très avancée de la session, la discussion qui a eu lieu aujourd'hui doit être fructueuse, je crois. Elle nous a amenés à l'étude de plusieurs questions dont nous ferions bien de nous occuper, car elles intéressent profondément notre existence nationale.

Nous devons considérer immédiatement si nous aurions dû renoncer à la politique qui a prévalu depuis quinze ou dix-huit ans, et si nous devrions suivre la voie que l'honorable député d'York (M. Foster) et quelques-uns de ses partisans ont hardiment indiquée, à savoir, cesser complètement de donner des subventions aux chemins de fer et laisser toutes les parties du pays se tirer d'affaire le mieux qu'elles pourront.

Permettez-moi de dire qu'il est très facile, pour les vieux districts, comme la région qui entoure Toronto, sillonnée de chemins de fer, de déclarer qu'il ne faut plus subventionner de voies ferrées dans aucune partie du pays, et que le colon, qui s'en va au cœur de la forêt avec rien autre chose que sa hache, ou qui foule sous ses pieds les vastes prairies de notre domaine national, doit attendre que l'initiative privée lui fournisse la voie de communication dont il a besoin pour développer les richesses de notre territoire, et que ce pionnier ne doit compter que sur ses propres ressources.

L'honorable député d'York (M. Foster) a dit que le parti libéral reniait, au sujet de ces subventions aux chemins de fer, la politique que le premier ministre et tous ses partisans préconisaient autrefois. En ce qui me concerne personnellement, je demanderai à mon honorable ami de dire où et quand j'ai combattu cette politique. Je me suis certainement opposé à cette politique, lorsqu'elle n'était qu'un prétexte pour accorder des faveurs à quelques trafiquants de chartes, suivant la juste expression de mon honorable ami, mais je crois que l'exministre des Finances pourra bien difficilement me citer une ligne, une phrase, un mot ou même une syllabe, pour prouver que je me suis opposé à venir en aide aux chemins de fer qui étaient nécessaires pour développer les régions non colonisées de notre pays.

Je dirai plus : depuis que je suis entré en fonctions, j'ai reçu des députations, et, avant de prendre les rênes de l'administra-

tion, je me suis souvent consulté avec mes amis sur ce sujet. Aux députations, j'ai parlé publiquement et mes paroles ont été rapportées. J'ai dit que, pour ma part, je ne pouvais abandonner la politique qui avait été suivie dans le pays depuis plusieurs années, et je demandai aux habitants de nos vielles régions, dont la colonisation et le développement s'étaient faits sous les auspices de cette politique, et qui avaient reçu leur part de subventions aux chemins de fer, de venir en aide à leurs concitoyens qui se trouvaient dans le besoin et n'avaient pas eu le même avantage.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a dit que cette politique était une source de corruption et qu'il était de son devoir de la combattre. Je n'aime jamais à me servir d'arguments personnels, mais je crois que mon honorable ami est membre d'une corporation qui n'a pas reçu moins de $100,000,000 du trésor public. Je lui laisserai le soin de dire si cette énorme subvention a eu une influence corruptrice sur la politique de ce pays. Nous n'avons pas donné moins de $100,000,000 au chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous avons dépensé des millions pour établir d'autres voies ferrées, parce que nous avons cru qu'il n'était pas possible de développer le pays autrement. Le parlement canadien, en donnant à une corporation qu'il avait créée une subvention de $100,000,000, a fait une chose sans précédent dans les annales d'aucune nation.

Pourquoi avons-nous adopté cette politique ? Pour des raisons spéciales. Les honorables membres de la gauche ne doivent pas oublier que notre situation toute particulière a imposé au gouvernement le devoir de favoriser les progrès du pays. Mais nous sommes les voisins d'une grande nation dont la population est vaste et va toujours croissant, et dont les richesses sont immenses ; et nous avons pensé que nous ne pouvions pas rivaliser avec elle, si le gouvernement ne venait pas en aide à ceux qui étaient prêts à donner leur énergie, leur esprit d'entreprise et leurs capitaux pour développer les ressources de notre pays. Sans doute, nous aurions marché plus lentement et nous aurions agi avec plus de prudence, si nous avions été seuls sur le continent américain, mais, voisins de cette grande nation, ayant à soutenir la concurrence de ses capitaux et de ses ressources immenses, le gouvernement, le parlement et le peuple du Canada ont dû puiser largement dans le trésor public pour nous mettre en état de lutter contre nos puissants rivaux.

L'honorable préopinant (M. Osler) a dit que nous ne devrons pas donner un seul dollar, à titre de subvention, aux vieilles provinces de la Confédération. Il est bien prêt à venir en aide aux régions neuves du Nord-Ouest ou d'ailleurs, mais pas à d'autres. Que l'initiative privée, nous dit-il, se mette à l'œuvre, que le capital privé vienne au secours de ceux qui sont dans le besoin dans les vieux districts, mais qu'on ne compte pas sur le gouvernement.

Les subventions que nous demandons au parlement de voter pour les vieilles provinces sont destinées à construire des chemins de fer dans des régions où les cultivateurs doivent voiturer leurs produits sur une distance de 30 à 40 milles. L'honorable député prétend-il que nous ne devrions pas venir en aide à ces gens-là, simplement parce qu'ils habitent les vieilles provinces ? Il dit que nous devrions les laisser se tirer d'affaire du mieux possible, comme ils font depuis vingt ans, et les obliger à charroyer leurs produits, pendant l'hiver, à 40 ou 50 milles. Ce serait là une politique inhumaine, et je demande à la Chambre d'envisager la situation à un point de vue plus large et plus libéral, et de déclarer que le gouvernement doit venir au secours de ceux qui ont à souffrir d'un semblable état de choses.

J'abonde entièrement dans le sens de l'honorable député d'York (M. Foster), lorsqu'il dit que nous ne devons pas donner de subventions aux trafiquants de chartes. J'admire le repentir de mon honorable ami, mais, en vérité, il est bien tardif. Si des subventions ont été données à des trafiquants de chartes, quelles sont les personnes responsables ? Qui les a données ? Ce ne peut être qu'un partisan ou un membre de l'ancienne administration. Je conviens parfaitement que nous ne devons pas continuer cette politique et que nous ne devons venir en aide qu'aux entreprises de bonne foi, mais il est de notre devoir de faire quelque chose pour ceux qui ont souffert.

L'honorable député d'York (M. Foster) et celui de Toronto-ouest (M. Osler) ont été saisis d'horreur à la vue de ces subventions qui, nous a dit ce dernier, sont les plus considérables qui aient jamais été soumises au parlement. L'honorable député de Toronto n'est pas membre de cette Chambre depuis longtemps. Il n'a été élu qu'à la dernière élection générale ; mais s'il eût été ici durant la session de 1894, son parti lui aurait demandé de voter des subventions s'élevant à combien ?—à $6,500,000. S'il eût été ici durant la session de 1884, le gouvernement l'alors, dont il aurait été, je suppose, l'un des partisans, lui aurait demandé de voter des subventions s'élevant à $9,166,000.

L'honorable député de Toronto ne faisait pas alors partie de cette Chambre ; mais l'honorable député d'York (M. Foster) en faisait partie. Il n'était pas encore ministre, mais il était un des partisans de l'ancien gouvernement, et bien qu'aujourd'hui il ne puisse plus gober une mouche, il avalait alors les plus grosses couleuvres sans sourciller. Il a voté toutes les subventions qui ont été demandées, sans se soucier le moins du monde si le pays faisait un bon placement.

Mon honorable ami (M. Foster) a aussi donné une interprétation, je ne dirai pas in-

juste, mais fausse, à quelques paroles prononcées ce matin par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Mon honorable collègue avait dit, avec raison, que, quoique nous demandions au parlement de voter des subventions s'élevant à $6,500,000, il ne fallait pas s'attendre à les voir dépenser toutes immédiatement. Nous savons, par expérience, que ces subventions aux chemins de fer que le parlement vote dans une seule sesison, ne sont pas dépensées en une seule session, ne sont pas dépensées en une et probablement davantage, pour épuiser les subventions que nous votons ici. L'expérience nous démontre que ces sommes sont dépensées d'année en année, et qu'il faut une assez longue série d'années pour épuiser ces subventions ; et, de plus, que souvent un grand nombre de ces subventions peuvent ne pas sortir du trésor public.

L'honorable député d'York (M. Foster) nous dit qu'il comprend pourquoi nous avons saisi la Chambre de ces résolutions. Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait bien, nous dit-il, que le besoin de ces voies ferrées ne se fait pas sentir très vivement et que l'on a un objet en vue en demandant au parlement de voter ces subventions. Mon honorable ami peut parler par expérience, s'il le veut. Qu'il jette un coup d'œil sur le passé, et il verra dans nos statuts des subventions qui ont été tenues en suspens d'année en année ; et qu'il y en a même qui remontent à 1890. Avait-il, en les présentant, quelque objet sinistre en vue ? Avait-il l'intention de se servir de cet argent comme engin électoral, ou était-il honnête et sincère ? Il n'y a pas de doute qu'il était honnête et sincère ; dans ce cas, ne pourrait-il pas être aussi charitable à l'égard de ses adversaires qu'il l'est à son égard et reconnaître au moins que nous sommes tout aussi sincères que lui ?

Voilà les aspects généraux de cette politique, mais je dois avouer que j'ai été un peu surpris en entendant critiquer aussi fortement un item de cette dépense, je veux parler de la subvention que nous proposons d'accorder au chemin de fer de la Rivière La Pluie. S'il y a une voie ferrée qui mérite notre encouragement, c'est bien celle-ci. Elle traverse ce que l'on appelle avec raison un pays neuf, et elle est destinée à fonder et à développer une nouvelle province d'Ontario, bornée par le Manitoba d'un côté, et par le lac Supérieur, de l'autre—une province qui, dans dix ans, pourra contenir de 100,000 à 200,000 habitants. Ce chemin de fer traverse une des régions les plus fertiles du pays. Il n'y a pas même dans la grande province de l'Ontario une contrée plus propice à l'exploitation agricole que la vallée de la rivière La Pluie. Et de la vallée de la rivière La Pluie jusqu'à Fort William, s'étend une des plus riches régions minières du monde entier. Par conséquent, je pense que s'il y a un projet que l'on devrait voir d'un œil favorable, c'est bien celui que nous voulons réaliser.

Sir WILFRID LAURIER.

Quelles raisons donne-t-on pour refuser d'accorder une subvention à cette voie ferrée ? L'honorable député de Toronto-est (M. Robertson) nous a dit pourquoi il s'opposait à cette subvention. C'est que l'argent que nous allons voter sera confié à Mackenzie et Mann. L'existence de mon honorable ami semble hantée par deux cauchemars ; Mackenzie et Mann et le chemin de fer Canadien du Pacifique, et lorsque la Chambre est saisie d'une question qui concerne soit ces entrepreneurs, soit cette compagnie, l'honorable député devient complètement aveugle, et ne se donne même pas la peine d'étudier ce dont il s'agit. Si je suis bien renseigné, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et Mackenzie et Mann ne s'aiment pas à l'excès, mais mon honorable ami est tellement aveuglé, qu'il ne semble pas même se rendre compte de la chose. Il voit dans cette subvention de sinistres motifs, et croit que le chemin de fer Canadien du Pacifique absorbera cette voie ferrée. C'est dans l'ordre des choses possibles, mais si nous pouvons prendre quelque moyen pour empêcher cette absorption, adoptons-le. Il nous faut prendre toutes les précautions contre le danger signalé par l'honorable député. Que celui-ci, pour un moment, détache ses yeux de Mackenzie et Mann, et du chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'il lise la résolution. Je doute beaucoup qu'il l'ait lue. J'appelle son attention sur l'article 3, qui est comme suit :

Que les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie, à la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique sont accordées à la condition, et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité du présent acte aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition, qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront et aucune d'entre elles ne fusionnera ou n'affermera sa ligne ou ses lignes à aucune compagnie autre que celles mentionnées dans cet article, sauf celles qui pourraient avoir été autorisées par le parlement ; et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ou exploité par aucune autre compagnie, et qu'aucune autre autre compagnie ne conclura une convention pour un fonds commun, en vue de réunir (*pooling*) ses recettes à celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer, et tout bail, fusionnement ou convention ainsi faits seront nuls, excepté en tant que ces conventions pourront s'étendre aux arrangements de trafic et de parcours qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

Voilà ce que nous pouvons faire,—nous pouvons légiférer de façon à empêcher le fusionnement que mon honorable ami redoute. L'honorable député de Toronto-est voudrait-il nous dire ce que nous pourrions faire de plus ? En notre qualité de membres du parlement du Canada, nous sommes ici pour faire des lois. Nous voyons un danger et nous prenons les précautions nécessaires pour le prévenir.

J'ai entendu dire à l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), il y a quelques instants, que la disposition que je viens de vous lire serait inutile et que toute compa-

gnie qu'elle gênerait pourrait l'éluder. Je ne connais pas une seule de nos lois qu'on ne puisse enfreindre. Ce parlement aurait atteint le comble de la perfection s'il pouvait voter une loi que ne pourraient enfreindre les personnes intéressées à la violer. Mais parce que nos lois ne sont pas toujours respectées, est-ce une raison de ne pas les adopter ?

La disposition que nous insérons dans cette résolution est très importante. Si le parlement l'adopte, comme je l'espère, aucun fusionnement n'aura lieu, ou, si cette prescription est enfreinte, l'épée de la loi frappera le coupable. Mais ce n'est pas là le remède que propose l'honorable député de Lisgar, ni l'honorable député de Toronto-est, si je me rappelle bien. Tous deux veulent que le gouvernement construise lui-même ce chemin de fer. C'est là une nouvelle politique. Pour ma part, je n'aimerais pas à voir le gouvernement constructeur et propriétaire de voies ferrées. Nous avons aujourd'hui un chemin de fer, et je crois que c'est assez. Je ne sais ce qui arrivera plus tard, lorsque les hommes demanderont des réformes plus radicales qu'ils n'en désirent aujourd'hui. Le peuple canadien consentira peut-être un jour à construire et à exploiter des chemins de fer, mais, à l'heure qu'il est, j'ose affirmer que le peuple canadien, en général, ne désire pas devenir propriétaire d'autres chemins de fer, et que celui qu'il possède déjà lui suffit.

C'est là notre manière de voir, et je ne puis, par conséquent, accepter le conseil de l'honorable député de Toronto-est. Mais examinons en détail la proposition de ce dernier. Mon honorable ami veut que nous nous joignions au gouvernement du Manitoba et à celui d'Ontario pour construire et exploiter cette ligne. Il est bien vrai que nous pourrions faire cela, si les gouvernements que l'on mentionne y consentaient et si nous pensions que l'Etat devrait acquérir un plus grand nombre de voies ferrées qu'il n'en a aujourd'hui. Mais qui a assuré à mon honorable ami que le gouvernement du Manitoba et celui d'Ontario étaient disposés à s'embarquer dans la construction et l'exploitation des chemins de fer ? Si les gouvernements que je viens de nommer ne sont pas décidés à se lancer dans cette voie nouvelle, il nous faudra négocier ; et, en attendant que nous en soyons arrivés à une entente, le peuple n'aura pas le chemin de fer qu'il désire, les cultivateurs n'auront pas la voie de communication dont ils ont besoin, et les mineurs n'auront pas l'occasion de développer les ressources de cette contrée.

Cette politique est trop hasardeuse pour s'imposer à l'attention d'hommes d'affaires. Voilà la situation. La question est susceptible de nombreux développements, mais à cette phase de la session, je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre. Je crois en avoir dit assez pour exposer bien clairement quelle est l'attitude du gouvernement et quelle doit être l'attitude du peuple canadien sur cette question.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : M Richardson propose——

M. OLIVER : M. le Président——

M. le PRESIDENT : La lecture de l'amendement précède les discours.

M. OLIVER : Quelles que soient les vues personnelles du proposeur de l'amendement ou de moi-même au sujet de l'opportunité, pour l'Etat, d'acquérir et d'exploiter des chemins de fer, le comité s'apercevra que ces vues ne sont pas exprimées dans cet amendement, et que, dans le moment, nous ne soulevons pas cette question, et nous ne nous opposons pas à ce qu'on accorde des subventions aux chemins de fer mentionnés dans ces résolutions. Nous nous contentons d'étudier ou de critiquer les conditions auxquelles ces subventions sont données.

Quant aux conditions que contiennent ces résolutions, je suis parfaitement satisfait, si on en exige l'application. Je crois que c'est une grande amélioration dans notre législation relative aux chemins de fer, et je suis heureux de voir que le gouvernement en ait fait un des éléments de sa politique. Mais je voudrais aller un ou deux pas plus loin dans cette voie, afin de rendre ces conditions plus efficaces pour la protection des intérêts publics qu'elles ne le sont aujourd'hui.

Permettez-moi de corriger une impression qui semble prévaloir au sein du comité, à savoir que le Nord-Ouest obtient la plus grosse part de l'argent voté et, par conséquent, est surtout intéressé dans cette matière. Les subventions soumises s'élèvent à $6,500,000. Je constate qu'il y a une subvention de $800,000 pour 250 milles de chemin de fer, à l'ouest du lac des Bois. Cette somme représente tout l'intérêt direct de l'ouest dans ces résolutions.

Nous discutons la question, non parce que notre intérêt pécuniaire est considérable, mais à cause du principe de ces subventions et parce que nous voulons que la population que nous représentons soit plus parfaitement protégée qu'elle ne semble l'être par ces résolutions.

Je divise ces subventions en trois classes. La première, pour créer des chemins de fer de colonisation dans l'ouest ; et, à cette fin, on demande $800,000. La deuxième classe, pour la construction de chemins de fer ou de ponts dans l'est et dans les vieilles provinces où l'on ne peut espérer que ces travaux contribuent beaucoup au développement des régions favorisées, bien qu'ils soient destinés à accroître considérablement la commodité de la population. La troisième classe est celle qui comprend les différentes chartes concernant le projet du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie.

Cette dernière ligne, envisagée à un certain point, peut être considérée comme un

chemin de colonisation pour les provinces d'Ontario et du Manitoba, mais ce n'est pas une route destinée à favoriser la colonisation et le développement de l'ouest en général. C'est une voie ferrée qui accroîtra sans doute les facilités pour le transport du grain du Nord-Ouest ; car autrement, elle serait sans utilité au point de vue des habitants de l'ouest. Que l'on comprenne bien que le seul intérêt de l'ouest dans ce chemin de fer, c'est que celui-ci assurera des prix de transport moins élevés pour l'ouest et pour l'est. Si la construction de ce chemin de fer n'a pas l'effet que je viens d'indiquer, elle ne présente pour nous aucun intérêt direct.

A l'heure qu'il est, le chemin de fer Canadien du Pacifique a toutes les marchandises qui s'offrent, et nous n'avons pas besoin d'une autre ligne, si ce n'est pour obtenir l'abaissement des tarifs ; et comme ces résolutions n'imposent pas ces conditions, nous désirons les amender de façon à assurer une diminution du prix de transport. Nous proclamons le principe que si le gouvernement vient en aide à ces chemins de fer, ceux-ci doivent donner au pays quelque chose en retour. Le temps est passé où la simple construction d'un chemin de fer était une faveur. Ce que nous désirons obtenir maintenant, ce sont des termes et des conditions favorables.

Un honorable député a dit que cette disposition prescrivant un remboursement de 3 pour 100 sur le montant des subventions est suffisante. Je ne contesterai pas cette opinion. C'est une excellent disposition, en somme, mais elle ne concerne pas la matière que je discute. Nous ne construisons pas des chemins de fer, simplement pour le plaisir de les avoir, et nous n'imposons pas des conditions à des compagnies subventionnées simplement pour être remboursés de notre argent. Nous établissons des voies ferrées pour accroître les moyens de transport, et nous en construisons de nouvelles pour améliorer le transport et le rendre à meilleur marché.

Lorsqu'il s'agit d'une somme aussi considérable que celle que l'on va voter pour le chemin de fer de la Rivière La Pluie, nous qui vivons dans l'ouest, nous dont les intérêts sont plus intimement liés aux prix du transport que toutes autres parties du pays, nous ne rendrions pas justice à ceux que nous représentons, ou au pays en général, si nous ne faisions pas observer, au moment où l'on demande à la Chambre une somme aussi considérable, que l'on n'impose aucune condition de nature à servir les grands intérêts que nous avons en vue.

La question de la réduction des frais de transport entre l'ouest et l'est, n'intéresse pas l'ouest seulement. J'ai déjà dit auparavant en cette enceinte que c'est une matière qui intéresse les fabricants et les commerçants de l'est tout autant que les habitants de l'ouest. Si les intérêts manufacturiers et commerciaux de l'est doivent s'accroître, ce ne peut être que par le développement de l'ouest, ce ne peut être qu'en conservant le commerce de l'ouest contre la concurrence américaine ; et le seul moyen d'atteindre ce but, c'est de diminuer le coût du transport. A l'heure qu'il est, les industriels de l'est luttent dans des conditions doublement désavantageuses, la distance et le prix du transport, et tous les fabricants et tous les commerçants devraient voir à ce que les tarifs de transport entre l'est et l'ouest soient les plus bas possible.

Les commerçants et les manufacturiers de Chicago, Saint-Paul et Détroit sont dans une meilleure situation sous ce rapport, que les marchands et les manufacturiers de Montréal ou de Toronto. Si vous voulez conserver le commerce de l'ouest, et le développer, vous devez non seulement avoir des tarifs de chemin de fer qui ne soient pas plus élevés, par mille, que ceux qui existent de l'autre côté de la frontière, mais plus bas encore, afin de faire disparaître les désavantages qui résultent pour vous d'une plus longue distance.

Les rapports du Commerce et de la Navigation nous indiquent, si je ne me trompe, que notre commerce avec les Etats-Unis augmente par millions et millions de dollars ; que, durant les deux dernières années, il a doublé, ou à peu près. Est-ce que ces faits, car ce sont des faits, ne doivent pas être une leçon pour nous ? Est-ce que ce commerce se fait entièrement avec les villes de l'est ? Est-ce que ce sont les maisons de Toronto, Hamilton et Montréal qui l'alimentent, ou qu'une grande partie des marchandises importées ne vient pas directement dans les Territoires du Nord-Ouest, et dans la Colombie Anglaise ?

La perte de ce commerce devient plus grande d'année en année à mesure que les relations d'affaires se développent entre l'ouest et les Etats-Unis, et que le prix du transport des marchandises importées des Etats-Unis devient de plus en plus bas. J'ai déjà dit ici, et je le répète, que pas un train partant de Montréal à destination de Vancouver qui n'exige plus cher pour le transport des voyageurs et des marchadises qu'un train, sur une ligne parallèle, partant de New-York pour San Francisco. Les cultivateurs du Canada pour le transport de leur grain jusqu'au port de la baie du Tonnerre par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, paient plus que leurs voisins, qui demeurent à cinq milles de l'autre côté de la frontière, ne paient pour le transport d'un produit de même nature jusqu'au port de Duluth, sur la même ligne qui prend alors le nom de ligne du Sault.

C'est là un état de choses que la Chambre devrait étudier. Il est insensé de fermer les yeux sur ces faits pour ne pas voir que les désavantages de notre situation augmentent tous les jours, bien que nous ayons payé des millions et des millions de dollars afin de surmonter ces obstacles. Lorsque nous payons $2,000,000 pour doubler les facilités de transport entre le lac Supérieur et les

prairies, le temps est arrivé où nous devons voir à ce que l'on n'emploie pas notre argent pour éloigner un commerce qui nous appartient.

M. McMULLEN : Je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), et aussi en réponse à quelques autres députés qui ont parlé sur cette matière. Je n'ai pas l'intention d'occuper le temps de la Chambre pour discuter ces résolutions, mais je crois que certaines observations tombées des lèvres de mon honorable et estimé ami (M. Richardson) ne doivent pas rester sans réponse.

Les habitants de la province de l'Ontario ont beaucoup de parents dans le Manitoba et le Nord-Ouest. Dans leurs lettres, les gens du Manitoba et du Nord-Ouest se plaignent des tarifs du chemin de fer du Pacifique. Dans Ontario, nous avons vu naître un sentiment de sympathie qui nous a porté à faire tout notre possible pour venir en aide à nos concitoyens de l'ouest. Malheureusement, la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique contient une disposition prescrivant que les tarifs de cette ligne ne pourront être diminués tant que la compagnie ne retirerait pas un intérêt de 10 pour 100 sur le capital engagé. Cela empêche le gouvernement d'intervenir directement. Je ne veux pas dire que les tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique sont excessifs.

Lorsque la ligne du Grand Tronc a été construite, je sais, d'après mon expérience personnelle, que cette compagnie exigeait 20 cents par quintal, pour le transport du blé depuis Guelph jusqu'à Montréal, une distance de 385 milles. Mon honorable ami a dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique transportait le blé de Winnipeg à Port Arthur, une distance de 444 miles, pour le même prix. L'histoire des chemins de fer nous enseigne que le développement d'une contrée et l'accroisement du trafic permettent au compagnies d'abaisser considerablement leurs tarifs.

Je parlais donc de ce sentiment de sympathie qu'avaient fait naître dans Ontario les plaintes venant des habitants de l'ouest, au sujet du prix du transport. Que faisons-nous aujourd'hui ? Nous nous imposons de fortes obligations afin de donner à nos amis de l'ouest le secours qu'ils demandent. Le gouvernement a pris le seul moyen qu'il avait à sa disposition, à savoir : accorder une subvention à cette nouvelle ligne indépendante, afin de réduire les prix du transport à un taux raisonnable. Il entend faire des arrangements pour contrôler et règlementer les tarifs, et il propose que l'usage de la ligne sera accordé aux autres compagnies, en cas de nécessité. Il prend toutes les précautions possible pour que cette nouvelle ligne ne se fusionne pas avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Tout cela est fait dans le but de soulager les hommes qui se plaignent que nous accordions cette subvention. Je dis que c'est bien mal récompenser la population de l'Ontario et du Canada qui se saignent, afin de donner à l'ouest, s'il est possible, tout le soulagement nécessaire, que de venir dire, ainsi que l'a fait l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) qu'il n'est pas en faveur de cette subvention, et de la construction de ce chemin de fer. C'est faire preuve de bien peu de reconnaissance envers le peuple canadien. J'aimerais savoir ce que mon honorable ami voudrait voir faire au gouvernement pour soulager les habitants de l'ouest. Il dit que, d'après lui, le gouvernement devrait construire et exploiter cette voie ferrée. Notre expérience, sous ce rapport, est loin d'être heureuse. Nous possédons l'Intercolonial, qui a déjà englouti $55,000,000. Le peuple paie annuellement $2.200,000 sur cet argent, et nous ne recevons pas un seul dollar en retour ; et jusqu'aujourd'hui, comme je le disais, il y a un jour ou deux, nous avons perdu, en outre, $10.000,000 par l'exploitation de cette voie ferrée. J'aimerais savoir si le peuple désire que nous nous engagions plus avant dans cette voie et que nous construisions de nouveaux chemins de fer pour le compte de l'Etat. Je ne le crois pas.

Malgré les plaintes formulées par l'honorable député de Lisgar au sujet des tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique, je le défie aujourd'hui de me citer un seul pays au monde, civilisé ou non, où les prix de transport par chemins de fer soient aussi peu élevés qu'au Canada.

M. RICHARDSON : M. le Président, l'honorable député (M. McMullen) m'a mis au défi de citer un seul cas où un tarif moins élevé que celui que nous avons sur le Pacifique est établi, en d'autres pays.

M. McMULLEN : Non, je ne dis rien de tel ; ma question est celle-ci : Je veux que l'honorable député nomme quelqu'autre pays dans le monde où le tarif général pour les voyageurs et le fret, est aussi peu élevé que celui que nous avons au Canada.

M. MACLEAN : Dans l'Etat de New-York, les voyageurs paient deux cents par mille, tandis qu'au Canada on paie trois, quatre et cinq cents par mille.

M. McMULLEN : Non.

M. MACLEAN : Je demande pardon à l'honorable député.

M. McMULLEN : Je ne suis pas pour laisser la parole à d'autres députés maintenant.

M. RICHARDSON : Je mentionne la ligne du Pacifique, celle du Sault Ste-Marie, qui transporte le fret à destination des Etats-Unis pour la moitié du prix que cette compagnie exige pour le transport des marchandises sur la partie de sa ligne qui se trouve au Canada.

M. McMULLEN : Mon honorable ami ne semble pas comprendre la question que je

lui ai posée ; je vais la lui poser de nouveau et il pourra répondre s'il le désire. Je lui demande de me nommer un seul pays au monde, civilisé ou barbare, où le tarif général pour le transport des produits et des marchandises est aussi peu élevé qu'en Canada.

M. RICHARDSON : Le tarif est beaucoup moins élevé en Allemagne et en Belgique, qu'il ne l'est au Canada.

M. le PRESIDENT (M. Ellis) : Comme je comprends que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) pose une question à l'honorable représentant de Lisgar (M. Richardson), personne n'a le droit d'intervenir.

M. McMULLEN : M. le Président, je vais continuer mon discours. Si l'on prend l'ensemble de notre service de chemins de fer, tel qu'il se fait en Canada, je prétends que le tarif est aussi réduit, sinon plus réduit que le tarif d'aucun autre pays du monde, et je mets au défi les honorables membres de cette Chambre de me prouver le contraire.

M. OLIVER : Je comprends que l'honorable député a porté un défi général. S'il veut se donner la peine de lire le rapport de la commission des chemins de fer, laquelle a siégé en vertu d'instructions de l'ancien gouvernement, il trouvera que le tarif aux Etats-Unis est en moyenne moins élevé que celui des chemins de fer du Canada.

M. MACLEAN : J'allais justement faire la même déclaration, M. le Président.

M. McMULLEN : Je pourrais peut-être restreindre ma déclaration en disant "le continent d'Amérique," mais je dis que le tarif du trafic général du Canada est aussi réduit——

M. MACLEAN : *Non.*

M. McMULLEN : ——que celui d'aucun autre pays. Mon honorable ami a dit qu'aux Etats-Unis on n'accordait plus de subventions pour la construction des chemins de fer. Cela peut être vrai, mais on accorde de grandes étendues de terrain dans différents Etats à ces nouvelles voies ferrées ; ces terrains ont une valeur exceptionnelle et un grand nombre ont été vendus à des prix très élevés. On n'accorde pas de subventions, mais les endroits par lesquels passe le chemin de fer projeté prennent des actions dans le capital de cette compagnie de chemin de fer. Je puis citer à mon honorable ami le fait d'un comté du Missouri qui a pris des actions dans une compagnie de chemin de fer pour un montant de $300,000 et qui a payé jusqu'au dernier sou de cette somme. Le chemin fut construit, mais après quelques années, les porteurs d'obligations avaient remplacé complètement les actionnaires. Le chemin de fer fut mis aux mains d'un receveur, et vendu, et le résultat fut que ce comté perdit tous ses $300,000 d'actions. N'aurait-il pas valu autant accorder une subvention ? Je mets l'honorable monsieur au défi de mentionner un seul chemin de fer au sud-ouest de la rivière Missouri ou de la rivière Mississipi, qui n'ait pas été aux mains d'un receveur durant ces dix dernières années. Il ne pourra le faire. Les différentes divisions de comté qui avaient pris des actions dans ces compagnies de chemin de fer avaient reçu la promesse que ces actions seraient bonnes, qu'elles retireraient l'intérêt et le capital déposé ; mais dans chaque cas ces actions n'ont rien valu. Je puis nommer un comté dans l'Etat du Missouri où, chaque fois qu'un juge est élu, les électeurs font un pacte avec lui par lequel il s'engage à être mis en prison avant de signer un ordre autorisant la perception de l'intérêt sur les $300,000 d'obligations que le comté a souscrites, et chaque année à la demande d'une compagnie dont les quartiers généraux sont à Boston, ce juge va en prison et demeure jusqu'à ce que le temps soit arrivé où il doit tenir les séances de la cour, quand on ne peut pas le retenir plus longtemps. Je sais que ce fait est vrai. Et voilà l'histoire des chemins de fer aux Etats-Unis.

Je ne suis pas prêt à encourager le gouvernement à accorder des subventions extravagantes aux compagnies de chemin de fer, mais je dis que les cas qui sont maintenant devant cette Chambre méritent une sérieuse considération. Mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) parle d'arrêter l'augmentation de la dette et de ne plus donner de subventions aux chemins de fer. Il peut fort bien dire cela maintenant. Il est directeur de la Compagnie du Pacifique qui a obtenu tout ce qu'elle voulait, et c'est fort bien pour lui de dire qu'on devrait ne plus rien accorder aux chemins de fer. Je considère toutefois que les différentes compagnies qui demandent des subventions actuellement sont dignes d'avoir leurs demandes prises en considération par la Chambre. Je demanderai à l'honorable député de Toronto-ouest ceci : Supposons que sir Charles Tupper eût triomphé aux dernières élections générales ; supposons qu'il fût le chef du gouvernement et supposons qu'il présentât des estimations afin de remplir les promesses qu'il avait faites lors de ses élections, je voudrais savoir si l'honorable député se lèverait dans cette Chambre pour faire les mêmes déclarations qu'il a faites aujourd'hui.

M. COCHRANE : Le feriez-vous ?

M. McMULLEN : Il ne le ferait pas ; il se lèverait pour dire qu'il approuve toutes ces subventions. En 1888, l'ex-ministre des Finances disait que la dette du Canada avait atteint son zénith et que pour l'avenir, il espérait qu'elle diminuerait d'une manière sensible. Il disait cela un an ou deux avant les élections. Mais qu'ont fait l'honorable monsieur et ses collègues, après qu'ils eurent obtenu de nouveau la confiance des électeurs de ce pays ? Durant le dernier

parlement, ils ont augmenté la dette du Canada de $20,000,000. Eh bien ! j'ose prédire qu'avec toutes ces subventions que le gouvernement actuel se propose d'accorder, et malgré toutes les autres améliorations considérables qu'ils ont entreprises, les ministres n'auront pas ajouté à la fin de ce parlement $10,000,000 à la dette du pays, et cependant, ils auront fait plus pour développer nos ressources, pour attirer l'immigration et pour favoriser le progrès du Canada que tout ce qu'ont pu faire les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre durant les 18 années qu'ils ont été au pouvoir.

L'honorable représentant de Lisgar (M. Richardson) a dit que le chemin de fer de la Rivière La Pluie a reçu des subventions au montant de $14,500 par mille, et il prétend que c'est un montant excessif. J'aimerais à demander à l'honorable ministre quelle est la moyenne du coût de construction des chemins de fer en Canada. J'ai quelque expérience en ce genre de construction, et je sais ce qu'elle coûte. Si mon honorable ami avait une semblable expérience, il saurait que construire un chemin de fer à travers une contrée comme celle que le chemin de fer de la Rivière La Pluie est pour traverser, n'est pas une entreprise ordinaire. J'oserais prédire qu'au lieu de ne coûter que $14,500 par mille, la construction de ce chemin de fer coûtera le double de ce montant. J'ai examiné attentivement les différents plans et relevés ; que mon honorable ami fasse de même et remarque les rochers qui doivent être traversés, les rivières sur lesquelles on doit jeter des ponts, et il s'accordera avec moi pour dire que si Mackenzie et Mann construisent ce chemin de fer d'après les plans qu'ils ont proposés comme base d'opération, ils ne le construiront pas pour $28,000 par mille, soit le double de $14,000.

Cette Chambre et le pays apprécieront sans doute la condition attachée à ces subventions et qui oblige, après la construction complète de chaque chemin de fer mentionné dans les résolutions maintenant soumises à la Chambre et la mise en exploitation de tel chemin, chaque compagnie à payer au gouvernement 3 pour 100 sur le montant de la subvention pour tout service qu'elle peut rendre au pays. C'est là une condition pour laquelle le gouvernement mérite des félicitations et qui sera appréciée par toute notre population. L'honorable député de Toronto-ouest dit qu'il considère cela comme n'ayant aucune valeur. Pour moi, c'est tout le contraire. Il n'y a pas au Canada un seul chemin de fer qui ne retire pas des recettes du gouvernement pour le transport de la malle ou pour d'autres services, et les 3 pour 100 qu'il remettra au gouvernement sur le montant de telle recette deviendra un placement permanent. Le pays retirera plus d'avantages de cette contribution qu'il n'en retirerait s'il avait les actions dans les compagnies de chemins de fer, parce que ces actions pourraient être rendues nulles par le fait des porteurs d'obligations, dans quelques années, ainsi que la chose s'est produite aux Etats-Unis. En agissant comme il l'a fait, le gouvernement a créé un fonds sûr et permanent. Quelle que soit la compagnie qui possède tel ou tel chemin de fer, il lui faudra remplir les conditions de la charte d'après laquelle ce chemin a été construit, et payer au gouvernement 3 pour 100 des recettes qu'elle retirera du gouvernement. De cette façon, si nous prenons aujourd'hui des actions dans ce chemin pour le montant d'argent que nous sommes pour lui avancer afin d'aider à sa construction, notre argent est plus en sûreté, grâce à cette condition de la charte, que si nous étions co-actionnaires de Mackenzie et Mann.

Mon honorable ami de Toronto (M. John Ross Robertson) a félicité le Sénat de l'attitude que ce dernier a prise sur le projet du chemin de fer du Yukon. Qu'il me soit permis de dire à mon honorable ami qu'il ne trouvera pas le peuple prêt à approuver l'attitude des sénateurs sur cette question. Ainsi que l'a dit le très honorable premier ministre, il n'y a jamais eu dans l'histoire de ce pays une plus grande bévue commise que celle dont le Sénat s'est rendu responsable en rejetant la proposition de construire ce chemin de fer ; et cette bévue a placé le Canada dans la position qu'il occupe aujourd'hui. J'espère sincèrement et ardemment qu'une semblable bévue ne sera pas commise à l'avenir. Si nous avions construit ce chemin de fer, le Canada occuperait aujourd'hui une position plus avantageuse aux yeux des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Si c'est là l'espèce de service que le Sénat est pour rendre au pays, laissez-moi vous dire que le parti libéral en a pour longtemps à rester au pouvoir et que l'existence d'une seconde Chambre sera sérieusement mise en question. Nous vivons dans un siècle où la démocratie règne, où le peuple réclame le droit de se gouverner lui-même, où il tient ses représentants responsables à lui directement, où il veut que ses représentants soient libres d'exécuter ses volontés, et c'est pour cela qu'il fera sentir au Sénat qu'il aurait mieux valu pour ce dernier étudier sérieusement les question avant de s'opposer à une politique approuvée par ses représentants, si le Sénat ne veut pas perdre sa confiance.

Il y a une autre question que mon honorable ami m'a rappelée. On est étonné d'entendre les honorables membres de la gauche dire que personne dans ce pays n'a le droit de faire faire une dépense au pays si ce n'est le parti conservateur. Le parti conservateur est le seul qui puisse dépenser l'argent public, et la seule chose que le parti libéral ait à faire lorsqu'il est au pouvoir, est de nettoyer tous les départements, de payer toutes les dépenses et quand le ménage est fait, de s'en aller, pour laisser tout en ordre, propre et reluisant aux honorables membres de l'autre côté de la Cham-

bre. Mais nous n'avons pas l'intention de suivre cette ligne de conduite. Nous croyons que, lorsque le pays est prospère, le gouvernement a le droit absolu de dépenser les deniers du peuple pour le développement des ressources du pays, et je crois que les dépenses ainsi faites recevront la sanction et l'approbation du peuple. Il est plus que surprenant, il est même amusant d'entendre les honorables messieurs mettre en doute le droit du parti libéral de contracter une dette au nom du pays. Sur ce point comme sur la question du service civil, ils semblent convaincus qu'eux seuls ont le droit d'agir ; ils s'imaginent que c'est un droit sacré qui leur appartient ; que c'est une réserve où ne doivent entrer que les fidèles du parti tory, et que nous sommes des plus audacieux de vouloir les déranger.

Ils parlent de subventions aux chemins de fer ; je les défie de montrer dans cette liste qui nous est soumise une seule subvention qui ressemble tant soit peu à celle qu'ils ont présentée eux-mêmes pour le chemin de fer de Caraquet. Je voudrais savoir si dans toute l'histoire de ce pays, on est capable de trouver une compagnie de chemin de fer qui puisse être comparée, sous ce rapport, à celle du chemin de fer de Caraquet. Ce dernier a reçu des subventions considérables lors de sa construction, et il reste maintenant comme un monument de sottise politique. Celui qui avait reçu les subventions les a employées au meilleur de ses capacités, mais encore une fois, ce chemin de fer demeure comme un monument de l'insouciance et de l'imprévoyance avec lesquelles ces honorables messieurs accordaient des subventions. Assurément, il n'en sera pas de même pour les subventions demandées actuellement. L'honorable député de Toronto (M. Osler) a dit que ces subventions formeront le fonds d'où l'on prendra l'argent pour acheter les divisions électorales. J'ose dire qu'il parlait avec expérience. Tout probablement, il en connaît plus long sur ce sujet que nous n'en connaissons nous-mêmes. Sous ce rapport, nous ne sommes que des enfants comparés à ses amis et à lui-même. Il nous a donné une très bonne idée de la ligne de conduite suivie par les honorables messieurs de la gauche lorsqu'ils étaient au pouvoir. Mais je suis parfaitement convaincu que le gouvernement actuel ne suivra pas un tel système. Il n'y a pas de doute que ces subventions aux chemins de fer ont été dans le passé la source d'où l'on retirait des sommes considérables pour acheter les comtés, mais je puis assurer à mon honorable ami que l'honnêteté, la droiture et l'esprit de justice des honorables messieurs de la droite empêcheront le gouvernement d'adopter telle pratique, et je crois que les partisans de ce gouvernement ne sont pas hommes à permettre ou à tolérer que l'on prélève des fonds destinés à corrompre les électeurs, des personnes qui ont reçu ces subventions.

J'espère ardemment que nos amis du Manitoba admettront maintenant qu'il existe en leur faveur un sentiment de sympathie très prononcé dans cette Chambre et dans le pays ; au lieu de se plaindre continuellement qu'ils sont opprimés et qu'on ne fait rien pour eux, ils auront plus de reconnaissance et plus de considération pour nous qui faisons tout ce que nous pouvons pour eux. Ce chemin de fer n'aurait jamais reçu de subvention si le gouvernement n'avait pas voulu par là aider la population du Nord-Ouest. Voyez ce qu'il a fait dans la question du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Afin de favoriser le Manitoba, on a augmenté la subvention d'abord accordée à cette voie ferrée sous la condition cependant qu'une réduction sensible fût faite dans le tarif de transport des marchandises et des produits, et j'ai entendu un honorable député qui se trouve maintenant à son siège, déclarer que cette réduction avait épargné au Manitoba, l'an dernier, $600.000. Nous en agissons de même aujourd'hui, et j'espère qu'au lieu de nous trouver en faute, le peuple du Manitoba nous aura de la reconnaissance pour ce que nous faisons pour lui.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. MACLEAN : Nous qui siégeons de ce côté de la Chambre, n'avons été aucunement surpris des remarques faites par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Nous sommes habitués maintenant à l'entendre répudier tout ce qu'il disait, il y a quelques années, dans cette Chambre. Il dénonçait alors, à toutes les sessions, les extravagances du gouvernement, et maintenant, alors que ses amis sont au pouvoir, nous l'entendons défendre, à chaque session, toutes les extravagances que le gouvernement propose de faire. Cependant, j'ai été étonné de voir l'honorable député aller plus loin et faire la leçon à ses amis de la droite sur l'attitude qu'ils doivent tenir à l'égard du gouvernement qui propose telle ou telle dépense. Auparavant, quand la population du Manitoba et du Nord-Ouest se plaignait du monopole accordé au Pacifique et de tout autre privilège du même genre, elle n'avait pas de champion plus zélé et plus dévoué que mon honorable ami. Aujourd'hui, il opère une volte-face et il fait la leçon à l'honorable député de Lisgar et à l'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Davin) à qui il dit qu'ils ne connaissent rien virtuellement des griefs du Nord-Ouest, qu'ils devraient garder le silence et que le gouvernement fait beaucoup pour le peuple qu'il représente. Je crois qu'il s'est avancé un peu trop à cet égard, mais après tout, je ne saurais être surpris d'aucun de ses actes. Pour employer une expression familière, il est prêt à gober tout ce que le gouvernement peut proposer.

Nous avons entendu, cette après-midi, des déclarations remarquables. Nous avons entendu le chef du gouvernement déclarer qu'il ne croit pas à l'utilité d'avoir tous les

chemins de fer sous la direction et en la possession du gouvernement. D'autres honorables messieurs, et ceux-ci de ce côté de la Chambre, ont dit la même chose et je crois que l'honorable chef de l'opposition a déclaré partager les vues du chef du gouvernement sur cette question. Pour moi, je suis l'un de ceux qui croient que le gouvernement devrait posséder toutes les lignes de chemin de fer dans ce pays, et je crois que l'honorable chef du gouvernement s'apercevra qu'il a commis une erreur malheureuse en faisant la déclaration dont je parle. La question qui se posera bientôt devant le pays est celle des chemins de fer et des moyens de transport——

M. RUTHERFORD : Je crois que l'honorable député (M. Maclean) fait erreur. Le chef du gouvernement, je crois, n'a pas dit qu'il n'avait aucune confiance dans la juridiction qu'exercerait le gouvernement sur les lignes de chemin de fer, mais qu'il ne croyait pas que le pays retirât des avantages du fait que le gouvernement possèderait ces chemins de fer. C'est une différence dont devrait tenir compte dans la discussion l'honorable député.

M. MACLEAN : Voici ce que je dis : le chef du gouvernement a dit, cette après-midi, qu'il regrettait les dépenses que le Canada avait faites en ce qui se rattache à la construction de ses chemins de fer nationaux, et il ajoutait que notre population n'était pas prête à approuver d'autres dépenses dans ce sens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable chef du gouvernement ait dit cela.

M. MACLEAN : Oui, autant que je me le rappelle.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voilà qui prouve ce que l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) dit. Le chef du gouvernement est contre toute dépense qui aurait pour résultat de mettre le gouvernement en possession des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais il n'a pas dit qu'il regrettait les dépenses qui ont été faites.

M. MACLEAN : Il a dit que c'était une grave erreur d'avoir fait ces dépenses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'était un des articles de la Confédération. Comment cela pourrait-il être une erreur ?

M. MACLEAN : L'honorable chef du gouvernement combat cette idée du gouvernement devenant propriétaire des chemins de fer ; il disait que le peuple n'approuvait aucune dépense pour en arriver à cette fin. Je suis prêt à mettre en jeu ma réputation et tous les avantages auxquels je pourrais prétendre et que je pourrais posséder dans l'avenir, car je crois que les chemins de fer devraient appartenir à l'Etat, ainsi que tous les grands monopoles publics, de même que tous les monopoles municipaux devraient appartenir aux municipalités. Tel est le principe qui s'imposera bientôt au gouvernement, principe qui devra être mis en pratique. Le peuple est fatigué de tout ce dont il a été témoin dans le passé. Les chemins de fer sont les maîtres du pays, alors que le contraire devrait exister. Par tout le monde, ce principe passionne la jeunesse. Je voudrais aussi que les lignes télégraphiques de ce pays appartinssent à l'Etat, de même que le droit d'émettre des billets que les banques peuvent aujourd'hui mettre dans la circulation, etc. L'autre jour encore, lord Salisbury disait que la politique qui s'imposerait bientôt au monde entier serait celle des chemins de fer, et que les gouvernements qui n'avaient pas la haute main sur les chemins de fer qui se trouvent dans les différents pays, ne pouvaient compter sur un avenir assuré. Il n'y a pas longtemps, non plus, le président de la plus grande compagnie minière d'Angleterre, parlant de la concurrence que des marchands et des manufacturiers de la Grande Bretagne sont obligés de subir dans tous les pays du monde, disait qu'il n'y avait pas d'autre issue pour l'Angleterre, si elle voulait sauver cette industrie, que de mettre les chemins de fer en la la possession de l'Etat et que de réduire le tarif énorme du transport du fret. Bismarck, quand il a entrepris d'établir l'Allemagne, sur des bases solides et de la régénérer, a mis l'Etat en possession des voies ferrées ; l'Australie, l'Italie et la France ont suivi la même politique. Par tout le monde, le même principe se propage, et partout, le peuple dans les pays où cette politique est mise en pratique, ne veut entendre parler pour un moment de remettre ces chemins de fer aux mains des compagnies qui en avaient auparavant le monopole. Je crois que cette politique devrait être adoptée au Canada ; c'est le temps plus que jamais de mettre ce principe en pratique. Je ne me plains pas du fait que l'Intercolonial appartienne au gouvernement ; ce chemin de fer constitue l'un des meilleurs item portés à l'actif de J'ai voyagé sur l'nIntercolonial durant ces prolongée jusqu'au nord-ouest de ce pays. J'ai voyagé sur l'nIntercolonial durant ces trois dernières semaines ; j'ai pu en voir tout le parcours et je désire féliciter le ministre des Chemins de fer et Canaux de l'excellent service que fournit ce chemin. C'est une voie ferrée qui est splendide, dont le peuple paraît très satisfait et je puis dire à mes collègues dans cette Chambre que j'ai été charmé de voyager sur des trains de ce chemin de fer comme député. C'est le chemin de fer du peuple et je crois que le moins que le peuple puisse faire, c'est de permettre à ses représentants de visiter ce chemin en se servant des billets de faveur

qu'ils ont comme députés. C'est un chemin de fer qui devrait être prolongé, et c'est le seul moyen qui soit à notre portée pour résoudre le problème du transport en notre pays. Il y a deux autres chemins de fer considérables, le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Si ces deux compagnies de chemin de fer sont unies par quelque chose, c'est pour considérer l'Intercolonial comme l'adversaire le plus dangereux auquel elles aient à faire face, et elles sont prêtes à le faire disparaître tous les jours. Elles ont essayé à acquérir ce chemin de fer depuis l'arrivée de ce gouvernement au pouvoir. Elles n'ont pu y réussir, et depuis ce temps, elles ont cherché à déprécier son utilité qui consistait à leur faire concurrence et à leur imposer des prix moins élevés quant au transport des voyageurs et des marchandises. On peut s'attendre à les voir continuer le même système. Elles avaient pu réussir dans leur projet qui se trouvait ainsi réalisé pour une période de 99 ans ; mais grâce à cette Chambre, à la sagesse d'une autre branche de ce parlement——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains que l'honorable député (M. Maclean) ne s'écarte dans un sujet qu'il ne comprend pas du tout.

M. MACLEAN : L'honorable ministre me comprend parfaitement bien. Il a accepté, lui, qui me fait la leçon maintenant, le conseil qu'on lui a donné de ne pas construire ce chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce conseil n'a pas encore été accepté.

M. MACLEAN : Nous espérons qu'il le sera. Ce que nous devrions faire pour venir à bout de ces grands monopoles ce serait de renforcer l'Intercolonial et, si nous construisons d'autres chemins de fer avec l'argent du public, d'en avoir la direction absolue et de les exploiter de manière à venir à bout du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le terminus du chemin de fer du gouvernement est aujourd'hui à Montréal. Il ne serait pas difficile, en faisant un arrangement avec la compagnie du Canada Atlantique et celle du Parry Sound, de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Il en coûterait peu au pays d'obtenir des droits de passage sur ces chemins de fer. Une fois rendus à la baie Georgienne, où sommes-nous ? Nous sommes au cœur même de l'Ontario, et avec une ligne de steamships, nous faisons correspondance avec Port Arthur, où nous atteignons le chemin de fer dont il est surtout ici question, celui de la Rivière La Pluie. Que les trois gouvernements qui, virtuellement, construisent ce dernier chemin de fer avec les deniers publics demandent fortement qu'il devienne un chemin de fer du gouvernement, propriété du gouvernement, et accordent le droit de passage facilement à toutes les compagnies qui le demanderont. En faisant arriver l'Intercolonial à Winnipeg, vous résolvez le problème des chemins de fer dans ce pays. Mais si vous donnez ce tronçon à une compagnie indépendante et si vous n'accordez pas au gouvernement une juridiction plus grande que celle mentionnée dans ces résolutions, vous ne protégez aucunement les droits de la population du Nord-Ouest.

Maintenant, quand je dis que je suis en faveur de l'application du principe que les chemins de fer doivent appartenir à l'Etat, je n'entends pas dire qu'il nous faille emprunter des millions de dollars pour acheter le Grand Tronc et le Pacifique, et tous les autres chemins de fer du pays ; mais je dis qu'on ne devrait pas donner un seul sou à un chemin de fer quelconque dont l'exploitation affecte réellement la question du transport, à moins que le gouvernement ne possède et ne régisse telle voie ferrée.

On propose par ces résolutions d'accorder des subventions à différents chemins de fer qui doivent être construits au Nord-Ouest, et l'on nous dit que ces voies ferrées formeront autant de parties d'une grande ligne continentale. On a dit, aussi, cette après-midi, que Mackenzie et Mann étaient les agents du Pacifique, et bien que j'aie cru la chose depuis longtemps, je commence à penser maintenant qu'ils ont en vue la construction d'une grande ligne transcontinentale dans ce pays. Je crois qu'ils ont pour associés M. George A. Cox, un homme très puissant ; que plusieurs compagnies importantes et très riches les poussent de l'avant et qu'ils peuvent placer leurs actions sur le marché anglais ; je crois qu'ils ont réellement l'intention de construire une autre grande voie transcontinentale avec l'argent du peuple. Eh bien ! je dis que si cette ligne est pour être construite avec l'argent du peuple, le peuple devra la régir car, plus vous aurez de ces chemins de fer possédés par des particuliers, plus vous trouverez difficile de prolonger l'Intercolonial dans ce pays et, par suite, d'accorder au peuple une diminution de prix dans le transport des voyageurs comme dans celui des marchandises.

Cette question a été soulevée il y a 2 ou 3 ans. J'ai prévu alors ce qui était pour arriver et de temps à autre, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur cette question que l'on discute aujourd'hui. J'ai attiré surtout l'attention des députés du Nord-Ouest et je leur ai démontré que c'était à eux plus qu'à tous autres députés de travailler à faire diminuer le tarif de transport sur les chemins de fer ; je dois féliciter l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) du discours qu'il a prononcé aujourd'hui et de l'attitude qu'il a prise sur cette question. Il trouve, lui aussi, que les conditions qui se trouvent dans les résolutions soumises à la Chambre, ne protégeront pas le peuple ; il trouve, lui aussi, que l'argent public va servir à la construction d'une autre grande

route transcontinentale sur laquelle le gouvernement n'aura aucune juridiction et qui fera une concurrence des plus hostiles au propre chemin de fer du gouvernement. Et c'est ce qui arrive pour tous les gros monopoles que vous créez. Du moment que vous créez un monopole dans ce pays, qu'il s'agisse d'un monopole fédéral, d'un monopole provincial ou d'un monopole municipal, ce monopole devient tout de suite une force hostile à ceux qui l'ont accordé. Voyons par exemple ces villes qui ont accordé à des compagnies privées des privilèges pour l'éclairage ; aussitôt que ces compagnies ont obtenu ces privilèges, elles deviennent les ennemies de la ville qu'elles empêchent de travailler pour elle-même. J'ai entendu une autre remarque faite par un honorable député qui siège de ce côté de la Chambre et qui est un directeur de la compagnie du Pacifique ; il a dit, ce que le peuple du reste soupçonnait, qu'une grande partie de l'argent voté comme subvention aux chemins de fer servait à corrompre le peuple.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avait servi.

M. MACLEAN : Servait à corrompre le peuple. Je dis qu'il est pour le moins étrange que ces subventions soient accordées alors qu'une élection est imminente dans le Manitoba et qu'une élection générale se prépare probablement à courte échéance pour notre pays. Aux Etats-Unis, on découvre aujourd'hui que tous les gouvernements ont été corrompus par ces grandes compagnies auxquelles ils avaient donné l'existence. Le fait est tellement vrai que les institutions représentatives n'ont eu aucun résultat heureux dans cette république à cause des pouvoirs grandissant et de l'influence délibérée de ces grandes compagnies. Si nous sommes pour apprendre quelque chose de l'histoire, nous devrions savoir qu'il nous faut conserver pour le peuple seul ces monopoles et ces privilèges que nous donnons à ces compagnies dont je parle. Le peuple américain, aujourd'hui, est à la merci de ces grandes corporations et il cherche le moyen de s'en débarrasser. Elles gouvernent les législatures, elles gouvernent les politiciens, elles gouvernent la plus grande partie des journaux. Elles sont liées ensemble. Elles ont organisé de grands syndicats et elles saignent véritablement le peuple à blanc. La même chose se produira ici, dans ce pays, si nous n'arrêtons pas à temps cet état de choses et heureusement pour nous, nous avons des avantages considérables pour en arriver à ce but.

Nous avons un chemin de fer qui nous appartient, qui appartient au peuple. Il couvre toutes les provinces maritimes ; il s'étend de Québec à Montréal, et on pourrait facilement le prolonger vers l'ouest. Je voterais demain en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Toronto—au pont suspendu de Niagara.

M. FROST : Combien d'argent voteriez-vous ?

M. MACLEAN : Tout ce qui serait nécessaire. Si nous suivions cette ligne de conduite, nous pourrions mettre un frein à ces compagnies et nous rendrions un grand service au pays. Mais plus vous créerez de corporations, plus il nous sera difficile d'en obtenir quelque justice.

L'honorable minstre sait que ce sentiment se propage dans tout le pays. Il sait, d'après ce qu'ont déclaré ici, à cette session comme aux sessions précédentes, les représentants du Nord-Ouest dans cette Chambre, que le peuple du Canada est en faveur de l'application du principe que les chemins de fer doivent appartenir à l'Etat ; il n'ignore pas cela, et c'est pourquoi il essaie de faire des concessions au peuple à qui il veut faire croire que, virtuellement, ces chemins de fer seront des routes nationales ou qu'ils seront au moins régis par le gouvernement.

J'ai lu ces prétendues conditions contenues dans les résolutions soumises à cette Chambre, et qui seraient destinées à protéger le peuple, et j'ai constaté qu'elles ne pouvaient être d'un grand avantage. Prenons la troisième résolution, celle qui dit qu'il ne devra pas y avoir de fusionnement de ces compagnies. Le ministre lui-même a déclaré, cette après-midi, qu'on ne pouvait empêcher ces compagnies de se fusionner ; nous avons entendu l'un des directeurs du Pacifique, un homme d'une très grande expérience dans ces questions de chemins de fer, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) déclarer la même chose et tout ce que j'ai lu à ce sujet est au même effet. J'ai cité, comme exemple, cette après-midi, les deux compagnies de lumière électrique de Toronto. Les actions sont possédées par les mêmes personnes qui élisent le même président pour chaque compagnie, les mêmes directeurs pour les deux compagnies qui sont administrées et fonctionnent d'après les mêmes principes. Il n'y a pas fusionnement et vous ne pouvez les atteindre de ce chef, mais elles font en substance et en fait ce qu'elles feraient si elles étaient fusionnées. Après les déclarations de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et celles de l'honorable député de Toronto-ouest, l'honorable premier ministre s'est levé pour déclarer qu'en réalité, ces résolutions protègent le peuple. La troisième résolution ne protège pas le peuple contre le fusionnement de ces compagnies, et je dis que l'un des premiers fusionnements qui s'opérera, alors-même que cela semble impossible aujourd'hui, sera celui du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc, qui se réuniront pour combattre le chemin de fer que le Canada possède aujourd'hui. La quatrième résolution ne protège pas beaucoup le peuple, et la cinquième, n'est guère efficace pour la raison donnée cette après-midi par l'honorable député de Lisgar. A moins que vous n'ayez la direction absolue de tout ce chemin de fer de

Port Arthur à Winnipeg pour tout ce qui se rapporte à cette voie ferrée, vous ne pouvez, ainsi que l'a fait ressortir l'honorable député de Lisgar, régler son tarif, parce qu'il y a certaines parties de ce chemin auxquelles ces résolutions ne peuvent s'appliquer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces parties relèvent de la juridiction de la province du Manitoba.

M. MACLEAN : Je suis porté à croire qu'une certaine partie de ce chemin de fer va traverser le Minnésota. Je demande aux honorables députés du Nord-Ouest qui se proposent d'appuyer ces résolutions, de se rappeler ce fait. Une partie de ce chemin de fer passera par l'Etat du Minnésota, et si tel est le cas, cette prétendue protection quant au tarif ne sera pas d'une grande utilité. La voie passe sur le territoire américain sur une distance de 40 milles, me dit-on. La septième clause parle d'obliger la compagni à faire le service du pays en retour des deniers que nous lui avançons. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a parlé éloquemment de ce service. Mais nous avons entendu aussi l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) nous dire ce que rapporterait ce service après trois ans de mise en pratique d'après l'arrangement projeté entre la compagnie et le gouvernement. Nous avons entendu l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dire, cette après-midi, ce que voudrait cette résolution, mais nous savons aussi ce que dit l'organe des honorables messieurs de la droite, le "Globe," de Toronto, à ce sujet. Je demanderai aux honorables députés de me prêter leur sérieuse attention pendant que je vais lire deux ou trois lignes de ce journal :

L'arrangement pour le transport des malles par les compagnies qui reçoivent des subventions est entièrement nouveau. Le prix pour le transport des malles, des équipements, des approvisionnements militaires, etc., doit être déterminé, s'il est possible, par le ministre et la compagnie, et en cas de désaccord, par le gouvernement. Mais on doit porter à l'actif du gouvernement une somme égale à 3 pour 100 du montant de la subvention. De cette manière, dans tous les cas où la compagnie rend des services pour ce montant, le gouvernement recevra l'intérêt sur le montant de la subvention qu'il a accordée, et, en réalité, il recevra plus que l'intérêt auquel il pourrait emprunter l'argent sur les marchés du monde.

Cela tend à démontrer comment le gouvernement pourrait faire d'argent grâce à cet arrangement ; il pourrait emprunter de l'argent à 2½ pour 100, et ces compagnies lui rapporteraient 3 pour 100. Que pensez-vous de cela ? Nous avons entendu cette après-midi expliquer ce que rapporteront au gouvernement les compagnies de chemin de fer pour l'avance de fonds que le gouvernement leur a faite : Elles transporteront les malles ou elles feront tout autre service que pourra exiger le gouvernement pour cette dite avance. Cela peut ne s'élever qu'à $10 par année, alors que les intérêts sur l'argent s'élèveront à des milliers de dollars ;

l'avantage ne serait donc pas grand pour le gouvernement. Je puis donc dire qu'aucune de ces résolutions ne protège efficacement le peuple. Je reconnais que le gouvernement essaie d'établir des règlements pour les chemins de fer en ce pays ; mais il n'a pas pris le bon chemin pour arriver au but qu'il se propose. Il n'y a qu'un moyen pour diriger ces compagnies de chemin de fer, et c'est celui de rendre propriété de l'Etat tous les chemins construits ou qu'on construira et de régir toutes les voies ferrées qui ne sont pas propriété de l'Etat. Je vois sourire mon honorable ami du Manitoba (M. Rutherford), cependant s'il est quelque chose que demande le peuple du Manitoba, c'est bien que les chemins de fer deviennent propriété de l'Etat.

M. FROST : Quel est le moyen que propose l'honorable député (M. Maclean) pour en arriver à ce but ?

M. MACLEAN : Je voudrais que tous les chemins de fer devinssent propriété de l'Etat, mais je ne sais pas jusqu'où le peuple voudra aller dans cette direction ; si nous ne pouvons atteindre ce but, nous pourrons prolonger l'Intercolonial, notre chemin de fer national, jusqu'à la ville de Winnipeg et forcer les compagnies à diminuer leur tarif.

M. RUTHERFORD : L'honorable député m'a fait l'honneur de dire que je souriais. Je voudrais lui demander s'il croit que le blé du Manitoba pousse dans les rues de Winnipeg. Je voudrais aussi lui demander si, alors même que l'Intercolonial atteindrait Winnipeg, il se propose de régler le tarif de fret sur le blé qui entre à Winnipeg. Actuellement, nous avons au Portage la Prairie un chemin de fer qui fait correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et ce chemin refuse d'accorder au Northern Pacific le même tarif que celui qu'il donne au chemin de fer Canadien du Pacifique. Aussi, il en coûte 12 cents du cent de plus pour expédier le blé de Neepawa à Duluth par le Northern Pacifique que pour l'expédier de Neepawa à Fort William par le chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable ministre dit qu'il prolongerait l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg. Nous supposerons que le chose existe actuellement ; comment l'honorable député pourra-t-il surmonter les difficultés auxquelles j'ai fait allusion ?

M. MACLEAN : Bien facilement. La population des Territoires du Nord-Ouest construirait ses propres chemins de fer, qui feraient correspondance avec l'Intercolonial, à Winnipeg. Elle comprendrait l'avantage de la chose, et l'on sait que les chemins de fer, dans la province, peuvent être construits à raison de $6,000 ou $7,000 le mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! non. Vous ne pourriez avoir le fer pour ce prix.

M. MACLEAN : Le prix du fer a augmenté considérablement depuis quelque

temps, et ces chemins de fer pourraient coûter $8,000 par mille. Mais ces voies ferrées seraient construites rapidement et le peuple des Territoires et du Manitoba est prêt à mettre son argent dans ces entreprises, s'il peut atteindre un chemin de fer qui lui donnera des facilités de transporter à bon marché ses produits à la mer. Ce n'est pas la question d'atteindre Winnipeg ; il s'agit surtout d'arriver à la mer. Le gouvernement a prétendu, il y a deux ans, quand il a construit le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, qu'il avait réservé le droit de passage pour le peuple ou pour tous autres chemins de fer qui désiraient s'en servir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons déjà accordé ce droit.

M. MACLEAN : Oui, et j'en félicite l'honorable ministre. Il veut des félicitations pour toutes ces petites choses, mais je voudrais pouvoir lui en offrir pour une chose plus importante et plus considérable. En prolongeant l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg, le gouvernement pourrait facilement accorder de grandes facilités de transport à la population intéressée.

M. RUTHERFORD : Si je comprends bien, l'honorable député (M. Maclean) dit que nous devrions mettre sur le même pied toutes les lignes ferrées qui existent maintenant au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. MACLEAN : Non.

M. RUTHERFORD : Je crois que c'est ce à quoi se réduit la réponse qu'il a faite à ma question.

M. MACLEAN : Non, la chose peut n'être pas nécessaire. Je vais dire à l'honorable ministre jusqu'où nous pourrions aller, et ce serait aussi loin qu'a été Bismarck quand il s'est occupé de la question des chemins de fer d'Allemagne. Il a dit aux compagnies intéressées : J'ai l'intention de rendre tous les chemins de fer propriété de l'Empire. Dites-moi combien ils vous ont coûté et je suis prêt à vous en payer le prix. Les propriétaires de ces chemins de fer ont présenté des comptes considérables ; Bismarck envoya chercher des ingénieurs auxquels il dit : Je veux que vous alliez faire une relevé qui m'indiquera ce qu'il en coûtera pour mettre tous ces chemins de fer sur le même pied. Tout était dévoilé dans moins de cinq minutes.

M. FROST : Comparez-vous le Manitoba à l'Empire d'Allemagne ?

M. MACLEAN : Non ; je ne cite le fait que comme un exemple. C'est la doctrine actuelle, comme ce sera celle de l'avenir, que le seul remède au problème du transport des produits dans ce pays se trouve dans l'application du principe 'les chemins de fer à l'Etat'. La seule manière de faire disparaître les griefs de la population du Manitoba et du Nord-Ouest est de lui donner, comme on l'a donné à la partie est du Canada, un chemin de fer propriété du peuple et exploité dans les intérêts du peuple. Si le gouvernement était plus zélé, car il ne montre du zèle qu'à demi, il appliquerait un remède aux inconvénients dont on se plaint. Tout ce qu'il fait aujourd'hui est de tromper le peuple en lui disant qu'il obtient pour lui des concessions importantes, qu'il est à faire des arrangements avec ces compagnies de chemin de fer à cet effet et que le résultat des résolutions maintenant proposées sera de porter secours à la population du Manitoba et du Nord-Ouest. Ceci cependant ne peut se produire que si le gouvernement applique ce qu'on a suggéré cette après-midi. Si la construction de ce chemin de fer et la dépense de cet argent du peuple donnent à cette population un tarif de transport réduit, le gouvernement se trouvera à la favoriser ; mais il faut absolument cette diminution de tarif qu'il ne peut obtenir, à moins de rendre ces chemins de fer propriétés de l'Etat ou, au moins, de se servir du seul chemin de fer qu'il possède pour régler ce tarif. C'est une proposition qu'on ne peut nier, mais que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a répudiée dans une large mesure, cette après-midi ; cependant, c'est une proposition à laquelle croient un grand nombre de personnes dans ce pays et dans tous les pays du monde. Le peuple américain souffre plus aujourd'hui de la domination des chemins de fer que le peuple d'aucun autre pays au monde. Il est bien vrai qu'il a des facilités de transport à meilleur marché ; il est bien vrai aussi qu'un grand nombre de chemins de fer, ainsi que le faisait remarquer, cette après-midi, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) sont passés dans les mains d'un receveur. Et pourquoi ? Parce que ces chemins de fer ont été ruinés et pillés par ces gens qui font métier de détruire des entreprises de ce genre. Ce n'était pas parce que ces chemins de fer n'avaient pas la confiance du peuple ou des tarifs favorables. Il nous faut éviter cet écueil ici. Que se propose-t-on de faire aux Etats-Unis pour résoudre ce problème du transport ? On se propose de construire une grande ligne transcontinentale qui serait propriété du peuple, qui sera double ou même quadruple, depuis Chicago jusqu'à Baltimore, depuis Chicago jusqu'à New-York et depuis Chicago jusqu'à St-Louis, et de là directement à la côte du Pacifique—soit une longueur de 5,000 milles de chemin de fer, et si cette ligne accorde le même tarif qui existe aujourd'hui, vous verrez le peuple américain se lever comme un seul homme pour construire lui-même ses chemins de fer. Il sera presque impossible d'acquérir pour l'Etat tous les chemins de fer qui existent dans ce pays, mais il nous sera très facile, à nous, dans notre Canada, de prolonger notre propre chemin de fer national et de

cette façon, nous pourrions limiter l'influence des monopoles qui existent actuellement. Nous n'avons pas d'autre moyen à notre disposition. J'ai étudié la question sous tous les points sous lesquels elle s'est présentée à moi, et je n'ai pu trouver d'autre moyen que celui que je viens de suggérer.

M. RUTHERFORD : J'aimerais que l'honorable député expliquât comment il pourrait réussir à faire arriver à Winnipeg le blé de la province du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, par son système de chemins de fer du gouvernement.

M. MACLEAN : L'honorable député aura l'occasion d'expliquer à la population du Nord-Ouest les raisons qui l'ont empêché de voter en faveur du projet que j'émets. Je ne suis pas pour lui donner des raisons ; je ne suis pas pour penser pour lui. Il est un vieux proverbe grec qui dit : "Pour jouer de la harpe, vous devez jouer sur une harpe ;" c'est-à-dire que si vous croyiez en vous-même que vous employez l'argent du peuple à construire ces chemins de fer, vous auriez bientôt accompli une grande réforme. Je suis peiné de voir que le gouvernement qui avait promis de faire tant pour le Nord-Ouest n'a fait autre chose que d'appuyer les corporations privées ; la grande partie de ces deniers publics servira à créer des fortunes colossales. Vous allez rendre millionnaires ceux qui sont à la tête de ces entreprises. Voyez ce qui est arrivé des promoteurs du Pacifique, et vous constaterez plus tard que la même chose se reproduira pour les promoteurs de cette voie ferrée transcontinentale, promoteurs qui, comme ceux du Pacifique, amasseront des fortunes énormes. Les Stephens et tous leurs associés dans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique vont être remplacés sous une administration libérale par les Cox, les Mackenzie, les Mann, etc. Il n'y a jamais eu au Canada encouragement semblable donné par un gouvernement "aux lanceurs" d'affaires, à devenir millionnaires.

M. WOOD : Mais cela démontre la prospérité du pays.

M. MACLEAN : Oui, le temps est favorable aux millionnaires ; mais les cultivateurs du Nord-Ouest penseront différemment et les honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre ont reçu une leçon cette après-midi. Je suis prêt à faire tout en mon possible pour augmenter la protection dont parlent ces résolutions, et je suis prêt à voter pour l'amendement présenté cette après-midi par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson).

M. DAVIS : Je n'ai pas l'intention de parler longtemps sur cette question. Les membres de la gauche ont critiqué le gouvernement relativement à ces subventions accordées aux chemins de fer, et il est très touchant d'écouter l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) parler du gaspillage des fonds publics et insinuer qu'on doit les employer à des fins politiques. Si, il y a quelques années, l'honorable député avait été du même avis, la chose aurait été préférable pour tous les intéressés, lorsque lui et ses amis ont retiré cent millions de l'affaire du chemin de fer Canadien du Pacifique. Si l'honorable député avait suivi cette ligne de conduite à cette époque et lorsque l'on discutait le bill du chemin de fer Régina, Lac Long et Saskatchewan, cela aurait beaucoup mieux valu. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'ils s'en sont servis pour aider des amis politiques en cette Chambre, mais, de fait, la population du Nord-Ouest connaît tout au sujet de l'honorable député et ses amis. Or, les temps sont changés. Un autre parti est au pouvoir. Ils nous disent que nous ne devrions pas accorder de subsides aux chemins de fer. Je pourrais dire à l'honorable député que lorsqu'ils administraient les affaires de ce pays, ils ont partagé presque la moitié des terres des Territoires du Nord-Ouest entre leurs amis politiques. Maintenant, le gouvernement propose de donner des subventions aux chemins de fer, d'accorder $3,200 par mille en argent, et de faire payer 3 pour 100 d'intérêt sur cet argent. Qu'est-ce que ces messieurs ont fait ? J'ai ici le chiffre des terres qu'ils ont données. Nous constatons que la quantité d'acres s'élèvent à 28,561,354 acres. La compagnie a eu cela à titre de subvention pour construire 2,617 milles de chemin de fer. En estimant ces terres à un prix raisonnable, disons $3 l'acre, nous voyons que cela forme $32,721 le mille ; et aujourd'hui, ils parlent du gouvernement actuel parce qu'il donne la petite somme de $3,200 par mille.

Les honorables députés, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont accordé des subsides généreux au Nord-Ouest. Jusqu'ici, la population de l'ouest a subventionné ses propres chemins de fer par des concessions de terres, et lorsque l'on donnait des subventions en argent dans l'est, cette population payait ses propres chemins de fer et contribuait à payer ceux de l'est. Le gouvernement actuel nous a mis sur le même pied que les habitants de l'est en donnant des subsides en argent et en gardant les terres de l'ouest pour les colons.

Relativement à la rivière La Pluie, je déclare qu'il est juste et opportun que le gouvernement contribue à construire le chemin et à protéger les intérêts du peuple. L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) nous a dit que quelle que soit la législation, vous ne sauriez empêcher les personnes intéressées dans un chemin de fer à acquérir des intérêts dans un autre chemin de fer et peut-être à en diriger l'exploitation : mais j'aimerais savoir comment vous pourriez maintenir leurs gains à 6 pour 100 comme il le propose, car la compagnie de chemin de fer pourrait majorer ses actions. A mon avis, le seul moyen de protéger les intérêts du peuple, c'est, de la part du gouvernement, de conserver les droits de cir-

culation et l'autorité sur chaque chemin de fer, le même genre d'autorité qu'il a conservée sur le chemin du Pas du Nid-de-Corbeau. Si je comprends bien, un amendement à la loi des chemins de fer stipule la chose ; et c'est une disposition beaucoup plus efficace en ce qui a trait à la protection des intérêts du peuple que l'amendement de l'honorable député de Lisgar.

En ce que concerne les subventions, si nous voulons développer cette partie du pays, nous ne pouvons le faire qu'en construisant des chemins de fer, non seulement à l'ouest, mais à l'est. Il y a de grandes parties de cette région de l'est qui ne sont pas encore colonisées et qui ont besoin de chemins de fer tout comme l'ouest. Non seulement le gouvernement actuel, mais l'ancien gouvernement a voté des subventions de $3,200 par mille pour certains chemins de fer, et les a votées de nouveau chaque année, et cependant jusqu'aujourd'hui, personne n'a offert de prendre ces subventions et de construire les chemins. Le gouvernement actuel impose un intérêt de 3 pour 100 sur l'argent avancé ; et si cette Chambre adopte l'amendement de l'honorable député de Lisgar, vous ne trouverez personne qui consente à construire un chemin de fer pour la légère subvention offerte. Je déclare que la population du Nord-Ouest a absolument besoin du chemin de fer de la Rivière La Pluie, et si vous adoptez l'amendement de l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), il est très douteux que ceux qui ont l'intention de construire ce chemin puissent prélever le capital nécessaire. Vu que le gouvernement aura la haute main sur ce chemin, en ce qui concerne les droits de circulation et le tarif, il est tout à fait inutile d'adopter l'amendement. Il n'y a pas de doute, nous devons avoir plus de chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, et je suis heureux que le gouvernement ait adopté le principe de donner de l'argent au lieu de donner des terres. La plupart des terres libres de la province du Manitoba sont prises aujourd'hui, et c'est à peu près la même chose dans certaines parties des Territoires du Nord-Ouest. Vous ne pouvez pas porter les gens à se fixer dans un district où il n'y a pas de chemin de fer. Aujourd'hui, l'on demande à la Chambre d'accorder une subvention pour la construction de 100 milles de chemin de fer dans le district de la Saskatchewan, pour l'avantage de 700 à 1,000 familles, dont quelques-unes sont là depuis 15 ans et qui s'y sont établies parce que les honorables membres de la gauche leur avaient promis qu'ils leur accorderaient des communications par chemin de fer. Cependant, jusqu'aujourd'hui, la chose n'a pas été faite, et si ce gouvernement accorde une petite subvention de $3,200 par mille à ce chemin, il ne fait que remplir la promesse que les honorables membres de la gauche ont faite il y a environ dix ans, mais qu'ils n'ont pas remplie, et je suis sûr que l'on n'aura pas d'objection à la chose. Vous ne sauriez porter les gens à s'établir à plus de 20 milles d'un chemin de fer. Pour vendre leurs produits avec avantage, ils ne peuvent pas les transporter sur une plus grande distance. Dans dix ans, nous espérons avoir 5,000,000 d'habitants dans les Terirtoires du Nord-Ouest, et alors, nous contribuerons tout autant au revenu que le font les 5,000,000 d'habitants qu'il y a aujourd'hui au Canada, et il sera très facile de payer l'intérêt sur les sommes votées pour la construction des chemins.

Il m'est impossible d'appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Lisgar, car, à mon avis, il serait nuisible aux intérêts de l'ouest, vu qu'il tendrait à empêcher la construction de chemins de fer. D'après moi, les sauvegardes que renferme la loi des chemins de fer, en vertu de laquelle le gouvernement a la haute main sur les droits de circulation et sur les tarifs de tous les chemins de fer du pays, donnent toute la protection dont le pays a besoin.

M. ROGERS : A cette heure avancée, je ne retiendrai pas longtemps la Chambre, car je n'ai pas l'intention de répéter ce que d'autres députés ont dit, bien que j'aie un grand nombre de chiffres et d'extraits de journaux d'une nature étonnante et même alarmante relativement aux compagnies et aux monopoles de chemins de fer. Cette question des chemins de fer a beaucoup attiré l'attention des cultivateurs de ce pays depuis les huit ou dix années dernières. Un des articles du programme des patrons de l'Ontario s'occupe de cette question ; et aux assemblées des patrons, l'on a souvent discuté si nous devions accorder plus de subventions aux chemins de fer. Nous avons tous compris que dans les anciennes parties du pays, il n'était pas nécessaire de le faire, mais comme nous avions notre nouvel Ontario, avec ses grandes richesses minières, et une grande région du Nord-Ouest, qu'il nous faudrait coloniser tôt ou tard, nous avons cru qu'il serait peut-être nécessaire de donner quelques subventions aux chemins de fer que l'on y construirait. Le programme des patrons du Nord-Ouest ne s'accordait pas tout à fait avec celui des patrons de l'Ontario à ce sujet. Les patrons du Nord-Ouest croyaient qu'il fallait l'aide du gouvernement pour assurer la construction de chemins de fer dans cette partie du pays. Mais dans l'Ontario, l'on était généralement d'avis que l'on avait accordé trop d'argent en subventions aux chemins de fer dans le passé, et que le temps était venu où l'on devait s'arrêter. C'était là le sentiment des patrons par tout le pays, et c'est ce que l'on a exprimé en cette Chambre aujourd'hui. Il est très évident qu'il y a eu dans ces derniers temps des améliorations en ce que l'on a mis les chemins de fer sous la direction du gouvernement ; mais ce n'est pas assez, et, quant à moi, je désirerais que l'honorable député de Lisgar (M. Ri-

chardson) pût rendre sa résolution plus forte. L'honorable député d'York-est a parlé de la nationalisation de nos chemins de fer, mais beaucoup d'obstacles s'opposent à cette proposition.

Nous avons des hommes tout aussi honnêtes et tout aussi capables que ceux que l'on peut trouver dans d'autres pays, et nous devrions pouvoir trouver des hommes en état d'administrer les chemins de fer appartenant au gouvernement tout aussi bien qu'on les administre en Australie et dans d'autres pays. C'est faire un assez pauvre aveu que de dire que le système d'administration des chemins de fer par l'Etat ne pourrait pas être appliqué en ce pays avec économie et efficacité. Je suis convaincu que si c'était à recommencer, nous ne donnerions pas nos chemins de fer nationaux à de grandes corporations. Il est peut-être un peu tard pour agir maintenant, mais je crois que nous devrions chercher à reprendre ce que nous avons perdu et à profiter de toute occasion pour nous mettre dans une meilleure position en ce qui a trait à la direction de nos chemins de fer. Je ne vois pas pourquoi un homme occupant une position à peu près semblable à celle que l'auditeur général occupe ne serait pas nommé pour surveiller toute l'administration, et qui serait tout aussi indépendant du gouvernement que l'auditeur général. Nous devrions pouvoir trouver des hommes tout aussi capables que Van Horne et Hayes et autres, pour gérer notre réseau de chemins de fer. A mon avis, il n'est pas impossible pour le gouvernement d'administrer un réseau de chemins de fer honnêtement et économiquement, s'il adopte les moyens convenables. Nous savons que c'est ce que l'on fait dans d'autres pays. Ainsi, dans l'Etat du Delaware, les chemins de fer sont une source de revenus pour l'Etat, et, de fait, paient la plus grande partie de la taxe. Naturellement, c'est un pays colonisé depuis longtemps et que nous ne devons pas comparer à celui-ci, mais, toutefois, nous devrions être en mesure de faire la même chose.

On a beaucoup insisté sur ce fait que nous ne saurions empêcher la fusionnement des compagnies de chemin de fer, parce qu'il nous est impossible d'empêcher les gens qui désirent obtenir la direction des chemins de fer d'acheter des actions et des obligations de chemins de fer. Mais rien n'empêche que, dans les chartes de chemin de fer, nous n'insérions une clause obligeant la compagnie à donner au gouvernement le premier avantage, en cas de vente, afin que le chemin ne tombe pas entre les mains d'autres personnes. Par ce moyen, il serait impossible que la compagnie qui possède le privilège se dessaisit du chemin de fer à l'insu du gouvernement, et si ce dernier croyait que l'on commet une injustice, il pourrait appliquer cette disposition.

Notre dette nationale est principalement due à la construction des chemins de fer et des canaux, et c'est aussi ce qui l'augmente continuellement. Nous savons tous que cela a imposé un lourd fardeau à nos corporations municipales. Prenez mon comté. Nous avons accordé pour environ $200,000 de subventions à nos chemins de fer, et, avec d'autres dettes, nous devons environ $300,000. Il y a quelques années, nos conseillers ont consolidé cette dette et conclu un arrangement pour la payer en trente ans par versements annuels. Cela explique pourquoi les cultivateurs sont opposés aux taxes de tout genre. Ils consentent volontiers à payer une taxe directe sur leurs terres afin de déduire le montant de la dette. Ces $300,000 seront payés en douze ans. Nous les payons depuis les dix-huit dernières années, et, dans douze ans, nous aurons fini de les payer. Bien que les temps fussent durs, les cultivateurs de ce comté ont supporté cette taxe directe afin de se débarrasser de ce fardeau.

Il est donc très décourageant pour eux, alors qu'ils réduisent leur dette municipale, de voir que leurs dettes fédérales et provinciales augmentent continuellement. Si le gouvernement voulait proposer un projet pour la réduction graduelle de notre dette, il ne pourrait pas adopter de système que le peuple accepterait avec plus de plaisir. Qu'il base ce projet sur le principe d'un revenu collectif tiré de quelque source particulière, appliqué à la réduction de notre dette, et la grande masse du peuple acceptera ce projet avec beaucoup de plaisir. Nous voyons d'autres grands pays qui réduisent leur dette et qui, cependant, continuent leurs dépenses nécessaires. Nous savons l'énorme dette que la France a payée dans ces dernières années. Nous savons que les Etats-Unis ont payé une dette considérable. Certainement, un petit mouvement dans ce sens au Canada ferait plus pour affermir ce gouvernement que tout programme qu'il pourrait adopter. Naturellement, ce pays étant nouveau, il nous faut faire de plus grandes dépenses. Mais si les temps sont bons maintenant, et que nos revenus excèdent nos dépenses, au lieu de dépenser cet excédent, mettons une couple de millions de côté pour acquitter notre dette nationale, et vous ne sauriez croire combien cela ferait plaisir au peuple, quand bien même il lui faudrait payer un peu plus d'impôts pour arriver à cette fin. Le peuple n'est pas disposé à supporter une augmentation de la dette, quand bien même les temps seraient bons. Si le gouvernement voulait un fonds quelconque pour payer chaque année une partie de la dette nationale, notre population s'apercevrait que le fardeau diminue, et serait plus contente.

Je désirerais que l'amendement allât un peu plus loin, mais c'est un mouvement dans la bonne voie, et je ne puis faire moins que d'appuyer la résolution.

M. RICHARDSON: Je désire dire seulement quelques mots pour expliquer l'amendement, pour les députés qui n'étaient pas

ici quand je l'ai proposé. Par l'amendement, on propose que le gouvernement devra avoir accès aux livres, comptes et documents relatifs à la construction de ces chemins de fer subventionnés, afin que le gouvernement sache exactement combien ils ont coûté, afin que, si l'on décide plus tard d'acquérir ces chemins de fer, on puisse le faire en payant ce qu'ils ont coûté, moins les subventions. L'autre partie de l'amendement comporte que les tarifs seront basés, non sur l'augmentation du coût du chemin, sur les actions et les obligations du chemin, mais sur le coût réel du chemin, moins les subventions accordées.

J'aimerais discuter la question qui a trait à la nationalisation des chemins de fer, mais je ne veux pas prendre le temps de la Chambre. Je suis généralement en faveur du programme énoncé par mon honorable ami, le député d'York-est (M. Maclean). Je crois que le système de la nationalisation des chemins de fer sera un fait accompli avant très longtemps. La population de l'ouest est tellement imbue de cette idée, que M. Hugh John Macdonald, en qualité de chef de l'opposition réunie en convention, a virtuellement adopté le programme de la nationalisation des chemins de fer.

M. WALLACE : Je me lève d'abord pour protester contre la présentation par le gouvernement de résolutions relatives aux chemins de fer. La session est commencée depuis près de cinq mois—nous sommes arrivés ici le 16 mars, et nous sommes au 3 août—et les résolutions les plus importantes que la Chambre doit examiner ne nous sont soumises qu'aujourd'hui. Je puis rappeler —et tous ceux qui étaient ici autrefois peuvent se le rappeler, et tout député, d'après sa connaissance des affaires publiques le sait —je puis rappeler, dis-je, que tous les membres du gouvernement actuel et tous ceux qui siègeaient alors avec eux, protestaient avec force contre ce qu'ils appelaient l'injustice de soumettre à la fin de la session les résolutions relatives aux subventions accordées aux chemins de fer. Ils disaient que c'était injuste, immoral, malhonnête.

Je lirai quelques lignes de ce que ces honorables messieurs ont dit pour protester contre le système qu'ils condamnaient alors, mais qu'ils suivent aujourd'hui comme si c'était ce qu'ils doivent faire, et comme s'ils ne l'avaient jamais condamné. A la fin de la session de 1894, le gouvernement a proposé qu'il fût accordé des subventions s'élevant entre $3,000,000 et $4,000,000. Le premier ministre actuel s'y opposa. Voici qu'il a dit :

Nous voilà rendu au quatrième mois de la session et le gouvernement a eu tout le temps nécessaire à la préparation de ces résolutions. Comment veut-on que la Chambre puisse discuter avec connaissance de cause des résolutions embrassant soixante projets différents de chemins de fer, représentant une totalité de trois millions de dollars au moins? Dans ces conditions, il devient impossible d'apporter au débat la somme d'intelligente attention que demande la question.

Or, le très honorable premier ministre proteste-t-il aujourd'hui ? Il a protesté lorsqu'il y avait trois millions de subsides. Nous avons plus de deux fois ce montant, aujourd'hui, et peut-être quatre fois, comme je le prouverai avant de reprendre mon siège. Cet argent, on nous demande de le voter à la fin d'une longue session, bien que la discussion eût pu avoir lieu plus tôt, et le gouvernement devait présenter ces résolutions plus tôt pour que le Chambre les examinât d'une manière convenable.

Mais le très honorable premier ministre n'a pas été le seul. M. Mills a dit :

La session est rendue à son cinquième mois, et pour la première fois, on soumet à nos délibérations toute une série de projets de chemins de fer, dont il nous est impossible d'étudier convenablement les mérites.

Ce sont les circonstances où nous nous trouvons, aujourd'hui. Nous ne pouvons pas examiner ces résolutions. J'ose prédire, et pas n'est besoin d'être grand prophète pour cela, j'ose prédire, dis-je, que lorsque nous arriverons aux détails de ces résolutions, le gouvernement n'aura aucun renseignement à donner ; et il arrivera ce qui est arrivé l'autre jour, ce qui est arrivé chaque jour de la session : lorsque le ministre a proposé de voter un crédit, il n'a eu à donner à la Chambre aucun renseignement digne d'être examiné. Et lorsque nous arriverons à examiner ces 54 projets de chemins de fer, le gouvernement sera absolument incapable de donner les renseignements à cette Chambre, ou à produire en cette Chambre les documents qui permettront aux honorables députés de discuter la question avec intelligence.

Un autre député a parlé, le ministre du Commerce actuel (sir Richard Cartwright) :

C'est là un abus d'ancienne date, et d'autant plus condamnable. Il faudrait, en bonne conscience, que, à l'époque du budget, ou à peu près, il fût possible d'avoir une idée de nos obligations présentes et des nouvelles obligations que le pays se propose de créer.

Est-ce une saine doctrine ? Je le crois. Si c'est une saine doctrine, je demanderai aux honorables ministres pourquoi ils ne l'appliquent pas. Est-ce simplement pour montrer qu'ils condamnent absolument aujourd'hui toutes les doctrines qu'ils approuvaient lorsqu'ils étaient dans l'opposition ?

Cette habitude d'ajourner l'étude de ces résolutions jusqu'au dernier moment de la session, a été contractée dans le but évident d'étouffer et d'empêcher tout examen.

Pourquoi ont-ils soumis à une époque aussi avancée leurs résolutions relatives aux subventions aux chemins de fer ? Est-ce dans le but d'en empêcher l'examen ? Je le crois.

Puis, l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) a déclaré :

Aujourd'hui que la moitié des députés à peine siégent, et que pas un d'entre nous n'a eu l'occasion de communiquer avec le monde extérieur, ou vient nous demander d'appuyer de notre vote le don de

deniers publics. Une telle façon de procéder marche de pair avec toute l'administration financière du gouvernement. Ils se sont donné pour mission de ruiner le trésor public.

C'était alors que nos dépenses annuelles étaient de moins de $40,000,000. Et cependant ces honorables ministres, de gaieté de cœur, à la fin d'une longue session, nous demandent de voter six millions et demi ou douze millions et demi, selon le cas, outre les cinq millions et demi du budget supplémentaire, et nous demandent de finir la besogne en trois jours. Nous ne pouvons guère le faire. Nous avons l'intention de dire au gouvernement que nous espérons avoir des renseignements complets au sujet de ces dépenses de douze millions au moins.

Le directeur général des Postes actuel a dit de plus :

L'insouciance qu'on affiche pour les droits du peuple, l'imprévoyance qui caractérise l'administration de nos finances, l'imprudence avec laquelle on met en péril le crédit de la nation, l'indifférence qu'on montre à l'endroit du développement des ressources du pays, tout cela me convainc que les intérêts du pays sont chose secondaire et subordonnée aux intérêts privés des honorables ministres.

Je demanderai à ces honorables ministres de prendre cela pour eux-mêmes et de nous dire ce qu'ils en pensent.

Et il y en a un autre que je devrais citer, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), on l'appelle "Jim", ici. Il a dit :

Je déplore sincèrement l'affaissement de la moralité politique dont la conduite des membres de la droite nous donne la preuve. Il faut espérer que ce système tire à sa fin. Le peuple canadien, il faut l'espérer, comprendra où l'on en veut venir ; il comprendra pourquoi le gouvernement présente des projets de cette nature à la fin de la session.

M. LANDERKIN : Quel journal lit l'honorable député (M. Wallace) ?

M. DAVIN : Les "Débats."

M. LANDERKIN : L'honorable député lit un journal.

M. WALLACE : Non. Ce sont les "Débats."

M. LANDERKIN : Les "Débats" n'ont pas ce format.

M. WALLACE : L'honorable député (M. Landerkin) est un peu embrouillé.

M. LANDERKIN : L'honorable député ne connaît pas la différence entre les "Débats" et un journal.

M. WALLACE : L'honorable député (M. Landerkin) ne semble pas connaître la vérité lorsqu'il l'entend.

En ce qui concerne les propositions elles-mêmes, je suis d'avis—et j'ai déjà exprimé cette opinion—que, bien que, dans le passé, il fût absolument nécessaire, pour l'établissement du pays, que le gouvernement subventionnât les chemins de fer, pour les construire comme dans le cas du chemin de fer Intercolonial, ou qu'il leur donnât des subventions généreuses en terres et en argent, comme dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou qu'il donnât des subventions pour aider à la construction d'embranchements dans le but de développer différentes parties du pays, toutefois, j'affirme que le moment est venu, et il est venu depuis quelque temps, où le gouvernement devrait, règle générale, cesser de subventionner les chemins de fer. Qu'à l'avenir, on construise les chemins de fer à titre d'entreprises commerciales. Naturellement, il se présentera des cas spéciaux, de sorte qu'il serait impossible de poser une règle inflexible et de dire qu'à l'avenir nous n'accorderons plus de subsides aux chemins de fer.

M. WOOD : Comment l'honorable député peut-il parler ainsi puisqu'il a été membre de l'ancienne administration et qu'il appartient à l'autre parti ?

M. WALLACE : C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Mais je prierai l'honorable député de parcourir les "Débats" ; il y verra les discours que j'ai faits au parlement.

Or, M. le Président, je dis que nous ne saurions poser de règle inflexible ; à mon avis, c'est un sage programme à suivre pour tout gouvernement. Cependant, lorsque nous avons dépensé de l'argent de tous les côtés, d'après les honorables membres de la droite quand ils étaient dans l'opposition, ils proposent, eux, de gaspiller l'argent dans toutes les directions ; ils proposent aujourd'hui de faire une plus forte dépense qu'il n'en a jamais été fait encore. Nous avons pour $6,500,000 de subsides aux chemins de fer. L'ancien gouvernement n'a donné que $3,200 par mille ; mais le gouvernement actuel donne le double de cette somme, ou $6,400 par mille. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit aujourd'hui que cette somme ne sera pas donnée dans un grand nombre de cas. Mais il donne beaucoup de facilités. Il dit que tout chemin qui dépensera plus de $15,000 par mille pourra prétendre aux seconds $3,200 ; s'il dépense $2,000 par mille de plus que les $15,000, il y aura droit, et pour avoir toute la subvention, il faudra que le chemin coûte $21,400 par mille. Pour faire ces calculs, ils vont prendre ces ponts de chemins de fer, même ceux qui ont reçu du gouvernement une subvention supplémentaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'est justement le contraire ; ils ne peuvent inclure plus de $25,000 au sujet de tout pont, et rien pour les ponts qui ont reçu une aide spéciale.

M. WALLACE : Les $25,000 comprennent presque tous ces ponts, sauf dans des cas très exceptionnels ; ils reçoivent un subside spécial pour la construction de ces ponts, et je vois toute une liste de ponts qui doivent recevoir des subventions. Puis, le coût de tous ces ponts de chemin de fer doit être

ajouté, afin de permettre à ces compagnies d'obtenir des subventions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La résolution dit tout le contraire.

M. WALLACE : Je vais lire la résolution :

Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après) qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas la longueur ci-après énoncée qui coûteront plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille. L'expression "coût" employée dans cette résolution signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprendra le montant dépensé pour tout pont, jusqu'au chiffre de $25,000 mais pas au delà, formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée qui ne recevra pas de bonus autrement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est-à-dire "non autrement."

M. WALLACE : Jusqu'à $25,000, et n'excédant pas $25,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais rien, si ce pont est spécialement subventionné.

M. WALLACE : Je vois ici que tous ceux qui coûtent plus que cela reçoivent une subvention de $50,000, $35,000, et l'un, $15,000 ; mais presque tous dépassent le montant, et, en conséquence, doivent être compris dans le coût de la voie de façon à porter le montant à plus de $15,000 du mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est tout le contraire. Aucun pont qui coûte moins de $100,000 ne reçoit de subvention.

M. WALLACE : Le pont de la Rive sud reçoit $50,000. On ne dit pas ici——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un crédit voté de nouveau.

M. WALLACE : On ne dit pas ici que la subvention sera de 15 pour 100, ou de toute autre proportion. Nous n'avons aucun moyen de le savoir ; le ministre ne nous a pas donné les renseignements, ni dans les résolutions, ni dans son discours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est votre crédit, un crédit que vos avez mis là.

M. WALLACE : Supposons-le, cela a eu lieu il y a plusieurs années, dans des circonstances différentes. Nous avons un nouveau parlement. Ce n'est pas une réponse de dire qu'il y a quatre, cinq, ou six ans, l'on a voté un crédit pour un projet de même nature, et, en conséquence, c'est tout ce que l'on peut dire à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un crédit pour le même pont.

M. WALLACE : Nous devrions exiger que le gouvernement nous donnât ici les renseignements les plus complets sur chaque projet, si c'est un crédit voté de nouveau, ou si c'est un nouveau crédit. Mais il dit qu'une partie de ces crédits ne seront peut-être jamais demandés. Alors, cela signifie que l'on veut, sans examen convenable, donner des subventions à des chemins de fer au sujet desquels l'on n'a rien présenté qui justifiât une subvention. C'est virtuellement ce que nous dit aujourd'hui le ministre des Chemins de fer et Canaux. On offre réellement des subventions aux gens dans le but de leur permettre de chercher à prélever des fonds pour construire des chemins de fer, sans examiner si les besoins du pays justifieraient la construction de ces chemins ; on gaspille l'argent et on porte les gens à chercher à prélever de nouveaux fonds en vendant leurs obligations, et on les porte à demander au gouvernement $3,200 ou $6,400 par mille. Puis le gouvernement dit que si la compagnie traverse un pont considérable, il lui donnera $50,000 ou $100,000 pour l'aider à le construire, tout comme il fait relativement au chemin de fer Intercolonial à Charlottetown.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit : Nous ne sommes pas obligés de défendre notre programme politique parce que, hier, le chef de la gauche l'a approuvé sans réserve, et si, de ce côté-ci de la Chambre, il y a des députés qui font des objections, ils sont tellement insignifiants, qu'ils méritent à peine qu'on s'occupe d'eux.

Je dirai seulement, M. le Président, que l'opposition prétend avoir droit à une grande latitude, et nous exercerons ce droit. Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne nous empêchera pas de critiquer ses propositions, ni de les examiner, et nous le forcerons de justifier les crédits qu'il demande à la Chambre. Nous devrons lui demander de nous apporter des arguments qui seront suffisants pour justifier, en cette Chambre et aux yeux du peuple, les énormes dépenses qu'il veut faire. Que propose-t-il de faire ? $18,000,000 de subsides ont été votés pendant les neuf dernières années, soit, en moyenne, $2,000,000 par année, tandis qu'il demande $6,500,000, et les compagnies peuvent avoir les subventions supplémentaires, ce qui formera $6,500,000 de plus, ou $13,000,000, moins le double subside pour les ponts de chemins de fer. Nous dirons $12,500,000, bien que ce soit plus que cela. Il est possible que nous votions $12,500,000, ce qui est plus dans une seule année que la moyenne de six ans sous le régime précédent.

Jamais je n'ai entendu les honorables ministres dire un mot pour approuver ce sys-

tème dans le passé. Je ne les ai jamais entendus dire un mot pour justifier ce système. Bien que, à mon avis, ce système fût juste et bon, il ne l'était pas pour toujours ; au contraire, il était justifiable dans les premiers temps, pour développer le pays. Nous sommes arrivés au moment où le gouvernement devrait adopter une nouvelle ligne de conduite et baser absolument l'aide accordée à la construction de ces chemins de fer sur des principes d'affaires. Mais on fait le contraire. On invite, on prie les gens à construire ces chemins de fer, à emprunter de l'argent, à se procurer des subsides du gouvernement, à tout faire, et lorsque quelques-uns de ces chemins de fer seront construits, l'on constatera que l'on n'en a pas besoin, qu'ils ne pourront pas couvrir leurs frais d'exploitation, et que la construction n'en est pas justifiée. Je dis qu'en cette matière, nous agissons avec une imprévoyance et une extravagance sans égales dans l'histoire de ce pays. Les propositions extravagantes que l'on fait sont absolumnt injustifiables, mais nous entendons dire aujourd'hui que le gouvernement envoie les listes des électeurs à Montréal pour les faire imprimer dans un court délai, que les presses du gouvernement sont si occupées et la nécessité de faire imprimer les listes pour les élections est si grande, qu'on les fait imprimer à Montréal.

Le PREMIER MINISTRE : Où l'honorable député (M. Wallace) a-t-il lu cela ?

M. WALLACE : Je l'ai entendu dire aujourd'hui. Je demanderai au très honorable premier ministre si mes renseignements sont exacts.

Le PREMIER MINISTRE : Les renseignements de l'honorable député sont absolument dénués de fondement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas si le très honorable premier ministre devrait nier cette déclaration, car les autres énoncés de l'honorable député sont de même nature.

M. WALLACE : Je n'ai fait aucun énoncé à ce sujet. Je dis que j'ai été informé de la chose. Les autres énoncés que j'ai faits, je les ai basés sur des renseignements que je possède et sur les déclarations que j'ai lues de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Les commentaires que j'ai faits sont justifiés par les déclarations que j'ai prises dans les résolutions de l'honorable ministre lui-même.

La proposition que l'on fait de construire une seconde ligne de chemin de fer depuis Fort-William jusqu'à Winnipeg, dont 40 milles, nous dit-on, passent aux Etats-Unis, est injustifiable. Le gouvernement, à mon avis, a accompli son devoir à ce sujet lorsqu'il a construit une ligne de Fort-William à Winnipeg. Ce que le gouvernement doit à ce pays, je crois, il l'a fait lorsqu'il a fait ce chemin. Si une seconde ligne est nécessaire, je ne crois pas qu'il soit excusable de la construire, à moins qu'il n'ait absolument la haute main sur ce chemin lui-même. Je vais plus loin, et je dis que le gouvernement n'est pas excusable de donner un seul dollar de subside pour construire un chemin de fer de Fort-William à Winnipeg. Cette entreprise devrait être laissée à l'initiative privée des citoyens si une seconde ligne est nécessaire entre ces deux points. Qu'est-ce que le gouvernement propose de faire relativement à ce chemin ? Il propose d'accorder $6,400 par mille. Ce chemin de fer de la Rivière La Pluie a de plus un subside du gouvernement du Manitoba, pour une partie, et un subside du gouvernement de l'Ontario, pour l'autre partie. Je demanderai à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux quels sont les subsides accordés à ce chemin par le gouvernement de l'Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire.

M. WALLACE : L'honorable ministre ne saurait le dire. Comment, M. le Président, voici un gouvernement qui donne à une compagnie de chemin de fer une subvention afin de lui permettre de construire cette voie ferrée. Il sait que cette compagnie est subventionnée par le gouvernement de l'Ontario. Cependant, lorsque nous lui demandons quelle subvention lui est accordée, l'honorable ministre nous dit, de sa voix mielleuse et naïve, qu'il ne saurait le dire. On peut penser qu'elle a obtenu du gouvernement de l'Ontario un montant suffisant pour construire tout le chemin ; cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux veut lui donner encore $6,400 par mille sans s'informer le moins du monde de la somme qu'elle a reçue du gouvernement du Manitoba ou de celui de l'Ontario, ou de quelle aide il lui faut pour construire ce chemin, sans s'enquérir des conditions, afin de savoir quel serait le crédit à voter pour la construction de cette ligne, car, en ce qui concerne l'Ontario, l'argent vient du gouvernement fédéral, d'abord, et, en second lieu, du gouvernement de l'Ontario. On nous laisse dans une ignorance absolue.

L'honorable ministre nous dit qu'il ne sait rien. Sait-il que la compagnie reçoit une subvention du gouvernement de l'Ontario ? Il ne sait pas si c'est $1,000, $2,000, $3,000 $7,000 ou $9,000 par mille. Puis, nous lui demandons ce qu'elle reçoit du gouvernement du Manitoba, et je suppose que l'honorable ministre l'ignore aussi absolument.

Ces crédits qui s'élèvent à la somme de $6,500,000 et que l'on nous demande dans les derniers jours de la session sont des dépenses absolument injustifiables de l'argent du peuple, et l'on n'a aucune excuse, aucune raison valable de nous demander de les sanctionner. Il est possible que sur les 52 lignes de chemins de fer mentionnées dans cette liste, il y ait des entreprises recommendables. Je ne nie pas cela, mais je prends le chemin de fer de la Rivière La

Pluie et je constate combien sont injustifiables les dépenses faites au sujet de cette route. On peut dire la même chose relativement aux autres ; toutefois, le gouvernement propose de voter des millions de l'argent du peuple, et l'on votera ces millions, parce que le gouvernement a pour l'appuyer une majorité composée de gens qui, bien qu'ils condamnassent la chose lorsqu'ils étaient dans l'opposition, sont prêts en toute circonstance à voter les deniers du peuple et en expriment le désir.

Or, M. le Président, pourquoi cela ? Est-ce que cette indépendance que l'on reconnaissait à ces messieurs lorsqu'ils étaient dans l'opposition n'était qu'un prétexte, ou est-ce qu'avec le pouvoir que possède un gouvernement, avec l'influence qu'il peut exercer sur de simples députés, il fait rentrer ces deniers dans les rangs ? Lorsque la population de ce pays se fera une idée des énormes dépenses que l'on propose de faire sans l'examen approfondi nécessaire, j'aime à croire qu'elle condamnera la chose.

M. PRIOR : Comme cela semble être une discussion générale des subventions que le gouvernement a soumises, je désire dire un mot avant que la motion soit mise aux voix. En examinant les subventions, je vois que l'on demande l'énorme montant de près de $7,000,000 pour des chemins de fer depuis 100 milles de longueur jusqu'à deux, six et neuf milles, et même jusqu'à un peu plus d'un demi mille. J'ignore pourquoi l'on accorde des subventions à de petites lignes comme celles-là, car je ne puis croire qu'il soit impossible à ces compagnies d'avoir des capitaux pour construire ces petits chemins s'ils doivent rapporter des bénéfices.

En examinant toutes ces subventions, je vois que l'on accorde des montants élevés à toutes les provinces, à l'exception d'une, la Colombie Anglaise. Cela me semble très étrange. On ne donne pas un seul dollar aux chemins de fer de la Colombie Anglaise. Je dirai, M. le Président, que j'approuve absolument le système des subventions aux chemins de fer, soit en terres, soit en argent. Je sais que dans un pays comme le Canada, surtout dans les parties les moins colonisées, il est impossible de faire exécuter ces entreprises par des compagnies sans l'aide de l'Etat. Pendant les années dernières, l'on a dépensé d'immenses sommes d'argent presque exclusivement dans les anciennes provinces. L'Etat les a protégées sous ce rapport jusqu'à présent, et presque tout le pays est sillonné de chemins de fer. Mais il est loin d'en être ainsi dans l'ouest, et le moment est venu, je crois, où le gouvernement doit arriver à la conclusion que la Colombie Anglaise et le Nord-Ouest—je parle plus particulièrement pour la Colombie Anglaise—doivent avoir leur quote part des deniers publics que l'on dépense. J'ajouterai qu'aucune partie du pays n'est plus riche que cette même province de la Colombie Anglaise. Je ne veux pas citer de statistiques pour le prouver, car je l'ai fait il y a quelques semaines. J'ai prouvé que parmi les provinces de la Confédération qui rapportent le plus au trésor, la Colombie Anglaise était la troisième.

Je m'attirerai l'attention que sur une partie de la Colombie Anglaise, la région de la Koutanie, connue de tout le monde civilisé. Nous savons que des quantités considérables d'or et d'argent ont été tirées de ce district, et je suis heureux de dire qu'à mon avis, le Canada verra la même chose sur une tout aussi grande échelle dans l'île de Vancouver. Les mines que l'on y exploite à l'heure qu'il est donnent tout autant de promesses que les mines de la Koutanie, lorsque l'on y dépensait le même montant d'argent. On a dû certainement demander au gouvernement des subventions pour les chemins de fer de la Colombie Anglaise, et j'aimerais savoir pourquoi il ne nous a pas donné d'aide. Un chemin de fer que désirait la population de la Colombie Anglaise, c'est le " Victoria, Vancouver et Oriental ". C'est un chemin que le gouvernement aurait bien pu subventionner. Il devait se prolonger depuis Vancouver, vers Boundary-Creek, jusque dans la région de la Koutanie. Une autre ligne était celle allant de Nanaïmo ou Wellington, vers le nord, jusqu'à la tête de l'île de Vancouver. C'est une voie ferrée qui donnerait accès à une magnifique région minière, couverte de forêts et renfermant des terres propres à l'agriculture. Je suis très peiné de voir que l'on n'ait pas inséré un crédit dans le budget pour ce chemin.

Un autre chemin dont le besoin se fait grandement sentir est celui devant aller de Kamloops ou Ashcroft dans la région du Caribou. On demande cette ligne de chemin de fer depuis un grand nombre d'années. L'ancienne route charretière constitue le seul moyen de communication dans la région du Caribou. On a besoin de machines pour exploiter ces mines d'une manière lucrative, et il n'y a pas de doute que si l'on construisait là des chemins de fer, ils rapporteraient des bénéfices dans un an ou deux. La population de la Colombie Anglaise a besoin de cette voie ferrée, et je suis surpris que l'influence de l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock) dont nous avons entendu tant parler, n'ait pas suffi pour démontrer au gouvernement qu'il manquait à son devoir en n'accordant pas de subvention à ce chemin.

Je pourrais dire que si le gouvernement désirait rendre justice à la province, il aurait pu accorder une subvention à une partie du chemin de fer " Pacifique Britannique ". Cette voie ferrée est censée partir de l'île de Vancouver—et je suis sûr qu'elle partira de là—de l'autre côté de la passe de Seymour, à la région du Caribou, jusqu'à la passe de la Tête Jaune. Je vois l'article 41, subvention pour 50 milles accordée au chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, ligne partant d'Edmonton-sud et Edmonton-nord jusqu'à la passe de la Tête

Jaune. Bien qu'il touche à la frontière de la province, toutefois, l'on ne demande pas un seul dollar pour la province de la Colombie Anglaise.

Le gouvernement a jugé à propos de soumettre un crédit de $1,270,000 destiné à la province de l'Ile du Prince-Edoard. C'est une province dont la population est peu considérable, comme celle de la Colombie Anglaise, et si le gouvernement peut faire cela pour une province comme l'Ile du Prince-Edouard, assurément, il pourrait donner un million de dollars, ou deux millions, à la Colombie Anglaise. Toujours, l'on répond aux députés de la Colombie Anglaise, chaque fois qu'ils parlent des dépenses : "Voyez les sommes énormes que nous avons dépensées pour vous en construisant le chemin de fer Canadien du Pacifique." Cela n'est pas du tout exact. La construction du chemin de fer Canadien du Pacifique était une des conditions de la Confédération, et ce chemin de fer n'aurait été d'aucun avantage à l'est du Canada, s'il n'avait pas traversé la Colombie Anglaise. Et parce que les sections du chemin de fer de la Colombie Anglaise qui traversent les montagnes ont coûté plus cher que les sections des prairies ou de l'est du Canada, ce n'est pas une raison pour faire payer cela à cette province.

Je ne veux pas prendre le temps de la Chambre à cette époque avancée de la session, mais je désire protester énergiquement contre la négligence dont fait preuve le gouvernement.

A mon avis, c'est insulter la Colombie Anglaise que de soumettre ces énormes subventions destinées à des chemins de fer sans un seul dollar pour la province de la Colombie Anglaise.

M. HAGGART : A cette heure avancée de la soirée, je serai aussi concis que possible. J'ai l'intention de faire quelques observations au sujet du discours fait par le très honorable chef du gouvernement, qui, en réponse à l'honorable député d'York-est, et, surtout, aux deux députés de Toronto, a déclaré qu'il serait difficile de découvrir qu'il s'est prononcé contre les subventions aux chemins de fer. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il est le seul membre de la droite qui ne soit pas opposé à ces subventions. A maintes reprises, dans cette Chambre et dans le pays, les membres de ce parti ont protesté dans la plus grande mesure possible contre ces subventions. Quant au système suivi par l'ex-gouvernement, j'en suis fier ; il a plus contribué à développer ce pays que tout ce qu'ils n'ont jamais fait. D'après ce système, l'on accordait $3.200 par mille pour aider à la construction des chemins de fer. A cette époque, cette somme était la valeur réelle des rails d'acier requis. Chacun sait qu'au prix réduit des rails d'acier aujourd'hui, l'on peut les acheter presque pour la moitié de ce qu'ils coûtaient alors. L'ex-gouvernement a plus tard ajouté une subvention de 15 pour 100 pour tous les ponts dont le coût excédait $100,000.

Les honorables membres de la droite ont inauguré un système tout à fait différent. Non content du système qu'ils blâmaient et qui consistait à accorder $3.200 par mille, le ministre des Chemins de fer et Canaux se donne aujourd'hui le pouvoir d'accorder $6,400 par mille.

M. McMULLEN : J'aimerais savoir si le gouvernement de l'honorable député n'a jamais donné plus de $3.200 par mille.

M. HAGGART : Oui, nous avons donné plus à certaines lignes de chemins de fer, et il y a de ces chemins que le gouvernement construit entièrement. Nous avons accordé une somme plus considérable pour opérer le raccordement entre le chemin de fer "Northern" et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons donné une certaine allocation annuelle pour la construction de deux ou trois chemins au Manitoba. Je parlerai de cela plus tard. Je parle maintenant du système général du gouvernement, système qui consiste à donner des subventions plus élevées que celles données par l'ex-gouvernement. Pourquoi cela, lorsque les prix des rails d'acier a diminué ? L'ex-gouvernement accordait $3.200 par mille d'après le principe que c'était là le coût des rails d'acier, et que l'argent serait indirectement remboursé par les capitaux placés dans le pays, et par l'augmentation des recettes provenant des douanes.

Lorsqu'un honorable député a déclaré que $6,500,000 constituaient des subventions énormes, le très honorable chef du gouvernement a dit que les subsides soumis en 1884 s'élevaient à $9,500,000. J'ai été quelque peu étonné lorsque j'ai entendu cet énoncé, car je savais que les dépenses faites sur les subventions accordées par l'ex-gouvernement en 1883-84 et pendant les années subséquentes ne s'étaient pas élevées à $1,000,000, et que les dépenses totales sur toutes les subventions accordées par l'ex-gouvernement pour la construction de chemins de fer de 1882 à 1895, inclusivement, n'avaient été que de $14,000,000, soit un peu plus de $1,000,000 par année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Combien a-t-on voté ?

M. HAGGART : Je ne parle pas de la somme votée. J'ai envoyé chercher les statuts où se trouvent inscrits ces subsides, et j'y vois ce qui suit : "Au gouvernement de la province de Québec, pour la construction du chemin de fer de Québec à Ottawa, $954,000." L'honorable ministre croit-il que c'était là un subvention ? Pour la partie entre Montréal et Ottawa, $12,000 par mille, soit en tout $1,440,000. Ces deux chemins étaient alors terminés.

Pour la construction d'une ligne de chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Sydney ou

Louisbourg. L'honorable ministre considère-t-il cela comme un subside, alors que toute la ligne a été construite comme partie de l'Intercolonial ? Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial depuis Métapédia vers Paspébiac, vers l'est, $300,000. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial depuis la station de Derby jusqu'à Indian-Town, $140,000. Les subventions votées cette année-là se sont élevées seulement à $2,100,000. En vertu de l'arrangement relatif à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique—et personne ne le sait mieux que le très honorable premier ministre — nous sommes convenus avec la province de Québec de prendre les chemins que cette province avait construits et qui devaient faire partie du chemin de fer Canadien du Pacifique. On insistait à Québec pour que cette ville fût une des têtes de ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, et, pour conclure cet arrangement, l'on a voté ces montants. Si c'étaient là les subventions du ministre actuel des Chemins de fer et Canaux, il n'y comprendrait pas ces sommes. Il ferait comme il a fait dans le cas du crédit destiné au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, il proposerait une résolution tout à fait différente. Le montant de $1,600,000 dépensé pour le chemin de fer du comté de Drummond était-il un subside ? Les dépenses faites pour amener l'Intercolonial jusqu'à Montréal sur le chemin de fer du Grand Tronc constituaient-elles un subside ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, c'est notre chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chemin s'étendant entre Québec et Montréal vous appartenait-il après que l'argent eut été payé ?

M. HAGGART : Le Grand Tronc, à Montréal, vous appartenait-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chemin de fer du comté de Drummond nous appartient.

M. FOSTER : Le prolongement du Cap-Breton nous appartient.

M. HAGGART : A mon avis, le très honorable premier ministre devrait être plus prudent lorsqu'il fait une déclaration pour justifier son gouvernement de demander $6,500,000 de subventions proprement dites.

L'article 3 dit :

Que les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière La Pluie, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, et à la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, sont accordées à la condition, et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité du présent acte aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition, qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront, et qu'aucune d'entre elles ne fusionnera ou n'affermera sa ligne ou ses lignes à aucune compagnie autre que celles mentionnées dans cette section, sauf celles qui pourraient avoir été autorisées par le parlement ; et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ni exploité par aucune autre compagnie, et qu'aucune des dites compagnies ne conclura une convention pour un fonds commun, en vue de réunir *(pooling)* ses recettes à celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer, et tout bail, fusionnement ou convention ainsi faits seront nuls, excepté en tant que ces conventions pourront s'étendre aux arrangements de trafic et de parcours qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

Dans ma naïveté, je croyais qu'aucune compagnie de chemin de fer, constituée en corporation par ce gouvernement, n'avait le pouvoir de faire ce que l'on défend ici. L'insertion de cette disposition est superflue. Aucune compagnie de chemin de fer, à moins que la loi qui la constitue en corporation ne le mentionne spécialement, n'a le droit de se fusionner ou d'affermer la ligne d'une autre compagnie de chemin de fer. A maintes reprises, des compagnies sont venues demander à ce parlement le droit de se fusionner avec d'autres compagnies ou d'affermer les lignes d'autres compagnies ; et non seulement la compagnie qui désire se fusionner ou affermer une autre ligne doit venir en ce parlement, mais l'autre compagnie doit aussi demander les pouvoirs nécessaires. Il y a des compagnies qui possèdent un pouvoir général. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique possède jusqu'à un certain point un pouvoir général, mais tout autre compagnie constituée en corporation par ce gouvernement n'a aucun pouvoir de se fusionner avec une autre compagnie ou d'affermer une autre ligne. Elle doit venir demander ces priviléges à ce parlement. Et qu'est-ce qui empêche une compagnie de faire la même chose en vertu de cette disposition ?

Et l'article suivant traite des moyens de construire la ligne. C'est l'article ordinaire qui se trouve dans tout bill relatif aux subventions. Il faut d'abord que l'entreprise soit approuvée par l'exécutif, etc. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a le pouvoir de désapprouver le tracé, ou même les stations, si des stations ou les tracés ne sont pas conformes à ce qu'il croit juste.

A cette session, l'honorable ministre a soumis un projet de loi lui permettant, je crois, de traiter avec les compagnies dont les chemins de fer sont déjà construits. Mais toute compagnie qui se présente dans le but de conclure un contrat avec le gouvernement doit produire ses plans, indiquant où se trouvent les différentes stations. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a le pouvoir de dire : "Je n'approuve pas le tracé, vous devez le changer dans un certain sens ; si vous ne le changez pas, ou si vous ne fixez pas vos stations—je crois que je puis aller jusque-là, mais il est possible que je me trompe sur ce point—je ne conclurai pas de contrat avec vous, je ne demanderai pas à l'exécutif de passer le contrat pour vous donner le subside accordé en vertu de cette loi."

L'honorable ministre attache une grande importance à ces lignes :

Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit qu'il y avait du nouveau en cela. Je n'ai parlé que des deux autres articles.

M. HAGGART : Il n'y a là rien de nouveau, parce que le pouvoir existait déjà. Mais l'article auquel les amis de l'honorable ministre ont attaché une importance spéciale est l'article extraordinaire qui stipule que la compagnie fera le service de l'Etat, et que lors du paiement, la compagnie créditera le gouvernement d'une somme égale à 3 pour 100 par année sur le montant de la subvention. Les amis de l'honorable ministre semblaient prétendre que le gouvernement allait obtenir de ces compagnies 3 pour 100 sur le montant de la subvention. L'honorable ministre n'a pas eu l'audace de déclarer cela. Quant à lui, il ne le croyait pas, mais quelques-uns de ses amis ont fait cette déclaration. Prenez la moyenne de ce que paie le ministère des Postes pour le transport des malles sur un chemin de fer ordinaire. Je parle d'un chemin de fer terminé, et non d'un chemin de fer dont douze ou vingt milles sont subventionnés. Je prendrai le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, dont la longueur est de 263 milles. C'est un chemin de fer complété, et un chemin que l'on peut prendre pour une démonstration. Qu'est-ce que ce chemin reçoit pour transporter les malles sur une distance de 263 milles ? $5.600 par année, ou moins de $25 du mille. Alors, sur les $6.400 que l'honorable ministre a l'intention de donner, il aura, en vertu de cette disposition, $25 par mille pour la subvention postale, en prenant le chemin de fer du Parry-Sound comme exemple. De sorte que, sur un chemin de 100 milles, qui aurait une subvention de $640,000, il recevrait $2.500 en retour. On n'exigera pas 3 pour 100 de la compagnie, pour la créditer du coût du service postal, mais le coût du service postal doit être porté à la subvention chaque année, et tout déficit entre les frais de ce service et les 3 pour 100 ne sera pas porté contre la compagnie. Ce n'est que le service réel fait cette année-là dont on tiendra compte. Il est possible qu'il s'écoule vingt ans pendant lesquels il ne circulera pas de wagon-poste sur la ligne, ni aucune marchandise, ni hommes de police pour le gouvernement, et, dans ce cas, il n'y a aucun frais contre la compagnie. Il n'est pas le moins du monde probable que le gouvernement ait jamais un dixième d'un pour cent en retour. J'ai demandé à l'honorable ministre de soumettre les montants reçus des différents chemins de fer dont la charte renfermait déjà cette clause, et pour lesquels l'on a dépensé à titre de subventions, des sommes dont j'ignore le chiffre, mais qui s'élevaient à des millions de dollars. De quelques-uns des chemins des Territoires du Nord-Ouest, le montant le plus élevé qu'il ait reçu a été $5,000, puis $3,000 et $2,000. Je ne mentionnerais pas cela particulièrement, si cette clause n'était pas insérée là pour tromper le public.

L'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) dit qu'il admire le système du gouvernement qui consiste, non pas à subventionner les chemins de fer comme l'a fait le gouvernement corrompu qui l'a précédé, mais à prêter les fonds qui rapporteront des intérêts au gouvernement. L'honorable député parle de $89 par mille. Ce serait le montant dans le cas de chemins comme les lignes-mères du Grand-Tronc ou du Pacifique sur lesquelles les malles passent une demi-douzaine de fois par jour. Les services qui se feront sur ces chemins subventionnés ne pourraient pas donner plus de $20 du mille. Et comment l'honorable ministre va-t-il appliquer ce principe à un chemin dont une section seulement, 20 milles tout au plus, est subventionnée ? Va-t-il obliger la compagnie à mettre un wagon-poste sur ces 20 milles, ou le ministère des Postes va-t-il faire une déduction sur ses paiements ?

L'honorable ministre (M. Blair) est fier du pouvoir qu'il prend à ce sujet. Mais il oublie qu'aujourd'hui le ministère des Postes peut dire à tout chemin de fer au Canada : "Vous devez transporter nos malles sur votre chemin, et nous fixerons nous-mêmes le montant de la rémunération." Naturellement, le chiffre de cette rémunération doit être raisonnable. Mais il est des plus absurdes de dire que l'intérêt de 3 pour 100 va rembourser le placement fait.

Je ne sais pas pour quels chemins sont ces subventions ; je les examinerai à mesure qu'elles se présenteront, lorsque nous étudierons les détails de la question.

Le très honorable premier ministre et les autres sont revenus sur leur opinion en ce qui a trait à la demande de subventions à la fin de la session. Mais ce n'est là que ce qu'ils ont fait relativement à toutes les autres questions. Ils ne font que suivre la ligne de conduite adoptée par un de leurs grands chefs à l'assemblée législative. On a blâmé John Sandfield Macdonald d'avoir proposé ces résolutions à la fin de la session. Mais l'honorable Edward Blake, après qu'il l'eût remplacé, a proposé les siennes aux derniers moments de la session, et insisté pour qu'elles fussent adoptées en bloc, ou pas du tout. Et le très honorable premier ministre a fait, à ce sujet, comme il a fait en ce qui se rattache à toutes les autres promesses qu'il a faites à la population de ce pays, il a proposé ses résolutions au dernier moment ; et il voit ses amis, qui criaient si fort contre nous, bien que nous ayons cité le cas de M. Blake relativement à la présentation de ses résolutions concernant les chemins de fer, prêts à approuver l'attitude qu'il a prise en cette affaire.

Quant à ce qui a trait aux subventions accordées aux chemins de fer—et j'ai toujours été en faveur de ce principe—je ne suis pas exigeant à ce sujet. Si des capitalistes, la municipalité, ou la province ont intérêt à construire un chemin de fer, cela devrait nous suffire, tant que nous nous bornons à accorder un maximum de $3,200 par mille. Le gouvernement est remboursé indirectement et directement pas l'exploitation du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, celui qui s'est efforcé de suivre jusqu'ici la discussion qui a eu lieu sur ces résolutions éprouverait beaucoup le difficulté à comprendre l'opinion des honorables membres de la gauche, pris collectivement. Un gouvernement qui désirerait répondre aux vues de ses adversaires trouverait qu'il est assez difficile de le faire dans les présentes circonstances. Nous avons toutes sortes d'opinions, depuis celle de l'adversaire décidé des subsides de tout genre, jusqu'à l'opinion contraire. Nous avons vu l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson)—je suis fâché de voir qu'il n'est pas à son siège——

M. CLARKE : Il a été ici jusqu'à dix heures, espérant entendre l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'éprouve quelque répugnace à caractériser comme elle le mérite, à mon avis, l'attaque de l'honorable député (M. Robertson). L'attitude de mon honorable ami, je dois le dire, m'a étonné : J'ai écouté ses discours en cette Chambre, alors qu'il nous a prouvé qu'il traitait les questions publiques à un point de vue élevé ; mais jamais je ne l'ai entendu adresser la parole en cette Chambre sur une question se rattachant aux chemins de fer, soit au chemin de fer Canadien du Pacifique, soit à Mann et Mackenzie, sans qu'il ait blâmé le projet. Tout ce que vous avez à faire, apparemment, pour que l'honorable député affiche son hostilité, c'est de lui souffler à l'oreille que peut-être MM. Mackenzie et Mann, sinon aujourd'hui, dans un avenir éloigné, auront quelque intérêt dans l'entreprise. Est-ce que cela n'est pas propre à affaiblir l'effet de la condamnation de l'honorable député, ainsi que l'effet de sa défense d'une cause quelconque en cette Chambre ? Il admet que cette entreprise du chemin de fer de la Rivière La Pluie, mérite d'être encouragée, il admet que c'est une entreprise que l'Etat devrait subventionner généreusement, il admet que cela devrait se faire immédiatement, toutefois, si l'honorable député entend dire que Mackenzie et Mann seront peut-être chargés de réaliser ce projet, il le combattra, simplement parce que Mackenzie et Mann sont là. Si le projet du chemin de fer de la Rivière-La Pluie mérite qu'on l'approuve, à mon avis, il nous importe peu que Mackenzie et Mann consentent à y placer leurs capitaux. Au lieu de condamner ces hommes, l'honorable député, d'après moi, devrait être le premier à leur prêter main-forte. Nous n'avons pas trop d'hommes comme Mackenzie et Mann en ce pays. Ont-ils fait quelque chose d'indigne ? Un député quelconque peut-il dire qu'ils se sont rendus coupables de transactions qui empêchent le gouvernement de traiter avec eux ? Je ne le sais pas. Lorsque nous désirons qu'une entreprise importante de chemin de fer soit exécutée, pouvons-nous la confier au premier venu ? J'en doute. Je dis donc que l'honorable député ne devrait pas se servir de Mackenzie et Mann comme d'un épouvantail. La chose est indigne de lui. Je suis peiné de voir qu'il ne soit pas ici pour m'entendre exprimer franchement mes idées à ce sujet.

Passons maintenant à l'honorable député de Victoria, C.A. (M. Prior). Il a fait preuve, je suis fâché de le dire, d'un sentiment qu'aucun de ceux qui ont pris part à cette discussion n'a manifesté : il s'est montré égoïste.

M. PRIOR : Aucun autre membre de cette Chambre n'a eu l'occasion de le faire, car la Colombie Anglaise est la seule province que l'on ait absolument laissée de côté. Dès qu'un député de la Colombie Anglaise se lève et dit quelque chose pour sa province, on l'accuse d'égoïsme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En parlant ainsi, l'honorable député donne la meilleure preuve de la vérité de ce que j'avance. Je dis que le député de Victoria n'a aucune raison d'accuser ce gouvernement ou même ce parlement d'agir injustement. Je ne crois pas qu'il puisse signaler un seul cas où le gouvernement, depuis qu'il administre les affaires publiques, ait refusé d'accorder à chaque partie de la Confédération la même somme de justice. Mon honorable ami vient d'une province qui, dit-il, n'a reçu aucune de ces subventions, lorsque, la dernière fois que le gouvernement a soumis au parlement les propositions relatives aux chemins de fer, il a donné $3.000,000 pour venir en aide à une entreprise de chemin de fer qui doit profiter exclusivement ou dans une grande mesure à la province de la Colombie Anglaise.

A mon avis, mon honorable ami manifeste là un sentiment qui n'est pas digne de lui, un sentiment qui n'est pas justifié, si vous considérez la manière dont cette province a déjà été traitée jusqu'ici. D'après ce qui s'est passé en cette Chambre l'année dernière, lorsqu'il s'est agi d'une compagnie constituée en corporation pour entreprendre la construction du chemin de fer de la Rivière-Chaudière (Kettle River) en cette province——

M. PRIOR : L'honorable ministre dit que je m'y suis opposé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois.

M. PRIOR : L'honorable ministre ferait mieux d'être prudent avant de faire un

énoncé comme celui-là ; j'aimerais qu'il me montrât un seul mot que j'aie dit contre ce projet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après moi, l'honorable député y était opposé, sinon, lui et un autre député qui était en faveur du projet ne seraient pas convenus de s'abstenir de voter. L'honorable député a-t-il fait cette convention parce qu'il était opposé au projet ?

M. PRIOR : Non, je n'ai pas fait cette convention parce que j'étais en faveur du projet, ni parce que j'y étais opposé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'accepte absolument l'énoncé de l'honorable député, s'il dit qu'il n'a pas fait cette convention parce qu'il était opposé à ce projet.

M. PRIOR : Je désire dire que je n'ai pas fait de convention pour esquiver un vote depuis que je suis membre de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a-t-il paire sur cette question ? Est-il certain qu'il ne l'a pas fait ?

M. PRIOR : Je ne crois pas que je fusse à Ottawa.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'est pas certain de la chose. S'il a paire sur cette question, parce qu'il était opposé au bill constituant en corporation le chemin de fer de la Rivière Chaudière, je suis excusable, j'en suis sûr, de prétendre qu'il était alors d'avis, en tout cas, que la province de la Colombie Anglaise avait assez de chemins de fer et qu'elle n'en avait plus besoin.

M. PRIOR : Ce n'est pas là un argument.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si, de fait, mon honorable ami n'a pas paire et ne s'est pas prononcé contre le projet d'une façon ou d'autre, naturellement, je retire l'énoncé que j'ai fait, lequel était entièrement fondé sur la supposition qu'il s'est opposé au bill constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de la Rivière Chaudière.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a essayé de jeter quelque lumière sur cette question, et, si j'en juge par l'expression de sa figure, il a cru avoir mis le premier ministre dans une très fausse position, et en a éprouvé beaucoup de joie ; il a semblé avoir démontré d'une manière satisfaisante, à son avis, que le premier ministre avait fait certains énoncés inexacts relativement au montant donné aux chemins à titre de subventions. Or, l'honorable député est en faveur de subventions généreuses aux chemins de fer ; il s'est montré logique ; il n'a pas fait comme un grand nombre de ses amis ont fait pendant cette discussion. Il déclare franchement ce qu'il pense et je lui en tiens compte. Mais bien qu'il soit juste, d'après lui, d'ajouter le montant brut des subventions accordées aux chemins de fer comme partie des dépenses de cette année——

M. HAGGART : Ai-je dit un seul mot au sujet des dépenses ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a dû certainement le faire. N'a-t-il pas parlé des sommes énormes, exorbitantes que nous dépensons cette année en subventions ? S'il ne l'a pas fait, je vais tout retirer ce que j'ai dit.

M. FOSTER : Il lui a certainement été impossible de le faire, car vous n'avez pas dépensé un seul sou.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais il parlait de ces subventions, et je crois avoir entendu l'honorable député s'étendre sur l'extravagance des propositions maintenant soumises à ce comité.

M. HAGGART : Pas un mot de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, je me trompe du tout au tout. Toutefois, l'honorable député ne peut certainement pas nier qu'il n'ait dit que les dépenses de l'ex-gouvernement étaient seulement de tant, couvrant une longue période, et que la moyenne était beaucoup moins élevée que ce que nous nous proposons de dépenser cette année.

Mon honorable ami a cru établir un fait important contre nous lorsqu'il a dit que ce gouvernement avait donné des preuves d'incompétence, mais, s'il en est ainsi, l'on a des preuves également fortes, également convaincantes de la même mesure d'incompétence chez l'ancienne administration durant toutes ces années-là. L'honorable député nie-t-il que, chaque année, le gouvernement de cette époque ait fait voter des sommes considérables pour venir en aide à des chemins de fer dont le besoin ne se faisait pas sentir ? Pourquoi ? Parce que les espérances de ceux qui étaient à la tête de ces projets, et, à mon avis, les espérances du gouvernement qui offrait ces subventions n'ont pas été réalisées, de sorte que, s'il est vrai que quelques-uns des projets que nous soumettons aujourd'hui au parlement constituent des preuves que nous n'avons pas suffisamment étudié la question, ni suffisamment examiné les faits se rattachant à toutes ces entreprises, il est également vrai que la même incompétence a existé dans le passé.

Comme je l'ai dit, l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est convaincu que le très honorable premier ministre avait fait un énoncé qui ne saurait être vérifié et qui, si nous l'examinons, n'est pas justifié par les faits. Quel est cet énoncé ? J'attirerai particulièrement l'attention de l'ex-ministre des Chemin de fer et Canaux, parce qu'il est évident qu'il n'a pas remar-

qué la chose. En réponse à une déclaration faite par l'ex-ministre des Finances, déclaration portant que cette série de résolutions demandait des subsides plus considérables que jamais l'on n'en avait demandé auparavant, le très honorable premier ministre a dit que ce n'était pas le cas, que bien qu'il y eût de nouveaux crédits et des crédits votés de nouveau dans les propositions maintenant soumises au comité, lesquelles forment $6,500,000, le gouvernement dont l'honorable ex-ministre des Finances n'était pas alors membre, mais dont il était un des partisans, dans ce parlement, en 1884, avait soumis des propositions par lesquelles il demandait plus de $9,163,000 dans le même but.

M. FOSTER : Pas du tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas demandé cela ?

M. FOSTER : Non pas dans le même but.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis et répète que l'énoncé fait par le très honorable premier ministre, portant que des subventions s'élevant à $9,163,000 avaient été soumises au parlement dans le même but, est exact.

M. FOSTER : Ces $6,500,000 que l'on nous demande maintenant de voter comprennent-ils un seul dollar pour le prolongement d'un embranchement du chemin de fer Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'y en avait pas non plus, alors.

M. FOSTER : Attendez un instant——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M Foster) veut rester calme, il me sera possible de faire mon exposé à mon propre point de vue, et lorsqu'on lira ce que j'ai dit, l'on verra clairement si j'ai raison ou si j'ai tort. J'ai dit que lorsque l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait contesté l'exactitude de l'énoncé du très honorable premier ministre, énoncé portant que l'honorable ex-ministre des Finances n'avait pas raison de prétendre que ces subventions étaient plus élevées que toutes celles que l'on avait jamais demandées auparavant, il avait déclaré qu'il n'était pas juste de la part du très honorable premier ministre de dire qu'en 1884, les subventions qu'il a justifiées et approuvées, et qui étaient demandées par le gouvernement et qu'il appuyait, s'élevaient à plus de $9,000,000, et qu'elles avaient été virtuellement demandées dans le même but.

M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai à l'honorable député de ne pas m'interrompre. L'honorable député dit : "Non, ce n'étaient pas là des subventions." Je vais éclaircir ce point. Je suppose que nous pouvons accepter les statuts ; nous pouvons assurément accepter une déclaration parlementaire sur la question, et la déclaration parlementaire est qu'il y a eu des subventions. Parcourons les item, chacun des item. L'honorable député (M. Foster) se trompe s'il dit que le gouvernement a construit le chemin de fer du Cap-Breton à titre d'entreprise publique. Pas un seul dollar de ces subventions n'a été dépensé dans ce but. Le chemin de fer du Cap-Breton n'est devenu la propriété de l'Etat qu'un grand nombre d'années après cette subvention. Il n'est devnu la propriété de l'Etat qu'en 1891.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que c'est en 1887 ou 1888 que l'on a été autorisé à le construire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais c'est de 1884 que nous parlons, et c'est en 1884 que, d'après le premier ministre, ces crédits ont été adoptés, lesquels s'élevaient non pas à $6,500,000, mais à $9,500,000, ou 50 pour 100 de plus que les crédits que nous proposons et qui ont causé tant d'alarme aux honorables membres de la gauche.

Examinons ces item. Le premier est : "Au gouvernement de la province de Québec." Mon honorable ami dira que c'était un cadeau au gouvernement de cette province. C'est tout de même une subvention, et l'acte dit : "une subvention."

M. HAGGART : Le chemin n'était-il pas alors construit et en exploitation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne fait pas la moindre différence, et c'est pire que l'explication donnée par l'honorable député relativement au chemin du Cap-Breton, car plus tard ce dernier chemin est devenu la propriété de l'Etat. Que vous donniez une subvention au gouvernement ou à la compagnie de chemin de fer, quelle différence cela fait-il ? Vous donnez une subvention qui devait aider non pas la propriété du gouvernement, mais la propriété d'une autre compagnie de chemin de fer : .

Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* le chemin de fer Intercolonial et du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention... .

"Une subvention," non pas "une subvention," dit l'honorable député.

....une subvention n'excédant pas $3,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, n'excédant pas en totalité $954,000.

Quel est l'item suivant ?

Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, n'excédant pas en totalité $1,440,000.

Nous arrivons maintenant à la ligne qui traverse l'Etat du Maine et fait partie du

chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable député, dans sa bonté pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, croit-il qu'une subvention devrait être accordée au chemin de fer Canadien du Pacifique parce que c'est le chemin de fer Canadien du Pacifique, et que l'on ne devrait pas en tenir compte ?

Pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux havres de Saint-Jean et Halifax par la route la plus praticable, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans.

Encore une subvention ; il n'y a pas de doute à ce sujet.

Nous passerons maintenant au chemin de fer du Cap-Breton. Que dit le statut à ce sujet ?

Pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année pendant quinze ans ou une garantie de pareille somme comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions accordées antérieurement.

N'est-ce pas là un encouragement de la part du gouvernement fédéral de payer $30,000 pendant quinze ans pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Oxford et Sydney ou Louisbourg ? Nous nous occupons des propositions soumises au parlement en 1884, et nous établissons des comparaisons entre cette année-là et l'année 1899, et en établissant ces comparaisons, je dis que l'énoncé que mon très honorable ami, le premier ministre, a fait est complètement et absolument justifié.

M. FOSTER : Mais vous n'avez pas lu tous les item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous——

M. FOSTER : Lisez les deux derniers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : (lisant) :

Pour un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédia, en se dirigeant à l'est de Paspébiac, 20 milles dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité $300,000.

Pour un embranchement de l'Intercolonial, de la station Derby à Indiantown, 14 milles, une somme n'excédant pas en totalité $140,000.

Ce sont les deux derniers item.

M. FOSTER : Vous avez dit qu'il n'y en avait aucun.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, je me suis trompé.

M. FOSTER : J'épargnerai le temps de la Chambre : Si le ministre des Chemins de fer et Canaux et le premier ministre veulent prouver qu'il y a eu une année où l'on a voté, pour les chemins de fer, un montant plus considérable que cette année, ils n'ont qu'à remonter à 1880, alors qu'il s'est agi de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, l'on peut détruire la thèse de l'honorable député d'une manière aussi efficace par les crédits de 1884 que par les crédits de toute autre année. Je me suis occupé particulièrement de la question que l'ex-ministre des Finances et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ont traitée en premier lieu, la subvention accordée à la province de Québec, laquelle, d'après eux, n'était pas une subvention, et du crédit voté au chemin de fer du Cap-Breton.

Mon honorable ami s'est plaint, comme d'autres, de ce que le gouvernement n'a pas soumis ces résolutions de chemins de fer à une époque moins avancée de la session. Je ne doute pas que mon honorable ami n'ait déjà entendu cette plainte, et s'il est vrai que ceux qui appuient aujourd'hui le gouvernement ont fait des plaintes, il a réussi à établir que le parti alors dans l'opposition et aujourd'hui au pouvoir faisait une demande déraisonnable. Mais qu'est-ce que cela prouve ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous sommes ici dans le but de gouverner le pays, et parce que quelques-uns de nous, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ne connaissant pas——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand mes honorables amis cesseront de rire——

M. FOSTER : On ne saurait s'empêcher de rire, lorsque l'on entend dire que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) est sans expérience.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami doit admettre que lorsque le ministre du Commerce faisait partie du cabinet, nous n'avions pas encore commencé à accorder de subventions, et, en conséquence, il lui a été impossible de parler avec la connaissance et l'expérience des honorables membres de la gauche. Ils savent, d'après leur expérience personnelle, qu'un gouvernement ne saurait à la rigueur mûrir ses projets et les soumettre au parlement avant que tous les membres de la Chambre aient été ici pendant quelque temps. Mes honorables amis ont connu la chose dans le passé. Invariablement, ils ont été forcés de remettre ces résolutions, et je supposerai qu'ils ont agi ainsi parce qu'ils ont été forcés de le faire. Ont-ils agi ainsi dans un but inavouable ? Je suis prêt à reconnaître qu'ils n'ont pas agi pour ce motif. Ils doivent admettre que les circonstances les ont obligés à différer la présentation de leurs résolutions de chemins de fer.

Je crois que c'est là une réponse raisonnable et complète aux allégations de l'honorable député. Il est possible que quelques-uns de nous soient coupables d'incon-

séquence, mais nous ne sommes pas coupables d'un plus grand crime.

M. BERGERON : L'honorable ministre veut-il dire pourquoi il a porté les subventions de $3,200 à $6,400 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais dire à mon honorable ami pourquoi les subventions sont venues au parlement sous cette forme, comme en 1897. Mon honorable ami se rappellera qu'à la demande de l'ex-gouvernement, un grand nombre de chemins de fer ont reçu à titre de subventions des sommes variant de la subvention ordinaire $3,200, à $5,000, $6,400, $8,000, $10,000 et $12,000. Le gouvernement ne s'est guidé sur aucune règle pour accorder ces subventions, mais sur les besoins du moment. Mon honorable ami, le député de Beauharnois, dira-t-il que c'était une ligne de conduite sage à adopter, ou qu'il ne serait pas mieux de trouver un principe général quelconque que vous pourriez apliquer à tous ceux qui viennent demander au parlement des subventions pour les chemins de fer ? Au lieu de choisir un chemin de fer pour des raisons de politique, et de lui accorder une subvention considérable, généreuse, de $12,000 par mille, suivez la règle générale et vous aurez droit à une subvention supplémentaire. L'ex-ministre des Finances qui, on se le rappellera, a insisté auprès de nous très énergiquement pour que nous accordions une subvention de $6,400 au chemin de la Rivière La Pluie, est prêt à justifier cette subvention aujourd'hui. Mais nous avons compris qu'au lieu de traiter ces subventions et ces entreprises particulières d'une manière spéciale, il serait plus juste pour tous de poser une règle dont l'application pourrait être générale. Nous n'avons peut-être pas trouvé la limite d'après laquelle le coût du chemin de fer n'autoriserait pas la compagnie à obtenir une subvention dépassant $3,200 ; mais nous avons fait notre possible dans ce sens, et nous sommes en état de dire à tous les requérants, qu'ils viennent de la Colombie Anglaise ou de la Nouvelle-Ecosse : "Nous avons adopté un principe général ; attachez-vous à ce principe, et votre compagnie, bien qu'elle n'ait pas un fort appui politique, aura le droit de retirer l'avantage en raison de l'augmentation du coût du chemin." C'est le principe sur lequel nous nous sommes basés pour agir, et j'ose dire que tous ceux qui examinent raisonnablement la question diront qu'il était sage et juste d'appliquer ce principe.

J'ai été porté à demander la permission au comité de lui adresser la parole à cette phase, parce que nos amis, l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) et l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) ont proposé un amendement aux résolutions du gouvernement. Je dirai immédiatement que cet amendement ne me semble pas pouvoir ou devoir être accepté. Je ne dirai pas qu'il est à désirer que le but que se proposent ces honorables députés soit atteint. Sous certains rapports, je crois qu'il est très recommandable, mais, en somme, je suis obligé de dire—et je crois exprimer le sentiment général de ce parlement—que nous ne pouvons pas accepter le projet dans le moment. Il m'a été impossible, d'après le discours prononcé cet après-midi par l'honorable député de Lisgar, de voir quelle était son attitude générale sur la question des chemins de fer. Je comprends parfaitement que, dans ce pays comme dans la plupart de tous les autres pays, il y a une immense divergence d'opinions au sujet de cette question qui fait naître des problèmes difficiles et compliqués au sujet desquels tous les hommes diffèrent. Mon honorable ami, le député d'York-est (M. Maclean) a des idées très avancées sur la question. Il voudrait nationaliser tous les chemins de fer.

Est-ce que mon honorable ami, après avoir repris son siège, a réfléchi sur la signification de sa proposition ? D'après la déclaration qu'il a faite dans cette enceinte, je comprends que, si la chose était en son pouvoir, il appliquerait cette politique et décréterait toutes les voies ferrées du pays chemins de fer de l'Etat. Je ne crois pas que l'honorable député ait bien étudié cette question. Qu'est-ce que cela veut dire ? L'augmentation de la dette nationale dans d'énormes proportions.

On pourrait peut-être réaliser ce projet avec $100,000,000. Mais tout bien pesé, je doute beaucoup que cette somme suffirait. Je suis certain qu'il faudrait davantage. Avec $100,000,000, nous ne pourrions acheter le Grand Tronc et en faire une voie ferrée de l'Etat ; $200,000,000 ne suffiraient peut-être pas pour acquérir le seul réseau du Grand Tronc. Et de quelle dette allons-nous demander au peuple de se charger pour faire du chemin de fer Canadien du Pacifique une propriété de l'Etat ? C'est un rêve, une illusion absolue de parler d'un pareil projet.

Cependant, l'honorable député s'oppose à ce que nous accordions le plus faible encouragement aux voies ferrées dans ce pays en puisant dans le trésor public, tant que le peuple n'aura pas résolu de décréter tous les chemins de fer propriété de l'Etat. Pour atteindre ce but, $500,000,000 ou un peu moins, suffiraient peut-être. Il est possible que $450,000,000 feraient l'affaire.

M. CAMPBELL : $1,000,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $1,000,000,000, dit mon honorable ami ; je ne me suis jamais mis à mon pupitre pour faire des calculs à ce sujet.

M. FOSTER : Est-ce que votre honorable ami les a faits, lui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question n'a jamais fait le sujet d'une discussion, avant que l'honorable député de Lisgar ait exposé aujourd'hui sa proposition.

M. RICHARDSON : Ma proposition était que, tant que nous ne serions pas arrivés au temps où le pays croirait désirable d'acquérir la propriété des chemins de fer, nous devrions poser en principe que tous les chemins de fer à construire seront entrepris et exploités sous la juridiction du gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai compris que l'honorable député n'était pas prêt à venir en aide aux chemins de fer, à moins que nous ne soyons disposés à les acquérir. J'ai compris que mon honorable ami disait qu'un des articles du programme du parti conservateur au Manitoba était de mettre tous les chemins de fer entre les mains de l'Etat. C'est là une question immense, énorme, colossale. Un homme est pris de vertige, rien qu'à y penser. Je suis bien certain que l'honorable député de Lisgar ne l'a jamais approfondie ; car, s'il trouve le moyen de prélever les $500,000,000, ou, comme dit mon honorable ami, les $1,000,000,000 qu'il nous faudrait pour acheter ces chemins de fer, il n'a pas donné beaucoup de raisons pour convaincre le peuple canadien que ce serait une bonne affaire.

A moins que mes deux honorables amis ne descendent des hauteurs où ils se sont placés, pour s'occuper de questions pratiques d'une manière pratique, ni l'un ni l'autre ne réussira à accomplir beaucoup pour soulager la population du pays des fardeaux sous lesquels elle gémit en ce moment, en matière de transport par chemin de fer.

M. RICHARDSON : Si l'honorable ministre voulait m'accorder une heure ou deux, je pourrais le convaincre, je crois, en lui donnant les statistiques que j'ai sur mon pupitre, que l'acquisition, par l'Etat, des chemins de fer du pays, serait une bonne chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible que l'honorable député ait étudié la question et se soit convaincu lui-même ; mais, selon moi, après s'être convaincu lui-même, il a une forte tâche sur les bras, s'il veut recruter un nombre respectable d'adeptes ; et sa tâche sera encore plus lourde, s'il veut convaincre une partie considérable de ses concitoyens que le parlement devrait adopter cette proposition.

Je n'ai aucun doute qu'il peut exister des circonstances et des conditions dans lesquelles il est désirable que le gouvernement soit propriétaire de quelque chemin de fer. J'éprouverais plus ou moins de sympathie pour l'honorable député s'il voulait donner à ses idées une forme pratique, et si, au lieu d'embrasser du regard tout cet immense pays et de dire que nous devrions en acquérir toutes les voies ferrées, il disait que nous devrions, dans des circonstances exceptionnelles, avoir la propriété de quelque chemin de fer.

M. FOSTER : Celui du Pas du Nid-de-Corbeau, par exemple.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Je comprends parfaitement que ce serait une proposition raisonnable que de dire que le gouvernement devrait posséder ce chemin de fer. Je pourrais voir d'un œil favorable une recommandation de cette nature, mais ce n'est pas là la proposition de l'honorable député de Lisgar : et, en suivant ses arguments avec autant d'attention que possible, je n'ai pu comprendre comment il a pu descendre des hauteurs où il planait pour venir nous faire cet amendement qu'il préfère à la proposition du gouvernement. Cela m'amène à examiner cette matière en détail.

L'amendement se lit comme suit :

Que pendant la construction de tous les chemins de fer subventionnés par les présentes, tous les livres, comptes et titres, indiquant le coût réel de la construction, soient ouverts à l'inspection du gouvernement, afin que, si le gouvernement décide subséquemment d'acquérir aucun ou tous les chemins de fer subventionnés, il puisse en connaître le coût réel, et fixer un prix, duquel il faudra déduire les subventions données par le gouvernement.

C'est là la première proposition que mon honorable ami fait sous forme d'amendement à la première résolution. Quant à cela, je dirai, et j'exprime présentement les vues du gouvernement, qu'il n'y aurait pas à ajouter à ces résolutions une disposition prescrivant que tous les livres, comptes et pièces justificatives, indiquant le coût réel de tout chemin de fer qui a reçu des subventions du trésor public, soient à la disposition du gouvernement, toutes les fois que celui-ci les demandera. Il ne peut y avoir de mal,—et il peut même être avantageux,—à insérer dans notre statut une déclaration expresse comportant que le gouvernement pourra exercer semblable pouvoir. Si mon honorable ami attache quelque valeur à cette première partie de sa proposition, je me joindrai à lui pour l'incorporer dans les résolutions dont la Chambre est saisie. Il n'y aurait pas d'objection à l'insertion d'un pareil article qui ne s'appliquerait, ainsi qu'on le mentionne, qu'aux chemins de fer qui reçoivent des subventions du gouvernement. Si c'est là une chose désirable, je crois que l'on pourrait amender la rédaction de cette proposition, afin d'atteindre réellement l'objet que l'honorable député a en vue.

Mais la dernière partie de la proposition prête aux plus graves objections. Je crois qu'il ne serait pas bien de déclarer que le gouvernement doit avoir le pouvoir d'acquérir un chemin de fer en payant à la compagnie ce qu'il lui coûte. Je ne crois pas que ce soit là une proposition raisonnable. L'adoption d'une semblable disposition serait de détruire l'objet que nous avons en vue en accordant ces subventions à plusieurs compagnies de chemins de fer. Nous donnerions d'une main pour retirer de l'autre. Ce serait porter un coup fatal aux opérations financières de ces compagnies, et cela détruirait, par conséquent, l'objet que nous avons en vue. Pour cette raison, nous ne voyons pas d'un œil favorable la dernière

partie du premier alinéa, et je demanderais à l'honorable député de la retirer et d'accepter la modification que je vais lui lire dans quelques instants, laquelle, je crois, serait suffisante pour lui fournir tous les renseignements qu'il désire, et qui, dit-il, nous seraient avantageux.

M. FOSTER : Pour quelle fin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour cette fin. J'avoue que je verrais la proposition ainsi amendée d'un œil favorable, car, avec une connaissance exacte et personnelle du coût réel du chemin de fer, de ses recettes et des frais d'exploitation, vous seriez mieux en état de juger si les tarifs en vigueur sont raisonnables ou excessifs.

Personne ne refuserait de permettre à une compagnie, qui s'embarque dans une entreprise semblable entourée d'incertitudes, et dont les résultats sont toujours douteux, d'obtenir un intérêt juste et raisonnable sur son capital engagé. Je crois que le parlement consentirait à accorder aux personnes qui lancent ou exécutent des entreprises de chemin de fer un intérêt raisonnable sur les fonds qu'elles auraient placés ; et vous ne pouvez vous rendre un compte exact de la situation, sans savoir au juste quelle est le coût réel de l'entreprise, d'un côté, et la somme des recettes, de l'autre.

Il y a, dans l'amendement que mon honorable ami a proposé, un autre alinéa que, avec la permission du comité, je vais lire :

Que les tarifs applicables tant aux voyageurs qu'aux marchandises, seront en tout temps, sujets à la revision et à la réglementation du Gouverneur en conseil.

L'honorable député n'avait pas besoin d'insérer cela dans son amendement, car cette disposition se trouve dans les résolutions, et y est exprimé dans le langage le plus formel possible, aussi formel que celui dont s'est servi mon honorable ami. Ce dernier doit avoir oublié la chose, lorsqu'il a rédigé son amendement. Il est même disposé à modifier cette partie de sa proposition. Il donne au gouvernement le pouvoir de reviser et de réglementer les tarifs applicables tant aux voyageurs qu'aux marchandises, mais sujets à cette restriction :

Pourvu que chaque fois que ces tarifs produiront un profit net de plus de 6 pour 100 sur le coût réel de la voie ferrée et de son équipement, moins le montant des subventions reçues de quelque source que ce soit, ils soient abaissés de façon à ne produire que 6 pour 100 sur le dit coût réel.

Voilà une recommandation impraticable. Ce n'est pas une proposition raisonnable au point de vue de l'intérêt public. Je ne crois pas que le parlement ait le droit de dire à un homme ou à une compagnie que l'on a invitée à placer des fonds dans une entreprise aussi incertaine que la construction et l'exploitation d'un chemin de fer : "Vos recettes ne pourront excéder 6 pour 100." L'exploitation pourra se faire à perte, durant des années. Les actionnaires auront peut-être été obligés, pendant longtemps, de puiser dans leurs goussets pour payer une partie des frais d'exploitation, et, au moment où ils obtiendront de bons résultats et feront des affaires prospères, au moment où ils seront capables de réaliser 6 pour 100, vous vous présenterez pour leur dire qu'ils ne peuvent dépasser cette limite et qu'ils doivent réduire leurs tarifs.

Une pareille disposition serait fatale au lancement et aux opérations financières de toute entreprise de chemin de fer, et mon honorable ami accomplirait, d'une manière indirecte ce qu'il désire accomplir directement, et entraverait complètement la construction de toute voie ferrée sous l'empire des présentes résolutions. Ce n'est pas l'objet du gouvernement. Tout en voulant, dans l'exploitation des chemins de fer existants et de ceux que nous voulons établir, sauvegarder les intérêts publics de la manière la plus complète possible, le gouvernement doit être raisonnable, pratique et juste, traiter ces entreprises d'une façon intelligente et à un point de vue d'affaires de façon à leur permettre d'atteindre l'objet que nous avons en vue,—et je crois que nous ne prendrions pas le bon moyen si nous adoptions la proposition de mon honorable ami.

J'ai fini, M. l'Orateur. Les honorables membres de la gauche seront sans doute enchantés de m'entendre dire cela.

M. BERGERON : Les honorables membres de la droite ne nous ont pas habitués à entendre un pareil langage. Nous sommes enchantés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis heureux d'avoir pu plaire à l'honorable député de Beauharnois. J'ai déjà réussi une fois auparavant à toucher le cœur de mon honorable ami. Je dois en être tout particulièrement heureux.

Je demande à la Chambre de traiter cet amendement suivant les vues que j'ai exprimées. J'ai ici un article supplémentaire que je proposerai plus tard. Je vais le lire maintenant afin que les honorables membres de cette Chambre puissent en juger en parfaite connaissance de cause——

M. FOSTER : C'est la hache pour décapiter M. Richardson.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Richardson) se trouve décapité, c'est lui-même qui a mis la tête sur le billot. Je ne sais si mon honorable ami (M. Richardson) acceptera cet amendement et retirera le sien. Je n'insisterai pas auprès de lui :

Que, en ce qui concerne tous les chemins de fer recevant des subventions en vertu des précédentes dispositions, la compagnie qui, en aucun temps, possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer, devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives démontrant le coût de construction et ses recettes.

M. HAGGART : Est-ce que vous n'avez pas déjà ce pouvoir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas. Je suis heureux de voir l'impatience des honorables membres de la gauche. C'est un indice qui me fait espérer qu'ils nous aideront à régler promptement la question dont le comité est saisi.

M. DAVIN : M. le Président——

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Qu'est-ce ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. Davin) ne viole pas les règlements.

M. DAVIN : Je désire comprendre l'amendement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le propose pas maintenant.

M. DAVIN : Parfaitement. Je comprends que c'est un conseil à l'honorable député de Lisgar (M. Richardson).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je fais connaître mon amendement, et je le proposerai plus tard.

M. FOSTER : Est-ce que l'honorable ministre ne changera pas d'opinion ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être.

M. FOSTER : Ce ne peut être assurément une autre question comme celle de la Rivière Chaudière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas changé d'opinion sur cette question ; je ne sais si l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a changé d'opinion, lui.

M. DAVIN : A la simple lecture de l'amendement que vient d'énoncer le ministre des Chemins de fer et Canaux, il est évident que le Nord-Ouest et le Manitoba n'ont pas besoin d'espérer, en cette matière, le soulagement qu'ils pouvaient raisonnablement espérer d'un gouvernement composé de chefs libéraux, qui avaient fait miroiter aux yeux du peuple une législation merveilleuse en matière de chemins de fer, si on leur confiait les rênes de l'administration.

Après le long discours du ministre des Chemins de fer et Canaux, je ne suis pas pour prendre le temps du comité. Je suis profondément pénétré des vues exprimées en 1894 par le premier ministre actuel et par le ministre actuel du Commerce, sur la futilité de demander à des hommes, à cette phase de la session, d'étudier d'aussi vastes propositions que celles qui sont contenues dans ces résolutions. M. le Président, en présence de la majorité à laquelle nous avons à faire face, et dans ces jours caniculaires, il n'y a pour nous rien autre chose à faire que de nous soumettre—et de protester. J'ai plus d'une fois fait observer aux libéraux, tant dans cette enciente qu'au dehors,—comment on avait trahi le principe libéral, mais jamais on n'avait encore violé ce principe d'une façon plus éclatante qu'aujourd'hui, dans cette Chambre.

J'avais à parler aujourd'hui d'une lettre écrite au "Farmer's Sun," en 1894, par le ministre actuel du Commerce. Je tiens, dans le moment, le même journal dans ma main. Le "Farmer's Sun" est maintenant publié par un homme qui est certainement un ami du premier ministre et un ennemi de l'honorable chef de l'opposition, et est très hostile, je crois, à la gauche. J'ai ici un article dans lequel ce journal dénonce l'opposition. Mais j'ai aussi un autre article dans le numéro du 2 août. Et comment est-il intitulé ? "L'apostasie libérale." Et à quel propos ce titre ? A propos des résolutions mêmes dont la Chambre est saisie, et au sujet desquelles mon honorable ami (M. Richardson) propose un amendement indiquant le remède qu'exige le public voyageur.

L'honorable député d'Alberta appuie cet amendement, et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux se présente ensuite avec une proposition qui est tout simplement futile.

Voici l'article du "Weekly Sun".

Le budget principal déposé par M. Fielding, pour l'exercice courant, s'élevait à $46,286,550. Le budget supplémentaire porte le montant total demandé par le gouvernement à $51,783,895. C'était là une énorme somme à dépenser, mais nous n'avions pas encore vu le bout ; et vendredi matin, les honnêtes citoyens ont été étonnés d'apprendre que, la nuit précédente, le gouvernement avait soumis une résolution pour faire cadeau de $6,540,295——

Le ministre des Chemins de fer voudra bien observer que ce journaliste ami dit que l'on fait cadeau de cet argent. Mais les honorables membres de la droite nous disent que c'est simplement une "avance".

——à une foule de promoteurs de chemins de fer et de constructeurs de ponts. Le budget se trouve donc ainsi élevé à $58,324,190. Cela ne comprend pas le crédit destiné, en vertu d'un acte spécial, à l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, et ne comprend pas, non plus, notre part, dans le coût de la construction du câble transpacifique qui, d'après la plus basse estimation, sera de $2,360,000, et, probablement, beaucoup plus. Si nous ajoutons ces sommes au budget général, nous constaterons que le montant total que le gouvernement se propose de dépenser est de $62,084,190. Cela représente $12 par chaque habitant du Canada, et $60 pour chaque famille.

$62,000,000. Prenez la valeur d'une ferme ordinaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député approuve-t-il ces déclarations ?

M. DAVIN : Je suis bien content de voir là le directeur général des Postes, car ceci est un journal dont il était propriétaire autrefois, ou, dans tout les cas, un journal auquel il a donné tout son appui, et qui a contribué à assurer la victoire au parti libéral.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député prend-il la responsabilité de ces chiffres ?

M. DAVIN : Je lis pour l'édification de mon honorable ami——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député approuve-t-il ces chiffres ?

M. DAVIN : Il a à sa gauche le ministre de l'Intérieur qui a déclaré à Brandon que le coût du transport des marchandises depuis Chicago à Boston, était de 10 cents de moins que de Winnipeg au bord de la mer, ajoutant que c'était là une chose dont il fallait s'occuper. S'en est-il occupé ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'en est-il occupé ? Le ministre de l'Intérieur vient de l'ouest ; il vient d'une contrée qui devrait lui donner l'énergie de faire des réformes. Mais après avoir fait cette déclaration, nous ne l'avons pas vu agir.

Cela représente $12 pour chaque habitant du Canada et $60 pour chaque famille.

Lorsque le directeur général des Postes m'a interrompu, j'allais exprimer ma pensée sous cette forme, afin que les cultivateurs puissent bien la saisir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député dit-il que ces chiffres sont exacts ?

M. DAVIN : Mon honorable ami pourra me répondre : Prenez la valeur moyenne d'une ferme et divisez ces $62,000,000 par le chiffre que représente cette valeur, et vous avez le nombre de fermes que ces messieurs dépensent chaque année. 15,550 fermes par année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, en faisant ces déclarations, l'honorable député approuve ces chiffres.

M. DAVIN : Oui, je dis que ces subventions aux chemins de fer ont virtuellement porté la dépense à plus de $60,000,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député prétend que les $62,000,000 dont il nous a donné le détail vont être dépensés durant le présent exercice ?

M. DAVIN : Naturellement, il est possible que quelques millions de dollars ne soient pas dépensés. Mais l'honorable ministre prétend-il qu'on ne dépensera pas $56,000,000 ? $56,000,000 ; c'est bien loin des $33,000,000 dont mon honorable ami parlait à Toronto, en disant que les dépenses, sous le régime conservateur, pouvaient être réduites, peut-être pas de $5,000,000, mais probablement de $3,000,000.

On fait ces dons, non pas pour répondre à un besoin public, mais pour satisfaire des intérêts privés. On soumet ces subventions dans les dernières heures de la session, lorsque les députés sont désireux de s'en aller, et lorsqu'ils n'ont pas le temps de les discuter. On donne cet argent aux promoteurs de chemins de fer dans les vieilles régions du pays, aussi bien qu'aux promoteurs de chemins de fer dans les régions comparativement nouvelles. Dans Ontario, on subventionne des voies ferrées auxquelles le gouvernement provincial a déjà donné des millions, et au sujet desquelles la population de cette province devra payer une double taxe. Comme si l'on n'avait pas fait assez pour les chemins de fer, on donne un million et quart pour construire des ponts. Il n'est pas facile de discuter toutes ces subventions avec calme.

Et l'auteur de cet article continue à dénoncer avec cette éloquence ces propositions, car l'homme qui tient la plume est un des hommes les plus capables du Canada et un ami du gouvernement actuel.

Il y a aussi un autre article sur le même sujet dans ce journal auquel le ministre du Commerce a écrit une lettre disant que les libéraux avaient le même programme que les patrons. Voici un article intitulé "Une grosse du lunettes vertes" :

On nous demande d'approuver le vote de $6,540,295 à différents promoteurs de chemins de fer parce qu'une des conditions de ce don est que les compagnies subventionnées devront, lorsqu'elles en seront requises, transporter nos miliciens et leurs approvisionnements, les malles du gouvernement, et cela, en paiement de ces services ou à compte, le gouvernement sera crédité par la compagnie d'une somme de 3 pour 100 sur le montant de la subvention reçue par la ligne. C'est là quelque chose, sans doute, mais cela ne nous rembourse pas d'un seul sou sur la somme principale.

L'auteur ne voit pas combien cette condition est futile, mais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a démontré quelle en était la valeur et son argument sur ce point est irréfutable. Vous n'avez qu'à jeter un coup d'œil sur les recettes du chemin de fer construit entre Calgary et Edmonton pour vous apercevoir que cette condition n'est insérée que pour jeter de la poudre aux yeux des gens.

Cela ne contribuera pas beaucoup à réduire la somme que nous payons aujourd'hui pour le transport de la milice et des malles. Le "marché", comme le gouvernement l'appelle, avec les promoteurs de chemins de fer ressemble beaucoup à un marché fait dans le siècle dernier, par Moïse, le fils du ministre de Wakefield.

Je ne dévoilerai pas le nom de l'auteur de cet article. Mon honorable ami, l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), en citant le grand écrivain de la "Tribune" nous donne son nom, mais je ne l'imiterai pas, et je ne déchirerai pas la voile de l'anonyme. Nous pouvons reconnaître la main d'un maître dans l'art de l'arrangement des mots et aussi l'habileté d'un grand écrivain dans l'art des rapprochements :

Moïse, nous dit Oliver Goldsmith, fut envoyé à une foire voisine pour vendre un bidet et pour acheter à sa place un cheval convenable pour le ministre et sa famille. Comme pour sir Wilfrid Laurier, Moïse était un garçon sur lequel on fondait de grandes espérances. Si frappante est la ressemblance, non seulement entre les deux marchés, mais aussi entre les compagnies qui ont perdu Moïse et sir Wilfrid Laurier, que nous donnerons le récit des expériences de Moïse dans le langage même du ministre de Wakefield. Après nous avoir dit comment la tendre mère prédisait le succès de son fils à la foire, Oliver Goldsmith continue :

Voilà l'opinion de l'organe des cultivateurs de l'Ontario ; c'est en outre l'opinion d'un excellent critique, d'un homme qui peut aborder toutes les questions de notre temps, en déployant non seulement un vaste savoir littéraire, mais une grande expérience, et en faisant preuve de grandes connaissances historiques et d'une étude approfondie de l'économie politique :

Pendant qu'elle parlait, Moïse s'avança lentement à pied, suant sous le poids d'une boîte que, comme un colporteur, il avait attachée avec une sangle derrière son dos.

—Bonjour, bonjour, Moïse. Eh bien ! mon enfant, que nous as-tu rapporté de la foire ?

—Ma personne, reprit Moïse avec un œil matois, en posant la boîte sur la table.

—Oui, oui, nous savons cela, dit ma femme. Mais où est le cheval ?

—Je l'ai vendu, reprit Moïse, trois livres cinq schellings quatre sous.

—Fort bien, mon enfant ; je savais que tu leur en revendrais. Entre nous, trois livres cinq schellings quatre sous, ce n'est pas une mauvaise journée. Allons, donne-nous l'argent.

—Je n'ai point rapporté d'argent, dit Moïse ; je l'ai placé dans un marché que voici (en tirant de dessous son habit un paquet dans lequel il y avait une grosse de lunettes vertes, enchâssées d'argent, avec leurs étuis de chagrin).

Une grosse de lunettes vertes ! répéta ma femme d'une voix affaiblie. Et tu as vendu le bidet, et tu ne nous rapportes, pour sa valeur, qu'une grosse de méchantes lunettes !

—Ma chère mère, s'écria mon fils, pourquoi ne voulez-vous pas écouter la raison ? C'est un marché d'or que j'ai fait : je les ai eues pour rien, autrement je ne les aurais point achetées. Les seules châsses d'argent valent le double du prix que j'en ai donné.

—Au diable tes châsses d'argent ! s'écria ma femme hors d'elle-même. Je jurerais qu'on n'en aurait pas la valeur, à les vendre comme vieux argent, cinq schellings l'once.

—Vous n'avez pas tant besoin de vous inquiéter de la valeur des châsses, leur dis-je, car je m'aperçois que ce n'est que du cuivre blanchi.

—Comment ! s'écria ma femme, ce n'est pas de l'argent.... ce n'est pas de l'argent ?

Non, lui dis-je, ce n'est pas plus de l'argent que votre poêlon.

—Ainsi donc, nous voilà, dit-elle, sans bidet, avec une grosse de lunettes montées en cuivre et des étuis de chagrin. Que la fièvre te serre, chien de trompeur ! Oh ! le nigaud, qui s'en est laissé imposer ! N'aurait-il pas dû mieux connaître ses gens !

Pendant cette conversation, Moïse commençait à voir clair. Il s'apercevait qu'il avait été trompé par un escroc, qui, sur sa figure, en avait fait aisément sa dupe."

Sir Wilfrid Laurier a obtenu quelque chose pour notre argent, tout comme Moïse avait obtenu quelque chose pour le bidet.

J'ai pris la liberté—et je ne crois pas que personne, quelque éminent qu'il soit, puisse y avoir objection—de comparer le très honorable premier ministre à Faust, le héros du grand drame allemand. A une session précédente, je l'ai comparé à un prince du sang, Clarence, un des personnages de Shakespeare. Son ami, qui regarde l'opposition avec un suprême mépris et qui dit toujours du bien du premier ministre, compare celui-ci à Moïse, dans le "Ministre de Wakefield." Pourquoi ? Parce qu'il a consenti à accorder ces énormes subventions aux chemins de fer, contrairement, ainsi que je l'ai démontré aujourd'hui, aux principes que le parti libéral a proclamés, contrairement aux promesses et aux engagements faits dans la brochure qu'on a répandue d'un bout du pays à l'autre, expédiée du bureau de M. Smith, et laquelle a inspiré, je suppose, les discours prononcés par quelques-uns des honorables membres de la droite, en 1896 ; et contrairement aussi aux vues exprimées par l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright).

Il n'est pas étonnant de voir un grand écrivain, parlant pour les cultivateurs, comparer mon très honorable ami à Moïse (dans le "Ministre de Wakefield", qui vend un cheval et reçoit en échange une grosse de lunettes vertes avec des châsses d'argent qui ne sont que du cuivre blanchi.

J'ai été très peiné, je l'avoue, d'entendre l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) dire qu'il voterait contre la motion de l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), parce que j'avais compris, en écoutant les déclarations qu'il avait faites aux précédentes sessions, qu'il était dévoué à la cause de la population du Nord-Ouest et surtout à la population du district de Saskatchewan, qui demande l'abaissement des tarifs des chemins de fer. Je dois dire que, suivant moi, il ne nous a pas prêté main-forte en cette matière, au cours de la présente session.

A en juger par une lecture rapide de l'amendement énoncé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je ne crois pas que ce paravent soit de nature à dissimuler la monstruosité des subventions accordées à des chemins de fer dans des districts colonisés depuis longtemps.

M. OLIVER : M. le Président, j'aimerais beaucoup voir retirer l'amendement de mon honorable ami (M. Richardson) en faveur de celui qu'a énoncé l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, mais je ne vois pas que la proposition de ce dernier réponde à l'objet que nous avons en vue. Je n'ai pas l'intention de dire au comité ou au gouvernement, en ma qualité de secondeur de l'amendement, que le proposeur et moi-même avons découvert la solution du problème du transport par chemins de fer. Nous avons simplement exprimé dans quelle situation difficile nous nous trouvions aujourd'hui à ce sujet, et nous avons cherché s'il était possible d'apporter un remède à cet état de choses. La situation dans laquelle nous nous trouvons est que notre liberté d'action est entravée par les prix de transport, parce que nos chemins de fer sont chargés d'actions et d'obligations. Nous sommes prêts à payer le prix du transport, en prenant pour base le coût réel du chemin de fer. Cela ne rendrait pas nos tarifs excessifs. Ce qui fait que nos tarifs sont très élevés, c'est que nous devons payer l'intérêt sur une somme beaucoup plus considérable que celle que coûtent nos voies ferrées. L'objet de l'amendement est de sous-

traire les chemins de fer au paiement à l'avenir de l'intérêt sur une somme plus élevée que celle que représente le coût réel des voies ferrées. Bien que la rédaction de l'amendement puisse laisser à désirer, c'est là l'objet que nous avons en vue. L'amendement ne sera peut-être pas efficace, mais c'est là l'idée que nous voudrions exprimer en posant ce principe.

L'amendement de M. Richardson est rejeté : pour, 13 ; contre, 81.

A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour un chemin de fer entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Basses-Laurentides, Québec, n'excédant pas 53½ milles ; et pour un embranchement depuis sa ligne principale jusqu'à la chute de Shawinigan, Québec, n'excédant pas 6½ milles. (53½ milles *à voter de nouveau*).

M. FOSTER : Une partie de cette subvention est pour la construction d'un nouveau chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, pour 6½ milles, et le reste est une subvention à voter de nouveau.

M. WALLACE : De quel point part ce chemin de fer et à quels besoins répond cette entreprise ?

Le PREMIER MINISTRE : Je puis fournir ces renseignements à mon honorable ami. La voie ferrée projetée joindra le chemin de fer de Parry Sound et se dirigera sur la rivière Outaouais à Hawkesbury, de ce dernier endroit à Saint-Jérôme, de Saint-Jérôme à Montcalm et de Montcalm au chemin de fer du lac Saint-Jean qui reliera cette ligne au port de Québec. Cette voie ferrée est virtuellement achevée aujourd'hui, et on espère quelle sera en exploitation l'automne prochain.

M. WALLACE : Est-ce que ce crédit suffira pour compléter la ligne ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, depuis la rivière Outaouais jusqu'au port de Québec. Cet embranchement est destiné à relier à la voie principale les fabriques de papier situées sur la rivière Saint-Maurice.

M. WALLACE : Quelle est la distance ?

Le PREMIER MINISTRE : La distance, depuis la rivière Outaouais jusqu'au port de Québec, doit être de 200 milles, environ. La longueur totale du Grand Nord sera de 100 milles, environ.

M. HAGGART : Il y a aussi un pont sur la rivière Outaouais ?

Le PREMIER MINISTRE : Le pont a été subventionné, il y a deux ans.

M. WALLACE : On dit que c'est un crédit "à voter de nouveau." Est-ce que cette subvention est à voter de nouveau sur la base de $3,200 par mille. ou aux termes nouveaux stipulés par le ministre, à savoir, que si la compagnie remplit les conditions imposées, elle pourra obtenir $6,400 par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une subvention à voter de nouveau et accordée à la condition que si le chemin de fer coûte plus de $15,000 par mille, la compagnie aura droit au montant total de la subvention.

M. WALLACE : Alors, c'est une subvention à voter de nouveau jusqu'à concurrence de $3,200 par mille.

Le PREMIER MINISTRE : Une partie de cette subvention, si je me rappelle bien, a déjà été votée plusieurs fois et notamment en 1897. Je suis sous l'impression qu'une petite section du chemin de fer a été subventionnée par l'ancien gouvernement à raison de $6,400 par mille. Cette subvention est à voter de nouveau, mais tombe sous le coup des conditions de la proposition générale que nous avons adoptée.

M. HAGGART : Je crois que le ministre ferait mieux de retrancher les mots "à voter de nouveau."

Le PREMIER MINISTRE : Ces mots ont été insérés pour renseigner le comité. Ce n'est pas un nouveau projet ; le parlement en a déjà été saisi plusieurs fois.

M. FOSTER : Voici ce que mon honorable ami (M. Haggart) veut dire : Lorsque vous remontez au premier acte qui a accordé ce crédit, vous constatez que c'est une subvention à raison de $3,200 par mille, et lorsque l'auditeur général sera appelé à payer le montant total, il paiera $3,200 par mille et pas plus, parce que la somme à payer est distinctement énoncée dans le premier acte.

Le PREMIER MINISTRE : Les mots "à voter de nouveau," qui sont en italiques, sont simplement pour renseigner le comité et ne feront pas partie de la loi.

M. WALLACE : Mais il n'y a aucune somme d'argent de mentionnée ; l'ancienne subvention est de $3,200 par mille, tandis que la nouvelle peut être du double de ce montant.

Le PREMIER MINISTRE : Les conditions ne sont pas changées. La première subvention était de $3,200 par mille sans aucune condition ; celle-ci est $3,200 par mille avec des conditions qui pourront augmenter ce montant, ainsi qu'indiqué dans la résolution que nous venons d'adopter.

A la Compagnie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg, pour une erreur en moins dans le prolongement de son chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de la compagnie à ou près l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Phillipsburg, Québec, n'excédant pas $\frac{66}{100}$ de mille. — (*A voter de nouveau.*)

M. MEIGS : Avant que cette résolution soit adoptée, j'aimerais dire quelques mots a sujet du chemin de fer de Phillipsburg. C'est une voie ferrée construite dans le comté de Missisquoi et qui a été subventionnée à raison de $7,200 par mille—$4,000 par le gouvernement de Québec, et $3,200 par le gouvernement fédéral. Le chemin de fer

est construit depuis quatre ans, mais n'a pas encore été exploité régulièrement. Pendant l'hiver, il ne l'est pas du tout, et pendant l'été, on ne fait circuler qu'un ou deux trains par semaine. La compagnie n'a pas d'horaire et ne fait l'usage du chemin que pour sa propre commodité.

Nous avons dans le comté de Missisquoi, un autre chemin de fer qui est à peu près dans la même situation—le chemin de fer de Montréal et le la frontière provinciale, qui a été construit il y a environ 14 ans, au moyen d'une subvention de $4,000 par mille, accordée par le gouvernement de Québec. Ce chemin de fer, qui a obtenu une charte de ce parlement, n'est pas exploité depuis 14 ans, et l'on peut dire qu'il ne reste aujourd'hui rien autre chose que les rails.

Le 16 janvier dernier, la législature de la province de Québec a adopté une loi à l'effet de séquestrer tous les chemins de fer qui ne sont pas en exploitation, et qui ont été subventionnés par le gouvernement de Québec. J'ai cru que cette loi avait été communiquée au ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai demandé moi-même à celui-ci si le gouvernement fédéral saisirait la Chambre d'un bill semblable à celui que la législature de Québec avait adopté, afin de forcer les compagnies concessionnaires à exploiter ces voies ferrées et à ne pas obliger les contribuables à perdre les sommes considérables dépensées pour l'établissement de ces voies de communication. Voilà l'une des difficultés que nous avons rencontrées au sujet des chemins de fer qui ont été subventionnés dans le comté de Missisquoi. On terminait le chemin de fer, mais l'on cessait de l'exploiter aussitôt qu'on avait reçu la subvention. Nous avons deux chemins de fer dans ce comté.

J'ai essayé d'induire l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à adopter une loi semblable à celle que la province de Québec avait votée, mais il a refusé en me disant que c'était une mauvaise loi pour cette province. Je ne sais pourquoi il a pris la responsabilité de faire une semblable déclaration. Nous avons à Québec une administration libérale très populaire, qui a adopté cette loi et ces chemins de fer n'intéressent que la province de Québec, sans intéresser le Canada tout entier.

Le chemin de fer de Montréal et de la frontière provinciale a été subventionné à raison de $4,000 par mille, mais le gouvernement fédéral n'a jamais payé et n'a jamais été invité à payer un seul sou ; et je crois qu'il n'est que juste que le gouvernement provincial ait le droit de séquestrer ses propres chemins de fer et de rentrer dans une partie des fonds qu'il a déboursés. Le chemin de fer de Montréal et de la frontière provinciale a une longueur de 60 milles, de Saint-Lambert à Freligsburg, et 40 milles sont exploités, de Saint-Lambert à Farnham. L'autre tronçon, de Farnham à Frelighsburg, n'est pas exploité depuis 14 ans, bien que la compagnie ait reçu une subvention de $80,000 pour cette partie de sa voie ferrée. Le chemin a été vendu aux enchères et est aujourd'hui la propriété d'un homme de Saint-Albans, et c'est le Grand Tronc qui l'exploite aujourd'hui dans ses propres intérêts. Le propriétaire, il n'y a pas plus qu'une semaine ou deux, a reçu une offre de $150,000 pour cette ligne, mais il demande $200,000. On refuse de mettre 20 milles de cette voie ferrée en état d'exploitation, et je crois que le gouvernement devrait prendre des mesures pour forcer le propriétaire à exploiter ce chemin pour empêcher celui-ci de tomber en ruines et pour ne pas faire perdre au pays les sommes considérables qu'il a déboursées.

Le chemin de fer Phillipsburg mentionné dans ces résolutions est dans le même état. Il a reçu $3,200 par mille du gouvernement fédéral, outre un quai à la baie de Missisquoi, lequel a coûté de $4,000 à $5,000. Depuis que ce quai est construit, on ne s'en est servi qu'une fois pour décharger du charbon. Le gouvernement devrait prendre des mesures pour obliger les propriétaires de cette voie ferrée à la mettre en état d'exploitation. Je saisis cette occasion pour appeler l'attention du gouvernement sur la matière.

Le compagnie devait avoir $3,200 par mille, mais on s'est trompé en mesurant le chemin et une partie égale à 66-100 de mille n'a jamais été subventionnée, de sorte que je crois que la compagnie a droit d'avoir la somme mentionnée dans cette résolution.

Il serait étrange de voir perdre au pays un montant aussi considérable et de ne pas avoir l'usage du chemin de fer. La population de cette région est à bout de patience, et je crois que c'est se moquer du comté de Missisquoi que de laisser ce chemin de fer inexploité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les paroles de l'honorable député sont parfaitement exactes. Il a plusieurs fois appelé mon attention sur l'état de choses qui régnait dans le comté de Missisquoi au sujet de ce chemin de fer,—la ligne de Montréal et de la frontière provinciale. Il m'a apporté un exemplaire du bill, avec une lettre de M. Duffy, membre du gouvernement de Québec, dans laquelle le signataire exprimait l'espoir que le gouvernement du Canada demanderait au parlement d'adopter une mesure semblable, dont l'objet était de permettre au gouvernement de la province de Québec de prendre possession de tout chemin de fer qui avait reçu des subventions et qui n'était pas exploité aux termes de la loi. On s'adressait à nous, parce que la compagnie de Montréal et de la frontière provinciale avait reçu sa charte du parlement fédéral et n'était pas, par conséquent, sujette à la juridiction de la législature de la province de Québec, de sorte que la province ne pouvait séquestrer ce chemin.

Après avoir examiné le bill adopté par la législature de Québec, je signalai ce qui me paraissait être une objection qui empêcherait ce parlement de voter une législation analogue. Il

serait très imprudent pour nous d'assumer la même responsabilité que la province de Québec. Il n'y a pas de doute que la situation du gouvernement était très difficile, mais c'est un cas qui arrive souvent, et l'obligation dont nous nous chargerions, aux termes de ce bill, serait très grave. La province de Québec a entrepris de prendre possession, par la voie des tribunaux, de tout chemin de fer qui n'est pas exploité et a, en outre, assumé la responsabilité de l'exploiter et de l'entretenir. Elle demandait au gouvernement du Canada de se charger de la même obligation au sujt de toute partie d'une voie ferrée constituée en corporation par le parlement du Canada et située dans la province de Québec.

Je rencontrai plus tard M. Duffy et je lui exposai les objections que soulevait une semblable législation. Je lui dis que le gouvernement du Canada ne pouvait se charger, par une disposition législative, de prendre en sa possession et d'exploiter tout chemin de fer qui avait périclité entre les mains de la compagnie qui l'avait construit. C'était là une assez sérieuse obligation, et je ne pouvais conseiller au gouvernement d'approuver une loi de cette nature.

M. MEIGS : Le pays pourrait rentrer dans une partie de ses fonds et se faire remettre les $4,000 par mille qu'il a déboursés. Le chemin de fer a de la valeur. Il n'y a pas le moindre risque, car les propriétaires ont refusé $150,000 pour le tronçon qui est loué.

M. WALLACE : Combien de milles ?

M. MEIGS : Le Grand Tronc a loué 40 milles de ce chemin, de Saint-Lambert à Farnham.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est parce que les autres 20 milles de cette voie ferrée n'étaient pas exploités que la province de Québec s'est fait conférer le pouvoir de prendre possession de ce chemin.

M. BERGERON : Est-ce que le gouvernement fédéral ne pourrait pas obliger la compagnie à exploiter cette voie ferrée, vu que celle-ci a été subventionnée par le parlement du Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là que gît la difficulté. Nous ne pouvons appliquer ce remède parce que nous n'avons jamais accordé aucune subvention à cette compagnie. Il n'est jamais intervenu aucun contrat entre la compagnie et le gouvernement du Canada, au sujet de l'exploitation de ce chemin ; je ne crois pas non plus que semblable contrat soit intervenu entre la compagnie et le gouvernement de la province de Québec. La difficulté était que celui-ci ne proposait pas d'obtenir une espèce d'autorité législative de la part de ce parlement d'une manière qui ne nous imposerait point d'obligations, car il avait adopté un bill général, aux termes duquel il assumait la responsabilité de prendre possession de tout chemin dans la province et——

M. MEIGS : Le gouvernement n'était pas obligé d'en prendre possession.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais il s'était fait conférer ce droit ; ayant pris possession du chemin, il assumait la responsabilité de l'exploiter et de puiser dans le trésor provincial pour payer les frais d'exploitation. Il demanda au parlement fédéral d'adopter une législation analogue, applicable à tout le Canada.

M. MEIGS : Le gouvernement provincial s'est fait conférer le droit de prendre possession de ces chemins de fer, mais il ne s'est jamais obligé à les exploiter. Il pourrait s'emparer du chemin, vendre les rails et rentrer dans une partie des fonds qu'il a versés. Mais je soutiens que cette voie ferrée est une propriété de valeur. Pas une personne du comté de Missisquoi n'a d'intérêt pécuniaire dans ce chemin de fer. Celui-ci a été vendu aux enchères et acheté par un nommé Stranahan de Saint-Albans. Les propriétaires ne sont pas des citoyens canadiens. Ils ont organisé une espèce de compagnie provisoire et M. Greenshields, qui est l'avocat de ce nommé Stranahan, est un des directeurs. Tout ce que nous voulions, c'est que le gouvernement de Québec reçût le pouvoir de faire de cette voie ferrée ce que bon lui semblerait. C'est là, si j'ai bien compris, tout ce que M. Duffy, le commissaire des travaux publics de la province de Québec, a demandé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il nous a demandé de recommander au parlement d'adopter la loi que la province de Québec avait promulguée. J'ai signalé les difficultés que je voyais, et je crois que M. Duffy les a comprises et n'a plus insisté. Je lui demandai si nous ne pourrions pas faire quelque chose dans un autre sens et lui conférer quelque pouvoir qui lui serait utile, mais il ne m'a donné aucun avis à ce sujet.

M. BRITTON : Est-ce que ces $\frac{2}{3}$ de mille ne sont pas construits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais à cause d'une erreur que l'on a commise en mesurant le chemin, on n'a pas payé de subvention pour ces $\frac{2}{3}$ de mille.

M. BRITTON : En d'autres termes, vous payez une dette ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous donnons le reste de la subvention que les concessionnaires auraient obtenue, si une erreur n'avait pas été commise en mesurant le chemin.

M. WALLACE : Combien par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $3,200.

Au chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest, pour une ligne à partir de Strathroy, Ontario, *via* Adélaïde et Arkona jusqu'à Forest, ou Tedford ou Park Hill, n'excédant pas 24 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 57-58 Victoria, ch. 4.—*A voter de nouveau, en partie.*

M. FOSTER : Quel est le montant qui est voté de nouveau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dix-sept milles, si je ne me trompe pas.

M. WALLACE : Est-ce que la compagnie est formée ? Quels sont les propriétaires et quels sont ceux qui ont demandé la subvention ?

M. CALVERT : La charte a été accordée par la législature provinciale à quelques citoyens de Strathroy et de London. C'est M. Grist, de Strathroy, qui en est le président. Je crois que le maire actuel de ce dernier endroit est un des directeurs, et aussi le shérif de London. En 1894, cette Chambre accorda :

A la Compagnie de chemin de Strathroy et des comtés de l'ouest, pour la construction de leur chemin de fer depuis Saint-Thomas, à travers les comtés d'Elgin et de Middlesex, jusqu'à Forest-Station ou Park-Hill sur le chemin de fer du Grand Tronc une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et comprenant en tout $80,000.

Cette subvention fut adoptée par le chapitre 4 du statut 57-58 Victoria. Depuis cette époque, ceux qui étaient à la tête du chemin ont décidé de demander une subvention pour prolonger le chemin d'un endroit appelé Caradoc et situé à 7 milles au sud de Strathroy, jusque dans la ville de Strathroy, pour de là gagner le village d'Adélaïde, puis le village d'Arkona, et enfin le village de Forest ou la ville de Park-Hill. La compagnie a l'intention de laisser de côté cette partie du chemin depuis la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique en gagnant le sud jusqu'à Saint-Thomas. Ce chemin traversera l'un des districts agricoles les plus prospères de toute la province d'Ontario. Je crois qu'il a été expédié plus de bétail et de produits de la ferme du comté de Middlesex que de n'importe quel autre comté de la province d'Ontario. Ce chemin devra se raccorder avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec l'embranchement de Sarnia, et l'ancien chemin de fer Great-Western, aujourd'hui le chemin de fer du Grand Tronc à Strathroy et avec le Grand Tronc à Forest ou Park-Hill. Je ne vois pas pourquoi l'argent ne serait pas aussi bien voté aujourd'hui qu'il l'a été en 1894.

M. HAGGART : Est-ce que la partie du chemin pour laquelle on demande aujourd'hui une subvention en a déjà obtenu une en 1894 ?

M. CALVERT : Comme je l'ai déjà dit, une partie seulement a été subventionnée.

M. HAGGART : La section du chemin qui a déjà reçu une subvention partait de Saint-Thomas et s'étendait sur une longueur de 25 milles. A quelle distance se trouve situé de Saint-Thomas le commencement de ce chemin ?

M. CALVERT : A environ 18 milles de Saint-Thomas.

M. HAGGART : Il ne s'agit donc que de voter de nouveau un crédit pour 7 milles de chemin de fer. Il n'y a donc là qu'un transport ?

M. CALVERT : L'item accordant la subvention se lisait comme suit :

A la Compagnie de chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest pour la construction de 25 milles de son chemin de fer à partir de Saint-Thomas, et traversant les comtés d'Elgin et de Middlesex vers Park-Hill.

M. INGRAM : Le but à atteindre en établissant une ligne partant de Caradoc pour se rendre à Strathroy, soit une distance de 7 milles, est d'établir un raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc. Vous avez tous les avantages des deux lignes de chemins de fer de Caradoc à Strathroy sans travaux supplémentaires.

M. WALLACE : Les explications données par le député de Middlesex-ouest (M. Calvert) ne sont pas satisfaisantes. Il appert qu'autrefois une subvention fut accordée pour une ligne de chemin de fer tout à fait différente de celle-là. Cette subvention n'a pas été payée, et cet item n'est ni plus ni moins qu'un crédit voté de nouveau. Son terminus est situé à 18 milles de la tête de ligne du chemin de fer de Strathroy. Ce comté est sillonné de voies ferrées qui le coupent en tout sens ; cette ligne est inutile. Forest possède aussi un chemin de fer.

M. CALVERT : Il n'y a qu'un seul chemin de fer à Forest.

M. WALLACE : Il est inutile d'accorder une subvention à un chemin de fer comme celui-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a là une assez vaste étendue de terrain qui se trouve dépourvue de tout moyen de communication par chemins de fer.

M. CALVERT : Ce chemin doit traverser le village d'Adelaïde qui est assez important, ainsi que le village d'Arkona, et il traverse un district agricole très prospère. Arkona doit être situé à 8 ou 9 milles de tout chemin de fer et à 12 milles de Watford, où une diligence fait régulièrement un voyage chaque jour. Il est aussi situé à 8 ou 9 milles de Forest.

M. MONK : Je crois que nous devrions être prudents lorsqu'il s'agit d'accorder des subventions à des endroits qui ont déjà des communications par chemin de fer, lorsqu'il y a d'autres endroits qui manquent complètement de ces communications. Nous avons dans le quartier de Jacques-Cartier un che-

min de fer qui part de la ligne principale du Grand Tronc et se rend jusqu'à Saint-Laurent, qui est une ville assez considérable située au centre du comté. Lorsque la subvention a été accordée à cet embranchement, il était bien compris qu'il serait prolongé jusqu'à Sainte-Geneviève, endroit qui se trouve dépourvu de tout moyen de communication soit par eau soit par chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A-t-on demandé une subvention ?

M. MONK : Je l'ignore. Il est probable que la population de cette partie du pays croyait qu'une fois ce gouvernement au pouvoir, le système d'accorder des subventions aux chemins de fer allait être aboli. S'il suffit de demander la chose, cela pourrait se faire facilement. Je mentionne ce fait, parce que Sainte-Geneviève est le seul endroit qui soit ainsi privé de moyens de communication tant par eau que par chemin de fer. Cet embranchement de chemin de fer qui porte le nom de chemin de fer de Jonction de Jacques-Cartier, a été subventionné. Puisque j'en suis sur cette question, je me permettrai de faire remarquer au directeur général des Postes que depuis quelques semaines, le courrier du matin qui transporte les malles, a cessé de voyager jusqu'à Saint-Laurent, causant ainsi un tort considérable à la population de ce village. Je me permettrai de demander aussi au ministre des Chemins de fer et Canaux de faire continuer ce service si la chose est en son pouvoir. Ils avaient auparavant deux convois par jour, un le matin et l'autre le soir, et maintenant ils n'ont plus que le convoi du soir.

M. FOSTER : Cette subvention n'est guère en conformité avec le plaidoyer fait cette après-midi en faveur de subventions aux chemins de fer. Vous accordez dans le cas actuel une subvention à un chemin qui traverse un comté dont la plus grande partie des villages possèdent actuellement des moyens de communication par chemin de fer, et dont les plus éloignés ne sont pas situés à plus de 7 ou 8 milles de ces chemins. Si vous prenez l'argent public pour accorder des subventions à des chemins situés dans des parties du pays qui en possèdent déjà un grand nombre, le plaidoyer de l'honorable premier ministre en faveur des districts éloignés perd toute sa valeur. Si vous accordez une subvention à un chemin comme celui-là, il n'y a pas un endroit du pays dans n'importe quelle province qui ne peut pas prétendre avoir droit à une subvention.

M. CASEY : L'honorable député pourrait peut-être nous expliquer sur quels principes lui et ses anciens collègues se sont basés pour accorder une subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, pour cette section de sa ligne située entre London et Windsor, et qui passe à peine à 2 ou 3 milles de distance du Grand Tronc, qui traverse les mêmes villages que ce dernier chemin de fer.

M. HAGGART : Il n'y a pas eu de subvention accordée pour cette partie.

M. CAMPBELL : Une subvention a été accordée jusqu'à Chatham.

M. CASEY : Si quelqu'un juge à propos de critiquer la construction de chemins de fer trop rapprochés les uns des autres, je ne crois pas qu'une telle critique soit convenable de la part d'un honorable député qui a fait partie d'un gouvernement qui s'est rendu coupable d'actes de cette nature.

A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une ligne de chemin de fer à partir de Frédericton, dans le comté d'York, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, dans le comté de Carleton, n'excédant pas 59 milles.—*A voter de nouveau.*

M. WALLACE : Quels sont les personnes qui font partie de cette compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que feu M. Baird était président de la compagnie. Je ne connais pas exactement le nom des membres. M. Manchester et M. Troop en faisaient partie. La compagnie possède une charte. Je ne crois pas qu'aucun de ses membres soit ami politique du gouvernement.

M. WALLACE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si ce chemin est sous la juridiction d'un autre chemin de fer, ou si c'est une ligne tout à fait nouvelle entre ces deux endroits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une ligne nouvelle, elle ne se raccorde à aucun autre chemin de fer, mais sert uniquement à relier ces deux endroits.

M. WALLACE : N'existe-t-il pas une ligne entre Woodstock et Frédéricton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un chemin de fer de l'autre côté de la rivière et loin dans les terres.

M. WALLACE : Il me semble qu'il existe actuellement deux lignes de chemin de fer de Frédéricton à Woodstock. Cette subvention est destinée à aider à la construction d'une troisième ligne, de sorte que cette partie du pays possède un nombre assez considérable de chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces chemins de fer sont pour ainsi dire situés à une journée de marche l'un de l'autre. Je suppose que vous vous opposez à cette subvention, parce qu'elle a été votée deux ou trois fois.

M. WALLACE : Il s'agit sans doute là de l'une de ces subventions que l'honorable ministre ne considère pas comme entraînant aucune responsabilité.

Pour un chemin de fer depuis Port-Hawkesbury sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à St. Peter, n'excédant pas 30 milles.—*A voter de nouveau*

M. HAGGART : Le contrat pour la construction de ce chemin est-il accordé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La construction de ce chemin n'est pas encore accordée. J'ignore si ce crédit a été voté plus d'une fois, mais je sais qu'il a été voté au moins une fois.

M. HAGGART : Ce n'est pas là le chemin de fer qui va se rendre à la mine de houille dont M. Mann a le contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce n'est pas le même chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est à la demande pressante de l'honorable chef de la gauche et d'autres députés que j'ai placé ce nouveau chemin de fer sur la liste.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit là d'un chemin qui doit passer par St. Peter et Louisbourg sur le côté sud de l'île. Il existe déjà un chemin de fer de Sydney à Louisbourg, mais il fait de nombreux détours et celui-ci sera beaucoup plus direct.

M. WALLACE : Fait-il partie d'un chemin déjà existant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Pour un chemin de fer depuis Windsor, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro, *via* le township de Clifton, n'excédant pas 58 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 57-58 Vic., chap. 4.—*A voter de nouveau.*

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin de fer est actuellement en voie de construction. Il relie Windsor, situé dans le comté de Hants, à Truro, dans le comté de Colchester. Il s'est présenté certaines difficultés relativement à l'endroit où devait passer le tracé du chemin ; il s'agissait de savoir s'il devait passer par voie de Brookfield ou de Clifton. Mais finalement, la route de Clifton fut adoptée, et le chemin est en voie de construction. Cette subvention a déjà été votée une fois, mais elle n'avait pas été payée, et les entrepreneurs voudraient aujourd'hui qu'elle fût votée de nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le changement a été fait à la demande de la corporation de Truro.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. WALLACE : Existe-t-il un chemin de fer entre Windsor et Truro ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Pour un chemin de fer depuis un point à, ou près la station de Brookfield, N.-E., sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Eastville, n'excédant pas 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 60-61 Vic. chap. 4.—*A voter de nouveau.*

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin de fer est construit le long de la rivière Stewiacke. Cette subvention a déjà été votée plusieurs fois. Il faisait à l'origine partie du chemin de fer mentionné dans le dernier crédit, mais la compagnie n'a pu réussir à les construire tous les deux. Ce chemin possède une charte qu'il a obtenue des autorités provinciales, et il est considéré comme étant un embranchement de l'Intercolonial.

M. WALLACE : Ce chemin contribue à alimenter le commerce de l'Intercolonial, mais ne lui appartient pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. La compagnie possède une charte provinciale.

Pour un chemin de fer depuis la station de Cross Creek sur le chemin de fer du Canada-est, jusqu'au village de Stanley, N.-B., n'excédant pas 6 milles.—*A voter de nouveau.*

M. WALLACE : Cela fait-il partie de quelque chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette ligne devra faire partie du chemin de fer du Canada-est.

M. FOSTER : Elle devra partir d'un point situé sur le chemin de fer du Canada-est pour atteindre le village de Stanley.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SPROULE : Comment l'honorable ministre espère-t-il faire construire ce court embranchement de chemin de fer, s'il n'est pas relié à une autre ligne.

M. FOSTER : Cela fait partie du chemin de fer du Canada-est.

M. SPROULE : L'honorable ministre avait peut-être l'intention d'obtenir plus tard la possession de ce chemin lorsqu'il a acheté celui du Canada-est.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si cet embranchement avait été construit et possédé par le chemin de fer du Canada-est et que ce dernier eût été acheté par le gouvernement, je suppose qu'il se serait trouvé compris dans l'achat.

M. SPROULE : Il est impossible de supposer qu'une compagnie va construire ces courts tronçons de chemins de fer, s'ils ne sont pas reliés avec d'autres lignes, parce qu'il ne rapportent aucun bénéfice. Il me semble que ce n'est là qu'une perte de temps et d'argent, parce que personne ne consentira à former une compagnie pour construire un chemin de fer de 6 milles de longueur uniquement dans le but d'obtenir cette subvention, à moins d'avoir un arrangement avec une compagnie qui consente à l'exploiter une fois construit.

M. WALLACE : Il en sera de ce chemin de fer comme de celui dont l'honorable député de Missisquoi (M. Meigs) nous a raconté l'histoire ce soir. On obtient la subvention et le chemin reste inexploité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce chemin ne sera pas construit simplement pour obtenir la subvention, mais bien pour les bénéfices qu'il sera possible d'en réaliser. Ce chemin, s'il est cons-

truit, reliera entre eux quelques-uns des villages les plus florissants et les plus considérables de tout le Nouveau-Brunswick, à part les cités et les villes. Les honorables députés de la gauche qui connaissent cette partie du pays peuvent dire au comité qu'il n'existe pas d'endroit plus florissant dans tout le comté d'York que le village de Stanley et ses environs. Si le chemin proposé est jamais construit, il le sera grâce à l'aide que lui accordera la population de cette région, y compris la subvention accordée par le gouvernement.

M. SPROULE : Existe-t-il une charte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SPROULE : Par qui a été demandée la subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle a été demandée par la population de Stanley.

M. SPROULE : Donnez le nom de la compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le président de la compagnie est le Dr D. K. Moore. M. Humble et un grand nombre d'autres personnes y possèdent des intérêts.

Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi jusqu'à Stottsville ou quelque point sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand Tronc) dans la paroisse de Saint-Valentin, n'excédant pas 19 milles, dont 12 milles sont à voter de nouveau.

M. MONET : Je propose qu'un changement soit fait dans cet item. Le nom de la paroisse de Saint-Rémi a été remplacé par celui de Saint-Paul-de-l'Ile-aux-Noix, et je propose que le nom soit changé.

M. SPROULE : Existe-t-il une compagnie possédant une charte pour construire ce chemin ?

M. MONET : Il y a deux chartes, l'une accordée par la législature de la province de Québec, et l'autre, par ce parlement.

M. SPROULE : Y a-t-il actuellement une partie de ce chemin construite ?

M. MONET : Environ 7 milles, mais tout ce chemin n'est pas construit. Ce chemin a reçu une première subvention en 1892, et cela pour la construction de la ligne depuis Napierville.

M. WALLACE : J'ai cru que l'honorable député avait dit qu'il y en avait déjà 7 milles de construits ?

M. MONET : Sept milles en partie construits.

Pour un chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon, *via* Livdsay, Ontario, n'excédant pas 40 milles, 32 milles.—*A voter de nouveau.*

M. MONK : Existe-t-il une compagnie pour la construction de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette subvention est demandée par le conseil municipal de Bobcaygeon et Pontypool, et est destinée à relier le village de Bobcaygeon avec Pontypool, via Lindsay.

M. McHUGH : Je puis ajouter que ce chemin se relie au chemin de fer Canadien du Pacifique à Pontypool. C'est un chemin de fer qui part de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique pour se rendre au village de Bobcaygeon, lequel ne possède pas actuellement de communication par chemin de fer. La distance est d'environ 40 milles. La ligne traverse un district agricole magnifique, et elle va avoir pour effet d'accorder des communications par chemin de fer à une partie du pays qui n'en possède pas encore.

M. SPROULE : Une subvention a-t-elle été accordée par la législature, pour la construction de ce chemin ?

M. McHUGH : Non.

M. WALLACE : Les municipalités ont-elles contribué pour une part quelconque ?

M. McHUGH : Trente-deux milles de ce chemin one été subventionnés en 1891. A cette époque, le township de Verulam avait accordé un bonus de $15,000, le village de Bobcaygeon , un bonus de $25,000 et la ville de Lindsay, un autre bonus de $25,000. Une des municipalités refusa d'accorder une subvention au chemin, et le marché monétaire était tellement mauvais à cette époque, que les obligations du chemin ne purent être vendues, et la charte fut périmée. Elle a été remise en vigueur, et l'on nous demande de voter ce crédit de nouveau avec les 8 milles supplémentaires qui n'avaient pas été subventionnés auparavant. Je crois qu'il y a là une simple erreur, car l'on devait avoir l'intention de subventionner toute la ligne. Les points furent indiqués ; mais la distance qui existe entre eux est de 40 au lieu 32 milles.

M. SPROULE : L'honorable député croit-il que cela sera suffisant pour gagner l'élection dans le comté aux prochaines élections ?

M. McHUGH : La chose n'est pas faite dans ce but ; je puis ajouter que les promoteurs de ce chemin sont choisis indistinctement dans les deux partis. Je crois qu'il y a parmi eux plus de conservateurs que de libéraux, mais se sont tous des hommes d'affaires remarquables. M. Flavelle, de Lindsay, M. Boyd, de Bobcaygeon, et M. Dobson, qui siège dans l'autre Chambre sont tous des conservateurs. Il y a aussi quelques libéraux, mais tous les promoteurs sont choisis sans distinction de partis.

M. WALLACE : Est-ce que les subventions qui ont été accordées par les municipalités sont encore valides ?

M. McHUGH : Elles sont périmées, mais on a l'intention de s'adresser de nouveau aux municipalités pour leur demander encore une fois ces subventions, afin d'augmenter celles-ci, et dans l'état actuel du marché monétaire, les promoteurs du chemin espèrent pouvoir lancer le projet et réussir à construire le chemin de fer.

M. HUGHES : Je puis ajouter que M. Boyd et les autres membres de la compagnie ont tout espoir qu'avec cette subvention, ils vont pouvoir réussir à construire le chemin, lequel sera d'une grande utilité.

M. MONK : Je voudrais savoir de la part du ministre, si, avant d'accorder une subvention, le ministère exige qu'une compagnie existe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, cela n'a jamais été fait, mais une compagnie doit exister avant que le gouvernement consente à payer la subvention.

A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour un chemin de fer depuis Aylmer jusqu'à Hull, Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 60-61 Victoria, chapitre 4, n'excédant pas 9 milles. *A voter de nouveau.*

M. SPROULE : Il me semble que c'est dépenser l'argent inutilement que d'accorder une subvention pour construire un chemin de fer là où il en existe déjà un, qui a été vendu et est aujourd'hui employé par le chemin de fer électrique. Si la compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique n'a pas cru qu'il valait la peine de garder les neuf milles de chemin qu'elle avait déjà en sa possession, je ne crois pas que nous devions voter une autre somme d'argent pour lui permettre de construire sur la même ligne.

M. FOSTER : Ne pourraient-ils pas obtenir des droits de circulation sur la ligne actuelle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici en quoi consiste la difficulté : La ligne est tombée entre les mains de la compagnie électrique de Hull, et lorsque l'on a soumis au comité des chemins de fer de cette Chambre la question de savoir si le chemin de fer de Jonction du Pacifique ne pouvait pas convenablement et en proportion de l'usage qu'il avait besoin d'en faire, acquérir des droits de circulation sur la ligne actuelle, et le comité en arriva à la conclusion qu'il ne convenait pas de faire circuler les convois d'un chemin de fer à vapeur ordinaire sur une ligne déjà employée par un chemin de fer électrique, dont les voitures circulent toutes les trois ou quatre minutes. Cela n'a pas été considéré comme offrant des garanties suffisantes pour la vie des voyageurs.

M. SPROULE : Quels étaient les propriétaires du chemin lorsqu'il a été vendu à la compagnie électrique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il appartenait au chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SPROULE : Quels sont les arrangements en vertu desquels le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique se servait de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En vertu d'un arrangement conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et je suis sous l'impression que cette dernière compagnie l'a ensuite vendu à la compagnie de chemin de fer électrique de Hull.

M. SPROULE : Je crois que lorsque la compagnie de chemin de fer électrique de Hull a essayé de faire adopter certains amendements à sa charte, elle prétendait que cette ligne n'était que la continuation du chemin de fer de Jonction du Pacifique et de Pontiac, et que la compagnie de chemin de fer électrique était convenue de s'occuper du remorquage des wagons de la comagnie destinés tant au transport du fret que des voyageurs, depuis Aylmer jusqu'à Hull, ce qui constituait une économie considérable pour cette compagnie, tout en répondant aux besoins du public, aussi bien qu'une autre ligne, de sorte qu'il n'existait aucune nécessité d'avoir un autre chemin de fer. Cependant, deux ans se sont à peine écoulés, et l'on nous demande de subventionner un autre chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a plus de deux ans que cette subvention figure dans nos statuts.

M. SPROULE : Il n'y a certainement pas plus de trois ans. Je ne crois pas qu'il existe de raison d'accorder deux fois des subventions pour construire deux chemins de fer à travers le même territoire.

M. INGRAM : L'honorable député sait-il que la compagnie de chemin de fer de Jonction du Pacifique et de Pontiac est actuellement en frais de construire une partie de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est actuellement en frais de construire. Le comité des chemins de fer lui a tracé la route que le chemin devait suivre, elle a obtenu une charte du parlement, et s'occupe de la construction de la ligne.

M. FOSTER : Etait-elle propriétaire avant ce temps-là ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. INGRAM : L'endroit où la compagnie construit son chemin de fer se trouve situé entre la rivière et le chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons décidé qu'il était impossible de faire circuler les convois d'une ligne de chemin de fer sur la voie d'une

compagnie de chemin de fer électrique. Cette dernière compagnie ne pouvait pas transporter le fret autrement qu'entre minuit et quatre heures du matin, ce qui ne pouvait répondre aux exigences du commerce.

A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour un embranchement depuis un point sur le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique à ou près le village de Quyon vers le village du Portage-du-Fort, Québec, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 60-61 Vic., chap. 4.—*A voter de nouveau.*

M. SPROULE : Cet embranchement doit-il faire partie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique ?

M. MACKIE : Cet embranchement n'a rien à faire avec ce chemin. Il le rejoint à Quyon, et il y a quelques anées, une subvention a été accordée pour la construction d'un chemin entre Portage-du-Fort et Quyon ; c'est-à-dire une distance de 25 milles. La ligne commence à Portage-du-Fort et se dirige sur Quyon, soit une distance de 15 milles. D'après le changement que nous faisons, le chemin partira de Quyon, puis gagnera le Portage-du-Fort situé à une distance de 15 milles, pour pouvoir établir un raccordement avec le chemin de fer de Jonction du Pacifique et de Pontiac à Quyon. Ce chemin se dirigera en ligne droite vers Pembroke. Cette subvention ne s'applique qu'à une partie du chemin. Après avoir atteint le Portage-du-Fort, situé dans la province de l'Ontario, il gagnera de là Pembroke.

M. SPROULE : Ce chemin reçoit-il quelque subvention de la province ?

M. MACKIE : Non, pas encore.

A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford, pour un embranchement de sa ligne depuis un point entre Lawrenceville et Eastman jusqu'à Waterloo, n'excédant pas 30 milles.—4½ milles *à voter de nouveau.*

M. FOSTER : Quelles sont les explications que vous avez à donner à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai ici une requête qui a été envoyée par la compagnie. Il est dit dans cette dernière que le compagnie est incapable de donner un service efficace, à moins que la longueur n'en soit augmentée et que les points importants qui ne sont pas encore atteints par la ligne ne le soient. L'idée est de faire partir le chemin de sa tête de ligne à Pond, près de Kingsbury, qui est un endroit situé sur le chemin de fer du Grand Tronc, entre Windsor-Mills et Richmond, pour se raccorder avec le Grand Tronc près de Waterloo.

M. FOSTER : La réponse de l'honorable ministre ne nous donne aucun renseignement à ce sujet. D'après la carte, il y a des chemins de chaque côté de cet endroit ; cependant il s'agit là de construire une ligne d'un chemin à un autre, à peu de distance d'un chemin déjà construit ; et lorsque nous demandons pourquoi il nous faut subventionner 25½ milles de ce chemin, le ministre n'a aucune information.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'en est pas moins vrai que ces arrangements se résument à peu de chose.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous sommes prêts à admettre que l'honorable député (M. Foster) a droit d'obtenir des renseignements plus complets que ceux qu'il a obtenus. Ces renseignements pourraient être fournis immédiatement si le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) était ici, mais il est allé assister aux funérailles de l'ex-Orateur de la Chambre.

M. FOSTER : Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux est responsable de ces crédits, et il devrait au moins prendre la peine de se renseigner à ce sujet. Il serait préférable de laisser ce crédit de côté pour le moment.

Le PREMIER MINISTRE : C'est très bien, laissons-le de côté.

A la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du lac Supérieur, pour un prolongement de son chemin de fer depuis Caplan jusqu'à Paspébiac, Québec, n'excédant pas 30 milles.—*A voter de nouveau.*

M. FOSTER : Qu'est-ce que ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il suffit de le lire pour s'en rendre compte—la ligne est construite de Métapédia à Caplan. On a l'intention de la prolonger jusqu'à Paspébiac.

M. FOSTER : Il s'agit là d'un crédit à être voté de nouveau. Est-ce que la distance est la même qu'auparavant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le chemin est presque entièrement construit.

A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour un chemin de fer depuis la jonction de Saint-Robert jusqu'à Sorel, 6½ milles, depuis Mont Johnson jusqu'à la jonction de Saint-Grégoire, 1 mille n'excédant pas 7½ milles.—*A voter de nouveau.*

M. FOSTER : Je croyais que le chemin de fer des Comtés-Unis se rendait maintenant jusqu'à Sorel ; s'il en est ainsi, il doit y avoir actuellement un chemin de fer à cet endroit. Pourquoi voulez-vous établir une voie parallèle à ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La section entre la jonction de Saint-Robert et Sorel n'est pas encore construite. Un arrangement a été conclu pour pouvoir utiliser le chemin de fer Montréal et de l'Atlantique entre ces deux points. Maintenant la compagnie se croit obligée de construire.

M. FOSTER : Si la compagnie possède actuellement des droits de circulation, quelle nécessité y a-t-il d'accorder des subventions à un autre chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a pas réussi à conclure d'arrangement.

M. FOSTER : Le gouvernement peut forcer les parties intéressées à conclure un arrangement. Cela est beaucoup plus facile à faire que de dépenser l'argent public pour construire une nouvelle ligne à côté d'un chemin qui est déjà exploité. Nous ne devrions pas permettre ces choses, et cela pour l'excellent raison que le trafic qui se fait sur ces chemins n'est pas très important. Vous êtes toujours certain de pouvoir trouver un siège lorsque vous voyagez dans les convois du chemin de fer des Comtés-Unis. L'augmentation du trafic ne peut être la cause qu'une nouvelle ligne est nécessaire. Je sais que le but est d'atteindre Sorel. Mais il y a déjà un chemin de fer qui s'y rend et il devrait être possible de conclure un arrangement en vertu duquel la compagnie obtiendrait des privilèges de circulation qui lui permettrait de se rendre à Sorel. Vous ne devez pas oublier que nous n'avons pas d'argent à jeter par les fenêtres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit là que d'un petit embranchement ayant seulement 6½ milles de longueur.

M. FOSTER : Cela est une raison de plus pour que des privilèges de circulation soient obtenus. Aucune raison n'a été donnée pour justifier la construction du chemin. Mon honorable ami n'ignore pas que le trafic sur ce chemin est peu considérable.

Quarante milles de ce chemin sont déjà construits, sans qu'aucun convoi y circule. Il y a à part cela un autre chemin de fer qui relie Drummondville à Sorel. Ce dernier chemin a, je crois, près de 30 milles de longueur et il est inexploité. Or ce chemin dont il est question n'est pas encore construit, et une fois rendu à Saint-Robert, il se accorde à ce chemin qui n'est pas exploité, pour parcourir une distance d'environ six milles et demi, et atteindre Sorel. Maintenant, on nous demande de construire un autre chemin, qui est situé à à peine un jet de pierre d'une ligne qui est inexploitée sur presque toute sa longueur. Je me demande pourquoi la compagnie ne continuerait-elle pas de se servir de ce chemin ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il est possible que les remarques que vient de faire mon honorable ami aient leur raison d'être. Mais je vais lui donner quelques explications au sujet de ces chemins que je connais assez bien. Actuellement, ce chemin de fer n'existe pas sans interruption de Sorel à Drummondville. Il y a six ou sept ans passés, une inondation a emporté le pont établi sur la rivière Yamaska, lequel n'a pas été reconstruit. Nous sommes certains que grâce à cette nouvelle subvention que nous donnons pour la construction du chemin de fer de la Rive-Sud, le pont va être rebâti. Mais comme il est possible que mon honorable ami ait raison de dire que ce chemin de fer n'est pas nécessaire, nous allons laisser cet item de côté.

Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, N.-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool, *via* le village de Caledonia, ou jusqu'au village de Caledonia, *via* Liverpool, ou pour aucune partie de ce chemin, la distance totale n'excédant pas 62 milles.—*A voter de nouveau.*

M. KAULBACH : C'est avec plaisir que je constate que le gouvernement a consenti à se rendre à ma demande et à accorder, ou plutôt à voter de nouveau, le crédit ordinaire de $3,200 par mille pour le chemin de fer proposé de New-Germany à Shelburne, connu sous le nome de chemin de fer du Sud de la Nouvelle-Ecosse. Il y a déjà plusieurs années que je travaille en faveur de la construction de ce chemin de fer, et comme j'ai déjà obtenu un crédit de la part de l'ancienne administration, un refus du gouvernement actuel m'aurait cruellement désappointé, car une somme d'argent considérable a déjà été dépensée pour la construction de ce chemin, de nombreux ouvriers y sont actuellement employés et toutes ces dépenses ont été faites sans qu'un seul dollar ait été demandé jusqu'ici au gouvernement, du moins à ma connaissance.

Il me fait aussi plaisir de constater que le gouvernement a consenti à accorder une subvention supplémentaire pour le prolongement du chemin de fer de New-Germany à Halifax : cette ligne va être la plus courte, la plus agréable et certainement la plus sûre de toutes les routes entre Halifax et Boston, via New-Ross, New-Germany et Shelburne, et de plus une ligne de steamers rapides relie Shelburne à Boston. Grâce à cette route, le trajet entre Halifax et Boston va être abrégé de cinq heures, et cela va aussi permettre d'éviter les eaux dangereuses de la baie de Fundy, parce que le havre de Shelburne, est un des plus beaux de l'univers, d'accès facile en toutes saisons et à toutes heures, un havre possédant un bon mouillage, bien abrité et situé sur l'océan Atlantique.

Comme les subventions qu'accorde maintenant le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse se résume à bien peu de chose, pour ne pas dire à rien, quand il s'agit de venir en aide aux chemins de fer, tout l'argent ayant été gaspillé pour l'achat de ponts en fer ou pour payer les intérêts, je crois que le peuple de New-Ross, New-Germany, Ohio et autres endroits traversés par ce chemin a droit de recevoir un encouragement de cette nature, étant donné l'état déplorable dans lequel se trouvent les chemins de roulage dans cette partie du pays où il est pour ainsi dire impossible de s'en servir sans danger.

L'ouverture de ce chemin va avoir pour effet de développer les ressources agricoles et minières de cette région qui, jusqu'ici, sont restées inexploitées, et il en sera de même pour les forêts remplies de bois de construction qui pourront être utilisées.

New Germany est un centre agricole et minier considérable, situé sur la belle rivière La-Have ; le sol arable que l'on trouve dans le comté de Lunenburg, dans le comté de Queen et jusque dans le " Indian-Gardens " est de la meilleure qualité ; toute cette région traversée par le chemin de fer, est habitée par une population intelligente et industrieuse.

Que l'on me permette d'ajouter que le gouvernement est loin d'être dans l'erreur en accordant une subvention à ce chemin connu sous le nom de chemin de fer du sud de la Nouvelle-Ecosse ou chemin de Harvey, lequel traverse une magnifique région parsemée de lacs et de ruisseaux où le poisson abonde, où le sol est couvert de forêts luxuriantes, tout cela sans parler de la pureté du climat et de la fraîcheur du pays, en un mot, il y a là une région qui non seulement offre des attraits extraordinaires pour les citadins en villégiature, mais il faut ajouter qu'il y aurait encore là de la place pour recevoir des milliers de colons, qui pourraient s'établir à cet endroit et y vivre heureusement avec leurs familles, car les terres sont excellentes le long de cette ligne, elles sont actuellement convertes d'une forêt de pin, d'épinette et de bois franc, et ces terres peuvent être obtenues pour la modique somme de $1.50 à $4 l'acre tout en étant d'aussi bonne qualité que les terres de l'Ontario où elles se vendent cependant beaucoup plus cher.

Les marchés pour les produits sont excellents et il n'en coûte que peu de choses pour le transport, car nul endroit de ce chemin de fer proposé ne sera situé à plus de 16 milles du littoral. Halifax et Shelburne étant les deux points extrêmes du chemin, et la distance qui les sépare étant de 120 milles, cela donne accès à un marché peu éloigné le long de la côte, New-Germany serait un excellent marché, et l'on peut dire qu'il en sera de même de Indian-Gardens à l'est jusqu'à Halifax, pour tous les produits de la ferme et les fruits, lorsque ce chemin sera construit, à part cela les cultivateurs de cette région pourront vendre leur lait dans cette dernière ville à des prix rémunérateurs, comme la chose se pratique actuellement à Truro et à d'autres endroits.

Comme le gouvernement consent à se rendre au désir du peuple en accordant un certain montant pour le prolongement du chemin de New-Germany à Halifax, ce que j'approuve de toutes mes forces, je vais réserver les remarques qu'il me reste à faire jusqu'à ce que cette question soit soumise à la Chambre.

Pour un chemin de fer depuis Indian Gardens, comté de Queen, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Shelburne, dans la dite province, distance de 35 milles.—*A voter de nouveau.*

M. KAULBACH : Si l'honorable ministre (M. Blair) veut bien me le permettre, je vais proposer un changement dans la rédaction de la résolution, car je connais probablement mieux la situation géographique de cette partie du pays que lui. Il remarquera que la résolution précédente dit : " à Caledonia ou à Liverpool." On se trouverait ainsi à passer une certaine étendue de terrain entre Caledonia et Indian-Gardens. Je propose donc que la phrase se lise comme suit : " de Caledonia, comté de Queen, à Shelburne."

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami (M. Kaulbach) ferait mieux de laisser la chose telle qu'elle est. Il s'agit là d'un crédit à voter de nouveau, et les parties intéressées ne se sont jamais plaintes que la rédaction de cette phrase fût défectueuse.

La subvention à laquelle a droit la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie, aux termes du ch. 4, 60-61 Vict., sera de $6,400 par mille pour les 80 milles prévus dans le dit acte.

M. OLIVER : Lors de la discussion des termes généraux de ces résolutions, j'ai cru comprendre que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux avait dit que les intérêts du public, quant à ce qui concerne les taux de transport sur ce chemin de fer de la Rivière La Pluie, se trouvaient suffisamment protégés par l'acte des chemins de fer actuel, ou par les amendements que le gouvernement a l'intention d'y apporter. L'honorable ministre pourrait-il nous faire connaître quelle est la politique du gouvernement relativement aux taux de transport sur ce chemin ?

M. WALLACE : Nous en sommes rendus à un item qui va donner lieu à beaucoup de discussion, et je crois qu'il serait préférable de le laisser de côté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Wallace) tient à ce que cet item soit laissé de côté pour le moment, nous pouvons nous débarrasser d'autres item qui ne provoqueront pas de discussion.

M. FOSTER : Laissez-le de côté.

M. WALLACE : Je crois que nous avons assez travaillé pour ce soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas encore tard.

M. WALLACE : Je puis rester ici aussi longtemps que qui que ce soit.

M. OLIVER : Je ne veux pas soulever de discussion. J'ai simplement demandé la chose à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'honorable député ferait mieux d'indiquer quelques cas en particulier, avant de demander au gou-

vernement ce qu'il a l'intention de faire dans un cas comme celui-là. La politique générale du gouvernement serait de voir à ce que les taux de transport exigés par la compagnie ne soient pas trop élevés.

M. OLIVER : Je voulais demander si le gouvernement avait l'intention d'opérer une réduction considérable dans les taux de transport qui existent actuellement entre Winnipeg et la baie du Tonnerre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question des taux de transport tant sur ce chemin que sur les autres chemins devra être étudiée par le gouvernement lorsque l'occasion s'en présentera. L'honorable député voudrait, lui, que nous mentionnions dans le contrat, ou que nous imposions comme condition de l'octroi de cette subvention, que la compagnie s'engageât à transporter le fret à un certain taux que nous fixerons. Je dois avouer que je n'ai pas songé à la chose, et je crois qu'il serait extrêmement difficile pour le gouvernement de pouvoir régler d'avance un cas de cette nature. Il nous faudrait nous assurer des taux de transport à grande distance et des taux de transport des lignes qui se raccordent avec cette dernière, pour pouvoir nous rendre compte de ce qui pourrait être la véritable proportion à imposer à ce chemin. Cela ne pourra se faire que lorsque le chemin sera en exploitation. Je crois qu'il est impossible de le faire auparavant. Dans tous les cas, c'est là mon opinion. Il est bien entendu que nous nous réservons le droit d'exercer une certaine juridiction sur les taux de transport, et il nous faudra régler la chose au meilleur de notre jugement, et d'après les meilleurs renseignements qu'il nous sera possible de nous procurer dans chaque cas.

M. OLIVER : J'étais sous l'impression que le cas de ce chemin de fer ressemblait beaucoup à celui du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Lorsque la subvention accordée à ce chemin a été votée, un arrangement a été conclu en vertu duquel certains taux de transport ont été garantis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces taux de transport ont été obtenus sur une ligne en exploitation.

M. OLIVER : Il me semble que puisque nous sommes en frais de voter cette subvention, ce serait le meilleur temps de faire des arrangements au sujet des taux de transport que nous voulons obtenir.

M. WALLACE : J'avais compris que l'honorable ministre voulait laisser ce crédit de côté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai offert de le laisser de côté.

M. RICHARDSON : L'honorable ministre peut-il nous dire si cet item sera soumis en premier lieu demain ?

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. McLENNAN (Glengarry) : Il est possible que je sois absent demain, et je voudrais demander à l'honorable ministre s'il possède un plan du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce plan est déposé sur le bureau de la Chambre.

A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 12 milles de son chemin de fer depuis le terminus de sa ligne en eau profonde sur l'embranchement de Chicoutimi jusqu'à la Baie de Ha Ha, au lieu de la subvention accordée pour les 12 milles par le ch. 4 de 1894.—*A voter de nouveau.*

M. FOSTER : Ce crédit est-il destiné à la même partie du chemin que la première subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Pour la même distance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je puis fournir les renseignements que je possède à ce sujet. Mon honorable ami sait à quoi s'en tenir sur la situation géographique de la rivière Saguenay. La rivière forme une baie à Ha ! Ha ! puis s'étend jusqu'à Chicoutimi. Cette partie du pays située entre Chicoutimi et la baie de Ha ! Ha ! est très accidentée. Ce chemin est destiné à relier Chicoutimi à la baie de Ha ! Ha ! en passant dans l'intérieur sans trop s'éloigner de la rivière, cependant.

M. FOSTER : Ce chemin diffère du premier ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South Indian, n'excédant pas 35 milles.

M. FOSTER : Il s'agit ici d'un nouveau chemin et nous avons besoin de renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce chemin est un prolongement du chemin de fer du Grand-Nord ; l'idée est de raccorder les lignes de chemins de fer venant de Québec avec le Canada Atlantique à South-Indian, en suivant la route du Grand-Nord.

M. HAGGART : N'existe-t-il pas déjà un chemin de fer à cet endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a environ trente milles de chemin.

Pour une ligne d'embranchement depuis la ligne principale du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry Sound, jusqu'à la ville de Parry Sound, Ontario, n'excédant pas 5 milles.

M. FOSTER : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un petit embranchement destiné à relier la ville au chemin de fer. La corporation de la ville a fait de vives instances pour obtenir cette aide.

M. FOSTER : N'est-il pas raisonnable de supposer qu'une puissant compagnie de chemin de fer comme celle-là ferait elle-même le raccordement avec la ville ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une assez grosse entreprise.

M. McCORMICK : Les citoyens de Parry-Sound n'ont pas d'autre raccordement avec le chemin de fer que par voie fluviale et la construction de ce chemin sera fort dispendieuse.

Pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, à l'anse Caribou, N.-E., sur un parcours de 10 milles.

M. HAGGART : Il y a un autre chemin de fer de Port-Hawkesbury à Louisbourg ; où si dirige cette voie ferrée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a actuellement un chemin de fer en voie de construction de Port-Hawkesbury à Port-Hood et aux mines de houille de Broad Cove. Il s'agit ici d'un prolongement de 10 milles vers le sud, jusqu'à un port qui est censé fort important. Cette voie ferrée est indépendante de l'autre chemin.

M. HAGGART : Quel est le chiffre de la subvention accordée par le gouvernement provincial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement provincial accorde d'ordinaire $3,200 par mille. J'apprends que l'on a entamé des négociations avec le gouvernement provincial pour obtenir $4,000 par mile pour ce chemin de fer.

A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne actuelle du chemin de fer du Grand Nord de Winnipeg, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert, T.N.-O., sur un parcours de 100 milles

M. HAGGART : Est-ce le prolongement du chemin de fer de la rivière La Pluie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. HAGGART : Il fait partie du même réseau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il pourra finir peut-être par en faire partie. Cette question viendra plus tard sur le bureau.

M. McLENNAN (Glengarry) : Quelle est la longueur du chemin que vous subventionnez, jusqu'à la rivière La Pluie, entre la station Stanley et le Fort-Francis ?

Le MINSTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a 20 milles au plus. Le chemin de fer en discussion a 100 milles, et est destiné à relier la Rivière du Cygne à Prince-Albert. Il fera indubitablement partie de la ligne qui vient d'être construite jusqu'à la Rivière du Cygne.

M. FOSTER : De quel point de départ ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De Winnipeg, par la route du lac Dauphin. On l'appelle la ligne Dauphin.

M. HAGGART : Elle côtoie le lac Dauphin. Elle fait partie du réseau qui s'étend de Port-Arthur à la rivière La Pluie et l'intention de la compagnie est de se rendre plus tard au Pacifique.

M. PRIOR : Quelle sera la distance entre l'extrémité de la ligne, une fois qu'elle sera construite, et l'autre ligne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a 100 milles de l'extrémité de la partie subventionnée jusqu'à Prince-Albert. Entre Prince-Albert et Edmonton, le parcours sera de 300 à 400 milles.

M. FOSTER : Cette ligne que le gouvernement commence à subventionner est donc destinée à se rendre au Pacifique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Il y a des centaines de milles subventionnés dans ces localités dans ce but. Ainsi, vous commencez à subventionner la ligne à Port-Arthur, jusqu'à Winnipeg.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Eh bien ! vous subventionnez cette ligne jusqu'à l'embouchure de la rivière La Pluie, sur le lac des Bois, puis le gouvernement Greenway la subventionne de là jusqu'à Winnipeg, tandis que la province de l'Ontario lui accorde également une subvention. Puis, une fois arrivée à Winnipeg, la même compagnie possède un chemin de fer qui s'étend de cette ville jusqu'à la rivière du Cygne.

M. RUTHERFORD : Cette ligne part du Portage-la-Prairie.

M. HAGGART : La compagnie a droit de circulation jusqu'à Winnipeg.

M. RUTHERFORD : Et le terminus de ce chemin de fer est au Portage-la-Prairie ?

M. FOSTER : Oui, et de là la même compagnie construit un chemin de fer qui se dirige vers la rivière du Cygne. Puis il y a la lacune entre Winnipeg et Portage-la-Prairie. Ensuite, une fois arrivé à la rivière Saskatchewan, ce chemin de fer de 100 milles vous conduit à Prince-Albert.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a 200 milles de là à Prince-Albert.

M. FOSTER : Il y a donc encore 100 milles pour atteindre Prince-Albert, et il est

probable qu'une autre année, vous subventionnerez ces derniers 100 milles. Vous ne vous arrêterez pas en si beau chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Puis vous traverserez la rivière pour vous rendre à Edmonton, et là vous subventionnerez cette année, une nouvelle voie ferrée qui se dirige vers la passe de la Tête Jaune.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous subventionnons cinquante milles de chemin.

M. FOSTER : Vous avez entrepris de subventionner un réseau transcontinental de chemins de fer, jusqu'à l'océan Pacifique, et une fois entrés dans cette voie, force vous sera d'aller jusqu'au bout. Mieux vaut dire au pays tout de suite que vous vous proposez de subventionner, par tronçons, une voie ferrée jusqu'à l'océan Pacifique. Voilà où l'on veut en venir.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il est bien possible que dans le cours du temps, cela puisse arriver, en attendant, les subvention accordées à ces compagnies seront fort utiles.

M. FOSTER : Et ne sont-ce pas ces subventions qui rendent possible l'exécution de ce projet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien ne justifie ces prévisions. Il est possible et même probable qu'à l'avenir, ces chemins de fer se prolongent et se fusionnent. Toutefois, la raison d'être de ces subventions, pour le moment, n'est nullement la possibilité du fusionnement de ces lignes et la formation d'un réseau transcontinental, mais tout simplement, le fait que, si l'on veut coloniser ce pays, il faut y établir des communications par voie ferrée. Je tiens de certaines personnes qui ont parcouru ce pays que c'est une des plus belles et des plus fertiles parties du Canada. Une foule de personnes se proposent d'aller s'y établir, du moment qu'elles auront la certitude que ce pays sera desservi par des chemins de fer; et ceux qui sont déjà établis dans ce pays, et surtout à Prince-Al-Albert et dans la contrée avoisinante, dans l'espoir qu'on y établirait un chemin de fer, le quitteront, à moins que cet espoir ne se réalise. La même observation s'applique à Edmonton. Nous avons sans doute un précieux héritage au Nord-Ouest, et il s'y portera une nombreuse population, pourvu que nous lui facilitions l'accès ou la sortie du pays et le moyen de transporter son trafic et ses produits. Abstraction faite de l'idée d'un réseau commun, et je veux qu'il soit bien compris qu'en accordant des subventions à ces chemins de fer, nous ne tenons compte que de leur utilité, et de la nécessité d'aider au développement de la fertile contrée qu'ils desserviront.

M. HUGHES : Ce chemin de fer en question est un embranchement de la ligne actuelle, qui doit traverser la vallée du lac Dauphin en bas de la rivière du Daim, et de là à Prince Albert il y a 200 milles. C'est une des plus belles contrées qu'on puisse trouver. La vallée de la rivière du Cygne est déjà remplie de colons venus de toutes les parties du Canada et de la province du Manitoba, bien que le chemin de fer y ait à peine pénétré. Le territoire au nord et au nord-ouest de la montagne du Porc-Epic jusqu'au district de la rivière aux Carottes est l'un des plus beaux du Canada, et à ce titre, c'est le devoir du gouvernement de l'ouvrir à la colonisation. Le trafic local et la nature du sol qui se prête si bien à la colonisation, justifient le gouvernement de le faire desservir par un chemin de fer. L'établissement s'étend à 85 milles à l'est de Prince-Albert, mais au delà, il est impossible aux colons de transporter leurs produits au marché. Le sol est d'une fertilité extraordinaire, mais, je le répète, les cultivateurs ne peuvent transporter leurs produits au delà de ces 85 milles. Il serait bon d'accorder une subvention pour toute la distance jusqu'à Prince-Albert ; et si, l'année prochaine, le gouvernement accorde cette subvention, cela permettra aux colons de transporter leurs produits par voie ferrée au grand avantage de toute la population. Encore un mot au sujet du climat de cette vallée. Ce chemin de fer ne traverse pas le même plateau de prairie que celui où passe le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest de Brandon. Le plateau de prairie, à ce point, atteint une élévation de 900 à 1,400 pieds au plus. C'est ce qu'on appelle le premier plateau de la prairie. Sur le second plateau, le climat est plus froid et les vents sont plus forts. Ceux qui ont vécu dans cette localité et ont passé quelques années au Manitoba près du 49ième parallèle, disent que les vents sont déjà plus forts près de la frontière. Le district de la rivière du Cygne est ce qu'on appelle la région du calme.

M. FOSTER : Il serait temps de lever la séance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Adoptons tous ces crédits jusqu'à bas de la page. Ils ne prêtent point matière à discussion.

M. FOSTER : S'ils n'offrent pas matière à discussion, il sera facile de les adopter demain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voudrions nous rendre le témoignage que nous avons fait avancer la besogne. Nous n'avons presque rien fait.

M. FOSTER : Il se fait tard et nous aurons forte besogne demain. Nous avons assez expédié d'ouvrage.

Le PREMIER MINISTRE : Si quelque item offre matière à discussion, nous pourrons l'étudier plus tard.

M. FOSTER : Tous les item prêtent à discussion.

Le comité lève sa séance et rend compte de l'état de ses travaux.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. FOSTER : Nous continuerons sans doute l'étude de ces résolutions demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à deux heures et cinq minutes du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 4 août 1899.

La séance est ouverte à onze heures.

PRIÈRE.

VENTE DE BILLETS SUR LES CHEMINS DE FER.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Que les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 32), de cette Chambre touchant la vente des billets de voyageurs sur chemin de fer subissent leur deuxième lecture et soient adoptés.

Ce bill a été présenté par le député de London (M. Beattie) il y a quelque temps, et il tend à empêcher la vente illégitime des billets sur les bacs de passage et les bateaux à vapeur ainsi que sur les chemins de fer. Les amendements sont de peu d'importance.

La motion est adoptée.

HONORAIRES DES STENOGRAPHES AU COMITE DES PRIVILEGES ET ELECTIONS.

M. FORTIN : Je présente le deuxième rapport du comité permanent des privilèges et élections.

Par un ordre de la Chambre en date de mercredi, le 12 juillet 1899, votre comité a été autorisé à se servir d'un sténographe pour prendre les dépositions des témoins que le comité jugerait nécessaires ; mais en raison des nombreuses dépositions prises, votre comité s'est trouvé dans la nécessité de demander l'aide de deux nouveaux sténographes. Votre comité recommande, en conséquence, que l'honoraire ordinaire de cinq piastres par séance du comité soit alloué à aucun des trois sténographes pour chaque séance du comité à laquelle ils ont assisté.

Que l'honoraire ordinaire par séance de comité soit alloué à chacun des trois sténographes employés par le comité des privilèges et élections, pour chaque séance du comité à laquelle ils ont assisté, conformément à la recommandation contenue dans le second rapport du dit comité.

M. FOSTER : Qu'entend l'honorable député (M. Fortin) par ces mots : chaque séance du comité ? Si je ne me trompe, il y a la séance de la matinée et celle de l'après-midi. On comprend que cinq dollars pour chaque séance seraient une somme importante.

M. FORTIN : Il paraît que telle est la pratique en pareilles circonstances. Sur l'adoption du premier rapoprt du comité des privilèges et élections, le comité a été autorisé à employer un sténographe. Nous avons constaté l'impossibilité de faire faire toute la besogne par un seul sténographe, et par conséquent, nous avons engagé trois sténographes qui ont prêté serment et ont pris par écrit les dépositions jusqu'aujourd'hui. La motion tend à autoriser le comité à accorder à chacun de ces sténographes la rémunération de règle en pareilles circonstances.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fortin) n'a pas répondu à ma question, qui a bien son importance. Supposons que le comité se réunisse à dix heures du matin et siège jusqu'à onze heures, qu'il se réunisse de nouveau à deux heures de l'après-midi et siège jusqu'à quatre heures, puis, dans la soirée, qu'il siège de huit heures jusqu'à dix heures, accorderiez-vous à chacun de ces sténographes $15 ou bien $10 ? La chose a son importance et tout juste qu'il soit de bien rémunérer ces sténographes, il ne faut pas les rémunérer au delà du juste prix. En outre, il me semble que c'est trop de trois sténographes.

M. DAVIN : Rien n'empêche de parer à l'objection soulevée par l'honorable député (M. Foster) en stipulant qu'il ne sera pas accordé plus de $5 par jour à chaque sténographe. Je ne prétends pas m'opposer au rapport du comité, ainsi interprété ; toutefois, je crois qu'il est de règle, au moins en Angleterre,—chose facile à vérifier—de n'employer qu'un seul sténographe. Le sténographe touche l'honoraire d'une guinée par jour, soit $5 ici ; puis il reçoit tant par page, et il emploie le nombre d'aides qu'il lui faut. Je ne m'oppose pas à la motion, mais il faudrait établir clairement qu'il ne sera pas accordé plus de $5 par jour. En même temps, je crois que le président, en supposant qu'il est de règle d'accorder $5 par séance à chaque sténographe, est dans l'erreur.

M. FOSTER : Est-ce là tout ce qu'obtient le sténographe, ou bien est-il payé à tant la page ?

M. DAVIN : Il est payé tant la page.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je ne vois pas que le sténographe ait moins droit de recevoir $5 par jour, parce que la séance du comité se tient l'après-midi.

M. FOSTER : Ce n'est point là l'objection que j'ai soulevée. Je veux que le ministre saisisse bien ma pensée.

Le MINISTRE DES L'INTERIEUR : Si je saisis bien la pensée de l'honorable dé-

puté, il s'oppose à ce que le sténographe reçoive $5 pour chaque séance du comité, lorsqu'il y a deux séances le même jour. Lorsque le comité a quelque besogne urgente, il se réunit dans la matinée, et siège deux ou trois heures ; le sténographe assiste à la séance et fait son travail qui lui rapporte $5. Si le comité tient une autre séance, dans l'après-midi, les sténographes ont tout autant droit à la rémunération de règle, pour cette séance, que pour celle de l'avant-midi.

M. FOSTER : Supposons que la séance ne dure que cinq minutes ou une demi-heure, le sténographe recevrait le même honoraire que pour une séance plus longue.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député (M. Foster) suppose ce qui n'existe point. Si le comité ne donnait au sténographe qu'une demi-heure de travail, à coup sûr, il n'adopterait pas un résolution pour accorder au sténographe $5 pour pareille tâche. Ce ne sont point des séances de ce genre que tient le comité. Les dépositions des témoins, aux séances du comité, sont fort volumineuses et imposent beaucoup de travail aux sténographes. Le comité siège de dix heures et demie jusqu'à une heure, il se réunit de nouveau quelquefois à trois heures ou à quatre heures et siège jusqu'à six heures. Les séances de l'après-midi donnent tout autant de travail aux sténographes que celles de l'avant-midi. Je ne vois pas pourquoi nous appliquerions une règle spéciale aux sténographes de ce comité, et les priverions de l'avantage de la règle générale appliquée aux autres comités. Il ne s'agit pas de savoir si l'honoraire de $5 est trop ou trop peu élevé ; le comité applique ici la règle générale, et je ne vois pas de raison de faire exception pour les sténographes de ce comité.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je suggérerais d'ajourner la discussion de la motion, afin de consulter les précédents et de constater quelle est la règle générale. En 1891, époque à laquelle les comités siégaient toute la journée, l'état de choses actuel s'est produit et nous pourrions consulter les précédents établis à cette époque, afin de voir quelle est la pratique à cet égard.

M. FORTIN : J'ai biffé les mots "cinq dollars" à titre d'honoraire à accorder aux sténographes pour chaque séance du comité.

Le PREMIER MINISTRE : Il serait préférable de consulter les précédents.

La motion est retirée.

LOI DES ELECTIONS FEDERALES.

M. MARTIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire poser une question au premier ministre relativement à l'amendement qu'on se propose d'apporter à la loi des élections fédérales. Le premier ministre nous a donné à entendre hier qu'il devait consulter le ministre de la Justice. Je voudrais savoir si le gouvernement a pris une décision à l'égard de ce bill.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si mon honorable ami persiste à obtenir une réponse aujourd'hui, force me sera de lui répondre dans la négative. J'ai discuté la chose, non pas avec le ministre de la Justice que je n'ai pu voir, mais avec le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), et il soulève quelques objections contre le bill. Je prie donc l'honorable député de ne pas insister aujourd'hui sur sa question.

M. FOSTER : Le premier ministre a-t-il droit de s'opposer à un bill qui nous est renvoyé du Sénat à cette époque-ci de la session, de sorte que, si le gouvernement ne lui est pas favorable, il puisse l'empêcher d'être présenté, sur motion d'un simple député ? Il est possible que, bien que le gouvernement s'y oppose, la Chambre désire le discuter.

Le PREMIER MINISTRE : A cette époque-ci de la session, tout député peut proposer la première épreuve du bill, mais, quant à la seconde épreuve, à moins que le gouvernement ne la facilite, il est fort douteux qu'elle puisse se faire.

M. FOSTER : Si le gouvernement était hostile à la mesure, en faciliterait-il la présentation à la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce à quoi j'ai fait allusion quand j'ai dit à mon honorable ami, il y a quelques instants, que s'il persistait à obtenir une réponse, force me serait de lui déclarer que le gouvernement ne faciliterait pas la besogne ; et je lui ai demandé de ne pas faire insistance, parce qu'il me faut consulter mes collègues à cet égard.

DETTE POUR LE GRAIN DE SEMENCE.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je présente le bill (n° 189) concernant les garanties relativement à la dette contractée pour les grains de semence.

Il y a quelques années, le gouvernement avança une certaine somme d'argent aux cultivateurs du Nord-Ouest pour le grain de semence, et il exigea des cultivateurs des obligations constituant des hypothèques sur leurs patrimoines. Le gouvernement exigea en outre, des cultivateurs qui reçurent du grain, de s'adjoindre certaines personnes à titre de cautions ou de garants pour le remboursement de l'argent. Le bill que je présente tend à libérer les cautions de toute responsabilité, lorsque la terre du colon primitif est censée constituer une garantie suffisante.

M. DAVIN : Je voudrais demander à l'honorable ministre si le bill s'applique seulement aux cautions.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. DAVIN : Je félicite l'honorable ministre d'aller aussi loin. Cette mesure nous débarrassera sans doute d'un grief inutile, grief qui, à mon avis, n'a aucune raison d'exister, parce que le gouvernement a des cautions plus que suffisantes pour toute somme qui peut lui être due, sans tenir ces personnes responsables par leur cautionnement. Je félicite l'honorable ministre de s'être occupé de cette question durant cette session. Il se rappellera sans doute lorsqu'il a été choisi comme ministre, lorsqu'il s'est rendu pour la première fois dans l'ouest, en cette qualité, que je lui ai présenté une députation qui a discuté ce sujet avec lui ; et depuis, soit par lettre, soit par des questions posées dans cette Chambre, j'ai toujours tenu la question sous ses yeux. La question de libérer les cautions était le point principal ; mais j'aurais aimé voir l'honorable ministre aller encore plus loin, et puisque le bill est maintenant soumis au comité, je suggérerai—parce que je ne pourrais comme simple membre proposer l'amendement que je voudrais —certains amendements que, je l'espère, l'honorable ministre acceptera après avoir entendu mes explications.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

PECHEURS DE TERRE-NEUVE ET PECHEURS DU CANADA.

M. KAULBACH : Je voudrais demander aux ministres s'il existe une correspondance échangée dernièrement avec le gouvernement de Terre-Neuve au sujet de la boitte qui doit être fournie aux pêcheurs canadiens et dans l'affirmative, quelle réponse a été reçue. Il me semble que le traitement injuste est presque inhumain, que les pêcheurs canadiens ont reçu de la colonie sœur de Terre-Neuve n'est pas celui auquel ils juste et presque inhumain, que les pêcheurs canadiens s'efforcent d'être justes envers cette colonie de Terre-Neuve, mais la restriction imposée aux pêcheurs français et dirigée directement contre leur approvisionnement de boitte, ce qui n'est pas naturel, ce qui n'est pas le fait d'amis, ce qui est injuste. La restriction d'après laquelle les pêcheurs canadiens doivent payer un droit sur leurs barils et sur leur sel, non pas comme articles de marchandises, mais parce que ces articles sont tenus à bord des navires me semble aussi tout à fait injuste. Je demanderais au gouvernement s'il y a eu échange de correspondance à ce sujet, et dans l'affirmative, quelle a été la réponse de Terre-Neuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je puis dire à mon honorable ami que j'ai déclaré en réponse à une question semblable posée par l'honorable député de Halifax (M. Borden) l'autre jour, qu'il y a eu une correspondance considérable échangée entre ce gouvernement et celui de Terre-Neuve à ce sujet. On a représenté au gouvernement du Canada que le gouvernement de Terre-Neuve avait mis en vigueur le règlement défendant l'exportation du poisson de Terre-Neuve pour tout autre fin que celle de servir de nourriture, ce qui a empêché les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse d'obtenir ce poisson pour le faire servir de boitte comme ils avaient l'habitude de le faire auparavant. Ces représentations furent communiquées au gouvernement de Terre-Neuve, ainsi qu'un rapport officiel sur la question. Nous avons depuis envoyé un autre rapport, mais nous n'avons reçu aucune réponse officielle ou autre du gouvernement de Terre-Neuve. Ce matin, quand je me suis informé au département, M. Venning, fonctionnaire de ce département, m'a dit qu'il ne serait pas surpris du tout si nous recevions une réponse dans un jour ou deux, et que jusqu'à présent, aucune réponse n'avait été reçue.

M. KAULBACH : Je voudrais demander au ministre s'il a été question du droit exigé des pêcheurs canadiens sur les barils qu'ils transportent à Terre-Neuve à bord de leurs navires où ils demeurent, et sur le sel. On ne fait pas d'entrées pour ces articles et à mon sens, on ne devrait pas être obligé de payer des droits sur ces articles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Des représentations ont aussi été faites au gouvernement fédéral, sur ces questions ; ce gouvernement a communiqué ces représentations au gouvernement de Terre-Neuve, et je serai heureux de montrer à mon honorable ami, s'il veut se rendre à mon département, la réponse que ce dernier gouvernement a faite sur chacune de ces plaintes. Je suis plutôt porté à croire qu'il y a de bonnes raisons invoquées de part et d'autre. Il y a quelques raisons qui excusent l'action du gouvernement de Terre-Neuve ; mais il me serait impossible d'expliquer comme je le voudrais à l'honorable député ces questions ; je serai plus en état de lui donner tous les renseignements s'il veut bien passer au département et lire les dépêches échangées.

PROHIBITION.

M. BERGERON : Je voudrais demander au premier ministre s'il a l'intention de fournir au gouvernement une autre occasion de discuter la question de la prohibition durant cette session.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dois dire que je n'ai pas considéré encore la question ; mais comme mon honorable ami est devenu tout à fait intéressé à la chose, je vais considérer cette question.

M. WALLACE : Cela n'est pas une réponse très précise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas plus que la question, j'en suis sûr.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour considérer certaines résolutions concernant l'octroi de subventions y mentionnées à des compagnies de chemin de fer et pour la construction des chemins de fer y mentionnés.—(M. Fielding.)

(En comité.)

Pour un chemin de fer partant d'un point quelconque près d'Antler Station jusqu'à un point au sud de la montagne de l'Orignal, Manitoba, ne devant pas dépasser en longueur 50 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire changer cette résolution en retranchant les mots "au sud de" et en les remplaçant par les mots "près de."

M. WALLACE : Quelle est l'explication de cette résolution ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je connais peut-être les localités dont il est ici question mieux que ne les connaît mon honorable collègue. La ligne projetée est un prolongement de ce qui est connu sous le nom d'embranchement de Pipestone ou de Souris du Pacifique. Cet embranchement s'étend de Brandon à Antler au sud-ouest et l'embranchement de Pipestone de l'embranchement de Souris commence à environ 25 milles au sud-ouest de Brandon et se dirige presqu'en ligne droite vers l'ouest. Cette ligne a été construite, il y a quelques années, jusqu'à un endroit appelé Preston, près de la frontière occidentale de la province du Manitoba et l'an dernier, on l'a prolongée de 20 ou 30 milles. Nous nous proposons d'accorder une subvention pour permettre de prolonger cette voie ferrée de son terminus actuel à un certain endroit, direction ouest, à environ 50 milles de ce terminus. Je puis dire que les colons du district de la montagne de l'Orignal ont peut-être des raisons plus fortes que celles que pourrait invoquer la population des autres districts de l'ouest, pour demander des communications par voie de chemin de fer. Cette contrée a été colonisée, il y a plusieurs années, dans un temps où l'on projetait de construire un chemin de fer dans ce district et alors que les brochures publiées par le gouvernement sur l'immigration annonçaient qu'un chemin de fer y serait construit. Cette contrée a été colonisée il y a un grand nombre d'années ; plusieurs des premiers colons ont quitté cet endroit et ont été remplacés par d'autres qui espéraient eux aussi qu'un chemin de fer serait construit et passerait à cet endroit. Il y a trois ou quatre ans, on constatait un nouvel exode de la population, et ce n'est que sur de plus urgentes représentations que ces colons consentirent à rester. Je me suis engagé, alors, non pas à leur procurer un chemin de fer, mais à faire tout en mon pouvoir pour leur procurer des communications par chemin de fer et depuis que je fais partie de ce cabinet, je n'ai cessé de demander à mes collègues de me permettre de réaliser cette promesse. Le territoire qui borde la frontière ouest du Manitoba où ce chemin de fer aura son terminus, est extrêmement fertile. Je n'en connais pas de plus fertile pour ma part, et des colons s'y rendent maintenant pour s'y établir, et aussitôt que ce chemin de fer aura été construit, toutes les terres non concédées sur une distance de plusieurs milles de chaque côté de ce chemin, seront prises par de nouveaux colons.

M. FOSTER : Qui exploite ce chemin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le Pacifique.

M. SPROULE : Alors, c'est un prolongement de la ligne du Pacifique ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est un embranchement.

M. WALLACE : Il nous faut plus de renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est difficile de plaire à l'honorable député. Tout ce que je puis dire, c'est que les gens des endroits intéressés demandent ce prolongement par l'entremise de mon honorable ami (M. Sifton).

M. WALLACE : C'est justement ce qui rend la chose pire.

M. DAVIN : Je suis entièrement de l'avis de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). C'est certainement l'un des crédits demandés dans cette longue liste, que l'on puisse défendre avec le plus de raison.

M. WALLACE : Nous n'avons pas encore le renseignement que nous avons demandé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quel renseignement faut-il à l'honorable député ?

M. WALLACE : Qui a demandé cette subvention ? Est-ce le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit que ce chemin était un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique et que ce que l'on se proposait de faire était de prolonger cet embranchement.

M. WALLACE : Il ne s'agit pas d'une compagnie indépendante qui se propose de céder ensuite cette partie de chemin au Pacifique ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non ; cet embranchement fait partie du réseau du Pacifique.

M. HAGGART : Alors, la subvention ira au Pacifique pour le prolongement de sa voie vers l'ouest.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER et CANAUX : Je ne vois pas ce que cela peut faire de différence. Un très grand nombre de subventions sont dans la même forme.

M. FOSTER : Non.

Plusieurs VOIX : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques honorables messieurs disent non ; moi je dis : oui.

M. HAGGART : Les subventions au Pacifique pour le prolongement de sa ligne sont données directement au Pacifique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un certain nombre de subventions, non seulement dans la liste actuelle, mais encore dans les listes précédentes où le crédit est accordé sans nommer aucune compagnie, mais simplement en disant que ce crédit est pour une ligne de chemin de fer entre certains endroits. La question est tout à fait sans importance. Mais il devient quelquefois nécessaire, quand il y a trois ou quatre compagnies rivales qui ont une charte pour construire une même ligne, que le gouvernement s'assure de l'état exact des choses et juge quelle compagnie doit obtenir la subvention dans le meilleur intérêt public.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Blair) veut-il dire qu'il y a des compagnies rivales dans le cas qui nous occupe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Alors, quelle objection peut-il y avoir à faire connaître le but que le ministre a en vue ? Toutes les fois qu'on peut avoir un renseignement précis, on devrait pouvoir l'obtenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de nécessité pour cela.

M. WALLACE : L'honorable ministre dit que cela ne se fait pas, mais je vais lire le premier item qui se trouve dans cette liste :

A la Compagnie du chemin de fer Ontario Central, pour le prolongement de sa voie ferrée depuis un point à ou près soit de Coe Hill soit de la station Rathbun—

Et ainsi de suite. A l'item n° 2.

A la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord, pour un embranchement entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite.

La même chose pour les numéros 13, 14, 15 et plusieurs autres. Le ministre ne devrait pas se tenir dans le vague et dans l'indéfini à propos de cette résolution ; il devrait donner tous les renseignements librement et avec justice. L'honorable ministre (M. Blair) parle des cas où il a des compagnies rivales, mais on ne voit pas que la chose existe comme dans le cas qui nous occupe. Il s'agit simplement de prolonger l'embranchement du Pacifique depuis Antler station. Il n'y a pas de ligne rivale, et il semble que ce prolongement soit désirable, parce qu'il ouvre une partie du pays où il n'y a pas de chemin de fer à présent ; ainsi, cette subvention est recommandable si l'on est pour continuer à suivre le système de subventions.

M. FOSTER : Je ne vois pas pourquoi le ministre ne dirait pas dans cet item ce qu'il entend dire ; je ne puis trouver d'autre raison à la chose, à moins que cela ne soit fait dans le but de cacher certains projets que nous ne connaissons pas. Dans le cas qui nous occupe, il n'y a qu'un seul chemin de fer que l'on se propose de prolonger, et c'est le Pacifique. Il pourrait devenir embarrassant et ennuyeux pour le gouvernement si ce dernier était porté à un contrat avec une autre compagnie pour la construction de ces 50 milles de chemin de fer. Cette autre compagnie pourrait fort bien avoir une chance de tirer au dé avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ; elle deviendrait en effet comme ces compagnies dont les directeurs sont des vendeurs de charte, un négoce que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et moi-même sommes loin de tenir en haute estime. Il y a eu en effet trop de ce négoce depuis que ces subventions ont été présentées la première fois. Une petite compagnie qui tient le milieu entre diverses compagnies, est capable de vendre sa charte, ou de louer à des compagnies plus fortes. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux peut donc voir facilement que c'est là une des complications qui peuvent s'élever ; je ne veux pas dire que la chose arrivera, mais elle pourrait arriver et vous lui donnez la chance de se produire en n'étant pas bien précis dans cette question qui nous occupe. Il y a trop de ces vendeurs de chartes. Des gens qui ne s'attendent pas à mettre un dollar dans des entreprises de chemin de fer, ont leurs noms inscrits parmi les directeurs de nombreuses compagnies de chemin de fer. Et pourquoi ? Non parce qu'ils désirent construire ces chemins de fer, mais parce qu'ils veulent vendre le privilège qu'ils ont obtenu par leur charte. Pourquoi donner à ces personnes une occasion d'exploiter la situation, quand cela n'est pas nécessaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La manière dont ces résolutions sont rédigées est pour beaucoup dans les questions d'accidents en tant que la phraséologie se trouve concernée. J'ai compté, et je puis dire à mon honorable ami que mon calcul est exact, qu'il y a 20 ou 25 cas semblables dans la liste actuelle et dans les listes antérieures.

M. DAVIN : Cela ne devrait pas se reproduire ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis qu'il est très à propos que cela se produise ici.

M. DAVIN : Pourquoi à propos ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel est le but à atteindre ? Le but est d'avoir un ligne de chemin de fer construite entre les deux points nommés.

M. BERGERON : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est leur but.

M. BERGERON : Non, le but est de retirer la charte jusqu'à ce qu'il se présente une forte compagnie pour l'acheter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne peut trouver un seul bill des subsides où il n'y ait pas de nombreux exemples de ce cas.

M. COCHRANE : Peu importe ce que nous avons fait : pourquoi ne faites-vous pas ce qui doit être fait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire dire à mon honorable ami à l'humeur si emportée qu'il n'y a rien qui demande justification. Nous n'avons d'autre but que de faire construire ce chemin, et l'intérêt public n'exige pas, dans les circonstances, que nous changions la rédaction de cet item.

M. COCHRANE : Si le Pacifique doit construire cette ligne et en demeurer propriétaire, pourquoi le ministre ne met-il pas le comité dans ses secrets et ne lui dit-il pas qu'il va donner cette subvention au Pacifique ? S'il y a des raisons qui l'empêchent de faire la chose, pourquoi ne nous la fait-il pas connaître ? Il me semble qu'il y a quelque raison pour laisser la rédaction de cet item telle qu'elle est ; autrement, le ministre n'esquiverait pas la question.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier.) Je ne comprends pas l'indignation feinte ou réelle que provoque cet item. Ce n'est pas la coutume, et personne ne le sait mieux que mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), de voter des subventions à des compagnies ou personnes qui ne les ont pas demandées. Je me suis informé à mon honorable ami (M. Blair) si la compagnie du Pacifique avait jamais demandé cette subvention, et je comprends qu'elle ne l'a jamais demandée. Tel étant le cas, est-il pour demander à la Chambre de donner cette subvention à cette compagnie ? Cette subvention n'est pas destinée au Pacifique ni à d'autre compagnie, elle est demandée pour l'avantage de cette partie du pays par laquelle passera ce chemin de fer.

M. BERGERON : Quelle compagnie demande cette subvention ?

Le PREMIER MINISTRE : Aucune compagnie n'a demandé cette subvention. La population intéressée l'a demandée comme la chose s'est faite dans nombre de cas. Mon honorable ami sait que tout le temps, depuis 1883, le gouvernement a continuellement à répondre à des personnes qui lui représentent qu'elles habitent un endroit complètement isolé des chemins de fer et qui demande de l'aide pour la construction d'une voie ferrée. La seule chose que le gouvernement peut faire est de mettre une subvention dans les statuts que tous ceux qui le désirent peuvent toucher à la condition de mettre leur argent et leur énergie dans la construction du chemin de fer pour lequel la subvention est accordée. C'est là notre excuse et ce cas n'est pas une exception ; la chose a déjà été faite cette année comme elle a été faite antérieurement tous les ans. Je ne puis voir la raison de cette opposition à cet item en particulier.

M. FOSTER : Mon honorable ami verra en parcourant la liste de ces subventions que toutes les fois, dans un cas comme celui-ci, qu'il s'agit d'un chemin dont celui que vous vous proposez de construire n'est que le prolongement, la subvention est accordée à ce chemin de fer. Maintenant, en fait, mon honorable ami sait qu'à moins que le Pacifique ne construise ces 50 milles lui-même, aucune autre compagnie ne peut les construire. Ce prolongement s'arrête à tel endroit et il commence au terminus actuel de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique. Aucune autre compagnie ne peut construire et exploiter ces 50 milles de chemin de fer ; cela doit être fait par le Pacifique. Voilà un aperçu de la question. Il faut considérer cette subvention. Mais on n'aurait pas demandé à la Chambre de voter ce crédit, si le ministre de l'Intérieur n'avait été convaincu que si cette subvention était votée, le Pacifique la prendrait et construirait le chemin. Je crois qu'il n'aurait pu honnêtement proposer la chose si telle n'eût pas été son idée. Mon honorable ami s'est fait scrupule de forcer la compagnie à accepter ce crédit. C'est une chose à considérer.

D'autre part, il est un point que nous avons soulevé de ce côté-ci de la Chambre quant à cette pratique condamnable de permettre à une tierce personne d'intervenir sur une ligne de chemin de fer qui n'est qu'un prolongement de la ligne principale d'une compagnie. C'est ouvrir le champ aux opérations des colporteurs de chartes dont nous voyons de nombreux spécimens à Ottawa toute la durée de l'année, mais particulièrement durant les sessions du parlement, et nous pourrons sans doute en rencontrer quelques-uns avant que toutes ces subventions soient votées.

Maintenant, on doit prolonger le chemin de fer de l'Ontario Central, ainsi que le chemin de fer du Grand Nord. La subvention dans ce dernier cas est accordée à la compagnie de ce chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voyez le numéro 43 ; il y a là un cas évident.

M. FOSTER : Que contient l'item 43 ? "Pour un chemin de fer prolongeant l'embranchement de Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embranchement de la rivière Saint-François." C'est l'embranchement de Saint-François qui doit être prolongé, mais qui possède cet embranchement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas une subvention à la compagnie de ce chemin de fer.

M. FOSTER : Mais à la lecture de cet item, on croirait que c'est une subvention à cette compagnie et s'il y a une compagnie qui exploite ce chemin et si ce prolongement de trois milles doit se relier à ce chemin, personne, si ce n'est cette compagnie, ne peut construire et exploiter ce prolongement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, vous seriez opposé à ce que l'on inscrivît le nom de la compagnie qui a le droit de recevoir cette subvention ?

M. FOSTER : Toutes les fois qu'il est possible au ministre de donner le nom véritable de la compagnie qui doit faire l'ouvrage, il devrait donner ce nom. On ne devrait laisser le nom en blanc que s'il y a un doute complet quant à la personne ou à la compagnie qui peut faire ou fera cette entreprise.

M. HAGGART : Le chef du gouvernement s'adresse à moi pour constater quelle est la coutume. Dans un grand nombre de cas, la subvention va à la ligne principale du chemin de fer. Permettez-moi de donner quelques exemples. Prenons un chemin de fer partant de Cobourg, au nord, pour faire correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. On peut avoir conclu avec le Pacifique un arrangement en vertu duquel après qu'on aura construit ce chemin, la compagnie en prendra le contrôle et l'exploitation. Prenons encore le chemin de fer de Pontypool à Haliburton. Dans ce cas, la subvention n'est pas votée à la compagnie qui l'exploitera ensuite, mais à la compagnie pour les fins du prolongement. Je comprends cela. Mais il s'agit ici du prolongement de ce qui forme l'embranchement principal du Pacifique. Je crois qu'alors le crédit va toujours au chemin de fer qui a l'intention d'en bénéficier. Il y a un autre crédit pour le prolongement d'une ligne de chemin de fer à Québec qui, je crois, sera d'un certain avantage au Pacifique, mais ce crédit est accordé à la compagnie.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique ne l'exploitera pas, à moins que la municipalité ou les citoyens ne souscrivent pour le prolongement. C'est pour cette raison qu'une compagnie privée en entreprend la construction pour le louer ensuite au chemin de fer Canadien du Pacifique ou à toute autre compagnie. Cela peut être d'un avantage indirect pour elles, mais ces compagnies de chemins de fer ont été subventionnées en concessions de terrains. Je ne vois aucune raison pour accorder un crédit pour ce chemin.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je ne comprends pas, je l'avoue, l'opposition acharnée des membres de la gauche parce que le nom du chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas mentionné dans la résolution. Mon seul désir est de voir la Chambre voter une subvention qui assure la construction d'un chemin de fer, et peu m'importe que ce soit le chemin de fer Canadien du Pacifique ou toute autre compagnie. Le Northern Pacific a un embranchement près de cet endroit, et je ne vois pas pourquoi on ne lui permettrait pas de prolonger sa ligne à travers ce territoire s'il demande la chose.

En réponse à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), j'ai dit que la ligne serait virtuellement un prolongement de l'embranchement de Pipestone du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais que si une autre compagnie offrait de construire la ligne, je ne voyais pas pourquoi elle n'aurait pas autant de droits que le chemin de fer Canadien du Pacifique . Je ne vois pas pourquoi le gouvernement serait tenu de subventionner le chemin de fer Canadien du Pacifique contre toute autre compagnie. Supposons que le Northern Pacific offre de prolonger son embranchement de Belmont, dans l'intérêt général du pays, je ne vois pas pour quelle raison le gouvernement n'accepterait pas cette offre. Je ne vois aucune raison de modifier ces résolutions de manière à lier le gouvernement.

M. SPROULE : Quelle est la compagnie qui a actuellement la charte pour ce district ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je doute qu'il y en ait une. Le chemin de fer Canadien du Pacifique peut l'avoir en vertu de ses pouvoirs généraux de construire des embranchements, mais des autorités éminentes en droit ont même des doutes à ce sujet. Je pense que ni le chemin de fer Canadien du Pacifique ni le Northern Pacific n'ont le droit de prolonger leur ligne sur ce territoire. A tout événement, ce que nous voulons, c'est le chemin de fer. Je ne comprends pas pourquoi les membres de la gauche tiennent si fortement à protéger les intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. HAGGART : L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a donné la meilleure raison pour laquelle le chemin de fer Canadien du Pacifique devrait partager cette subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toutes ces compagnies sont comprises dans cette subvention.

M. HAGGART : Mais nommées dans ce crédit spécial. Le ministre de l'Intérieur demande pourquoi le gouvernement ne pourrait pas conclure un arrangement avec une

compagnie privée dans le but de prolonger cette ligne depuis Antler Creek jusqu'à 50 milles sur ce territoire. Mais ayant compris la difficulté qui se présentait, il dit: Pourquoi ne donnerions-nous pas la chose au Northern Pacific qui pourrait construire un embranchement depuis sa ligne dans le Manitoba, jusqu'à Antler Creek ? L'honorable ministre suppose-t-il que le parlement va subventionner une compagnie pour construire une ligne parallèle au chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Antler Creek, faisant disparaître tout raccordement vers l'ouest, sur une distance de 100 milles ? Si le gouvernement pouvait faire cela, et donner la chose à une compagnie privée, la Chambre hésiterait longtemps avant d'accorder une subvention à la compagnie. La raison qui pourrait déterminer le gouvernement à accorder une subvention à la compagnie, c'est que cela serait avantageux à la population de cette partie du pays, et le seul moyen d'atteindre ce but, c'est de donner cette subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, pour qu'il prolonge sa ligne dans cette direction.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je répudie entièrement l'idée que parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique ou toute autre ligne construit une ligne jusqu'à un certain endroit, personne ne peut en construire une autre à partir de ce même endroit. J'espère que le parlement n'adoptera jamais semblable principe. Je n'ai jamais entendu proposition aussi absurde, et je ne pense pas que l'honorable député ait pris le temps de réfléchir à ce qu'il a dit. Parce qu'une compagnie a construit un chemin de fer jusqu'à un certain endroit, je ne sache pas que le pays se trouve tenu de lui accorder tout prolongement de telle ligne. Comme membre de cette Chambre, je ne puis reconnaître semblable principe. La recommandation de l'honorable député est tout à fait injuste et justifiée par rien de ce que j'ai dit. Mon honorable ami a pu me mal comprendre. Je ne crois pas que le gouvernement accorde une subvention au Northern Pacific pour construire une ligne parallèle au chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. HAGGART : Je n'ai pas dit cela. Mais j'ai cru entendre l'honorable ministre dire : Pourquoi cette partie du chemin ne serait-elle pas subventionnée et ne demanderait-on pas au Northern Pacific de prolonger sa ligne jusqu'à Antler Creek pour y faire raccordement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit que le Northern Pacific avait construit une ligne tout près de cet endroit. Si le Northern Pacific construit une ligne jusqu'à Antler Station et que nous demandions au parlement une subvention pour un prolongement de 50 milles, nous ne subventionnons pas une ligne parallèle au chemin de fer Canadien du Pacifique. La compagnie construirait cette ligne sans subvention et il resterait au gouvernement à décider quelle était la meilleure offre dans l'intérêt du pays. Je ne vois pas pourquoi le comité refuserait au gouvernement toute liberté d'action et déclarerait que le chemin de fer Canadien du Pacifique doit obtenir cette subvention, parce que cette compagnie a construit un chemin de fer jusqu'à Antler.

M. HAGGART : A quelle distance d'Antler Creek est le terminus du Northern Pacific ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : 50 ou 60 milles. Si, voyant cette disposition dans les statuts, le Northern Pacific offrait de construire la ligne jusqu'à Antler, pour la prolonger ensuite de là au district de la Montagne de l'Orignal, je ne vois pas pourquoi le gouvernement ne prendrait pas cette offre en considération. Supposons que le chemin de fer Canadien du Pacifique refuse de construire cette ligne pour $3,200 par mille, et qu'une autre compagnie accepte l'entreprise, nous serions dans un belle position. Je suis étonné de l'attitude prise par l'honorable député. Je ne lui vois aucune autre raison que celle de forcer le gouvernement de donner une subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, et il semble se soucier plutôt de cette compagnie que des colons.

M. HAGGART : L'honorable ministre a changé entièrement de ton depuis son premier discours au comité. Il nous a dit d'abord, en expliquant le crédit, que cette subvention ne saurait être donnée à aucune autre compagnie que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique ; qu'aucune autre compagnie ne pourrait l'utiliser. Nous voyons autre chose aujourd'hui. Il hésite entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Northern Pacific. Il nous dit que la ligne du Northern Pacific est à 60 milles d'Antler et qu'il se peut qu'un arrangement soit fait avec cette compagnie pour le prolongement de sa ligne.

Je n'ai jamais émis d'idée absurde comme le dit l'honorable ministre. Je n'ai jamais dit que parce qu'une compagnie avait une ligne jusqu'à cet endroit, aucune autre compagnie ne pouvait construire un prolongement. J'ai démontré l'absurdité d'accorder une subvention à une compagnie dont la ligne était éloignée de 60 ou 70 milles du terminus d'une autre compagnie qui pouvait gouverner tout son trafic à ce même endroit. L'honorable ministre demande pourquoi ne pas donner cette subvention à une autre compagnie qui s'arrangerait avec le Northern Pacific pour faire raccordement à cet endroit, je lui demande pourquoi le Northern Pacific construirait une ligne parallèle à un autre chemin de fer qui se rend aujourd'hui à Antler. L'honorable ministre dit: Pourquoi ne ferions-nous pas des arrangements avec le Northern Pacific, si cela est nécessaire dans l'intérêt du pays ; sa ligne est construite jusqu'à 50 ou 60 milles de cet endroit ? La raison de nos objections n'est

pas que cette subvention est refusée au chemin de fer Canadien du Pacifique, mais nous ne voulons pas que le gouvernement soit libre, s'il le juge à propos, de l'accorder à une compagnie rivale du chemin de fer Canadien du Pacifique qui est déjà rendu à cet endroit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a exposé la position avec beaucoup de raison ; c'est-à-dire que le gouvernement pourra donner cette subvention à une compagnie rivale, si les conditions du chemin de fer Canadien du Pacifique ne sont pas satisfaisantes.

M. HAGGART : Vous êtres libres de la donner au Northern Pacific sans vous inquiéter le moins du monde du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quelle chose abominable que le gouvernement puisse songer à donner une subvention à une autre compagnie de chemin de fer sans s'occuper du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. FOSTER : Est-il une autre compagnie qui tienne du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial un pouvoir spécial pour construire cette ligne ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai exposé mes vues. Inutile d'aller aussi loin, car, d'après ce que j'ai dit, mon honorable ami doit comprendre que le gouvernement n'avait aucun objet spécial en vue. J'ai dit qu'avant cette discussion, je ne m'étais jamais demandé si le Northern Pacific avait le droit de construire cette ligne, et que maintenant il me semblait que sa charte lui donnait ce pouvoir.

M. FOSTER : Mon honorable ami a dit, il y a un instant, qu'il ne fallait pas gêner la liberté qu'a le gouvernement d'accorder des subventions à qui que ce soit. Il est certain que le chemin de fer Canadien du Pacific possède le pouvoir de construire des embranchements, et aucune autre compagnie n'a ce pouvoir dans cette partie du pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En êtes-vous sûr ?

M. FOSTER : Je laisse de côté les deux compagnies rivales, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Northern Pacific.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député fait erreur, je crois qu'il y a une autre compagnie.

M. FOSTER : Alors, il est du devoir du gouvernement de nous nommer cette compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas d'accorder une entreprise dans le moment ; nous demandons un pouvoir.

M. FOSTER : Le gouvernement demande le pouvoir d'appliquer comme il l'entendra cette subvention. Mais la Chambre a le droit de demander des renseignements avant de voter cette subvention. Ce qu'il y a de certain, c'est que le chemin de fer Canadien du Pacifique seul a ce pouvoir, à moins que vous ne nous en nommiez une autre ; et si vous ne donnez pas cette subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, vous ne pouvez la donner à aucune autre compagnie. Quelle est l'autre compagnie qui a de semblables pouvoirs ?

Le PREMIER MINISTRE : Après toute cette discussion, il me semble que nous devons savoir où nous en sommes, et je crois que nous le savons. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) approuve la construction de ce chemin de fer, de même que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Ainsi, voilà le fait reconnu unanimement de l'opportunité de construire cette ligne.

Nous demandons le pouvoir de faire construire ce chemin par la compagnie qui voudra entreprendre les travaux. Il ne s'agit pas ici de venir en aide à une compagnie, mais bien de servir les intérêts des populations qui demandent ce chemin de fer.

Voici quelle attitude prennent les membres de la gauche ; ils disent : "Nous ne sommes pas opposés à la subvention, mais nous voulons qu'elle soit donnée au chemin de fer Canadien du Pacifique, et à aucune autre compagnie. Si une autre compagnie offre de meilleures conditions, nous ne voulons pas laisser au gouvernement sa liberté d'action, bien qu'il soit responsable au parlement, mais nous voulons qu'il s'engage d'avance envers le chemin de fer Canadien du Pacifique."

Il y a dans tout cela quelque chose d'étrange. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas demandé cette subvention. Elle doit savoir comme tout le monde dans le Nord-Ouest qu'il s'agit d'un chemin de fer important. Sans vouloir lui faire de reproches, je crois que cette compagnie n'a pas été lente dans le passé à demander des droits et des privilèges. Dans le cas actuel, elle n'en fait rien.

Vous devez lui donner la subvention, disent les membres de la gauche. Peu importe qu'elle ne l'ait pas demandée. Je ne connais pas les détails de l'entreprise, mais après les déclarations de ceux qui en savent quelque chose, je crois que c'est une bonne entreprise. Si les honorables députés veulent nuire quand même à ce projet recommandable, nous n'y pouvons rien, bien que, à mon avis, ce ne soit pas une attitude raisonnable. Je ne pense pas qu'ils puissent sérieusement nous demander de donner une subvention à une compagnie qui n'en réclame pas. Dans de telles circonstances, quelle garantie avons-nous que cette compagnie construira ce chemin ? Mais il y a un moyen de régler la difficulté. Les honorables députés peuvent demander que l'on change le crédit de manière que la subven-

tion soit payée au chemin de fer Canadien du Pacifique. Si l'honorable député veut présenter cette motion, il est dans son droit.

M. WALLACE : Le premier ministre a représenté sous un faux jour l'attitude prise par des membres de ce côté-ci de la Chambre. Nous n'avons jamais dit cela. Ce que nous demandons, c'est que le gouvernement fasse un exposé fidèle de la question. Ce chemin de fer est un prolongement de l'embranchement de Pipestone du chemin de fer Canadien du Pacifique, et on devrait le dire. Le ministre de l'Intérieur dit que le Northern Pacific peut demander le droit de construire ce chemin. Allons-nous refuser ce droit, si le chemin de fer Canadien du Pacifique ne réclame pas la subvention ? Mais le Northern Pacific ne peut arriver brusquement à cet endroit dont il est éloigné de 50, 60 ou 100 milles.

L'honorable premier ministre nous dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas demandé cette subvention. Qui en a fait la demande ? La Chambre a le droit d'avoir tous les documents à ce sujet. Le premier ministre lui-même disait, il y a quelques années, qu'il était impossible de procéder avant d'avoir les documents.

Nous demandons au ministre des Chemins de fer et Canaux de produire ces documents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quels documents ?

M. WALLACE : Tous ceux sur lesquels est basé ce crédit. Il dit qu'il n'a pas été fait de demande par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et le Northern Pacific n'en a certainement pas fait. Aucune autre compagnie n'a pu demander cette subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quels documents l'honorable député veut-il parler ?

M. WALLACE : Tous documents, requêtes, lettres demandant cette subvention de $160,000. Dites-nous sur quoi se base le ministre pour demander ce crédit. Existe-t-il de semblables documents ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. WALLACE : C'est précisément ce que je pensais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me serait ainsi difficile de les soumettre.

M. WALLACE : Alors, puisqu'aucune compagnie, puisque personne n'a demandé cette subvention, cela m'a l'air d'un projet d'élection. Le gouvernement dira aux électeurs : bien que vous ne l'ayez pas demandé, nous avons donné une subvention pour un chemin de fer dans votre district. Nous désirons savoir qui a demandé cette subvention. Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que la compagnie du chemin de fer ne l'a pas demandée, qu'il n'a ni documents ni requêtes d'aucune sorte à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous allez trop loin.

M. WALLACE : L'honorable ministre dit qu'il n'a pas de documents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. WALLACE : Alors, en quoi puis-je exagérer ? Si l'honorable ministre a quelques documents, il est tenu de les soumettre à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : En tous cas, je crois que mon honorable ami approuvait cette entreprise.

M. WALLACE : L'honorable ministre a un peu exagéré ce que j'ai dit. Hier soir,, en regardant sur la carte, pendant que nous votions des centaines de milliers de dollars pour des lignes parallèles——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous n'avez fait d'objection à aucune.

M. WALLACE : L'honorable ministre commet là une erreur comme il n'en a jamais commis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A laquelle de ces lignes avez-vous objecté ?

M. WALLACE : J'ai condamné tout le projet, en principe. J'ai objecté à presque toutes celles de la première page. Le directeur général des Postes n'était pas ici, je suppose, et cependant, il ose se prononcer sans savoir quelle attitude j'ai prise.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Avez-vous présenté une motion ?

M. WALLACE : Une autre question. Je présenterai une motion et forcerai l'honorable ministre de se prononcer. Il lui sera plus difficile d'expliquer sa conduite aux électeurs d'York-nord, et il aura moins de temps à dépenser avec Sim. Hewitt et le reste de la clique dans Huron-ouest et autres comtés de l'Ontario, où il se cache dans une chambre d'hôtel pendant que les autres ministres font la lutte.

M. McMULLEN : A l'ordre ! à l'ordre ! Je soulève un point d'ordre.

M. WALLACE : ——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre !

M. WALLACE : Il n'a pas soulevé de point d'ordre.

M. McMULLEN : Mais oui.

M. WALLACE : ——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre ! L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a déclaré d'une manière distincte qu'il soulevait un point d'ordre, et c'était le devoir de l'honorable monsieur (M. Wallace) de reprendre son siège.

M. WALLACE : Je veux——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre !

M. WALLACE : L'honorable monsieur doit reprendre son siège comme je reprends le mien.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre ! L'honorable monsieur doit obéir à l'ordre du Président.

M. McMULLEN : Je soulève un point d'ordre, parce que l'honorable monsieur est censé discuter les subventions aux chemins de fer et qu'au lieu de faire cela, il discute la question de l'élection de Huron-ouest. Cela est-il dans l'ordre ?

M. WALLACE : Sur ce point d'ordre, je désire dire que je puis compter sur le témoignage de tous les membres de cette Chambre en disant que l'honorable député de Wellington-nord s'est levé trois fois pour me rappeler à l'ordre, et qu'il n'a pas le droit d'usurper vos fonctions, M. le Président.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je dois demander à l'honorable monsieur de se restreindre à la discussion du point d'ordre.

M. WALLACE : C'est précisément ce que j'allais faire et j'usais de mon droit, et je n'abandonnerai aucun des droits que je puis avoir. Quant au point d'ordre soulevé par l'honorable député de Wellington-nord, il participe de la nature des déclarations habituelles qu'il fait ; il est trop insignifiant pour être remarqué. Je ne me départirai pas de la règle. Je discutais la question soumise à la Chambre quand l'honorable directeur général des Postes m'a interrompu ; il n'avait pas ce droit, ainsi que vous l'avez souvent décidé, M. le Président. Il lui fallait mon consentement que je ne lui ai pas donné, du reste. Il a dit que je ne m'étais pas opposé à ces crédits dont la Chambre avait été saisie, et je lui ai répondu qu'il n'était pas dans la Chambre quand la discussion s'est faite sur ces crédits et que, par conséquent, il ne pouvait raisonnablement savoir si je ne m'étais pas opposé à l'octroi de ces subventions ; j'ai ajouté de plus que j'avais combattu ces item plus vigoureusement peut-être qu'aucun autre député dans cette Chambre. Enfin, j'ai dit au directeur général des Postes qu'il serait mieux pour lui de remplir ses devoirs dans cette Chambre ; qu'il aurait assez d'ouvrage pour lui quand il lui faudra revenir devant ses électeurs d'York-nord, alors qu'il lui faudra expliquer ses votes et la ligne de conduite qu'il a suivie dans l'élection de Huron-ouest, où l'on a vu d'autres personnes se jeter ouvertement dans la lutte alors que lui, suivant son habitude, se tenait caché dans une chambre d'hôtel. J'étais à discuter la question et je n'avais nullement le désir de m'arrêter, et ce n'est que lorsque j'ai été interrompu par le directeur général des Postes, qui a fait des énoncés inexacts et déplacés, que je me suis trouvé dans l'obligation de lui répondre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Peut-être devrai-je aller un peu loin, moi aussi. Je ne veux pas interrompre les délibérations de ce comité en me mêlant à une discussion impertinente, et l'occasion serait mal choisie pour discuter des insinuations méchantes, entièrement fausses, basées sur la simple imagination——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il y a un point d'ordre soulevé et non décidé encore. Nous étions à discuter l'octroi de subventions à différents chemins de fer et nous devons, autant que possible, limiter la discussion à ces subventions. Il serait de beaucoup préférable pour les honorables députés de ne pas interrompre, excepté lorsqu'ils en ont obtenu la permission de l'honorable député qui a la parole. On devrait lui demander s'il consent à l'interruption, et j'espère que la discussion se fera d'après ces règles à l'avenir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je désire faire une observation afin d'empêcher que les remarques de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) ne soient pas inscrites aux "Débats" sans être contredites. Il a fait allusion à une personne du nom de Sim Hewitt. Je puis déclarer qu'à ma connaissance, je n'ai jamais vu cet homme de ma vie.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A sa seconde observation, je——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député d'York-ouest a la parole. S'il cède la place à l'honorable directeur général des Postes——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a cédé la parole.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : En même temps, je crois qu'il ne serait pas complètement irrégulier, vu que ces déclarations ont été faites, de fournir l'occasion à l'honorable ministre (M. Mulock) de nier ces énoncés. Je crois qu'alors il serait bon de continuer la discussion sur les subventions aux chemins de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A la première affirmation précise de l'honorable monsieur (M. Wallace), j'ai donné un démenti formel. Quant à l'insinuation que le rôle que j'ai joué dans l'élection de Huron-ouest n'a consisté qu'à me cacher dans un hôtel, je dois dire que tout mon travail dans ce comté n'a été que d'adresser la parole dans les assemblées publiques, ouvertement et d'une manière honorable et de discuter les questions politiques du jour. Je mets au défi l'honorable député d'York-ouest, ou toute autre personne, de prouver ce qu'a voulu insinuer ici l'honorable député (M. Wallace). Je le mets au défi de faire une enquête sur ce point.

M. WALLACE : Le directeur général des Postes a évidemment perdu son sang-froid.

Je ne parlais pas seulement d'York-ouest mais aussi d'autres comtés. A Grey-nord, j'étais présent——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne crois pas qu'il soit opportun de discuter ces questions personnelles. Il vaudrait infiniment mieux continuer la discussion sur les subventions aux chemins de fer.

M. WALLACE : Je suis d'accord avec vous, M. le Président. Ce défi ressemble à beaucoup d'autres défis du directeur général des Postes. C'est un ballon creux et vide. Je sais ce qu'il a fait dans Grey-nord——

Plusieurs VOIX : A l'ordre !

M. WALLACE : Je sais ce que l'honorable ministre a fait dans Grey-nord——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre ! J'inviterais les honorables députés à discuter la question actuellement soumise. Une affirmation a été faite, puis elle a été niée et en tant que l'honorable député (M. Mulock) est personnellement concerné, sa négation doit être acceptée.

M. WALLACE Je suis prêt à accepter sa dénégation quant à ce qui s'est passé dans Huron-ouest—et c'est là tout ce que couvre sa dénégation—mais je connais ce qui s'est passé à Owen Sound et dans tout le comté de Grey-Nord——

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. WALLACE : C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet, et peut-être que ces messieurs me permettront de continuer la discussion, ce que je désire ardemment faire. En réalité, je ne me serais pas éloigné de la discussion et je n'en avais pas l'intention, si les directeur général des Postes n'était pas intervenu dans la question. Mais dans des occasion semblables, il me trouvera toujours prêt à soutenir la discussion. Je ne ferai aucune affirmation que je ne puisse prouver et celles que je fais ne le mettront pas à son aise—il peut en être certain.

Maintenant, quant à cette résolution pour une subvention au chemin de fer qui part de la station d'Antler, pourquoi n'est-elle pas rédigée de la même manière que la résolution n° 43 sur laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux attire notre attention ? Cette dernière résolution se lit comme suit :

Pour un chemin de fer en prolongement de l'embranchement de Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, distance ne dépassant pas 3 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas une subvention à une compagnie désignée.

M. WALLACE : Nous ne nous occupons pas de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais c'est le point soulevé—

M. WALLACE : Ce n'est qu'un point, Pourquoi l'honorable ministre ne dit-il pas "depuis le terminus d'un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique ?" Il n'y a pas d'autre chemin à prolonger à cet endroit. Les honorables membres de la droite disent : Nous ne devons pas faire un marché difficile et à la hâte avec le Pacifique, parce que, d'abord, le Pacifique n'a jamais demandé cette subvention. Nous avons demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux qui avait sollicité cette subvention, et il n'a pas pu nous le dire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis vous le dire. Quelle affaire avez-vous de faire une affirmation semblable ?

M. WALLACE : Je demanderai à l'honorable ministre (M. Blair) de s'adresser au président et même, bien qu'il siège aux côtés du directeur général des Postes (M. Mulock), je lui demanderais de ne pas suivre l'exemple de ce monsieur et de ne pas perdre son sang-froid. Nous devons observer les règles de la discussion, M. le Président. Je suis peiné d'avoir à attirer votre attention si souvent sur le fait que des honorables ministres qui devraient servir d'exemple à la Chambre, violent ces règlements.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je suis très heureux que l'honorable député (M. Wallace) ait attiré mon attention sur ce point. Je suis peiné de dire que tous les jours la règle est méconnue, les observations étant faites, non au président, ainsi que l'exige la règle, mais aux honorables députés directement. J'invite les honorables députés à s'adresser au président.

M. WALLACE : Je serais très heureux si les quelques remarques que j'ai faites, en vous donnant lieu de faire ces observations si opportunes, M. le Président, avaient pour effet de rétablir l'ordre et de faire mieux observer les règlements, et nous savons comme cela est important pour l'expédition convenable des affaires. Maintenant, en résumé, nous demandons les documents qui se rapportent au cas qui nous est soumis, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit : Quels documents ? Je lui ai dit : Les papiers, documents, requêtes de particuliers ou de corporations demandant cette subvention. Il m'a répondu : Nous n'avons pas tels papiers. Si tels documents existaient, il serait de notre devoir de les demander, afin de pouvoir connaître la raison qui nous engagerait à voter cette subvention de $160,000.

Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit que j'avais approuvé cette subvention. Voici ce que j'ai approuvé : D'après la carte, il y a une très grande étendue de terrain qu'on me dit être fertile et peuplée de colons et qui est com-

plètement privée de facilités de communication par chemin de fer. Si tel est le cas, on pourrait défendre dans la discussion l'octroi de cette subvention, plutôt que celui des subventions accordées hier dans le seul but de mettre sur le même pied les compagnies de chemin de fer existantes. L'ouverture d'une nouvelle contrée au commerce et à l'agriculture doit être la seule raison qui nous engage à voter ces subventions. Je conserve toujours l'opinion que j'ai exprimée, hier, que le système de voter ces subventions devrait être abandonné et que nous devrions ne voter telles subventions que lorsqu'il y a des raisons particulières qui nous permettent d'en agir ainsi.

M. SPROULE : J'avais l'intention en demandant ce renseignement au ministre des Chemins de fer et Canaux de m'assurer s'il y avait quelque compagnie qui avait proposé de construire ce chemin. Je me rappelle que feu sir John A. Macdonald énonçait le principe suivant, selon lequel ces subventions devraient être accordées : Il disait que s'il y avait une compagnie qui possédait une charte pour tel chemin et qui avait fait une proposition définie et satisfaisante, de construire ce chemin, le nom de cette compagnie devait être inscrit dans la proposition quant la subvention était votée une première fois, mais que s'il y avait deux ou trois compagnies possédant chacune une charte pour le même chemin et qu'il restait encore à décider laquelle de ces compagnies devrait construire ce chemin, alors, la question restait ouverte et le nom d'aucune compagnie ne devait être mentionné ; la même chose devait se produire toutes les fois qu'une localité avait besoin d'un chemin de fer que le public demandait du reste et pour lequel cependant aucune charte n'avait été accordée. Dans le cas qui nous occupe, je voulais m'assurer s'il y avait une compagnie qui demandait cette subvention, ou s'il y avait un mémoire ou une requête de quelque corporation, demandant une subvention. Je puis parfaitement comprendre maintenant pourquoi aucune compagnie n'est mentionnée dans cet item, puisque aucune compagnie n'a consenti à construire ce chemin, n'a proposé de le construire, bien que l'intérêt public exige que tel chemin soit bâti. Le point sur lequel je veux surtout insister, c'est que nous devrions, autant que faire se peut, empêcher le brocantage des chartes accordées pour ces chemins de fer ; nous devrions empêcher les personnes qui peuvent se faire commerçantes de chartes de venir dans le but de faire quelque argent après avoir obtenu ces subventions, offrir à des compagnies de négocier avec elles le transport de ces subventions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire avec certitude si le Pacifique a actuellement le droit de construire cette ligne. C'est là une question qui sera sans doute discutée et considérée avec soin. Je ne vois à présent aucune raison qui empêcherait le Pacifique, s'il a le pouvoir et le désir de construire ce chemin, de profiter de l'occasion qui lui est offerte.

M. SPROULE : C'est là la question : Quelle compagnie a demandé cette subvention ou quel mémoire a été présenté contenant une demande de subvention ? C'est demander le renseignement dont la Chambre a besoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire quand il parle de brocanteurs de chartes qui veulent avoir la haute main de cette subvention. Je ne puis comprendre comment cela pourrait se faire. Il n'y a qu'un moyen pour une compagnie d'obtenir la chose, c'est lorsqu'elle conclut un contrat avec le gouvernement dans le but de construire un chemin de fer. Quand le contrat est consenti, alors le gouvernement s'engage à payer la subvention à cette compagnie. Telle condition n'existerait pas dans le cas actuel. Nous n'avons aucune demande de compagnie de chemin de fer devant nous, mais le ministre de l'Intérieur nous a affirmé que la population intéressée à la construction de la voie ferrée dont il est ici question désire ardemment qu'une aide soit accordée à la construction de ce chemin, alors même que la subvention à accorder ne serait pas considérable. Il est évident pour tous ceux qui ont entendu les explications de l'honorable ministre devant ce comité, que ses renseignements étaient exacts ; quant à nous, nous en sommes arrivés à la conclusion que la construction de ce chemin de fer était chose opportune. Maintenant prétendra-t-on qu'un membre du cabinet ne peut faire des représentations à ses collègues qui examinent la question et qui décident, comme dans le cas actuel, qu'il est à désirer qu'une subvention soit accordée à tel chemin de fer dont la construction sera dans l'intérêt public ? Je ne saurais trouver objection à cela, et c'est du reste ce qui a été fait à maintes et maintes reprises. La chose s'est faite non seulement pour un chemin de fer dont la construction coûtera au gouvernement et au pays $150,000, mais encore dans le cas de chemin de fer dont l'un, ainsi qu'on l'a dit, hier soir, a coûté au pays, en 1884, la somme de $2,500.000. Aucune compagnie ne s'est fait reconnaître civilement pour construire la ligne courte à travers l'Etat du Maine, et aucun mémoire n'a été présenté au gouvernement en faveur de telle ou telle compagnie.

M. SPROULE : Je désire dire que je ne condamne pas le principe que parce qu'il n'y a pas de charte, il ne devrait pas y avoir de subvention. Je demande ce renseignement pour cette raison, qu'il peut y avoir des particuliers qui aient une charte pour la construction d'un chemin de fer ; il peut arriver encore qu'une compagnie ait une charte au

même effet et que les intéressés se rendent auprès de telle ou telle corporation et lui demandent : Nous avons la charte ; voulez-vous vous entendre avec moi pour construire ce chemin de fer ? C'est pour éloigner ces brocanteurs de chartes que je demande quels sont les promoteurs de cette entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons déclaré, il n'y a pas une heure, que nous avions agi sur les représentations du ministre de l'Intérieur.

M. DAVIN : Je ne m'oppose pas à ce crédit, car je désire grandement que ce chemin de fer soit construit le plus tôt possible. Si j'avais quelque chose à reprocher à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ce serait que, d'après ses déclarations, il ne me semble pas avoir pris les moyens de faire exécuter ce travail sans retard. En effet, tout ce qu'il fait est de venir nous demander de voter la subvention portée à l'item que nous discutons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pouvais facilement faire autre chose avant que la subvention fût votée.

M. DAVIN : Je crois le contraire. Ainsi, par exemple, l'honorable ministre aurait pu s'adresser aux personnes ou compagnies qui auraient pu être portées à construire ce chemin. Il aurait pu leur demander si elles étaient prêtes à faire cet ouvrage, et alors, il aurait été capable de nous répondre. Il devrait pouvoir nous dire, non seulement qu'il veut cette subvention, afin de pouvoir s'entendre avec quelqu'un sur la construction de ce chemin, mais encore qu'il veut ce crédit pour l'exécution de tel ou tel arrangement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On objecterait à cela.

M. DAVIN : Le gouvernement, pas plus que le chemin de fer Canadien du Pacifique, n'est excusable de cet état de choses. Quand le Pacifique a été construit, on a fait de Regina la capitale des Territoires du Nord-Ouest, et le gouvernement a vendu les emplacements de la nouvelle ville en assurant que Regina ne serait pas seulement la capitale des Territoires, mais que cette ville deviendrait le terminus d'une des divisions du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais en 1883, le Pacifique a changé ce terminus. C'est alors qu'une délégation s'est rendue auprès de sir John Macdonald qui manda immédiatement M. Stephen, maintenant lord Mount Stephen, qui était alors président de la compagnie du Pacifique. Sir John lui demanda : " Pourquoi n'avez-vous pas fait de Regina le terminus de cette division du Pacifique ? Il était entendu que ce terminus devait se trouver à cet endroit. Vous avez mal fait et il faut que le terminus soit à Regina." M. Stephen consentit à cela, mais il crut devoir ajouter : Accordez-moi une journée pour aller à Montréal. Il se rendit à Montréal et à son retour, il rencontra la délégation avec sir John Macdonald. Il déclara alors : " Sir John A. Macdonald, je suis incapable d'accorder à Regina le terminus en question." Il n'est pas nécessaire de rappeler les raisons qu'il a données. Qu'il suffise de mentionner que M. Stephen a déclaré qu'en faisant ce terminus à Regina, la compagnie en souffrirait beaucoup. Il ajouta, cependant, en présence de sir John Macdonald, et voulant sans doute donner compensation quelconque aux intéressés, dont plusieurs venaient de la province dont vient l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et avaient placé un montant considérable dans l'achat d'emplacements à Régina : Comme nous ne pouvons ramener le terminus à Regina, nous allons prolonger la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Regina, par voie de Pipestone."

Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux veut consulter la carte du chemin de fer Canadien du Pacifique, il verra que cette ligne est tracée jusqu'à Regina et fait correspondance à Saskatoon et à Prince-Albert, ce qui en ferait une ligne commerciale et de colonisation complète. Ce que devrait faire l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ce serait de prendre l'argent suffisant pour construire, non pas seulement 50 milles, mais une ligne directe à Regina. S'il veut me faire la faveur de regarder cette carte, l'honorable ministre trouvera que le chemin de fer Canadien du Pacifique a l'intention de construire ce chemin. Ce que je demande dans l'intérêt des Territoires du Nord-Ouest et dans celui des personnes qui sont allées coloniser ces territoires, c'est la construction de cette ligne, et je demande instamment les facilités de communications par chemin de fer les plus grandes possibles.

Quant à la question qui a été soulevée ici aujourd'hui, elle est très importante. Je ne crois pas, quoiqu'en ait dit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), quoiqu'en aient dit des membres très importants de cette Chambre qui ont confiance dans le système d'obtenir une subvention de cette sorte pour permettre au gouvernement de faire une transaction avec qui bon lui plaît, je ne crois pas que cette manière de procéder soit juste. Je vois le danger qu'il y a d'accorder ce crédit dans sa forme actuelle, et je ne dis pas cela parce qu'il s'agit d'un gouvernement libéral, car je dirais la même chose s'il était question d'un gouvernement conservateur. Chacun sait que j'ai critiqué librement l'administration conservatrice. Mais le crédit, dans la forme qu'il est présenté, permet à n'importe qui de prendre cette subvention en entreprenant l'ouvrage, et si finalement, il ne construit pas ce chemin, cet entrepreneur pourra aller trouver une compagnie dont il deviendrait directeur et pourrait ensuite construire ce chemin de fer. Je suis en faveur de cette entreprise et

je voterai pour que l'on accorde cette subvention.

Pour un chemin de fer allant d'un endroit sur le chemin de fer Intercolonial situé à ou près Halifax jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, n'excédant pas 20 milles.

M. KAULBACH : M. le président, je ne puis trop parler en faveur de ce prolongement projeté du chemin de fer du sud de la Nouvelle-Ecosse à l'est, à partir de New-Germany à Halifax, car ce prolongement ouvrirait au commerce New-Germany, Foster Settlement et New-Ross. Ces excellents districts agricoles se développeront ; ils ne peuvent progresser maintenant à cause du manque de facilités d'atteindre un marché, les chemins publics étant à peine praticables. La résolution qui se rapporte à ce prolongement indique que ce chemin devra faire correspondance avec l'Intercolonial ; or, je crois que cela n'est pas sage et comme je suis plus que beaucoup d'autres à même de connaître la géographie de cette partie du pays, on me permettra de suggérer qu'en quittant New-Germany, après avoir atteint New-Ross, un district superbe au point de vue agricole et dont les colons s'empareraient bientôt, la ligne fasse à l'est un détour avant d'arriver à Halifax, au lieu de faire à New-Ross correspondance avec l'Intercolonial. Ce détour permettra au chemin en question de faire correspondance avec Chester Basin, Chester et Hubbert's Cove et autres points d'affaires importants et endroits qui seront recherchés par les touristes à cause des beautés que la nature y a répandues à profusion. Il faut avoir visité ces endroits pour en apprécier toute la grande beauté. En effet, de toutes les villes d'eau de la Nouvelle-Ecosse, nulle n'est plus belle, plus agréable que Chester et ses environs, et le nombre de touristes qui s'y rendent chaque année en est une preuve convaincante.

On atteint par ce chemin la tête de la baie de Sainte-Marguerite et comme ce district est bien peuplé, il fournira au chemin de fer un grand nombre de voyageurs et un fret considérable. Avec le projet indiqué dans la résolution, ce chemin de fer fera correspondance avec l'Intercolonial à une assez grande distance de Halifax, et il passera dans des endroits peu dignes d'attirer l'attention et il ne raccourcira pas la distance ; ce qui est encore pis, il tuera le commerce et l'industrie et privera Chester et les autres localités que j'ai nommées des avantages qu'ils retireraient de ce chemin.

Je demande donc instamment que l'on prenne en sérieuse considération ce que j'ai dit et que le chemin passe par les endroits dont je viens de parler.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre se réunit à 3 heures.

A la compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Hull (Québec), sur une distance n'excédant pas 4 milles.

M. CLANCY : Est-ce un prolongement du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette subvention a pour but d'aider à la compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau à prolonger sa voie jusqu'en face de la Pointe Nepean, où elle doit traverser la rivière pour pénétrer dans Ottawa.

A la Compagnie de chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique pour un chemin de fer allant de la ville de South-Edmonton (Territoire du Nord-Ouest) à North-Edmonton, et de là dans une direction ouest vers la passe de la Tête-Jaune, distance n'excédant pas 50 milles.

M. CLANCY : S'agit-il du prolongement d'un chemin de fer déjà construit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, bien que ce prolongement ne soit pas pour être fait par la même compagnie qui exploite maintenant ce chemin jusqu'à Edmonton. Ce prolongement passe dans un pays des plus riches au point de vue agricole, et il servira à encourager les colons à venir s'établir dans ce district.

A la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, pour prolonger la ligne de la compagnie vers l'ouest à partir de Deseronto sur une distance n'excédant pas 2 milles ; aussi pour un prolongement de la ligne de la compagnie, à partir de son terminus actuel, à Tweed, dans une direction nord, sur une distance n'excédant pas 5 milles, soit, en tout, 7 milles ; les dites subventions payables sur chacune des sections mentionnées en dernier lieu à son achèvement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux amender cette résolution en ajoutant après les mots "à partir de", dans la troisième ligne, les mots "d'un point quelconque à ou près le chemin Richmond". Aussi après le mot "payable" dans la huitième ligne, je voudrais ajouter les mots suivants : "d'après estimation qui pourra être faite de temps à autre par le Gouverneur en conseil."

Je demande ces changements pour une couple de petits embranchements qui mettront la ligne actuelle en correspondance avec des endroits riches en minéraux. La compagnie et la population intéressée dans cette ligne de chemin de fer de Deseronto désirent avoir l'occasion de chosir l'endroit le plus propice à cette correspondance.

A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern, pour un prolongement de sa ligne depuis son terminus actuel aux mines de fer dans une direction nord-ouest sur une distance n'excédant pas 5 milles ; et aussi sur un prolongement du chemin de fer de la compagnie vers le sud, depuis son présent terminus sud jusqu'à la jonction *Central Ontario* du chemin de fer Canadien du Pacifique, une distance n'excédant pas 2 milles, mais la subvention en dernier lieu mentionnée pour les dits 2 milles de chemin de fer ne sera pas accordée dans le cas où le comité des chemins de fer du Conseil privé trouve que la compagnie ne peut pas obtenir un droit de circulation proportionné, à des conditions raisonnables sur cette partie de la ligne du chemin de fer *Central Ontario*

entre l'extrémité présente du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern et la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction *Central Ontario*.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le mot "ne peut" est une erreur et devrait être remplacé par le mot "peut" dans la treizième ligne et l'on devrait ajouter les mots "subventions payables sur chaque section mentionnée comme chaque section qui peut être complétée."

A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et Rivière Détroit, pour une ligne de chemin de fer depuis Ridgetown, Ontario, jusqu'à Saint-Thomas, dans la dite province, une distance n'excédant pas 44 milles; cette subvention ne devant être payée que dans le cas où l'on n'accorderait pas à la compagnie en premier lieu mentionnée des droits de circulation proportionnée sur le chemin de fer *Canada Southern*, entre les deux points ci-dessus nommés à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé.

M. CLANCY : Je désire demander à l'honorable ministre la raison pour laquelle il a joint à cette subvention une condition qu'un grand nombre de personnes savent impossible et se rapportant au privilège de passage sur le chemin de fer du Canada-sud, entre Saint-Thomas et Ridgetown.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question est si importante que nous n'avons pas cru devoir la décider immédiatement. S'il est possible d'obtenir le privilège de passage égal et suffisant pour le chemin de fer du lac Erié et de Détroit sur le Michigan Central, depuis Ridgetown à Saint-Thomas, ce sera à nous d'en profiter, vu que les deux chemins sont à peu près parallèles sur toute leur distance. Nous voulons nous protéger, car si un droit de passage suffisant et convenable peut être obtenu, si la condition des affaires sur le Michigan Central permet aux chemins locaux l'usage de cette voie, sans nuire à ses intérêts ni à ceux du peuple, pourquoi n'obtiendrions-nous pas ce privilège ? Le comité des chemins de fer donnera à cette question, avant d'en arriver à une décision, la plus grande attention.

M. CLANCY : L'honorable ministre met aux mains du comité des chemins de fer du Conseil privé un pouvoir absolument inutile. J'espère qu'il considère la question à un autre point de vue que la seule utilité de ces deux compagnies. Il faut considérer les droits du peuple. Quelle est la question ? Le chemin de fer du lac Erié et de Détroit s'étend de la ville de Walkerville, le long du lac, à la ville de Ridgetown. Au commencement de la colonie, ainsi qu'on le sait bien, des établissements se fondaient surtout le long des lacs et des rivières ; mais quand on commença à construire des chemins de fer, on les fit passer à une certaine distance des lacs et des rivières, de sorte que les villages et les villes qui avaient été bâtis sur les bords de ces lacs et de ces rivières se trouvaient éloignés des lignes principales de chemin de fer, et la population était obligée de parcourir une grande distance avant de pouvoir atteindre ces voies ferrées. Mon honorable ami (M. Blair) connaît parfaitement ce que sont les chemins de fer dans la péninsule de l'ouest, il sait que ce sont tous des voies principales.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le cas.

M. CLANCY : Les chemins de fer du Canada-sud, du Pacifique et du Grand Tronc sont tous des lignes principales. Voici un chemin de fer qui a reçu des subventions du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'Ontario, et qui s'étend depuis Sarnia jusqu'à Rondeau, un endroit sur le lac Erié. Tout le trafic dépend des correspondances avec des lignes principales. Mais ces dernières ne prétendent pas marcher d'après le tarif de ce chemin de fer, qui est la propriété d'une compagnie indépendante d'elles. Plus que toute autre voie principale, le chemin de fer du Canada-sud s'abstient de faire cas du trafic local. Il n'y a aucune raison pour cette subvention, jusqu'à ce qu'il plaise à ces compagnies d'accorder le privilège de passage, car on ne peut obtenir ce privilège d'une manière satisfaisante.

M. BEATTIE : Il y a un autre point que mon honorable ami n'a pas soulevé. Le chemin de fer du lac Erié et de Détroit a acquis dernièrement le chemin de fer de London et Port Stanley. Afin d'établir la correspondance entre ces deux lignes, il faudra construire un chemin de fer entre Ridgetown et Saint-Thomas. Le Michigan Central, comme tout le monde le sait, fait partie du grand réseau Vanderbilt et tous droits de passage qu'accordera cette compagnie seront soumis aux règlements que pourra faire le Michigan Central. Il se fait un commerce considérable de charbon entre Connaught, Ohio, et Port Stanley. La compagnie a d'énormes steamers qui transportent 27 wagons chargés de charbon et qui font 2 voyages par jour, et elle n'a aucun moyen d'atteindre ses embranchements de l'ouest qui s'étendent de Ridgetown à Walkerville et de Rondeau à Sarnia. Ce n'est qu'en ayant une ligne de Ridgetown à Saint-Thomas, que la compagnie pourra établir une correspondance complète avec ces embranchements. Ce n'est qu'une voie ferrée locale, construite par des entrepreneurs de ces endroits, qui pourra favoriser le commerce local dont ne s'occupe aucunement le Michigan Central. Il est donc nécessaire que cette ligne soit construite afin de relier les chemins de l'est et de l'ouest.

M. CLANCY : Je crois que le ministre devrait être raisonnable. Je ne désire pas continuer ce débat, mais je crois que ce que je lui demande instamment est parfaitemtnt juste. Je puis comprendre que le chemin de fer du Canada-sud pour des raisons qui lui sont suffisantes, s'oppose à cette subvention ; mais il n'y a aucune raison contre ce que je demande dans le but de mettre sur le même

pied les lignes actuellement construites. Il ne s'agit après tout que d'un simple chemin local qui est parallèle à un chemin direct.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serais heureux de répondre aux désirs de l'honorable député (M. Clancy). Le point soulevé, si on le considère au point de vue local, a une très grande valeur. Mais l'honorable député doit voir que le gouvernement se trouve dans cette position : la question a été soulevée et le chemin de fer du Canada-sud a fait de très fortes représentations à ce sujet. Il allègue qu'il n'y a pas de nécessité de construire une nouvelle ligne.

M. CLANCY : Ce n'est rien de nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie a prétendu et je crois, en toute sincérité, qu'il n'y a pas de raison de doubler cette ligne ferrée, que la compagnie peut donner toutes les commodités nécessaires que peut exiger le chemin local pour les fins du commerce entre Ridgetown et Saint-Thomas. En présence de ces représentations, et à tout événement—

M. CLANCY : L'honorable ministre me permettra-t-il de l'interrompre ? Je voudrais demander s'il croit que c'est bien à la compagnie de faire des représentations de ce genre. Comme l'honorable ministre le sait, elle est un peu trop intéressée pour se prononcer avec indépendance, et il faut que le ministre nous donne d'autres raisons que celles contenues dans les énoncés de cette partie intéressée. Des municipalités locales qui avaient déjà souscrit des montants élevés à des compagnies de chemin de fer, sont venues à l'aide de ce chemin et se proposent d'accorder encore d'autres subventions pour assurer sa construction. Contre ce fait qui démontre l'importance et la nécessité de ce chemin, est-il raisonnable de recevoir favorablement des représentations de personnes intéressées à faire opposition au projet ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est une question très importante, et je dois avouer que je suis porté à accepter les vues exprimées par mon honorable ami (M. Clancy). Mieux vaut décider loyalement cette question. Mon honorable ami sait qu'on a soulevé l'objection que si cette subvention devait être votée sans rien spécifier comme il le voudrait, cela indiquerait que l'on doit construire une ligne parallèle au chemin de fer existant sur une distance considérable ; ces deux voies ferrées ne seraient éloignées que de 6 milles. J'aimerais savoir de l'honorable député quelle raison il peut apporter à l'appui de sa prétention.

M. CLANCY : Ce chemin entre Walkerville et Ridgetown se trouve parallèle au Michigan Central en ce sens qu'il passe par le district du bord du lac, district qui demande un débouché à l'est. En arrivant à Saint-Thomas, il longe le Canada-sud de plus près qu'en aucun autre endroit. Si le point de départ du chemin devait être à cet endroit, je trouverais que la prétention de mon honorable ami a plus de force, mais ce point est virtuellement celui du débouché, et c'est pourquoi la construction de cette ligne parallèle n'a pas le même effet.

Le PREMIER MINISTRE : Si je comprends bien mon honorable ami (M. Clancy), il dit que vu la condition des choses qui existe dans cette localité, le Canada-sud devrait avoir une ligne parallèle à une distance de 2 à 6 milles. C'est là une chose à laquelle je vais donner, quant à moi, ma plus sérieuse considération. Je ne sais pas si nous devrions aller aussi loin qu'il voudrait nous voir aller, c'est-à-dire retrancher cette condition dont il est question, mais je suis prêt à aller aussi loin que possible pour répondre aux vues de l'honorable monsieur.

M. INGRAM : L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) est resté ici jusqu'à deux heures, ce matin, attendant que cette résolution fût soumise. Il lui est impossible d'être présent dans le moment. Je demanderais à l'honorable ministre des Chemins de fer de laisser de côté cette résolution jusqu'au retour ici de l'honorable député (M. Casey), car le chemin de fer dont il est question se trouve entièrement dans son comté. Je sais qu'il a quelque chose à dire sur ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me rendrais avec plaisir à la demande de mon honorable ami, si cela m'était possible ; mais j'ai eu dernièrement une conversation avec le député d'Elgin-ouest (M. Casey) qui m'a manifesté le désir d'être ici lorsqu'arrivera la résolution. Je lui ai dit qu'il nous était impossible de défendre cette subvention, s'il n'était pas ici et je connaissais ses vues qui correspondent à celles exprimées par l'honorable député. Ces opinions recevront tout l'attention du gouvernement quand la question viendra devant lui. La politique du gouvernement n'est pas certainement d'accorder des subventions pour la construction de lignes parallèles aussi rapprochées. Ce que nous pouvons dire de mieux dans la circonstance a été exprimé par le très honorable premier ministre.

A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour la construction d'embranchements depuis la ligne-mère de la compagnie jusqu'à la mine de fer à Bluff Point et jusqu'à la mine Martele, dans le comté de Renfrew, n'excédant pas cinq (5) milles.

M. BERGERON : L'an dernier, des questions très importantes se rapportant à cette compagnie de chemin de fer ont été soumises au comité des chemins de fer. Mon honorable ami pourrait-il nous dire si ces difficultés entre les actionnaires ont été réglées ?

M. BRITTON : Elles ont toutes été réglées ; tous les arrérages d'intérêt sur les obligations ont été payées jusqu'au 1er janvier de l'année courante, et une nouvelle émission de bons a été faite portant inté-

rêt à 3 pour 100 pour le reste du temps et des actions privilégiées ont été accordées aux détenteurs des obligations portant 6 pour 100 pour le montant représenté par la différence entre le 3 pour 100, d'après les nouvelles obligations, et le 6 pour 100 d'après les anciennes obligations. Autant que je puis connaître, tout le monde est satisfait et ce chemin de fer entre maintenant dans une ère de progrès.

M. BERGERON : Qui sera avantageuse.

M. BRITTON : Cela dépend des revenus du chemin.

M. BERGERON : Il n'a jamais rapporté de bénéfices dans le passé, n'est-ce pas ?

M. BRITTON : Non, son exploitation ne pouvait arriver à payer l'intérêt. Cette subvention va aider la compagnie. Il y a dans ce district une mine qui sera bientôt exploitée et l'on désire construire la voie jusqu'à cette mine. On se propose de transporter le minerai en grande quantité à Hamilton.

M. WALLACE : Ces embranchements vont-ils servir à ce transport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils feront tout ce qui se présentera ; mais je puis admettre que ce qu'ils transporteront surtout à la ligne principale sera du minerai et du bois.

Pour un chemin de fer depuis le village de Parry Sound, en allant vers le nord, jusqu'à Sudbury, n'excédant pas une distance de vingt milles

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un fort courant d'opinion dans l'ouest d'Ontario, surtout à Toronto, en faveur de la construction de chemins de fer dans la direction de Sudbury : on allègue à l'appui de cette opinion que ces chemins de fer serviront à ouvrir une contrée d'une grande richesse qui, jusqu'à présent, a été comparativement stationnaire. C'est un district très riche en bois et en mines.

M. WALLACE : Il y a des facilités de communication par eau qui offrent plus d'avantages au commerce de bois qu'en donneraient les chemins de fer qui pourraient être construits. Je crois que l'honorable ministre trouvera que ce chemin est demandé par Toronto, non pas dans le but d'ouvrir cette contrée, mais bien plutôt pour avoir une ligne directe, d'abord à Parry Sound et ensuite à Sudbury.

M. McCORMICK : C'est un pays que je connais bien, et je félicite l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de demander cette subvention. Le district que traversera ce chemin de fer est très riche en minéraux, en bois et de plus très fertile, et ce chemin aura pour résultat de développer cette contrée sous tous ces rapports. Je puis affirmer à l'honorable ministre que j'approuve de tout cœur l'octroi de cette subvention.

M. FOSTER : Je demanderais qu'il me fût permis de remonter à l'item n° 44 et d'avoir quelques renseignements à propos de cette subvention, vu que je n'étais pas présent quand la chose est venue devant la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit d'une légère réduction dans ce qui a été accordé à la compagnie du chemin de fer du Canada-est, qui a reçu une subvention en vertu d'une ancienne loi. L'honorable ministre peut se rappeler que l'on avait autorisé le prolongement de ce chemin de fer dans deux directions différentes, le premier prolongement devant atteindre Bluebrook, et le second, Nelson. Cette partie du pays a été complètement privée de facilités de communications par voie ferrée par le fait du chemin de fer du Canada-est. Quand ces lignes ont été bâties, le parlement ayant accordé une subvention pour 10 milles, on découvrit que ces lignes mesuraient 12¾ milles. C'est pour régler cet écart que la subvention actuelle est demandée.

M. FOSTER : A propos de ce crédit n° 41, je voudrais poser une question ou deux. Quelles sont les personnes qui composent la compagnie de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette compagnie a été constituée civilement, il y a une couple d'années, si ma mémoire ne fait pas défaut, à la demande ou à la sollicitation de la corporation d'Edmonton qui a contracté des obligations pour ce chemin de fer.

M. FOSTER : La ville d'Edmonton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Je crois que peut-être l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) pourra donner des détails plus précis, car il est très au courant de la question.

M. FOSTER : Mon honorable ami pourrait-il me donner quelques détails sur le personnel de la compagnie, la nature du pays traversé par ce chemin de fer, et si nous pourrons traverser cette contrée par voie du chemin de fer Calgary et Edmonton ?

M. OLIVER : L'honorable député (M. Foster) s'adresse-t-il à moi ?

M. FOSTER : Je crains d'être obligé de m'adresser à l'honorable député (M. Oliver).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis fournir à l'honorable député des renseignements suffisants.

M. FOSTER : J'ai remarqué la pâleur qui a couvert le visage de l'honorable ministre, l'angoisse qui s'y est peinte, quand il a cru constater que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) pouvait ne pas être à son siège. J'aimerais entendre le ministre, pour l'oc-

casion c'est l'honorable représentant d'Alberta, me donner quelques détails sur la compagnie, sur le chemin, et m'expliquer comment il peut partir d'Edmonton, et si ce chemin n'est que le prolongement de la ligne qui s'étend de Calgary à Edmonton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pourrais donner ce renseignement.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne sait-il pas que l'honorable député d'Alberta peut venir à son secours ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable monsieur (M. Foster) veut faire l'homme spirituel, mais le jeu qu'il fait n'est pas ce qui convient le mieux à un honorable monsieur qui a été ministre des Finances. Je me suis enquis suffisamment des faits, et je pourrais les faire connaître au comité, mais j'ai cru que ce dernier préférerait entendre l'honorable député qui représente le comté intéressé à la Chambre des communes, et qui connaît personnellement tous les faits qu'il m'a communiqués lui-même et que je pourrais donner au comité.

M. OLIVER : La charte actuellement en vigueur fait suite à celle qu'avait obtenue la municipalité d'Edmonton, il y a quelques années, sous le nom de charte du chemin de fer du district d'Edmonton. Ce n'est pas une partie de la charte du chemin de fer de Calgary et Edmonton. La charte a été accordée dans le but d'obtenir le prolongement du chemin de fer depuis le terminus actuel de la ligne de Calgary et Edmonton, au sud de la Rivière Saskatchewan qu'il traverse, et dans le but de construire des embranchements dans différentes directions. Une compagnie a acquis cette charte de la ville d'Edmonton, il y a deux ans.

M. FOSTER : Quelle compagnie ?

M. OLIVER : La compagnie actuelle. Je ne puis dire quels sont ceux qui la composent. Ces honorable messieurs doivent les connaître, et le statut indique leurs noms que je ne connais pas.

M. FOSTER : Peut-être l'honorable l'honorable ministre connaît-il ces noms ?

M. OLIVER : La personne avec laquelle nous avons transigé était M. Pugsley qui, je crois, était le promoteur de la présente compagnie ; il a acquis la charte de la compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton et l'an dernier, il obtenait une extension de ses droits de manière à prolonger le chemin jusqu'à la rivière Pelly, viâ la rivière de la Paix. A cette session, il a fait adopter un amendement à la charte en vertu duquel la compagnie peut construire un embranchement qui passera par la Passe de la Tête Jaune. Voilà, je crois, une réponse à la question posée par l'honorable député.

M. FOSTER : Cette subvention est pour 50 milles de chemin. Mais cette voie atteindra-t-elle la Passe de la Tête Jaune ?

M. OLIVER : Non. Cette subvention permettra à la compagnie de construire un pont sur la rivière et de pousser la ligne jusqu'aux limites des établissements agricoles environnants. Il y a environ 250 milles d'Edmonton à la Passe de la Tête Jaune, il peut se faire que la distance soit moindre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous vous rendez à la rivière de la Paix, la distance sera de 520 milles.

M. FOSTER : C'est toujours une bonne chose pour une compagnie qui veut construire un chemin de fer de pouvoir compter sur une voie ferrée déjà en expoitation ou qui peut le devenir. Mais quels renseignements le gouvernement peut-il nous donner sur les personnes qui ont formé cette compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les représentations qui ont été faites au gouvernement par les représentants de cette compagnie sont à l'effet que la compagnie sera prête à assurer au gouvernement, au cas où le gouvernement accorderait cette subvention, qu'elle fera cet ouvrage d'une manière satisfaisante et complète. Il faut dire que la question n'a pas été agitée sous ses aspects entre les représentants du gouvernement et ceux de la compagnie ; cela ne se fait d'ordinaire que lorsque le parlement a autorisé le gouvernement à passer un contrat, du moment que le gouvernement est satisfait des renseignements fournis par la compagnie.

M. BERGERON : A part M. Pugsley, qui fait partie de cette compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connais pas le personnel de cette compagnie dont M. Pugsley est le procureur et le représentant, si mes renseignements sont exacts. Ce monsieur a eu de grands intérêts dans le Nord-Ouest. Je crois qu'il a été l'associé de son frère, le promoteur et l'entrepreneur du chemin de fer de Regina, Lac Long et Qu'Appelle dont l'exploitation réussit bien : il est prêt à donner au gouvernement la garantie formelle que la compagnie qu'il représente est en état de construire le chemin dont il est ici question.

M. BERGERON : Quand la compagnie a-t-elle été constituée en corporation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A cette session, je crois ; dans tous les cas, si elle a été constituée en corporation auparavant, elle a demandé durant cette session des pouvoirs plus étendus.

M. BERGERON : Alors, nous devrions être capables de savoir les noms des promoteurs de l'entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; mais je ne me suis pas informé du nom des actionnaires ou des personnes qui se trouvaient liées à cette compagnie.

M. FOSTER : Mais l'honorable ministre doit avoir eu quelque raison pour demander à la Chambre de voter cette subvention. Il a dû auparavant se convaincre de la bonne foi et connaître quels sont les pouvoirs de cette compagnie, ce qu'il ne pouvait faire sans connaître qui fait partie de cette compagnie ; autrement, avait-il assez de confiance dans le représentant de cette compagnie pour lui accorder tout ce qu'il demandait ? Evidemment, l'honorable ministre peut nous expliquer la chose.

M. BERGERON : Il s'agit ici d'un montant dépassant $320,000. Le ministre devrait nous faire voir la requête où se trouve exposées les raisons de cette demande de subvention. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) peut-il nous dire si la compensation accordée à la ville d'Edmonton consistait en une somme d'argent, ou dans une promesse de prolonger le chemin ? Est-ce un achat ou un prolongement projeté qui a engagé la ville d'Edmonton à transporter la charte qu'elle avait pour le chemin à cette compagnie ?

M. OLIVER : La ville n'était pas en état de tirer avantage de la charte en question, d'après ce principe général qu'une municipalité a toujours de grandes difficultés à mener à bonne fin des entreprises de ce genre. M. Pugsley s'est rendu à Edmonton et a offert de prendre cette charte, en payant à la ville les déboursés qu'elle avait faits pour se procurer cette charte, et en faisant certains arrangements quant au temps auquel il devait terminer ce chemin (le pont sur la rivière étant compris) et quant à l'endroit où la gare devait être construite.

M. FOSTER : Quel était le délai ?

M. OLIVER : Un an après que le pont serait bâti, il devait terminer le chemin dans la ville même d'Edmonton, car le but de cette ville en demandant cette charte était d'amener ce chemin dans le centre même de la ville.

M. FOSTER : Le pont est-il terminé maintenant ?

M. OLIVER : Non. On croit qu'il sera terminé cet automne.

M. FOSTER : Quelle aurait été la longueur du chemin en vertu de la charte obtenue par la ville d'Edmonton ?

M. OLIVER : Je ne le sais pas au juste, mais il me semble que d'Edmonton-sud à Athabaska-Landing, il y a environ 100 milles.

M. FOSTER : Cela se trouve dans la direction de la rivière de la Paix ?

M. OLIVER : Non, dans une direction nord. La rivière en question est au nord-ouest. Mais la charte pourvoit à la construction de deux embranchements, dont l'un, je crois, s'étend vers Fort Saskatchewan, une distance de 20 milles, et l'autre, long de 90 milles, se prolonge vers le nord-ouest, direction de la rivière de la Paix.

M. FOSTER : Y a-t-il un embranchement vers la Passe de la Tête Jaune ?

M. OLIVER : Les embranchements de la rivière de la Paix et de la Passe de la Tête Jaune seront d'abord dans la même direction ; ils changeront de direction à un certain endroit.

M. FOSTER : Mon honorable ami se rappelle-t-il s'il y a eu une entente quant au temps dans lequel le chemin jusqu'à Athabaca-Landing devait être terminé ?

M. OLIVER : Je suis parfaitement certain de ce fait ; mais le chemin devait être terminé jusqu'à Athabasca-Landing ou jusqu'au Fort-Assiniboine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le Fort-Assiniboïa.

M. OLIVER : Cet embranchement devait être terminé dans un temps ou dans un autre temps fixé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. George McAvity est le président et M. B. F. Pearson de Halifax, le secrétaire de la compagnie.

M. WALLACE : Quels sont les uatre officiers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le sais pas. Le but que se proposent ces messieurs est de construire une voie ferrée jusqu'au Fort-Assiniboine, s'ils ont l'aide nécessaire, soit une distance de 96½ milles, dans le temps fixé dans la charte. Mais nous ne nous sommes pas crus appelés à les aider quant à présent à construire plus de 50 milles.

M. FOSTER : Cette subvention est pour les aider à construire la ligne vers le Fort-Assiniboine.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Ceux qui connaissent ce district reconnaissent qu'il est très fertile et que les colons s'y rendraient en foule si un chemin de fer y était construit, et c'est ce que désire le gouvernement. Je crois qu'il est généralement reconnu que les colons n'iront pas s'établir dans les parties éloignées du Nord-Ouest, à moins qu'on ne leur accorde des commodités de communication par chemin de fer.

M. FOSTER : Alors, il n'y a pas d'autre compagnie constituée en corporation à part celle qui nous occupe et qui a acquis simplement la charte obtenue par la ville d'Edmonton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette compagnie a été, je crois, constituée en corporation durant la

session actuelle, à tout événement, elle a obtenu une législation à cette session.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut-il nous donner des renseignements quant au personnel du nouveau bureau de direction ou tout autres renseignements sur les messieurs qui composent cette compagnie ?

Le MINISTRE DE CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire quels sont ces messieurs. Je ne me suis jamais enquis de la chose.

M. PRIOR : Il me semble très important de connaître quels sont ceux qui ont cette charte. Il s'agit ici d'une charte pour exploiter un chemin de fer à la Passe de la Tête Jaune, si je comprends bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et s'il est possible, plus loin que cete Passe.

M. PRIOR : La population de la Colombie Anglaise est grandement intéressée à cette voie ferrée, parce que toute ligne de chemin de fer qui traverse la Passe de la Tête Jaune sera tout probablement prolongée dans l'intérieur et ensuite à la côte, et c'est pourquoi je pense que ce parlement devrait voir à ce que cette charte ne passe pas aux mains d'hommes de paille.

M. SUTHERLAND : Cette législation est venue devant le comité des chemins de fer à différentes reprises alors que toutes les informations ont été fournies. M. McAvity est un homme dont les talents comme financier sont bien connus. M. Pearson jouit aussi d'une excellente réputation dans ce pays. Il est évident que cette compagnie se trouve dans une position plus avantageuse que celle où se trouvent d'autres compagnies qui sont organisées pour exécuter des travaux de ce genre. Ils ont montré, dans le passé, qu'ils peuvent mener à bonne fin des entreprises semblables et je suis porté à croire que le caractère de ces hommes est une preuve suffisante qu'ils sont de bonne foi et qu'ils seront capables d'exécuter les travaux suivant les conditions de cette subvention qu'on leur accorde.

M. FOSTER : Il paraît que ce chemin qui devait s'étendre jusqu'au Fort-Assiniboine ou Athabasca-Landing, ne se dirige pas dans cette direction du tout. Il se dirige directement vers la Passe de la Tête Jaune, qui se trouve dans une direction tout opposée à celle du Fort-Assiniboine. L'idée que se proposaient de réaliser ceux qui avaient obtenu la charte d'abord était de construire ce chemin jusqu'à Athabasca-Landing ou au Fort-Assiniboine. Cette charte a été cédée à ces messieurs et ils ont obtenu de la changer de manière à passer par la Passe de la Tête Jaune, et à atteindre le Fort-Pelly. D'après les informations obtenues par l'honorable ministre, ces personnes peuvent établir leur chemin de fer dans ces directions. Une passe n'était pas suffisante pour eux ; ils ont voulu en acquérir une deuxième. Ces passes sont les seules qui donnent un passage à travers les montagnes jusqu'au Pacifiqu . Au lieu de faire ce qu'ils semblent avoir promis de faire, au lieu de construire un chemin de fer depuis Assiniboine ou Athabasca-Landing, ils ont obtenu, depuis, le pouvoir de se rendre à la Passe de la Tête Jaune, dans une direction complètement opposée du Fort-Assiniboine. Ainsi ce qu'il appert des quelques renseignements que nous vons été capables d'obtenir avec difficulté, c'est que ces messieurs ont formé un projet des plus ambitieux ; ils ne veulent ni plus ni moins obtenir possession de cette passe, pour un chemin de fer transcontinental. Et comme une passe n'est pas suffisante, ils en ont obtenu deux. Quels sont ces messieurs ? Quel est celui qui, du moment même que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a obtenu ce portefeuille, a commencé à voyager des provinces maritimes à Ottawa, d'Ottawa à Edmonton et dans l'extrême nord, et d'Ottawa au Pas du Nid-de-Corbeau et l'extrême compagnies ? C'est cette personne qui, contruire des chemins de fer, les avantages possibles qui pourraient exister dans l'avenir pour un chemin de fer à construire ? Qui, si ce n'est le monsieur qui se trouve procureur de cette compagnie, qui se fait l'intermédiaire entre le gouvernement et toutes ces compagnies ? C'est cette personne qui, convaincue que si elle pouvait obtenir la charte possédée par la ville d'Edmonton, elle en retirerait des avantages, qu'elle pourrait la changer et obtenir des pouvoirs supplémentaires, se réserver les deux passes et acquérir ainsi un passage direct au nord pour un chemin de fer transcontinental. Quiconque regarde la direction que suivra cette voie ferrée, celle que suivra le chemin de fer du Lac La Pluie, peut voir que le gouvernement accorde des subventions pour 500 milles de chemin de fer ou plus, distribués en différents embranchements, qui tous, plus tard, se réuniront en une grande ligne transcontinentale. Les messieurs qui composent la compagnie en question et celui qui les représente ont été assez habiles pour retenir le privilège du droit de passage dans ces passes, et ils ont promis, quand ils ont acquis les pouvoirs contenus dans la charte obtenue par la ville d'Edmonton, qu'ils construiraient différents chemins de fer dans certaines directions. Nous avons besoin de connaître si ces messieurs qui projettent de construire cette voie transcontinentale et qui reçoivent des subventions de différentes manières, sont des entrepreneurs de chemin de fer, s'ils ont un capital considérable et s'ils offrent des garanties suffisantes à l'effet que cette entreprise n'a pas seulement pour but d'obtenir un privilège qu'ils revendront ensuite avec bénéfice ; mais une entreprise légitime, ayant pour but la construction d'un chemin, et si ces messieurs sont capables

d'exécuter cette entreprise. C'est une chose étrange de constater que le ministre des Chemins de fer et Canaux accorderait ces privilèges et ces subventions pour un chemin de fer qui se dirigerait vers la Passe de la Tête Jaune, une direction tout à fait opposée au Fort-Assiniboine, sans s'être rendu compte par lui-même du personnel de cette compagnie. Mais il ne connaît personne excepté le procurer de cette compagnie, et il a une idée de celui qui peut en être le président, et il ne s'est pas inquiété d'autre chose. Je vois qu'il y a un acte, 61 Vic., chap. 63, concernant la compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton. C'est l'acte de transport adopté en 1898, je suppose. Par cet acte, la compagnie du chemin de fer vend tous ses droits qu'elle avait à la construction d'un chemin de fer :

De son point de correspondance avec la rivière Athabasca, tel que défini par le chapitre 17 des Statuts de 1896 (première session), à la rivière de la Paix et de là à un point quelconque sur la rivière Nelson, et de là *via* les rivière Nelson, aux Liards et Francis aux eaux navigables de la rivière Pelly.

L'article 10 du dit acte est par les présentes amendé en retranchant les mots "et la rivière Athabasca" dans la sixième ligne, et en les remplaçant par les mots "rivières Athabasca, de la Paix, Nelson, aux Liards, Francis, Pelly, Mackenzie, Peel, du Porc-Epic et Yukon."

Eh bien ! jamais mon imagination n'aurait pu trouver tout ce que demande le représentant de cette compagnie. Il se propose d'acquérir à l'avance, par privilège de charte, s'il le peut—et il l'a pu—non seulement la rivière Athabaska, et celle de la Paix, mais encore les rivières Nelson, aux Liards, Francis, Pelly, Mackenzie, Peel, du Porc-Epic et Yukon et, s'il y avait eu d'autres rivières se jetant dans le cercle antarctique ou près de ce cercle, il n'y a pas de doute qu'on les aurait réservées aussi. L'article 3 dit :

L'article 8 du dit acte devra s'appliquer au prolongement du chemin de fer dont la construction est par les présentes autorisée ; et quand à ce qui se rapporte à cette partie du chemin de fer de cette compagnie qui est construite ou dont le contrat de construction est donné, entre la rivière de la Paix et les eaux navigables de la rivière Pelly, la compagnie peut émettre des bons, obligations ou autres garanties jusqu'au montant de $25,000 par mille.

Et rien ne se fait sans obligations.

Le capital-actions de la compagnie est par les présentes porté à $5,000,000.

Et pourquoi pas ? Qui au monde pourrait essayer d'embrasser les rivières Mackenzie, Yukon, aux Liards, Nelson, de la Paix et Athabasca avec un capital ne s'élevant pas à $5,000,000 ? La grandeur de l'entreprise demandait un capital aussi considérable.

Le chemin de fer de la compagnie et son prolongement autorisé par les présentes devront être commencés et 15 pour 100 du montant du capital-actions devront être dépensés dans les deux ans qui suivront l'adoption de cet acte, et le prolongement devra être fini dans les cinq années qui suivront l'adoption de cet acte.

Rien de ce qui est contenu dans cet acte ne devra être interprété de manière à changer les conditions contenues dans le contrat passé le 16 décembre 1897 entre la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton et la municipalité de la ville d'Edmonton et l'honorable William Pugsley.

C'est là l'acte de transport par lequel M. Pugsley est devenu acquéreur des droits de la compagnie d'Edmonton, et cet acte contient les stipulations dont j'ai parlé. J'ignore ce qui est arrivé depuis, et je ne pourrais obtenir aucun renseignement de l'honorable ministre, excepté celui-ci : il nous a dit qu'une requête avait été présentée, requête que je n'ai pu encore voir, et que c'est après avoir présenté cette requête, que M. Pugsley a obtenu une subvention pour ces 50 milles de chemin de fer.

Mais il y a encore autre chose. Durant cette session, on a adopté un acte par lequel la compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton—c'est-à-dire le nom corporatif de la compagnie qui avait transporté ses privilèges à M. Pugsley.

——appelée ci-après "la compagnie" peut construire et exploiter d'un point quelconque du chemin de fer qu'elle est autorisée à construire, une voie ferrée se rendant soit à la Passe de la Tête-Jaune ou à celle de la rivière de la Paix, et de tel endroit par telle route qu'elle croira ou jugera la plus praticable, à un port quelconque de la Colombie Anglaise, ou faire correspondance avec la ligne de chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer britannique du Pacifique est autorisée à construire.

Cette dernière compagnie, je crois, a un chemin de fer dans l'île de Vancouver, ce qui forme un autre prolongement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce chemin de fer est en exploitation où ?

M. FOSTER : Dans l'île de Vancouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et sur la terre ferme.

M. FOSTER : Il doit traverser l'île pour atteindre Victoria.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a obtenu une charte de l'île aussi.

M. FOSTER : Oui. Ainsi après s'être fait réserver les rivières Yukon, Mackenzie et aux Liards et autres et les passes Pelly et de la Tête Jaune, cette compagnie a le droit de faire correspondance avec le chemin de fer britannique du Pacifique. Cela lui donne le pouvoir de construire un chemin de fer jusqu'à la Passe de la Tête Jaune et jusqu'à l'océan :

Pourvu, toutefois, qu'on puisse, pour cette partie de la ligne qui peut être construite dans les limites de la province de la Colombie Anglaise ou du district du Yukon, ou du territoire à l'ouest de l'entrée est de cette dite Passe de la Tête-Jaune ou de celle de la rivière de la Paix, permettre l'émission de bons, obligations et autres garanties, tel qu'indiqué dans cette section, de manière à former la somme totale de $25,000 par mille.

On a changé le nom de la compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, parce que ce nom donne une idée de restriction. Un homme ne paraît jamais bien dans des habits de jeune garçon, et dans le cas qui nous occupe, les pantalons ne se rendent qu'au-dessus de la chaussure et le collet est de beaucoup trop petit. Ainsi quand ce prolongement a été accordé, le nom de la compagnie a dû être changé et l'entête complet se trouve maintenant désignée sous le nom de la compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique—" mais ce changement dans le nom ne changera, n'altérera, n'affectera en aucune manière les droits et les obligations de la compagnie, ni n'affectera aucune poursuite ou procédures judiciaires actuellement pendantes, et ainsi de suite." L'acte s'occupe ensuite des assemblées annuelles, spéciales de la compagnie, des assemblées des directeurs, du lieu où ses assemblées doivent se tenir. On indique aussi que le chemin et le prolongement devront être commencés et que 15 pour 100 du capital-actions devront être dépensés dans cette entreprise dans l'intervalle des deux ans qui suivront l'adoption de l'acte. La subvention, ainsi qu'il appert de la résolution soumise, est pour cette partie de la ligne qui se dirige sur la Passe de la Tête Jaune.

Maintenant il me semble que lorsqu'ils s'agit d'une compagnie qui possède par sa charte des pouvoirs et des privilèges aussi étendus, nous devrions avoir les informations les plus complètes et savoir s'il s'agit d'une compagnie de bonne foi et qui veut construire ce chemin de fer, ou d'une compagnie composée de brocanteurs de chartes. Le ministre assurément ne peut avoir permis la concession de pouvoirs aussi étendus et des subventions pour la partie du chemin désignée sans s'être enquis du personnel de la compagnie et s'être assuré qu'elle peut mener à bonne fin cette entreprise. Mais le point sur lequel je veux particulièrement insister est celui-ci : l'octroi d'une subvention à ce chemin, cette année, entraîne nécessairement l'octroi de subventions au chemin qui se rend à la côte du Pacifique et c'est le point important qu'a remporté M. Pugsley, comme représentant de la compagnie. Mais nous devrions connaître tout le personnel de cette compagnie qui a le pouvoir d'entreprendre et d'exécuter une entreprise aussi considérable que celle que le gouvernement s'est engagé d'appuyer en accordant la subvention demandée aujourd'hui.

M. OLIVER : Je n'ai pu comprendre à quel point particulier l'honorable député (M. Foster) s'oppose. S'oppose-t-il à la charte ou à la subvention ?

M. BERGERON : A tout le projet.

M. OLIVER : Je suppose que le projet se trouve compris dans la charte. On s'est occupé de cette dernière de temps à autre, durant chaque session, et l'on a proposé maints amendements devant le comité des chemins de fer et devant la Chambre. Je crois qu'il est pour le moins singulier de commencer maintenant une attaque contre ce projet ou contre cette charte, sans compter que cela fait perdre du temps inutilement. Quant à la subvention elle-même, elle n'offre rien de contraire au droit, à la justice, mais quant à la charte, aux personnes qui font partie de la compagnie dont il est question, etc., tout cela a déjà été discuté en Chambre. Je ne sais pas pourquoi l'on discuterait encore ces questions maintenant. S'il nous faut comprendre par leur critique que l'honorable député et ceux qui l'appuient s'opposent au projet dans son principe et particulièrement au prolongement du chemin de fer, pour ma part, je ne puis accepter ses vues et je crois que le peuple de la partie du pays intéressée fera comme moi. Dans son principe, le projet avait pour but de protéger les intérêts de la population d'une partie considérable du pays qui avait été ignorée ou placée sous le joug arbitraire de compagnies ayant obtendu des chartes de cette Chambre, probablement sans que cette dernière se fût mise au courant des circonstances. Et c'est pour obvier à ces inconvénients que nous avons essayé de nous sauver en obtenant une charte nouvelle. La compagnie avec laquelle nous avons négocié et dont nous avons obtenu cette charte doit nous donner les droits que, je suis peiné de le dire, nous refusait l'ancien gouvernement.

Maintenant, je dois dire que je ne comprends pas l'objection que l'on veut soulever en disant que la compagnie dont il est ici question se propose de construire une voie ferrée transcontinentale. A l'encontre de telle objection, je dirai, au nom de ceux que je représente ici, que la construction du chemin de fer qui nous occupe, nous satisfera d'autant plus que cette ligne fera partie du chemin projeté à travers le continent. Je désire déclarer à cette Chambre que si ce chemin de fer fait partie d'une ligne transcontinentale qui s'étendra à l'ouest de Winnipeg, passant par le district du lac Dauphin, de la vallée de la rivière du Cygne, Prince-Albert, la vallée de la Saskatchewan, Edmonton et la Passe de la Tête Jaune et le district du Caribou jusqu'à la côte du Pacifique, ce projet est le meilleur qui puisse occuper l'attention publique aujourd'hui, et il aidera plus que tout autre au développement et à la colonisation du Canada. Je parle maintenant de ce projet au point de vue d'une voie ferrée, et non pas de l'aide sous quelque forme que ce soit que l'on pourrait accorder aux promoteurs de cette entreprise : cela est entièrement différent, et je voudrais que cette question fût discutée au point de vue où je me suis placé moi-même. Mais ne mêlons pas ces deux choses. Quant au projet lui-même, je désire qu'il soit bien compris que je l'appuie dans son principe, dans ses développements, dans sa réalisation complète. Quant à la subvention actuellement demandée, elle permettra à la

compagnie d'abord de remplir ses engagements avec la ville d'Edmonton et de protéger les intérêts de cette ville et ceux du district environnant.

M. HAGGART : Quels sont les droits de la ville d'Edmonton auxquels fait allusion l'honorable ministre ?

M. OLIVER : Le droit d'Edmonton et du district voisin d'avoir le chemin de fer en question. Cette subvention permettra à la compagnie d'accorder ces communications par voie ferrée à une certaine partie du nord de ce district et de pousser sa ligne plus à l'ouest.

M. FOSTER : Cette partie colonisée est-elle dans la direction de la Passe de la Tête Jaune ? Quelle étendue de terrain est ainsi colonisée ?

M. OLIVER : Cette partie est sur la rive nord de la Saskatchewan. C'est la région appelée Stony Plains qui se trouve directement à l'ouest d'Edmonton ; ce chemin ou toute autre ligne devra, je suppose, passer par cette ville afin d'atteindre la Passe Jaspar, où se trouve une population assez considérable ; cet endroit est à environ 30 ou 35 milles à l'ouest d'Edmonton. J'espère que si ce chemin était construit sur une distance de 50 milles, toutes les terres non encore colonisées, seraient bientôt en état de culture. On a déjà dit ici que les colons qui demeurent à plus de 30 ou de 40 milles d'un chemin de fer, ne peuvent cultiver le grain avec avantage, vu le coût élevé du transport aux stations de chemin de fer. Enfin, le prolongement de cette ligne sera non seulement avantageux aux colons qui sont déjà établis à ces endroits, mais ce sera de plus un moyen d'engager d'autres personnes à prendre les terres non encore occupées.

M. FOSTER : Nous connaissons maintenant les phases par lesquelles a passé la charte d'abord obtenue par la ville d'Edmonton, puis cédée à d'autres personnes, et les pouvoirs plus étendus obtenus par ces dernières. Cependant, je ne puis trouver dans tout cela les noms des personnes qui composent cette compagnie. Je crois que nous devrions connaître ce personnel, connaître ceux à qui nous avons affaire.

L MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si ce comité n'était qu'un cercle de discussion et si nous étions ici pour nous amuser, je pourrais comprendre la ligne de conduite tenue par l'honorable député qui s'est livré à toute une gymnastique intellectuelle, cette après-midi, pour lire les noms de ces rivières, comme s'il y avait dans cette affaire quelque chose de particulièrement amusant et ridicule. S'il veut s'amuser, qu'il consulte les statuts de ces 15 ou 20 ans passés, qui s'occupent de l'existence civile des compagnies de chemin de fer et il y trouvera les mêmes raisons de rire et de badiner. C'est un fait indéniable que M. Pugsley s'est donné beaucoup de peine pour obtenir cette subvention, mais ce n'est pas une raison pour ridiculiser ce monsieur, parce qu'il n'a pas été un partisan politique de l'honorable député. S'il était l'ami politique de l'honorable député, ce dernier ne le traiterait pas de cette façon. Je crois qu'il vaudrait mieux pour l'honorable député de discuter sérieusement la question maintenant soumise à la Chambre, car je suis certain que ce qu'il dirait alors aurait beaucoup plus de poids et serait mieux écouté de ce côté de la Chambre.

Il n'y a aucune raison pour parler d'une manière irrespectueuse des personnes dont les noms ont été mentionnés cette après-midi. Je ne vois pas pourquoi on se moquerait de M. McAvity, qui est universellement respecté à Saint-Jean, N.-B. Il est l'âme dirigeante d'une maison importante de cette ville et dont la position est enviée dans les cercles de la finance du Nouveau-Brunswick. M. McAvity est un gentleman dont le nom, lorsqu'il se trouve mêlé à quelque entreprise publique, inspire la confiance à tous. J'ai dit au comité que M. McAvity est le président de cette compagnie dont M. D. L. Pearson de Halifax, est secrétaire. M. Pearson est un homme qui s'est trouvé mêlé avec succès à quelques-unes des plus grandes entreprises du Canada. L'honorable député n'a pas le droit de dire que les représentations que ce monsieur peut faire ne méritent pas la considération du gouvernement et du parlement. Je déclare que j'ai soumis à mes collègues tous les renseignements nécessaires, quand ces questions ont été considérées, pour leur démontrer que les projets dont il s'agit étaient sérieux et avaient pour auteurs des hommes capables de les mener à bonne fin. Je ne me suis pas informé du nom des autres personnes qui font partie de cette compagnie. Quand le temps arrivera de m'en informer, je me donnerai cette peine car nous ne sommes pas obligés de savoir cela avant que les subventions soient accordées. A tout événement, je m'en informerai avant que le contrat soit signé, afin de nous assurer que le compagnie est capable de mener ces entreprises à bonne fin. Mais jusque-là, je ne suis pas obligé de m'enquérir de la chose. Je n'ai pas à fournir au comité d'autres informations que celles que j'ai déjà données.

M. COSTIGAN : Je désire dire quelques mots sur l'item qui nous occupe. D'abord, je crois que l'honorable député d'York (M. Foster) s'est trompé quelque peu en essayant de mettre la Chambre sous l'impression que M. Pugsley a attendu l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, pour se rendre dans l'ouest étudier les avantages que pourrait présenter la construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays. Si la mémoire ne me fait pas défaut, M. Pugsley, dont le nom a été mentionné, connaissait parfaitement bien la question avant la formation du cabinet ac-

tuel ; il avait fait des voyages dans l'ouest pendant que le parti conservateur était au pouvoir, et il se trouvait intéressé dans la construction de chemins de fer dans cette partie du pays. Bien qu'alors je n'aie pas eu l'avantage de le connaître aussi bien que je le connais maintenant, je suis certain que sa réputation auprès du gouvernement d'alors était basée tout autant sur la recommandation et la protection de l'honorable représentant d'York que sur tout autre recommandation. C'est pourquoi, je crois que c'est commettre une injustice à l'égard de M. Pugsley que de dire qu'il a attendu pour se rendre au Nord-Ouest étudier les chances de réussite d'un chemin de fer, l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, quand je sais d'une manière certaine, qu'il avait de grands intérêts dans des entreprises de ce genre au Nord-Ouest même sous l'administration précédente.

Mais je me lève surtout pour attirer l'attention de la Chambre sur un autre chemin de fer, et j'espère que cela ne prolongera pas le débat, quand j'aurai dit qu'il n'y a aucune subvention accordée à cette voie ferrée. On comprendra facilement qu'il n'y ait aucune subvention, quand on saura que les promoteurs de cette entreprise n'en ont pas demandé. Aussi, je ne me lève pas pour déclarer que je suis mécontent de ce qu'aucun crédit n'a été demandé pour ce chemin dont le parlement a autorisé, durant cette session, la construction depuis Edmonton, viâ Athabasca-Landing, jusqu'à la rivière de la Paix. En temps et lieu, je discuterai l'opportunité de construire ce chemin, car je crois avoir des renseignements très importants à fournir à la Chambre sur cette question. Je fais allusion à la chose maintenant, parce que l'occasion s'offre à moi de démentir un faux rapport publié contre moi, il y a quelque temps ; je n'ai pas jugé la chose assez importante pour soulever une question de privilège et faire allusion à un article de journal. Après avoir changé mon allégeance politique, je me suis vu insulter et injurier dans ma réputation, de toute sorte de façons par plusieurs journaux qui considéraient la chose comme un devoir et qui y allaient de la façon la plus indigne, la plus vile. Au nombre de ces journaux, se trouvait une feuille de Winnipeg, appelée, je crois, le "Telegram," un journal conservateur. Cette feuille disait que j'étais trop pauvre pour payer le coût d'un voyage à la rivière de la Paix de mes propres deniers et que, par conséquent, c'était le gouvernement qui avait payé mon voyage ; le journal en question disait que c'était encore là quelque chose que les conservateurs tenaient en réserve contre moi, jusqu'au temps où l'occasion serait venue pour eux d'expliquer les raisons de mon changement de politique. Ils n'ont jamais fait claquer ce fouet parce qu'ils n'en ont pas,—comme ce journal a été trop lâche pour rétracter son énoncé ou pour dire les raisons de cette accusation, je profite de ma position ici pour dire qu'elle a été fabriquée de toutes pièces et qu'elle ne repose sur aucune donnée ou raison. J'admets que je suis pauvre, et je n'ai pas honte de le reconnaître, mais j'ai fait le voyage en question honnêtement et sans les secours ni directement, ni indirectement de ce gouvernement, ni d'aucun autre gouvernement. Je n'ai seulement pas eu une carte géographique du département ; je n'ai d'obligation à personne quant au voyage en question. J'ai fait ce voyage en honnête homme. J'ai été si méticuleux qu'avant de partir, j'ai demandé au département de l'Intérieur un permis de mineur, afin de ne pouvoir violer la loi des mines. Quand je suis arrivé à Edmonton, prévoyant que je me rendrais jusqu'à la Colombie Anglaise, j'ai demandé un nouveau permis de mineur, pour lequel j'ai payé la somme exigée par le département. Je n'ai reçu aucun argent du gouvernement ni directement ni indirectement, et tout ce que je puis dire, c'est que le rapport du journal en question contient un libelle voulu, un vil mensonge. J'ai saisi l'occasion qui m'est offerte pour rétablir les faits, bien que je considère que la chose ne soit pas nécessaire pour le public ; n'empêche qu'il ne vaille autant montrer jusqu'où peuvent aller ces journaux et ceux qui se cachent derrière eux, quand ils font des attaques aussi lâches que celle dont je viens de parler et dont j'ai souffert, mais non pas d'une manière très sérieuse, après tout. Qu'ils continuent, qu'ils disent tout ce qu'ils voudront sur mon compte, mais je m'adresse aux journaux respectables pour faire une critique impartiale et juste comme celle que j'attends de tous les membres de ce comité. Je méprise les attaques comme celle dont j'ai été l'objet, et je n'ai que du dédain pour les individus qui les font. J'espère que ce comité me pardonnera d'avoir pris de son temps pour répondre à un libelle aussi lâche. J'ai fait mon voyage à la rivière de la Paix en homme intelligent, désireux d'obtenir tous renseignements qui peuvent être utiles à un membre de cette Chambre. J'ai obtenu ces renseignements, et j'ai l'intention de m'en servir toutes les fois qu'ils pourront être utiles à ce comité ou à ce parlement. Je les ai obtenus d'une manière légitime, et je veux m'en servir légitimement aussi.

M. DOMVILLE : M. le Président, l'honorable député de King a montré——

Une VOIX : L'honorable député d'York.

M. DOMVILLE : Il avait l'habitude d'être député de King. L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) a fait preuve de beaucoup de chaleur dans la discussion. J'ai pris en note ses paroles ; il a parlé des brocanteurs de chartes. Pourquoi jeter tant de blâme ? Pourquoi attaquer tout le monde ? Pourquoi essayer de ternir la réputation de tout le monde ? Supposons que la compagnie dont il est ici question soit composée de brocanteurs de chartes. Si ces derniers font un ouvrage utile, pourquoi les

condamner ? Il y a beaucoup de choses que nous aurions pu dire sur l'honorable monsieur et que nous n'avons pas dites. Si nous consultions les rapports de cette Chambre, nous verrions qu'un certain monsieur a demandé par écrit au gouvernement 500,000 acres de terre, en ajoutant que si cette subvention ne lui était accordée, il ne cesserait de prier.

Une VOIX : Quel était ce monsieur ?

M. DOMVILLE : Je donnerai son nom à l'honorable député, mais confidentiellement, s'il désire le connaître. C'était George E. Foster, et la chose se trouve consignée dans les rapports de la Chambre, rapports qui ont été soumis alors que son propre parti était au pouvoir.

Quelques VOIX : Question, question.

M. DOMVILLE : La question est très pertinente. Je suis à démontrer à l'honorable député (M. Foster) que M. McAvity est tout aussi respectable que n'importe quel député qui pourrait dans cette Chambre critiquer sa conduite ; je considère comme injuste qu'un honorable député attaque des personnes qui ne peuvent pas se défendre dans cette enceinte.

Une VOIX : A l'ordre !

M. DOMVILLE : Je suis dans l'ordre, je parle de la question du chemin de fer d'Edmonton. Que ce soit M. McAvity ou n'importe qui qui construise ce chemin de fer, si le parlement considère que cette entreprise mérite une subvention. Nous pourrions remonter en arrière et rappeler le temps où mon honorable ami proposait de construire une voie ferrée depuis Butternut Ridge jusqu'à Apohaqui, dans le but d'obtenir des votes, mais ce chemin de fer n'est pas encore bâti. Le projet était bon et j'aurais été heureux que ce chemin eût été bâti. Mais le but qu'on se proposait était simplement de capter des votes ; on a réussi dans ce sens, mais le chemin de fer n'a pas été construit. Supposons que quelqu'un ait accusé l'honorable député d'York ou ceux qui se trouvaient mêlés à cette entreprise projetée d'avoir en vue un but indigne, l'honorable monsieur aurait-il alors considéré cette critique comme juste ? Le peuple de ce pays est content de voir construire des chemins de fer publics, s'ils sont utiles. Je n'ai pas le désir d'être bien long, mais je demanderais à l'honorable monsieur de traiter son propre concitoyen, M. McAvity, un homme très respectable, avec une justice ordinaire. M. Pearson, de la Nouvelle-Ecosse jouit d'une bonne réputation. Il n'a jamais prêché il est vrai ; il n'a jamais administré des sociétés de tempérance, mais c'est une excellent homme. Il n'a jamais fait de fautes publiques, il n'a jamais descendu l'échelle sociale ; loin de là il a toujours monté de plus en plus dans l'estime du peuple de ce pays, son passé est excellent et encore l'autre jour, la banque du Nouveau-Brunswick demandait à son frère d'agir comme directeur de cette institution. Qu'a donc à gagner l'honorable député d'York en attaquant tous ces messieurs ? Suit-il cette ligne de conduite parce que la province du Nouveau-Brunswick ne veut plus de lui, ni de son parti ? S'il en est ainsi, ses amis auront une forte besogne à faire plus tard. Comment pourront-ils venir devant le peuple du Nouveau-Brunswick quand des hommes comme M. McAvity et autres sont représentés comme s'étant rendus coupables de toutes sortes de vilenies ? Je puis demander à l'honorable député si nous ne pouvons pas aller encore beaucoup plus loin sur le sujet, s'il croit nécessaire de scruter les motifs des autres.

M. FOSTER : Je crois, M. le Président, que la position prise par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'est guère tenable. Il prétend qu'on aura tout le temps d'obtenir des renseignements sur la bonne foi de la compagnie à laquelle on accorde un montant considérable des deniers publics, quand cette subvention aura été votée, et que c'est là ce que nous avons à faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit de tel.

M. FOSTER : Je crois que je puis donner mon appréciation de ce qui s'est passé ici, et je me propose de faire connaître à la Chambre la manière dont j'ai compris les paroles de l'honorable ministre, si le Président veut me protéger.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami (M. Foster) peut donner à mes paroles l'interprétation qu'il voudra, mais il ne cite pas ce que j'ai dit.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre n'a pas la courtoisie de me permettre de faire ma déclaration, je devrais en appeler à M. le Président, pour me protéger.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je demanderais aux honorables députés de ne pas interrompre.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu qu'il serait suffisamment temps pour lui de s'informer du personnel, de la bonne foi, des ressources de cette compagnie pour laquelle il nous demande de voter un montant considérable d'argent pour la construction d'un chemin de fer, quand l'argent sera voté et lorsqu'il pourra faire un contrat pour permettre de dépenser cet argent dans cette entreprise. Ce n'est pas là l'idée de nos institutions parlementaires. On demande à ce comité de voter un certain montant à une certaine compagnie, mais avant qu'on puisse voter un seul dollar à cette compagnie, pour l'exécution des travaux, on doit connaître d'une manière parfaite le personnel et la situation financière de la compagnie. Cela

est la position que j'ai prise, alors que le ministre en a pris une tout à fait opposée. Je veux bien que la différence qui existe entre ces deux positions soit appréciée au point de vue parlementaire par cette Chambre et le pays. C'était un pur jeu pour mon honorable ami de me mettre dans la bouche des paroles que, la Chambre en est témoin, je n'ai jamais prononcée. Je vous demande, M. le Président, si j'ai dit un mot dans l'allusion que j'ai faite à M. McAvity, qui fût de nature à jeter du discrédit sur un homme que je connais bien et envers lequel je ne veux pas manquer de respect. Les membres de cette Chambre étaient ici quand j'ai parlé, ils sont justes et ils savent que je n'ai pas dit un seul mot de nature à jeter le moindre discrédit sur ce monsieur.

M. BERGERON : Ni sur aucune autre personne.

M. FOSTER : Mais c'est un jeu facile pour l'honorable ministre, quand il ne veut pas fournir de renseignements—et c'est son état chronique—de mettre dans la bouche de son adversaire des paroles que ce dernier n'a pas prononcées, de frapper sur un homme de paille et de se tourner ensuite du côté de ses partisans pour proclamer quelle grande victoire il a remportée sur son adversaire. Je dis de nouveau que je n'ai pas prononcé une seule parole dans cette Chambre qui fût désobligeante à l'adresse de M. Pugsley. J'ai dit qu'il était le procureur de la compagnie, qu'il avait saisi par le cheveux l'occasion d'obtenir des privilèges. C'était bien là son droit, et on ne peut lui attribuer à mal ce fait. Je connais bien M. Pugsley et je ne suis pas ici pour parler en mal de ce monsieur, non plus que d'aucune autre personne, et je ne l'ai pas fait. Mais l'honorable ministre et son ami de cœur ont essayé de gagner quelques applaudissements en m'accusant des hommes sans honneur et sans dicusant de parler de ces messieurs comme étant des hommes sans honneur et sans dique nous avons le droit, quand nous votons des deniers publics à certaines compagnies, que nous avons le droit comme représentants et mandataires du peuple, ce droit n'appartenant pas seulement au ministre des Chemins de fer et Canaux, de demander, et c'est son devoir à lui de nous le dire, quel est le personnel de cette compagnie. De cette manière nous pourrons juger, si nous devoter une subvention considérable ; de cette mani?re nous pourrons juger, si noups devons accorder ou refuser le montant demandé. La compagnie pourrait être composée des hommes les plus respectables du monde, et cependant, cette Chambre peut en arriver à la conclusion que, vu certaines circonstances, elle ne doit pas voter la subvention demandée par cette compagnie. Voici une attitude qui peut être défendue. Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il aura tout le temps suffisant pour fournir ces renseignements à la Chambre, quand le gouvernment sera prêt à accorder l'entreprise à cette compagnie ; mais c'est bien le moment, maintenant que nous sommes appelés à voter cette subvention, de nous dire quelles sont les personnes qui composent cette compagnie. Quant au monsieur qui a parlé en dernier lieu, je n'ai pas un mot à lui répondre.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami qui a tant d'expérience du parlement, sait aussi bien, sinon mieux que qui que ce soit dans cette Chambre, qu'il y a un point quand on parle des personnes ou des choses, où il est difficile de dire si c'est avec respect ou avec mépris qu'on en parle. Quand mon honorable ami a parlé de M. Pugsley dans son dernier discours, il l'a fait d'une manière à laquelle personne ne peut trouver à redire ; mais quand il a parlé de ce monsieur dans son discours précédent, ceux qui l'ont écouté se demandaient s'il parlait de ce monsieur avec dérision ou autrement. Quand il a parlé de M. Pugsley dansant autour du parlement, dansant autour du département, se faufilant partout comme un brocanteur de chartes, je ne crois pas qu'il ait montré à l'endroit de M. Pugsley tout le respect qu'il doit avoir pour ce monsieur ; c'est pourquoi il ne doit pas trouver matière à se plaindre s'il s'est exposé à recevoir des critiques qu'il a fort bien méritées.

Mais venons-en à l'objection de l'honorable monsieur. Mon honorable ami demande une information au sujet de la compagnie dont il s'agit ici. Mon honorable ami en sait peut-être aussi long sur ce sujet que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ou qu'aucun autre membre de cette Chambre. Il n'a qu'à consulter les statuts.

M. FOSTER : Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai feuilleté les statuts et je n'ai pu y trouver aucun nom.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe.

M. FOSTER : Alors, j'ai mal lu.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il y a eu de nombreuses chartes en ce qui se rattache à cette compagnie. La première date de 1895—acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton—et voici les noms des personnes qui demandaient cette existence civile :

Herbert Charles Wilson, William Summerville Edmiston, John Edmund Kelly, Colin Ferrie Strang, John Cameron, Thomas Bellamy, Joseph Henry Picard, tous d'Edmonton, et William Tyndale Jennings, de Toronto.

Voici quel était le but de cette charte :

Tracer, construire et exploiter un chemin de fer, large de quatre pieds huit pouces et demi, d'un point quelconque dans les limites de la ville d'Edmonton, district d'Alberta, Territoires du Nord-Ouest, Canada, de là dans une direction sud à un point quelconque d'Edmonton-sud sur le chemin de fer Calgary et Edmonton, et y faire correspondance ; aussi d'un point quelconque dans les limites de la dite ville d'Edmonton, dans une direction nord-ouest *vid* le

village de Saint-Albert à un point sur la rivière Athabasca, à ou près de Fort-Assiniboine, avec embranchement à Stony-Plains ; aussi d'un point quelconque dans les limites de la dite ville d'Edmonton dans une direction nord-ouest à un point quelconque à ou près de Fort-Saskatchewan, avec embranchement à un point quelconque sur la rivière de l'Esturgeon.

Le parlement a, de temps à autre, ajouté à cette charte. Mon honorable ami a dit, il y a un instant, que cette compagnie, si peu considérable au début, a fait ajouter à sa charte des privilèges qui lui ont permis de pousser des chemins de fer dans presque toutes les directions, jusqu'aux rivières aux Liards, du Yukon, de la Paix, et ainsi de suite ; personne ne s'est opposé à ce qu'on lui accordât de pareils privilèges, et il est aujourd'hui trop tard pour qu'on se demande si le parlement a bien ou mal agi à cet égard. Nous l'avons fait, et c'est fini.

M. FOSTER : Ce n'est pas fini.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, en ce qui concerne la concession des pouvoirs ; il est trop tard pour que mon honorable ami puisse dire que le parlement n'aurait pas dû accorder ces pouvoirs-là.

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

Le PREMIER MINISTRE : C'est la conclusion qu'il faut tirer des remarques de l'honorable député ; il ne s'agit plus que de savoir si nous allons accorder ou refuser cette subvention. Mon honorable ami voudrait connaître les noms des actionnaires ; ignore-t-il que les actionnaires d'une compagnie ne sont pas toujours les mêmes ? Les premiers qui ont figuré comme tels peuvent avoir disposé de leurs intérêts et être, aujourd'hui, complètement étrangers à la compagnie. Il est évident qu'il en est ainsi ; et l'on demande, aujourd'hui, au gouvernement de subventionner cette compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton.

M. FOSTER : Il suffira à mon honorable ami de jeter un regard sur l'item 41, pour voir que c'est une toute autre compagnie.

Le PREMIER MINISTRE : Bien que, en vertu d'un acte adopté à la présente session, le nom en ait été changé, c'est encore la même compagnie, et les officiers de la compagnie de chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique sont précisément ceux qu'avait la compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton.

Mais qui sont-ils ? Mon honorable ami a droit de savoir si cette compagnie est bien en état d'exécuter son entreprise, mais il n'ignore pas plus que moi que lorsqu'une compagnie de chemin de fer ou n'importe quelle compagnie demande au parlement de lui accorder une subvention, une faveur ou un droit, ce dernier n'exige pas qu'elle produise la liste de ses membres ni de ses actionnaires ; même il peut se faire que les officiers de la compagnie ne sachent pas quels en sont les actionnaires. Quant à l'honorable député, il sait bien qu'une compagnie, dans un cas comme celui-ci, est représentée, non pas par ses actionnaires, mais par son conseil de directeurs. Si le président et le secrétaire étaient des hommes de paille, des hommes sans importance, sans capitaux ni respectabilité, mon honorable ami aurait pu objecter à cette proposition, mais ce que j'ai à lui répondre, c'est que nous avons ici le président et le secrétaire de la compagnie pour la représenter. Quant à M. Pearson, je ne le connais pas, mais c'est un homme estimé dans l'endroit où il demeure. Quant à M. McAvity, le président de cette compagnie, il est reconnu comme une des hommes d'affaires les plus respectables du Canada ; ne suffit-il pas qu'il prête son nom à une entreprise, pour que le gouvernement et le parlement, y compris mon honorable ami lui-même, y accordent toute leur confiance ? Certes, voilà un point qu'il ne contestera pas. Qu'a-t-il donc besoin d'autres renseignements ? Le projet est-il ou n'est-il pas digne d'attention ? Les remarques faites par l'honorable député d'Alberta, (M. Oliver) sur ce point, sont concluantes, je crois, et je demande à la Chambre d'y réfléchir.

Mon honorable dit qu'on peut peut-être nourrir le projet de construire une ligne transcontinentale.

Quel mal y aurait-il à cela ? Pour ma part, j'en serais très aise, bien que je ne pense pas qu'on puisse y réussir avant plusieurs années, mais on ne saurait s'y opposer. Donc, si ce projet est important et digne d'attention, et que ses auteurs le soient aussi, que veut de plus mon honorable ami ?

M. FOSTER : Son intelligence et son bon sens doivent avertir mon honorable ami de ce qu'il faut de plus. Je voudrais voir le document dont l'honorable ministre a cité des extraits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les quelques notes qui accompagnent ce document sont destinées à mon propre usage.

M. FOSTER : Est-ce là le document qu'a lu l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'en est un extrait, et je ne communiquerai pas à l'honorable député les notes destinées à mon propre usage.

M. FOSTER : N'est-ce pas une requête signée par M. George McAvity ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Le premier ministre l'a lu à la Chambre comme étant une requête de ces personnes-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un extrait de leur requête.

M. FOSTER : Le premier ministre l'a lu comme requête signée par George McAvity, et le ministre des Chemins de fer dit que

c'est seulement un mémoire particulier et destiné à son propre usage. Il doit y avoir là quelque irrégularité ; un mémoire particulier de l'honorable ministre lui-même ne peut constituer la requête qui donne lieu à la subvention ; assurément, cela est impossible.

M. DOMVILLE : M. le Président——

M. FOSTER : J'ai la parole. Mon honorable ami va voir, lui aussi, qu'il faut quelque chose de plus que de connaître le président d'une compagnie lorsqu'il est question de lui voter des sommes considérables pour favoriser une entreprise. D'après l'honorable ministre, la Chambre n'a pas d'autre droit que celui de savoir quel est le président de la compagnie à qui l'on va confier l'exécution des travaux et le soin de dépenser le montant d'une subvention ; certes, mon honorable ami ne saurait le prétendre. En accordant à la compagnie de chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique la subvention dont il s'agit, nous avons parfaitement le droit de savoir quelle est cette compagnie-là ; mon honorable ami ne saurait répondre aux exigences de cette Chambre, ni à celle de la justice, en se bornant à nous faire connaître le nom du président qui, lui, peut bien être tout à fait respectable sans que la compagnie qu'il représente le soit également.

(Le ministre des Chemins de fer et Canaux envoie porter, de l'autre côté de la Chambre, un document à M. Foster.)

M. FOSTER : Qu'est-ce que ceci ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est un des documents que mon honorable ami désire voir.

M. FOSTER : Il ne porte pas la signature de George McAvity ; pourtant, le nom qu'il nous faut, c'est celui-là, puisque c'est celui qui accompagnait la requête dont le premier ministre a fait lecture. Mais peu avant qu'il se mit à lire, ou pendant qu'il lisait, le ministre des Chemins de fer est venu faire une ratue, et par conséquent, il devient dès lors impossible de communiquer ce document aux autres membres de la Chambre; ce n'est plus un document public.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'était pas un document public du tout.

M. BERGERON : Alors, on n'aurait pas dû le lire à la Chambre.

M. FOSTER : C'est tout simplement un document émané de M. Pearson, qui n'est pas président de la compagnie de chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique, mais avocat de la compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton, à responsabilité limitée. Il se dit autorisé par sa compagnie à demander une subvention, mais la subvention dont il s'agit ici est destinée, non pas à la compagnie de chemin de fer d'Edmonton, mais à celle d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique, corporation et entité bien différente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le mémoire que l'honorable député a dans les mains est une copie du document qui m'a été adressé par le département, mais le document qu'a lu mon très honorable ami, et où j'ai pris les noms des officiers que j'ai mentionnés au comité, est un mémoire fait pour mon usage particulier.

M. BERGERON : Il appartient à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. BERGERON : On n'aurait pas dû le lire.

M. FOSTER : Contient-il les noms des membres de la compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il contient les noms du président et du secrétaire ; l'honorable député ne l'aura pas.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'aura peut-être pas, non plus, le crédit qu'il demande.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il persiste à nous refuser ce crédit-là jusqu'à ce qu'il ait obtenu le document, il va persister longtemps, car je ne suis pas obligé de le fournir, et aucun député ne me forcera à lui remettre des mémoires particuliers qui ont été préparés pour moi seul, en vue de la discussion qui devait se soulever par rapport à la question actuelle. Je veux bien fournir des copies de tous les documents reçus au département, mais quant à des mémoires particuliers, je n'en fournirai pas, et c'est d'un mémoire de cette nature que j'ai extrait ce que j'ai lu au comité : c'est là que j'ai pris le nom du président de la compagnie, M. George McAvity, et celui du secrétaire, M. Pearson ; c'est là que j'ai pris, de plus——

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il être assez bon de lire l'original même ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je produirai le document même d'où j'ai extrait ce que j'ai lu, mais je ne fournirai pas ce mémoire. Il est absurde de me demander cela.

M. FOSTER : Il ne faut pas que l'honorable ministre ait l'air de croire que c'est là une question à régler entre lui et moi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais faire comme si c'était une question que j'aurais le droit de décider moi-même, et que je vais décider aussi.

M. DOMVILLE : Je voudrais faire remarquer——

M. FOSTER : J'ai la parole.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), a la parole.

M. FOSTER : J'étais donc à dire que l'honorable ministre n'a pas droit de faire de cette question une question qui ne regarde que nous deux, et qu'il prétend ne devoir de soumission à qui que ce soit. M. l'Orateur, loin de moi de vouloir lui imposer mes volontés, mais ce n'est pas comme particulier que je parle, c'est en ma qualité de député que je demande tout simplement les renseignements auxquels je crois avoir droit, et si un député a, comme tel, le droit de forcer un ministre à lui répondre, celui-ci a le devoir d'obéir ; c'est pour cela qu'il est ministre. Il n'a pas le droit de se lever, en cette Chambre, pour dire à un représentant du peuple qui lui demande un renseignement qu'on ne le forcera pas à le donner. C'est là une doctrine nouvelle, et elle ne sera pas suivie.

M. BERGERON : C'est une doctrine libérale.

M. FOSTER : Je n'ai pas droit d'exiger que l'honorable ministre me communique un mémoire particulier, mais il est, tout de même, étrange qu'il ait produit, avec ses autres documents, un mémoire où il a pris les requêtes qu'il a lues et qui étaient signées par M. George McAvity, et que le premier ministre en ait fait autant, et que, sitôt que j'eus demandé à le voir, il soit devenu document privé et n'ait pu être montré. J'accepte ce qu'a dit l'honorable ministre, savoir : que c'est un document privé ; il se peut que la requête se soit trouvée transcrite parmi des notes particulières à lui ; mais ce sur quoi je dois insister, à l'heure qu'il est, c'est qu'on me montre la requête signée par cette compagnie et qui doit servir de base au vote de la subvention. Je veux aussi connaître le personnel de la compagnie dont M. George McAvity est président ; tout cela, non comme particulier, mais comme député, j'ai droit de le connaître, et je tiens à ce droit.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a beaucoup parlé sans raison ; il sait comment ces choses se font. On produit ici un extrait du document dont il s'agit, et on le clavigraphie, avec le nom de la personne qui a signé. L'honorable député a droit de voir la requête, et on la lui communiquera.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit, ni ne pouvais dire, car je ne le savais pas personnellement, si la requête était signée ou non par M. McAvity et par M. Pearson ; tout ce que je sais d'après le mémoire que j'ai devant moi, c'est que M. McAvity est président de la compagnie et que M. Pearson en est le secrétaire. Nous fournirons à l'honorable député les documents qu'il y a au département, comme cela se fait dans le cours ordinaire, mais non pas parce qu'il l'aura exigé d'une manière péremptoire ; rien ne s'oppose à ce qu'on les produise ; mais je ne veux pas que l'honorable député dise que mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) ou moi-même, nous ayons prétendu lire un document signé par ces messieurs. J'ai donné les noms des officiers de la compagnie, dès qu'on me les a demandés, mais je ne pouvais dire à l'honorable député quels étaient les membres de la compagnie : j'ignore si nous sommes en possession des renseignements qu'il veut avoir, mais si nous le sommes, il les aura tous.

M. BERGERON : Cela signifie que l'honorable ministre (M. Blair) n'a pas pris la peine de se procurer tous les renseignements qu'il fallait, au sujet de cette compagnie qui demande une subvention de $320,000. Il se peut que cette compagnie soit purement nominale. Assurément, il doit comprendre que nous avons un devoir à remplir, et que les membres de cette Chambre ont droit d'exiger tous les renseignements possibles, avant de consentir à voter $320,000 des deniers publics.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où prenez-vous ce montant-là ?

M. BERGERON : Cinquante milles, à $6,400.00 par mille, cela fait à peu près la somme que j'ai mentionnée.

M. SUTHERLAND : La critique de mon honorable ami ne me semble guère équitable ; il sait que cette compagnie est constituée en corporation par acte de cette Chambre.

M. FOSTER : Laquelle ?

M. SUTHERLAND : Celle du district d'Edmonton.

M. BERGERON : Cette compagnie a passé en d'autres mains depuis ce temps-là.

M. SUTHERLAND : Mais comme ancien député et comme membre du comité des chemins de fer, mon honorable ami (M. Bergeron) n'ignore pas que toute charte laisse aux membres de la compagnie qu'elle constitue en corporation, le pouvoir d'agir comme directeurs provisoires, et qu'après la constitution en corporation ou l'organisation de la compagnie, ils ont droit, en vertu de la charte, de s'associer toutes autres personnes qui peuvent devenir actionnaires. Il semble injuste et déraisonnable qu'un membre de cette Chambre ose faire dépendre une subvention du nom des membres de la compagnie constituée en corporation, ou prétendre que nous devons exiger les noms des actionnaires de la compagnie avant qu'il se fasse quoi que ce soit. Voilà qui est tout à fait contraire à tous les précédents et au principe de la législation relative aux chemins de fer. Le chemin de fer du Pacifique lui-même, s'agirait-il de la transaction la plus considérable, est représenté ici par son président et son secrétaire, ou par un autre

fonctionnaire, qui peut, lui-même être bien pauvre. Quant aux actionnaires de cette compagnie, ils peuvent, en un seul jour, ne plus être les mêmes. Ainsi en est-il des directeurs.

M. BERGERON : Mais nous les connaissons, la liste en est publiée tous les six mois.

M. SUTHERLAND : Mais, actionnaires, directeurs et présidents peuvent n'être plus les mêmes dès le lendemain de la publication de cette liste.

M. DAVIN : Me sera-t-il permis de faire à mon honorable ami une question ? C'est un renseignement que je désire. Veut-il dire que nous n'avons jamais besoin de connaître, dans l'intérêt public, avec qui nous transigeons ?

M. SUTHERLAND : C'est tout le contraire : un grand nombre des méprises qui ont eu lieu, dans le passé, au sujet des subventions qu'on a acrordées aux compagnies de chemin de fer, dépendent de ce que ceux avec qui nous transigeons, étaient trop connus pour ne rien valoir au point de vue de la fortune et peut-être aussi, au point de vue du caractère. Je voulais justement faire comprendre que la connaissance du nom des membres d'une compagnie ou de ses actionnaires ne suffit pas à justifier ce parlement ou le gouvernement de transiger avec eux. Si mon honorable ami voulait être juste, la Chambre ayant étudié l'acte relatif à cette compagnie de chemin de fer, et ayant vu qu'il y avait dans cette compagnie des hommes comme George McAvity, négociant de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, M. Pearson, de la Nouvelle-Ecosse, et M. Pugsley, il en conclurait que le comité et le parlement doivent être d'autant plus sûrs qu'on va faire de consciencieux efforts pour réaliser cet important projet, et il admettrait que la production d'une liste des noms des actionnaires n'ajouterait rien à cette garantie. Mon honorable ami (M. Bergeron) a dit que la subvention était de $320,000. Je crois qu'elle ne représente que la moitié de ce montant-là.

M. HAGGART : Si le chemin coûte $21,000 par mille, la subvention devrait être de $6,400 par mille.

M. SUTHERLAND : Mais personne mieux que mon honorarable ami (M. Haggart) ne sait qu'il est impossible que ces 50 milles de chemin coûtent même $15,000 par mille ; mais c'est m'éloigner du point que je voulais traiter.

Sous les administrations précédentes, de même que sous celle-ci, nous avons accordé une foule de subventions sans avoir la même garantie que dans le présent cas ; bien plus, je dis qu'il n'y a pas une compagnie de chemin de fer qui se soit présentée au parlement avec d'aussi bonnes garanties à offrir, en retour de la subvention qu'elle demandait. Je connais un peu, pour l'avoir visitée, la région dont il s'agit ; c'est une région fertile, qui se prête admirablement à la colonisation : on nous dit même qu'elle est aujourd'hui établie et que le peuple qui l'habite a besoin d'un chemin de fer. Il me semble que c'est là une excellente manière de développer cette région.

L'ancien ministre des Finances (M. Foster) me semble avoir traité cette question avec beaucoup plus d'imagination que de logique ; il a lu quels pouvoirs la charte accordait à la compagnie et ainsi de suite, mais ces pouvoirs sont les mêmes que ceux que le comité des chemins de fer accorde généralement aux compagnies qui veulent se faire constituer en corporation, si ce n'est qu'à l'occasion de cette charte, on a pris un soin particulier, ce qu'on ne faisait pas autrefois, de limiter les pouvoirs de la compagnie et de protéger la population du district. On y a inséré des clauses qu'on aurait dû insérer également dans les chartes qu'on a accordées aux compagnies, dans le passé. Il y va de l'intérêt du Canada qu'on développe cette partie du pays. L'honorable député de Victoria (M. Prior) admettra avec moi qu'aucune entreprise ne pourrait être plus avantageuse au Canada que celle de la continuation de ce chemin depuis Edmonton jusqu'à Victoria, au moyen d'une subvention raisonnable. Je serais prêt à garantir le succès à n'importe quelle compagnie qui construirait cette ligne d'un bout à l'autre, car en peu de temps, la Confédération retirera de cette source le centuple de ce qu'elle aura donné ; je m'étonne qu'on s'oppose systématiquement à ce que nous accordions cette subvention lorsqu'elle nous est demandée par une compagnie représentée par des hommes si importants et si respectables.

M. DAVIN : L'honorable député d'York ne s'y oppose pas.

M. SUTHERLAND : Il faut tirer des conclusions de tout un long discours que fait un député ; s'il ne s'y oppose pas, pourquoi fait-il perdre le temps de la Chambre à discuter ? Pour ma part, j'ai essayé de défendre l'entreprise et de dire pourquoi je prenais cette attitude. Dans mon avis, c'est là une des meilleures entreprises qui soient actuellement soumises à la considération du parlement, et je suis surpris qu'on s'y oppose dans la moindre mesure ; je demande à mes honorables amis de reconnaître que les hommes qui ont fait la requête au nom de la compagnie, nous donnent lieu de croire à sa bonne foi ; ne perdons donc plus de temps à discuter cette question.

M. HAGGART : Ce dont l'opposition avait besoin elle l'a eu de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) et du président du comité des chemins de fer (M. Sutherland). Nous avons toujours prétendu que nous accordions une subvention à un chemin de fer transcontinental, et l'honorable député d'Alberta, de même que le président du comité des chemins de fer, a la même manière de voir.

M. OLIVER : Je défendais la subvention en me plaçant au point de vue des intérêts locaux.

M. HAGGART : L'honorable député a prétendu que ce chemin devait s'étendre de l'Ontario à Calgary, et de là, en suivant la rivière au Cygne, jusqu'à Edmonton, et d'Edmonton, jusqu'à la côte du Pacifique. Voilà le renseignement que nous nous sommes efforcés d'arracher au ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous voulions savoir si c'était un chemin de fer transcontinental que nous allions subventionner, et ces honorables députés nous l'ont dit. C'est là peut-être à l'exception du projet de chemin de fer Canadien du Pacifique, un des plus grands projets dont on ait encore entretenu le parlement, et c'est pourquoi nous avons droit d'obtenir les plus entiers renseignements en ce qui le concerne.

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami ne m'a pas bien compris : je n'ai défendu ce projet que comme un projet d'intérêt local ; j'ai dit que le chemin projeté pouvait plus tard faire partie d'une ligne transcontinentale, mais, pour le présent, je ne le défendais que comme un chemin de fer purement local.

M. HAGGART : L'honorable député, ensuite, pense que cette ligne peut devenir une ligne transcontinentale, mais le député d'Alberta l'a défendue depuis son point de départ initial de Toronto jusqu'à la côte du Pacifique. Quelle est cette compagnie que nous subventionnons maintenant ? Elle a été constituée en corporation en 1895, et les noms de ses promoteurs ont été mentionnés dans l'acte. Le très honorable ministre dit qu'il est inutile de constater qui a remplacé les promoteurs primitifs. Il oublie qu'en 1897 cette compagnie a passé un contrat en vertu duquel toute la chose a été transférée du coup en fidéi-commis à une personne du nom de Pugsley. Nous voulons voir ce contrat pour savoir quels sont les promoteurs qui y sont mentionnés. L'honorable ministre dit qu'il possède une requête émanée d'un M. McAvity, président de cette compagnie de chemin de fer, concluant en faveur de cette subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, j'ai simplement dit que M. McAvity était président, et M. Pearson, secrétaire.

M. HAGGART : Mais j'ai compris que l'honorable ministre a dit qu'il possédait une requête de ces messieurs demandant cette subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a au bureau une requête de la compagnie demandant l'octroi d'une subvention.

M. HAGGART : Y en a-t-il une de la part de MM. Pearson et McAvity demandant une subvention en faveur de cette ligne en particulier ?

M. HAGGART.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'ils l'aient signée. Nous avons le document original.

M. HAGGART : Si j'ai bien compris, le ministre a lu une pétition de M. Pearson en faveur de cette subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe. Je n'ai pas prétendu lire une requête de leur part. En réponse à la demande des noms des officiers de la compagnie, j'ai lu les noms de M. McAvity, le président, et de M. Pearson, qu'on dit être le secrétaire. Leurs noms sont mentionnés dans un mémoire que les officiers de mon département ont préparé pour mon information particulière. Je n'ai pas entendu dire que ces noms se trouvaient au bas d'une requête, car j'ignorais qu'ils y fussent, ou non. J'ai envoyé chercher la requête, le document original sera ici dans un instant.

M. HAGGART : Je laisse au très honorable ministre le soin de juger si le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas induit cette Chambre à croire que M. McAvity avait fait une requête demandant l'octroi d'une subvention en faveur de ce chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute, la compagnie a fait cette requête.

M. HAGGART : Je laisse au très honorable ministre le soin de juger si le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas induit cette Chambre à croire que M. Pearson, le secrétaire, avait fait une requête en faveur de cette subvention. L'honorable ministre n'a pu lire la requête de M. Pearson relativement à ce point particulier. La requête de ce monsieur se rapporte à un chemin tout à fait différent. Au lieu de concerner un chemin allant à l'ouest d'Edmonton, elle a trait à un chemin situé à l'est de cette ville. Voici cette requête.

Je suis autorisé par la Compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton (à responsabilité limitée) à demander une subvention pour aider à la construction d'une ligne ou de lignes de chemin de fer dans le territoire d'Alberta, partant d'un point situé au terminus du chemin de fer de Calgary et Edmonton, ou à proximité, dans la ville d'Edmonton-sud, et s'étendant à un point situé à une distance de 6 milles, de là dans Edmonton-nord, ou dans les environs, ainsi que partant d'un point situé sur la dernière ligne mentionnée et s'étendant à 20 milles vers l'est, ou dans les environs, jusqu'à un point situé à Fort-Saskatchewan, ou à proximité, consistant, le dit octroi, en 6,400 acres de terre par mille de chemin de fer construit et en une garantie de $80,000 par année durant vingt ans, et sujet aux mêmes termes et conditions que ceux auxquels il est pourvu dans le contrat concernant une subvention à la Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton.

Votre obéissant serviteur,

B. F. PEARSON,

Avocat de la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton (à responsabilité limitée.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On n'a pas obtenu tout cela.

M. FOSTER : Tel est ce que le premier ministre a communiqué.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai communiqué les documents que nous avions ici. Je ne vois aucune requête différente dans ces documents.

M. HAGGART : Cette requête a été signée par M. R. F. Pearson.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit là d'une subvention en faveur de la Compagnie de chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique au sujet d'une ligne s'étendant de la ville d'Edmonton, T.N.-O., à l'ouest, vers la Passe de la Tête Jaune.

M. HAGGART : Je suppose que la requête du président est absolument identique. Je douterais beaucoup qu'il y eût deux requêtes.

Le PREMIER MINISTRE : Une requête de cette nature n'émane pas d'un tel ou d'un tel, elle émane de la compagnie.

M. HAGGART : Je le sais.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! si l'honorable député (M. Haggart) le sait, il aurait mieux fait de le déclarer. La requête émane de la compagnie, et elle est seulement signée de la part de la compagnie par George McAvity, le président, et B. F. Pearson, le secrétaire.

M. HAGGART : Je sais que le gouvernement n'a pas accordé de subvention comme celle-là. Mais ce que je prétends, c'est que M. McAvity ou M. Pearson a fait une requête en faveur d'un projet différent.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de requête émanant de M. McAvity ou de M. Pearson, mais il y en a une émanant de la compagnie.

M. HAGGART : M. Pearson l'a signée de la part de la compagnie. Maintenant, nous apprenons que la requête émane de la compagnie. Il y a quelques instants, on nous a dit que le gouvernement avait une requête émanant de M. McAvity et de M. Pearson en faveur de la chose, et que M. McAvity voulait garantir l'achèvement de l'entreprise. Je ne connais rien du tout de ces messieurs, et il se peut qu'ils soient en état comme tout autre dans le pays de construire le chemin de fer. Je n'ai jamais entendu parler de M. McAvity auparavant, mais j'accepte l'assurance de l'honorable ministre des Chemins de fer et du très honorable premier ministre, déclarant que M. McAvity possède des moyens de nature financière, et qu'il accomplira tout engagement portant sa signature. Seulement, nous constatons qu'il n'existe aucune communication de M. McAvity sur le sujet, et que la seule communication qui existe émane de la compagnie avec laquelle M. McAvity se trouve en rapport. Ce monsieur peut se porter garant privément de l'entreprise, mais il ne vient pas publiquement l'appuyer. C'est une formalité de sa part que de demander au gouvernement, en qualité de membre de la compagnie, de l'aide pour construire cette ligne de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai envoyé chercher les documents originaux au département. Voici un plan que je communiquerai à l'honorable député (M. Haggart), mais dans l'intervalle, je lirai ce document, et je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable député l'ait lorsque je l'aurai lu. Il est ainsi conçu :

La requête de la Compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton expose humblement :

Que votre requérante, la Compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton, a été constituée en corporation par une loi du parlement du Canada, étant le chapitre 17 du Statut 59 Victoria (1896), et autorisée à construire et exploiter une ligne de chemin de fer de largeur régulière à partir de certain point situé dans la ville d'Edmonton, dans la région d'Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest du Canada, et s'étendant de là vers le sud jusqu'à un point situé sur le chemin de fer de Calgary et Edmonton, dans Edmonton-sud, pour y correspondre ; ainsi que de certain point situé dans la dite ville d'Edmonton, et s'étendant de là vers le Nord-Ouest à certain point situé sur la rivière Athabasca au Fort Assiniboine ou à proximité, en passant par le village de Saint-Albert, avec un embranchement conduisant à Stony Plains ; et encore à partir de certain point situé dans la dite ville d'Edmonton, et s'étendant de là, vers le nord-est, à un point situé à Fort-Saskatchewan ou à proximité, avec un embranchement conduisant à un point situé sur la rivière de l'Esturgeon.

Que par un amendement adopté par le parlement du Canada étant le chapitre 63 du Statut 61 Victoria (1898), la Compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton a encore été autorisée à construire et exploiter une ligne de chemin de fer s'étendant de son point de correspondance avec la rivière Athabasca, mentionné précédemment, à la rivière de la Paix, et de là à un point situé sur la rivière Nelson, puis, en passant par les rivières Nelson, aux Liards et Francis, aux eaux navigables de la rivière Pelly.

2. Que la coopération de capitalistes d'amples moyens a été assurée pour mettre à exécution cette entreprise, et que votre requérante compte sur cette coopération, en même temps que sur les subventions fédérales et locales qui peuvent être obtenues, pour conduire l'entreprise à bonne fin.

3. Que les opérations actuelles de votre requérante, la dite compagnie, se restreindront, si la chose est projetée, à la construction d'un petit tronçon de chemin de fer s'étendant de la ville d'Edmonton à celle d'Edmonton-sud, soit une distance d'environ 4½ milles, ainsi qu'à la construction du prolongement nord conduisant à un point situé sur l'Athabasca près du Fort-Assiniboine, soit une distance d'environ 92 milles, suivant que prévu dans l'acte constituant le chapitre 17 de la 59 Victoria, précédemment mentionné. La demande actuelle sollicite seulement de l'aide relativement à la construction de ces deux parties de l'entreprise de la compagnie.

4. Que le coût par mille des parties de chemin susdites variera dans une grande mesure, estime-t-on, les travaux projetés relativement au tronçon de 4½ milles s'étendant d'Edmonton au sud, c'est-à-dire à Edmonton-sud, étant, par suite de la nature du territoire traversé, excessivement coûteux et dispendieux, tandis que ceux relatifs à la ligne s'étendant d'Edmonton au

nord, c'est-à-dire vers Fort-Assiniboine, n'offrent que de médiocres difficultés. Entre Edmonton-sud et Edmonton, le chemin projeté croise la branche nord de la rivière Saskatchewan au moyen du chemin de fer et du pont public actuellement bâti par le gouvernement du Canada. La topographie des lieux et le niveau du pont rendent nécessaires l'exécution de travaux très difficiles d'établissement de rampes, de tranchées et de remblais des deux côtés de la rivière, tant à partir de l'endroit où, à Edmonton-sud, la ligne se raccorde au chemin de fer de Calgary et Edmonton, et delà jusqu'au pont, que de ce pont au plateau formant la partie élevée de la ville d'Edmonton, où seront définitivement situés les ateliers, les hangars et la gare générale de la compagnie. Par conséquent, l'estimation du coût du tronçon du chemin de fer s'étendant d'Edmonton à Edmonton-sud, basé sur l'étude exacte et soigneuse que des ingénieurs compétents ont faite de son tracé est de $25,000 par mille tandis que l'estimation du coût de la ligne s'étendant d'Edmonton au Fort-Assiniboine, basée également sur l'étude de son tracé et le prix courant auquel peuvent s'obtenir dans cette localité les matériaux, les rails, les traverses, et ainsi de suite, est de $16,000 par mille.

5. Que la construction du dit petit tronçon de chemin de fer, ci dessus décrit, qui s'étend d'Edmonton à Edmonton-sud, exigera seulement qu'on bâtisse un petit pont d'acier ou des chevalets sur le ruisseau du Moulin ; l'autre ligne s'étendant d'Edmonton au Fort-Assiniboine, elle devra franchir un certain nombre d'importants cours d'eau, entre autres la rivière Pembina, lesquels devront être traversés au moyen de ponts d'acier modernes. Il n'a pas encore été reçu d'entiers détails des ingénieurs au sujet de ces constructions.

Le territoire qui serait traversé par la route projetée de la rivière Athabasca consiste en excellentes régions agricoles et propres à l'élevage ; mais la principale importance du chemin réside dans le fait qu'il constitue un tronçon nécessaire pour rattacher Edmonton et le réseau des chemins de fer du Nord-Ouest aux grandes voies de navigation des Territoires du Nord-Ouest. Au Fort-Assiniboine, précédemment mentionné, passe une excellente voie de navigation susceptible, à l'exception de quelques rares et faciles portages, d'être utilisée, vers le nord, jusqu'à la région du Klondike même, et les vapeurs naviguant actuellement sur l'Athabasca et les rivières qui s'y rattachent rendent accessibles les vastes ressources minières et agricoles du Nord-Ouest.

Le chemin de fer est également d'absolue nécessité pour les colons immigrants à présent dans la région de la rivière de la Paix, s'étendant au nord-ouest de la rivière Athabasca, en vue de leur procurer des commodités et des moyens d'accès qui, à leur grand préjudice, leur sont actuellement refusés. L'absence de commodités suffisantes de transport par chemin de fer, comme celles qu'on projette maintenant, a été représentée pour être la seule cause qui empêche cette grande région, riche en ressources naturelles de tous genres, de se développer avec une excessive rapidité.

Pourquoi votre requérante demande humblement que le gouvernement accorde de l'aide en vue de l'établissement des tronçons de chemin de fer précédemment mentionnés, etc.

Daté ce 9 mars 1899.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU DISTRICT D'EDMONTON

(Signé) Par GEORGE McAVITY,
Président.

(Signé) B. F. PEARSON,
Secrétaire.

M. HAGGART : L'honorable ministre a dit qu'il produirait la requête de la compagnie concluant en faveur de cette subvention. L'honorable ministre ne sait-il pas que la requête concerne un chemin entièrement différent de celui qu'il subventionne à présent ? La charte de la compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton et la charte amendée de 1897-98 concernent la construction d'un chemin se dirigeant au nord, au Fort-Assiniboine, pour correspondre avec la rivière Pelly. Ce chemin en faveur duquel conclut cette requête gagne le nord, tandis que celui que l'honorable ministre propose de subventionner va à l'ouest. L'honorable ministre doit assurément croire qu'il peut en imposer à la crédulité de ce comité lorsqu'il prétend posséder une requête favorable à la subvention qu'il soumet à son approbation.

S'imagine-t-il que nous ne voyons pas la différence qui existe entre une ligne allant au nord et une autre allant à l'ouest ? Pourquoi alors a-t-il changé la destination de cette subvention en l'accordant à une ligne s'étendant à l'ouest, au lieu d'une ligne se dirigeant directement vers le nord ? Quelle autre information ou requête possède-t-il ? S'il existe des renseignements, le comité a assurément droit de les connaître.

Relativement à l'allégation que le gouvernement combat l'octroi d'une subvention en faveur de la construction de 50 milles de chemin de fer à l'ouest d'Edmonton, je déclare que nous ne sommes opposés à rien de la sorte. Pour ma part, j'y suis favorable en vue du développement de cette partie du pays.

Seulement, nous avons droit d'être informés des plans et des intentions du gouvernement. Pas un mot de preuve documentaire n'a été communiqué à ce comité en faveur de la subvention que l'honorable ministre propose. Voici, d'abord, la requête d'une compagnie demandant de l'aide pour la construction d'un chemin projeté dans une direction entièrement différente, puis, deux mois plus tard, une requête de M. Pearson, qui représente la compagnie ; mais le ministre ne daigne pas nous accorder de renseignements quant à la raison pour laquelle il a changé la destination de la subvention, destination que la compagnie elle-même demandait être entièrement différente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue être absolument incapable de suivre l'honorable député dans tous les tours et détours qu'il semble déterminé à suivre relativement à cette matière. J'ignore ce qui a excité, à ce sujet, une hostilité aussi résolue et aussi âpre de la part de la gauche. On a fait feu et flamme contre nous depuis quelques heures, parce qu'on a supposé, à la gauche, que j'avais dit lire l'extrait d'une requête signée par le président et le secrétaire de la compagnie en question. Ces messieurs se sont gravement occupés de cela durant environ une heure. Je sentais qu'il me fallait beaucoup me tenir sur mes gardes ; et comme je possédais un simple résumé de la requête à titre de mémoire de nature privée,

il me répugnait de déclarer que la requête était signée par ces messieurs. J'ai produit le document original, qui porte les signatures de M. McAvity et de M. Pearson et établit la vérité de ce que les membres de la gauche me reprochaient d'avoir affirmé à tort au commencement. Eh bien ! on ne souffle plus un mot maintenant de la requête, mais mon honorable ami porte ses lamentations sur un autre sujet, déclarant que nous accordons cette subvention à des conditions et dans un sens qui n'étaient pas mentionnés dans la requête. Mon honorable ami a reçu le renseignement qu'il réclamait à grands cris ; il possède une copie du document original, laquelle démontre qu'on s'est écarté des conditions auxquelles la compagnie demandait une subvention, parce qu'on a reçu une demande subséquente du secrétaire de la compagnie.

M. HAGGART : Où est-elle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le document, qui se trouve en possession de l'honorable député, est daté du 9 mars. Le secrétaire de la compagnie nous écrit à la date du 30 mai :

Je suis autorisé par la Compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton (à responsabilité limitée) à demander une subvention pour aider à la construction d'une ligne ou de lignes de chemin de fer dans le territoire d'Alberta, partant d'un point situé au terminus du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, ou à proximité, dans la ville d'Edmonton-sud, et s'étendant à un point situé à une distance de 6 milles de là dans Edmonton-nord, ou dans le environs, puis de là à 100 milles vers l'ouest, ou dans les environs.

Nous n'avons pas trouvé moyen d'accorder à la compagnie de l'aide pour construire 100 milles de chemin, conformément à sa requête amendée, mais nous lui avons accordé de l'aide pour en construire 50 milles. Si l'honorable député peut suggérer d'autres raisons pour lesquelles nous devrions retarder encore les procédures du comité à ce sujet, il tâchera sans doute de le faire ; mais nous avons fourni, je crois, tous les renseignements raisonnables qu'on pouvait nous demander.

M. FOSTER : On aurait dû nous fournir ce renseignement il y a deux ou trois heures lorsque l'item nous a été soumis. Nous aurions dû avoir alors la requête et les raisons alléguées en faveur de la demande. Tout le monde comprend cela et acquiescera à cette proposition ; mais le ministre des Chemins de fer, suivant sa coutume ordinaire de n'être jamais prêt, n'avait pas ce renseignement ni aucun autre de nature documentaire, et c'est seulement après un débat de deux ou trois heures que nous avons pu enfin obtenir de lui qu'il produisît cette requête. Eh bien ! le renseignement est encore incomplet, et, au risque d'encourir moi-même le courroux du ministre des Chemins de fer, je devrai signaler en quoi.

D'abord, je dirai à l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) et au comité qu'on essaierait en vain de trouver dans ce que j'ai dit cette après-midi une seul mot qui fût opposé à la construction de ce chemin. Je voulais seulement exposer un ou deux points, dont l'un est qu'en réalité ce chemin projeté forme partie d'un réseau transcontinental, et que le gouvernement, en étant arrivé à cette conclusion, devrait franchement le déclarer, puisque le public pourrait tout aussi bien connaître au commencement comme à la fin ce qu'on a accompli et ce qui en découlera. Nous avons démontré à la satisfaction de la Chambre, je crois, que telle est l'idée fondamentale, et que les tronçons dont on a subventionné aujourd'hui la construction dans l'Ontario, au Manitoba et au Nord-Ouest forment partie de cette ligne transcontinentale. Je n'ai cependant pas dit un mot pour condamner le projet de construction de ces chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, l'honorable député, il n'y a pas de doute, a été très sincère partisan de la chose dès le début.

M. FOSTER : Je suis heureux de voir l'honorable ministre comprendre la situation. Loin de blâmer, j'ai toujours été, au contraire, un sincère partisan du projet depuis le commencement ; et je n'en veux pas de meilleure preuve que la déclaration de l'honorable ministre.

Après deux heures de débat, nous avons enfin obtenu du ministre la production des requêtes, production qu'il aurait dû faire d'abord ; et que demandent les requérants ? Voici une requête régulière alléguant la valeur du projet, et contenant des représentations quant à la nature du territoire que le chemin de fer doit traverser, ainsi que des calculs au sujet des difficultés de génie de la construction de la ligne ; et que demandait-on dans cette requête ? D'abord, la subvention d'un petit tronçon d'une longueur d'environ 4½ milles, reliant les deux Edmonton ; en deuxième lieu, la subvention d'une ligne s'étendant de la ville d'Edmonton au nord-ouest, à un point situé sur la rivière Athabasca, au Fort-Assiniboine—subvention qui n'a pas été accordée ; en troisième lieu, la subvention d'une ligne s'étendant d'Edmonton au Fort Saskatchewan, c'est-à-dire vers le nord-ouest,—subvention qui, non plus, n'a pas été accordée. Tel est le renseignement que devait nous fournir une compagnie de bonne foi nous demandant de lui accorder une subvention pour construire de grands travaux publics. Enfin, nous l'avons obtenu.

Cependant, l'ensemble de ces calculs, que le comité le comprenne, est à l'appui de la demande concernant premièrement, le tronçon de 4½ milles reliant les deux Edmonton, deuxièmement la ligne se dirigeant au nord, du côté d'Assiniboïa, afin de correspondre avec les voies de navigation, et troisièmement, une autre ligne se dirigeant à l'est, au Fort Saskatchewan. Pourtant, à quoi la subvention est-elle destinée ? A un chemin gagnant Edmonton-nord, puis,

vers l'ouest, la Passe de la Tête Jaune. Ce n'est pas là la subvention demandée dans cette requête. La requête élaborée donnant les motifs pour lesquels la compagnie demande de l'aide, exposant les représentations de cette compagnie, ne mentionne nullement cette ligne. Seulement, le secrétaire adresse deux mois plus tard une requête ne renfermant l'exposé d'aucun motif quelconque. Je veux savoir de l'honorable ministre quelles sont les raisons pour lesquelles la compagnie, par cette dernière requête, a virtuellement mis au rancart ce qu'elle avait demandé dans sa première requête, pour y substituer la demande d'une subvention concernant 100 milles d'un chemin allant à l'ouest. Je veux connaître les raisons pour lesquelles, sur cette simple requête nullement motivée, l'honorable ministre a jeté au panier l'autre requête élaborée, pour accorder dans la mesure de son pouvoir la demande concernant la subvention des 100 milles de chemin se dirigeant vers l'ouest.

M. HAGGART : On n'a pas même obtenu une charte relativement à ces 100 milles.

M. FOSTER : Cette compagnie avait-elle obtenu une charte pour construire un chemin vers l'ouest ?

M. HAGGART : Cette charte a été adoptée il y a cinq jours, mais la compagnie n'avait pas obtenu cette charte alors.

M. FOSTER : On ne possédait pas cette charte lorsque cette requête-ci a été produite. La seconde requête a été produite le 30 mai, et l'on n'avait pas de charte alors.

M. HAGGART : On n'en a pas encore, car le bill n'est pas encore devenu loi du parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'a-t-il pas été sanctionné l'autre jour ?

M. HAGGART : Je ne le crois pas. Il a été adopté il y a quatre ou cinq jours seulement.

M. FOSTER : Nous avons parfaitement droit de savoir du ministre en vertu de quel renseignement il a jeté au panier la requête élaborée de mars 1899, pour accorder, en vertu de cette simple requête faite un mois ou deux plus tard, et nullement motivée, une subvention concernant 50 milles d'une ligne allant à l'ouest. L'honorable ministre doit avoir eu quelque raison pour s'écarter de la demande de la première requête.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois mon cas presque désespéré——

M. FOSTER : Je crois qu'il l'est réellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pense pas pouvoir convaincre l'honorable député, quelle que soit la déclaration que je puisse faire ou le preuve que je puisse offrir. Une réponse à une question ne sert qu'à lui fournir sans cesse un motif nouveau d'en poser une autre.

M. FOSTER : En effet, il en sera ainsi jusqu'à ce que j'obtienne le renseignement qui doit être fourni.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déclaré au comité qu'après la réception de la première demande, le secrétaire de la compagnie en a produit une autre énonçant qu'il était autorisé par la compagnie à demander qu'on s'écartât de la première requête. La compagnie est venue ici demander au parlement le pouvoir nécessaire de changer la route de son chemin de fer, de manière à lui permettre de se diriger vers l'ouest, c'est-à-dire d'Edmonton-nord dans la direction de la Passe de la Tête Jaune.

Après avoir fait cette demande et constaté dans une certaine mesure qu'elle l'obtiendrait, la compagnie a communiqué au gouvernement un autre document portant la date du 30 mai 1899, document où son secrétaire disait avoir été autorisé par sa compagnie à demander de l'aide pour construire une ligne s'étendant d'Edmonton-sud à Edmonton-nord, soit une distance d'environ 6 milles, et de là à 100 milles à l'ouest. Nous nous sommes conformés à la requête modifiée de la compagnie, et nous avons présenté une subvention en faveur d'une ligne s'étendant d'Edmonton-sud à Edmonton-nord, et de là à 50 milles à l'ouest, suivant cette requête. C'est ainsi que nous en sommes arrivés à faire la chose.

Quelles sont les raisons qui ont induit la compagnie à demander au parlement d'amender son acte, c'est ce que j'ignore. Je ne suis pas dans ses secrets. Tout ce que je sais, c'est que nous sommes convaincus que le territoire tout autour d'Edmonton est de nature à justifier la construction de chemins de fer dans diverses directions.

M. DAVIN : Ecoutez! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si trois ou quatre chemins de fer rayonnaient de la ville d'Edmonton, je suppose que le coût de leur construction serait justifiable.

Le subside que la Compagnie de chemin de fer d'Ontario à la rivière La Pluie a droit de recevoir en vertu du chapitre 1, de la 60-61 Victoria, sera de $6,400 par mille pour les 80 milles prévus par le dit acte.

M. FOSTER : Quelle est la disposition du dit acte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'acte primitif prévoit la construction de 80 milles de chemin à partir de Stanley. C'est l'ancien acte des subsides.

M. FOSTER : C'est-à-dire de la gare de Stanley ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous avons vu à ce qu'un changement fût opéré relativement à la résolution suivante de manière à statuer que ces 80 milles ne seront pas doublés.

M. OLIVER : Relativement au pouvoir de réglementation que le gouvernement exercera sur ce chemin lorsqu'il sera complété, je comprends que le dit chemin traverse sur un faible parcours le territoire des Etats-Unis, entre Winnipeg et le Lac Supérieur. Ne serait-ce pas là un fort obstacle à l'exercice du pouvoir de règlementation des taux auquel on pourrait s'attendre de la part du gouvernement, sans cela, en vertu des règlements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le vois pas. Tout arrangement fait en vue de déterminer les taux le serait eu égard au nombre de milles parcourus ; et si le transport se fait dans un autre territoire sur un parcours de 30 à 40 milles, la chose pourrait être considérée et avoir son influence lorsque ces taux seraient fixés. Je ne vois pas en ce moment que la fixation des taux fût plus difficile dans ce cas que si le chemin traversait uniquement notre territoire. Je suppose que le chemin qui passe par les Etats-Unis en contournant le lac sera ou possédé ou gouverné par la même compagnie.

M. BERGERON : Je crois que nous devrions hésiter à subventionner un chemin de fer qui passe par les Etats-Unis. Nous avons fait d'immenses dépenses pour faire passer le chemin de fer Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur, afin d'avoir une route entièrement canadienne, et je crains que nous ne soyons pas conséquents en subventionnant une ligne qui passera partiellement par les Etats-Unis et pourra livrer le transport des produits des Territoires du Nord-Ouest aux chemins de fer de ce pays-là.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami est un peu en retard. Il devrait se rappeler l'embranchement d'Algoma.

M. BERGERON : Je me rappelle la ligne qui passe sur la rive nord du lac Supérieure.

M. OLIVER : Il est opportun que nous sachions parfaitement à quoi nous en tenir au sujet de la règlementation des taux de ce chemin. Il me semble que le fait qu'il traverse les Etats-Unis aurait gravement l'effet d'empêcher le gouvernement de faire cette règlementation. L'honorable ministre, cependant, ne paraît pas prévoir de difficultés sous ce rapport. Mais je le demande : quand l'argent accordé au chemin de fer aura été payé à celui-ci, lorsque ce chemin sera complété et que la compagnie aura exercé tous ses droits relativement à l'émission d'obligations, sera-t-il possible alors que le gouvernement réglemente les taux et les diminue sans tenir compte de la possibilité pour la compagnie de gagner l'intérêt des obligations qu'elle aura vendue suivant l'autorisation que lui a accordée le gouvernement ? Je le répète, sera-t-il possible de réduire les taux indépendamment des droits *des porteurs d'obligations* ?

M. DAVIN : Avant que l'honorable ministre réponde à cette question, je désire en poser une autre de même nature. Le terminus de l'est de cette ligne se trouve à Port Arthur. Or, l'un des objets de cette ligne est de faire faire de la concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique entre Port Arthur et Winnipeg. Durant l'hiver, son trafic et ses voyageurs ne pourront être transportés à l'est par le territoire canadien si ce n'est grâce au chemin de fer Canadien du Pacifique. Naturellement, celui-ci n'aura rien de commun avec une ligne qui est son ennemie naturelle, et par conséquent, cette ligne est destinée à s'enfoncer dans le territoire américain pour se rendre à Duluth et se raccorder avec le réseau des chemins de fer du pays voisin. Nous devrions hésiter avant d'accorder la subvention la plus grande à une ligne qui fera partie du réseau des chemins de fer des Etats-Unis. Mon désir est de combattre le réseau des chemins de fer nationaux pour obtenir les meilleurs avantages à ceux qui voyagent sur ce réseau ; mais lorsqu'il s'agit d'aider les lignes américaines au préjudice du réseau national, alors je combats pour celui-ci. Seulement, je ferai tout ce que je puis pour abaisser les taux de notre réseau canadien.

Eh bien ! durant l'hiver, lorsque sera close la saison de la navigation des lacs, comment cette ligne-ci fera-t-elle parvenir son trafic à l'océan ? Ma prétention est qu'elle entend évidemment se rallier à Duluth et de là au réseau des chemins de fer canadien, et que par conséquent, le transport de notre blé du Nord-Ouest par cette ligne se fera à travers les Etats-Unis. Lorsque nous subventionnons une ligne comme celle-là, nous devrions nous assurer d'un arrangement en vertu duquel le transport de nos produits du Nord-Ouest, dont le volume augmente chaque année, se ferait par les lignes canadiennes, et ce trafic n'irait pas gonfler celui des Etats-Unis, pour enrichir ce pays au lieu de nous enrichir nous-mêmes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les remarques de l'honorable député indiquent qu'il n'a accordé qu'une attention superficielle à cette question. Le seul blé que pourrait transporter cette ligne serait le blé apporté de Winnipeg par le chemin de fer du Manitoba et du Sud-est. Lorsque ce dernier chemin de fer et le prolongement projeté atteindront l'embouchure de la rivière La Pluie, suivant le plan maintenant proposé, ce que ceux qui s'intéressent au commerce canadien devront craindre alors, ce sera qu'une ligne courte ne s'étende à Duluth, et

que ce blé ne soit dirigé de ce côté ; et c'est ce qui arrivera inévitablement à moins de correspondance obtenue par voie de Port-Arthur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je répondrai d'abord à la question de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver.) Il désire me voir exprimer mon opinion sur la question de savoir si l'autorité qui pourrait réglementer les taux de cette ligne sera forcée de tenir compte des obligations garanties de la compagnie. Tout en n'aimant pas à parler au nom du conseil qui pourra avoir à régler une question de cette nature, je puis dire, sans prétendre régler la chose maintenant, que je serais d'avis qu'il conviendrait d'examiner le coût réel du chemin de fer. Tout en déclarant qu'à mon avis le conseil exécutif aurait absolument le pouvoir de ne pas s'occuper du tout de la question du coût, ni de celle de savoir si la compagnie a retiré un dividende ou un revenu quelconque de ses placements, il ne devrait pas le faire d'une façon absolue, et je suppose qu'il ne serait pas justifiable d'en agir ainsi.

M. RICHARDSON : Vu la déclaration du ministre et le fait, en outre, que lorsqu'on a demandé une si forte subvention en faveur du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau nous avons réclamé du gouvernement une compensation dans le sens d'une réduction des taux du trafic, je proposerai d'ajouter les mots suivants :

A la condition que le taux concernant le blé transporté sur cette partie de la ligne subventionnée par le gouvernement n'excède pas le taux par mille basé sur la réclamation d'un taux brut de 8c. par quintal entre Winnipeg et Fort-William, sur la ligne complétée, les taux réclamés pour tous les transports d'expédition et d'importation étant proportionnés d'après leur classification.

L'amendement est rejeté, 5 députés votant pour, et 25 contre.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité.)

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 181) destiné à faire droit à Isaac Stephen Gerow Van Wart.—(M. Landerkin.)

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre siège de nouveau en comité pour prendre en considération certaines résolutions proposées relativement à l'octroi des subventions qui y sont mentionnées en faveur des compagnies de chemins de fer et concernant la construction des voies ferrées qui y sont aussi mentionnées.

M. SIFTON.

A la Compagnie de chemin de fer d'Ontario à la rivière La Pluie, pour un chemin de fer s'étendant depuis un point situé à une distance de 80 milles à l'ouest de la station de Stanley, sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, jusqu'à Fort-Francis, sur un parcours de 140 milles à raison de $6,400 par mille, n'excédant pas en totalité..... $896,000

M. WALLACE : Il sera opportun à cette phase-ci de connaître les différentes subventions qu'on se propose de payer à cette compagnie de chemin de fer d'Ontario à la rivière La Pluie. Nous voulons qu'on jette un coup d'œil sur la carte pour qu'on nous signale où passe ce chemin de fer ; nous désirons qu'on nous fournisse un état du montant total déjà voté et de ce qu'on se propose de faire à l'avenir. Il s'agit là de partie d'un projet qui, je présume, impliquera d'autres dépenses. Nous voulons savoir la longueur du chemin, la partie de ce chemin qui passe par les Etats-Unis, et tous les détails le concernant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me demande-t-il sérieusement de répéter ce que j'ai déjà exposé à la Chambre ?

M. WALLACE : J'ai été dans la Chambre durant tout le temps que les résolutions concernant les chemins de fer ont été en discussion, et je n'ai pas entendu fournir le renseignement que je demande maintenant à l'honorable ministre. J'ai fait particulièrement attention à toutes les résolutions qui ont été adoptées, et cette attention n'a été en défaut que durant quelques minutes après trois heures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne désire priver d'aucun renseignement l'honorable député. Je sais qu'il a ardemment soif de connaissances, mais je puis l'assurer que si malgré sa présence il ne m'a pas entendu déclarer ce qu'il me demande maintenant d'exposer, il n'est pas en possession de toutes ses facultés. Peut-être puis-je récapituler brièvement ce que j'ai déjà dit.

Le chemin de fer d'Ontario et de la rivière La Pluie a déjà, en vertu d'une loi adoptée en 1897, une subvention de $3,200 par mille, avec la possibilité éventuelle d'avoir droit à $6,400 par mille en vertu d'un article semblable à celui qu'on a introduit dans le bill actuel. Cette subvention a été accordée pour la construction de 80 milles, à partir d'une station appelée Stanley, sise sur le chemin de fer de Port-Arthur et Duluth. L'article qui fait maintenant l'objet de la considération du comité est en remplacement d'un article inséré dans la loi de 1897.

M. WALLACE : Alors, la subvention que le gouvernement se propose d'accorder pour la construction de ces premiers 80 milles est double de celle qu'on avait déjà proposée à la même fin. Pour quel motif se propose-t-on de doubler la subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Afin d'assurer la construction de la ligne. Nous nous proposons d'accorder une subvention fixe de $6,400 par mille.

M. WALLACE : Qu'est-ce que le gouvernement d'Ontario accorde ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais ,mais on m'informe qu'on obtient une subvention du gouvernement provincial pour la construction de certaine partie de cette ligne.

M. WALLACE : Assurément, l'honorable ministre sait quelle est la subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le ministre ne le sait pas ; le ministre a été informé que le gouvernement de l'Ontario a accordé ou se propose d'accorder $4,000 par mille, soit en terres soit en argent.

M. WALLACE : Le gouvernement de l'Ontario non seulement se propose d'accorder $4,000 par mille, mais il a voté ce crédit à la dernière session de la législature ; et ainsi on aura $10,400 par mille pour construire ce chemin. Je vois que l'honorable ministre popose un autre crédit—voir l'item 30—pour la construction de 70 autres milles du même chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est là un chemin de construction beaucoup plus facile, et qu'on peut bâtir à meilleur marché.

M. WALLACE : La chose tombe sous la disposition générale qu'on reçoit $3,200 par mille, et l'on doit prouver son droit à l'obtention d'une somme plus considérable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne gagnera pas plus de $3,200 par mille en raison de la nature du territoire traversé par le chemin.

M. WALLACE : Ensuite, il y a une autre subvention en faveur de la compagnie du chemin de fer d'Ontario à la rivière La Pluie concernant le chemin s'étendant de la station de Stanley au chemin de fer de Port-Arthur et Occidental, par voie de Fort-Francis, soit une distance de 140 milles. Ce chemin semblerait suivre le même tracé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ça semblerait naturellement l'indiquer ici. J'ai déjà dit que c'était une erreur. Nous avons proposé d'accorder des subventions pour la construction de 80 milles de chemin à partir de la station de Stanley. Cela comprend virtuellement la subvention accordée il y a deux ans, mais nous nous proposons d'ajouter une nouvelle subvention d'après le nombre de milles supplémentaires construits entre la pointe ouest de la station de Stanley et Fort Francis, soit 140 milles à raison de $6,400 par mille.

M. WALLACE : Je pense qu'il conviendra d'examiner ces trois item en même temps, car on ne peut guère les bien comprendre séparément. D'abord, le chemin de fer est subventionné et construit jusqu'à la station de Stanley. Le ministre poura-t-il me dire à quelle distance cela se trouve de Fort William ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis donner exactement le nombre de milles. La distance en est de plus de 20 miles, je crois.

M. WALLACE : Ensuite, il existe un autre parcours de 80 milles d'après l'article 19, ce qui porterait la distance à 100 milles de Port Arthur. Et puis, l'article 2 prévoit 140 miles de chemin atteignant Fort Francis à partir de l'extrémité des dits 100 milles. L'estimation de la distance de Port Arthur à Fort Francis est donc de 240 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après les calculs les plus exacts qu'il soit possible de faire des distances, il y a de 219 à 220 milles entre la station de Stanley et Fort Francis, et 70 milles de Fort Francis à l'embouchure de la rivière La Pluie, où l'on touche au lac des Bois.

M. WALLACE : C'est là que le chemin pénètre aux Etats-Unis. Alors, il y a 240 milles en tout, plus 70 milles pour atteindre Fort Francis, ce qui forme 310 milles. A combien estime-t-on la distance parcourue par le chemin sur le territoire américain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A 35 ou 40 milles ?

M. FOSTER : Cette distance a-t-elle été arpentée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas encore, je crois.

M. WALLACE : Puis le chemin se continue de nouveau sur le territoire canadien à une distance de 345 à 355 miles de Port Arthur. Quelle distance y a-t-il de la ville de Winnipeg ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis le dire——

M. FOSTER : Le ministre devrait traiter ce comité un peu décemment, et fournir le renseignement. Il se tient là, et s'il juge à propos de répondre il le fait à peu près, sans formuler rien de précis. Je n'ai jamais vu encore en cette Chambre un ministre des Chemins de fer et Canaux incapable, lorsqu'il subventionnait un chemin de fer comme dans ce cas-ci, de nous fournir quelques renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire faire comprendre à l'honorable député qu'il n'est pas pour me faire la leçon. Je trouve très impertinent ces paroles de l'honorable député (M. Foster). De quel droit vient-il essayer à me faire la leçon comme si j'étais son subordonné ? Qu'il sache que je connais mes devoirs et entends les remplir, et que je veux

qu'il reconnaisse les siens et traite les autres membres de cette Chambre avec un peu de respect, aurait-il eu le malheur d'être ministre de la Couronne. Je n'ai refusé de répondre à aucune question ; au contraire, j'ai tâché de répondre à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) d'une façon complète. Il m'a demandé la longueur du chemin de Winnipeg à la frontière. Je ne la connaissais pas, et je me suis adressé à mon honorable ami (M. Sifton), qui ne m'a pas entendu dans le moment. Dès qu'il eût compris ce que je lui demandais, il m'a répondu qu'elle était de 310 milles, et alors l'honorable député (M. Foster) a saisi l'occasion pour me faire la leçon. Qu'il comprenne que je ne me soumettrai pas à ce traitement.

M. SPROULE : Vous le devez.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. L'honorable député se méprend fort s'il croit que je m'y soumettrai. Je puis me rendre dans le corridor et régler le cas de l'honorable député sans aucun avis.

M. FOSTER : Essayez-le.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'essaierai à moins que l'honorable député n'agisse en gentleman.

M. FOSTER : L'honorable ministre a souvent fait preuve de mauvais caractère, mais jamais d'une façon aussi pénible que cette fois-ci.

M. WALLACE : Je puis dire au ministre des Chemins de fer et Canaux que cette tentative d'en imposer ne prendra pas en cette Chambre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Il n'a pas besoin de s'attendre à ce que quelques vaines paroles comme celles qu'il a dites ce soir vont nous empêcher d'obtenir les renseignements que la Chambre et le pays ont droit de réclamer. Si je désire des renseignements, je les demande en termes convenables. J'ai demandé des renseignements au sujet des deux subventions soumises au sujet de ce chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'ai-je pas répondu à cette question de l'honorable député (M. Wallace) ?

M. WALLACE : Nous avons vu la manière ironique dont il s'est levé pour déclarer qu'il ne supposait pas que je fusse absolument sincère lorsque je l'interrogeais à ce sujet, et qu'il avait déjà fourni les renseignements à la Chambre. J'ai été en Chambre à toute heure, je crois, depuis que se discutent ces résolutions de chemins de fer ; j'ai écouté aussi attentivement que possible les explications, ou plutôt les prétendues explications du ministre des Chemins de fer et Canaux, et, M. le Président, c'était un sujet d'humiliation pour les membres des deux côtés de cette Chambre de voir comme le ministre possédait peu de renseignements au sujet de chaque chemin de fer dont la question venait sur le tapis. Il a été bien averti qu'il lui faudrait produire, comme c'était son devoir, tous les documents concernant ces matières. Avons-nous vu produire un seul document en cette Chambre depuis le commencement jusqu'à présent ? Le ministre a lu des documents, et lorsqu'on lui a demandé de les produire et de nous les laisser voir, il a refusé, disant que ces documents étaient des mémoires de nature privée. Eh bien ! où sont les documents publics que nous avons droit de voir ? Les cartes produites sont seulement des simulacres de cartes. Bien que le Fort Assiniboine ait été mentionné une douzaine de fois cette après-midi, je défie le ministre d'indiquer la mention de cet endroit sur la carte, si ce n'est celle que l'ancien ministre des Finances y a faite de sa main.

M. FOSTER : L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) m'a indiqué où cet endroit se trouve situé.

M. WALLACE : On n'a pas essayé de fournir à la Chambre, les renseignements qu'elle a droit de recevoir. Lorsqu'on l'interroge sur ces matières, le ministre manifeste l'indifférence, ou il dit "je suppose", "je ne sais," et ainsi de suite. Je me rappelle que lorsque sir Charles Tupper était ministre des Chemins de fer et Canaux et qu'il avait des projets de voies ferrées à soumettre à la Chambre, il inondait la Chambre des explications et des documents qui pouvaient être nécessaires pour permettre à chacun de se familiariser avec le sujet tout entier. Mais dans ce cas-ci, comme dans tous les autres, on nous refuse ces renseignements raisonnables. Le ministre menace de sortir dans le corridor, et de ne pas nous fournir de renseignements. La plupart du temps, il serait tout aussi bien là, si l'on considère quelle est son utilité pour les membres de cette Chambre. Comment ! M. le président, la manière dont les membres de cette Chambre sont traités par le ministre, quand nous votons la dépense de millions de dollars des deniers publics, est devenue une farce criante. Lorsque nous retournerons devant nos électeurs pour tenter de justifier ces crédits, si quelqu'un avait assez de front pour tenter de le faire, que dirons-nous ? Que nous les avons examinés, et que nous avons été convaincus qu'ils étaient parfaits ? Pas du tout.

Ce que nous avons appris au sujet de ce chemin de fer, c'est qu'il a 460 milles de long ; il y en a déjà 20 milles de bâtis ; il y a une subvention pour 80 milles ; puis, il y en a 140 milles, puis 40 milles ou environ, dans les Etats-Unis, et avant cela, il y en a 70 milles, ce qui fait 350 milles ; de l'autre côté du lac, il y en a 110 milles, ce qui fait un total de 460 milles.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique compte environ 425 à 427 milles entre Port-Arthur et Winnipeg, de sorte que

celui-ci serait plus long de 30 milles, sans compter qu'il passe, en partie, dans les Etats-Unis. Le Canada accorde à ce chemin-ci une subvention plus considérable qu'il n'en a encore accordé à aucun chemin de fer, à l'exception d'un petit, qui s'étend de Gravenhurst à North-Bay, et auquel il a accordé $12,000 par mille. Pour la plus grande partie de ce chemin de fer-ci, nous accordons $6,400 par mille. Le ministre dit qu'une partie de ce chemin ne pourra pas être en état de mériter les $6,400 par mille. Voilà une chose à la quelle il faut réfléchir. Mais dans l'intervalle, la province d'Ontario accorde aussi à chaque chemin de fer une subvention de $4,000 par mille, ce qui fait un total de $10,400 par mille. Or, ce chemin de fer est nécessaire au commerce ou il ne l'est pas ; s'il l'est, il est odieux de lui accorder une subvention de $10,400 par mille ; s'il ne l'est pas, c'est accorder à un chemin de fer, comme subvention, une somme énorme, chose que les circonstances ne justifient pas du tout.

Pour moi, je vais plus loin et je dis que le gouvernement et ce pays ont fait tout ce qu'ils avaient à faire en construisant, entre Port-Arthur et Winnipeg, une ligne destinée à faire partie de la grande ligne transcontinentale qui s'étend d'un océan à l'autre. Si le développement des affaires exige deux lignes de chemin de fer, on ne devrait construire la seconde que comme entreprise commerciale, et à mon avis, il n'y a pas lieu d'accorder à celle-ci un seul dollar des deniers publics. On nous dit : Ah ! le gouvernement va en faire une ligne rivale, et ainsi nous serons remboursés de plusieurs fois de notre argent et le gouvernement exercera la haute main sur ce chemin.

J'ai déjà entendu parler de la sorte. Le gouvernement a la haute main sur le Grand Tronc, sur le Pacifique dans la province d'Ontario, et sur les autres chemins de fer du pays. Ainsi le pouvoir qu'on suppose au gouvernement de donner au peuple des tarifs de chemins de fer plus avantageux, il ne l'a jamais exercé de fait, et le peuple n'a tiré de cette source aucun profit. A mon avis, le subside énorme que la province d'Ontario et la Confédération accordent pour la plus grande partie de l'entreprise, et qui se monte à $10,400 par mille, n'est pas justifié par les raisons que j'ai entendues exprimer à cette fin et équivaut à un pur gaspillage des deniers publics. C'est pourquoi je m'oppose à ce qu'il soit accordé une subvention au chemin de fer de la Rivière La Pluie.

M. FOSTER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si l'on a soumis au département les estimations du coût de ce chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On n'a rien soumis par écrit, mais j'en ai beaucoup parlé avec MM. Mackenzie et Mann et avec les ingénieurs de mon département. L'ingénieur en chef, qui connaît bien le district à travers lequel s'étend ce chemin de fer, est d'opinion que la construction de la partie de ce chemin qui se trouve entre la station de Stanley et le Fort-Francis, est très dispendieuse. Cette partie-là traverse une région accidentée et coûtera bien $20,000 par mille. Quant au reste du chemin, nous apprenons de bonne source, qu'il coûtera beaucoup moins cher ; pour la partie comprise entre le Fort-Francis et la source de la rivière La Pluie, elle traverse une région unie et très propre à l'agriculture, et il ne faudra que $13,000 à $14,000 par mille pour que cette partie-là du chemin soit de premier ordre.

M. FOSTER : Est-ce qu'il n'a pas été fait de rapport au ministre quant au coût de cette partie du chemin qui se trouve comprise entre Stanley et le Fort-Francis, et quant aux difficultés que les ingénieurs sont exposés à rencontrer là ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Comment se fait-il que l'ingénieur en chef puisse dire que la construction de ce chemin va coûter cher ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est parce qu'il connaît le pays que ce chemin doit traverser.

M. FOSTER : Y a-t-il été lui-même ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois.

M. FOSTER : Le ministre sait-il si son ingénieur en chef est bien resté à son bureau pour faire les calculs et tout l'ouvrage qui le confirme à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'est pas contenté de cela.

M. FOSTER : Et l'honorable ministre n'a pas cru nécessaire de contrôler tout ce travail avant de recommander à la Chambre de voter la subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Notre opinion nous suffisait.

M. FOSTER : Quelle opinion ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà dit que les renseignements que j'avais obtenus de mon ingénieur en chef, non pas par écrit, ni sous forme de rapport, mais d'après la connaissance qu'il avait du pays et de la nature des travaux à faire, établissent qu'il va en coûter fort cher pour construire ce chemin-là. De fait, nous avons voté tout particulièrement $3,200 il y a deux ans, étant sous l'impression que le chemin pouvait coûter au delà de quinze mille dollars et mériter une subvention de $6,400 par mille. Cette allocation étant indéfinie, la compagnie s'est trouvée incapable de baser là-dessus ses calculs. Depuis qu'on a adopté l'acte de

1897, on a appris que la compagnie gagnerait les $6,400 par mille, vu que l'allocation faite étant indéfinie, il lui était impossible d'arriver en se basant là-dessus ; or, $6,400 par mille représentant le montant que le gouvernement croyait devoir accorder, comme secours à la compagnie, cette dernière demande au parlement de fixer définitivement cette somme.

M. SUTHERLAND : L'ingénieur en chef doit avoir eu en mains tous les renseignements nécessaires. L'honorable député l'admettra, le pays que va traverser le chemin est assez connu. Le peuple songe depuis longtemps à cette ligne, et la législature de la province a reçu, à cet égard, nombre de documents, écrits ou imprimés. Ce que je veux faire comprendre, c'est que, à l'époque où l'on a demandé une subvention supplémentaire, et outre celle que la législation accorde généralement, il a été fait une étude particulière.

M. FOSTER : Par l'ingénieur de la province ?

M. SUTHERLAND : A la requête du gouvernement de la province. Je ne me rappelle pas bien qui l'on a employé pour cela, mais d'après le calcul fait par cette personne, les 220 milles, pour la construction desquels on accorde $6,400, coûteraient environ $27,000 chacun. C'est sur la foi de son rapport que le gouvernement de la province a augmenté sa subvention, sans oublier, cependant, que nous accorderions nous-mêmes une subvention de $6,400 par mille. La partie ouest d'Ontario s'intéresse beaucoup au développement de cette région là où tout le monde s'accorde à reconnaître que les terres valent beaucoup mieux qu'on ne pensait d'abord. De plus, nos lamineries demandent déjà à cette région-là beaucoup de fer, depuis qu'on y a découvert des gisements de fer considérables, et il est besoin d'un chemin pour nous mettre en communication avec cette partie du pays où il est enfermé tant de richesses.

On a dépensé beaucoup d'argent et fait beaucoup d'efforts pour assurer le succès de cette entreprise, mais jusqu'à tout récemment, on n'avait pas encore réussi.

Quand MM. Mackenzie et Mann et leurs associés s'en sont chargés vu leur fortune, leur expérience, leur habileté et la subvention qu'on leur a accordée en 1897, on pensait que tout irait bien, mais on s'est trompé ; et les financiers ont pensé que le chemin ne rapporterait des profits que s'il se rendait jusqu'aux terrains que possédaient MM. Mackenzie et Mann, dans l'ouest. Tout le monde, sans considération de parti, est unanime à demander que la législature provinciale et le gouvernement fédéral aident à la construction de ce chemin. Je puis dire, pour avoir bien remarqué ce qui se faisait là, que surtout les villes de l'ouest d'Ontario s'intéressent au développement de cette région qu'on appelle aujourd'hui le Nouvel Ontario.

Quant au rapport qu'on a soumis à la législature, je pensais qu'on en avait adressé copie aux membres de cette Chambre, ce qui peut bien avoir eu lieu sans que les membres s'en soient aperçus, tant ils sont occupés à l'heure qu'il est, mais enfin, il m'en est arrivé une copie, à moi, et après l'avoir lue attentivement, je trouve qu'il serait avantageux à tout le pays qu'on accordât cette subvention.

M. FOSTER : Lorsque, il y a deux ans, nous avons discuté la question de fixer des proportions aux subventions qui dépassaient le chiffre de $3,200, j'ai dit qu'il y avait deux chemins qui affectaient à peu près également deux grandes régions du pays, savoir : la Colombie Anglaise et les terres nouvelles de l'Ontario ; l'un de ces chemins, c'était le Pas du Nid-de-Corbeau, et l'autre, le chemin de fer de l'Ontario et de la rivière La Pluie. J'entends m'en tenir à ce que j'ai dit. La raison pour laquelle les intéressés dans ces chemins de fer-là éprouvaient des difficultés au point de vue financier, c'est qu'ils ne pouvaient dire à ceux à qui ils demandaient de l'argent, quelle subvention ils recevraient. Or, avant de prêter leur argent, les capitalistes veulent savoir sur quoi compter. Je remercie mon honorable ami (M. Sutherland) des renseignements qu'il a fournis à la Chambre et à moi-même.

Malgré tout ce qu'on a dit du gouvernement de l'Ontario, il a mieux fait que notre propre ministère par rapport à cette question. Dans Ontario, on a adopté l'usage d'accorder $2,000 par mille. Or, se trouvant en présence d'une demande supplémentaire de $2,000, le gouvernement de cette province, avant d'y souscrire, a fait faire une estimation aussi exacte que possible de ce que devait coûter le chemin, de sorte que la législature, satisfaite des données qu'on lui a fournies en lui présentant cette demande, l'a approuvée à l'unanimité. Ici, au contraire, le département des Chemins de fer et Canaux, si bien pourvu qu'il puisse être en fait d'ingénieurs, ne s'occupe pas de renseigner la Chambre relativement au coût du chemin. Pourtant, lorsqu'il s'agit de contribuer par notre vote à l'octroi d'une double subvention, non seulement il nous faut les renseignements pour nous-mêmes, mais il faut en outre que nous ayons de quoi expliquer parfaitement à nos électeurs la détermination que nous aurons prise. Or, l'ingénieur du département de l'honorable ministre (M. Blair) n'a pas même fait le moindre rapport ; il n'a fait qu'échanger des paroles avec l'honorable monsieur. Qu'un ingénieur parle à son supérieur dans le département, c'est là leur affaire ; mais quand on vient demander à la Chambre de voter des subventions considérables, il faut avoir à soumettre autre chose que des conversations entre le ministre et son employé. Pour moi, je ne veux pas d'affaires faites d'après de simples paroles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Fos-

ter) me permettrait-il de lui faire une question ?

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quels rapports d'ingénieur avait le gouvernement dont l'honorable député était membre, lorsqu'on a voté une subvention de $170,000 par année pour 15 ans, ou environ $2,500,000 pour la construction d'un chemin de fer à travers l'Etat du Maine ? En a-t-il été fourni au parlement ?

M. FOSTER : A cette question, j'ai deux réponses à faire : d'abord, n'eût-il été fourni aucun rapport d'ingénieur, cela ne justifierait pas la négligence dont l'honorable ministre fait preuve à l'heure qu'il est ; ensuite, bien qu'il y ait déjà assez longtemps de cela, je suis porté à croire que nous avons fourni à la Chambre tous les renseignements nécessaires. De quel droit le ministre vient-il maintenant nous demander de doubler la subvention ordinaire de $3,200 par mille, sans aucune donnée en ce qui a trait aux difficultés que peut présenter la construction du chemin au point de vue géographique, et en ce qui a trait à ce qu'il va coûter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Me sera-t-il permis de faire à l'honorable député une autre question ? Je lui demanderai de quel droit il a déclaré devant un des plus importants comités de la Chambre à la dernière session, qu'à son avis, le gouvernement aurait dû demander au parlement d'accorder à ce chemin de fer $6,400 par mille, au lieu de ce qu'il avait accordé de fait ?

M. FOSTER : Pour avoir visité cette partie-là du pays, je la connais peut-être mieux que l'honorable ministre (M. Blair). Si je fais cette demande, ce n'est pas du tout en vue d'obtenir des renseignements généraux, mais parce que, n'étant pas ingénieur, je ne puis estimer moi-même le coût de ce chemin. Ce que nous voulons, ce sont des renseignements non seulement pour nous-mêmes, mais aussi pour nos électeurs. En disant que d'après un calcul minutieux, cette partie du chemin devait coûter $27,000 par mille, L'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland), nous donnait par là-même l'occasion de nous former une opinion raisonnable et que nous pourrions justifier devant nos électeurs. Mais tout ce que nous offre le ministre, c'est le rapport d'une conversation qu'il a eue avec son ingénieur, qui n'a jamais vu de ses yeux la région dont il s'agit, et avec qui il en est arrivé à la conclusion que la subvention devrait être de $6,400 par mille.

Ce n'est pas de cette manière que l'honorable ministre devrait diriger son département, et cela ne lui donne pas raison de demander au parlement de doubler la subvention déjà accordée.

La construction de ce chemin qui est assez facile entre le Fort Francis et l'embouchure de la rivière La Pluie, est loin de l'être autant entre la station de Stanley et Fort Francis. Il est vrai que ce sont là des généralités, mais, mon Dieu ! lorsqu'on nous demande $6,400 par mille, pourquoi n'aurions-nous pas un rapport d'ingénieur et ne ferions-nous pas ensuite examiner tout cela par l'ingénieur en chef du département qui, à son tour, ferait rapport au ministre ? Ce rapport produit à la Chambre servirait de base à la subvention dont il s'agit. En votant en faveur de ces $6,400 par mille, ce que je me propose, je tiens compte des difficultés que doit éprouver la construction du chemin, à cause des nombreux petits lacs qu'il y a sur son parcours, et de la conformation particulière du pays, que je connais, mais les membres de cette Chambre, en général, n'ont rien qui leur permette de se former une opinion. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) lui-même, n'a jamais été dans ces endroits là et n'en sait rien du tout. Quand le conseil en est arrivé à une décision, il n'avait devant lui aucun renseignement.

Le PREMIER MINISTRE : J'avais de bons renseignements.

M. FOSTER : Mon honorable ami avait-il un rapport d'ingénieur ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, j'avais le rapport de mon honorable ami.

M. FOSTER : Voilà une réponse fort habile ; il avait en sa faveur la grande autorité du député d'York, qui ne vaut rien en fait de génie civil ! Et, cependant, mon honorable ami n'a pas eu la courtoisie de me faire demander au conseil quand on y a discuté la question.

Mais mon honorable ami sent dans son cœur que nous devions avoir ces renseignements-là, et qu'il nous fallait de quoi justifier notre vote devant la Chambre et devant le pays. Je puis prétendre que ce chemin ne coûtera pas si cher que cela, et un autre peut tout aussi bien dire qu'il va coûter beaucoup plus. Il n'y a donc qu'une manière d'arriver à connaître approximativement combien ce chemin va coûter : c'est d'avoir recours à un ingénieur.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami comprendra qu'il dépasse, à ce sujet, les bornes de la critique. Naturellement, il nous faut des renseignements, mais il y a de ces renseignements qui courent les rues et, pour agir, le parlement n'a pas besoin d'attendre qu'ils aient pris une forme particulière. Il y a deux ans, mon honorable ami a appuyé le gouvernement en votant pour une subvention considérable au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ; et il avait lui-même agi l'année précédente. Quels renseignements avait-il, alors, devant lui ?

M. FOSTER : Nous avions pour nous renseigner des calculs d'experts.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député n'avait pas de renseignements critiques, sur le sujet ; il n'avait que ceux que nous avons nous-mêmes sur le sujet actuel. Tout le monde sait et mon honorable ami peut être mieux que n'importe qui, pour y avoir été, que les accidents de terrain de cette région vont rendre la construction de ce chemin fort dispendieuse, et qu'elle va nous revenir à $20,000 par mille. D'ailleurs, il s'est fait, depuis des années, rapport sur rapport à ce sujet. Pourquoi mon honorable ami veut-il que nous y ajoutions une autre étude et un autre rapport ? Certes, il exige trop ; il ne saurait dire que le département, dans cette circonstance, n'a pas agi conformément aux principes des affaires en acceptant des renseignements qui ne manquent à personne.

M. HUGHES : Je ne veux pas faire la leçon au ministre des Chemins de fer et Canaux, mais je pense que la Chambre aurait bien facilement adopté ces résolutions s'il les avait appuyées de certaines données, que ses employés, d'ailleurs, auraient pu lui procurer en quelques minutes. Je suppose qu'il n'y a pas pensé. Il devrait se rappeler que les membres de cette Chambre en général ne connaissent pas le chemin de la Rivière La Pluie.

Voici trois subventions. Je les appuie toutes les trois, mais pendant que l'honorable député d'York (M. Foster) est au fait des détails qui s'y rapportent, les autres membres de cette Chambre ne le sont pas encore aussi bien. En vue d'élucider sa cause, le ministre aurait peut-être bien fait d'exposer combien avait coûté le chemin de fer Canadien du Pacifique dans cette même région ; je crois qu'il a coûté $35,000 par mille pour les 220 premiers milles. Je dis, en toute sincérité au ministre, qu'il ferait acte de courtoisie et favoriserait l'adoption de son budget en produisant un peu plus de renseignements.

M. MONK : Je tiens à approuver ce qu'a dit mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes). Je crois que nous aurions réduit des deux tiers le temps que nous mettons à adopter ces crédits, si on nous les avait soumis plus tôt et si on y avait annexé les documents qu'il fallait pour justifier la subvention dont il s'agit.

M. McCARTHY : Comme il est évident qu'il ne doit pas se prendre de vote sur cette question, je tiens à en dire un mot. Quant aux subventions relatives au chemin de fer de la Rivière La Pluie et au pont de Québec, je veux qu'il soit bien compris que je ne les appuierai pas, pour la raison qu'elles me paraissent trop élevées.

M. SPROULE : Je vois dans les statuts d'Ontario que la législature de cette province a voté, l'année dernière, une subvention de $1,000 par mille au chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie pour une distance de 205 milles, et de $4,000 par mille pour l'autre partie du chemin. Or, d'après le ministre, la construction du chemin, à partir de la rivière La Pluie est facile et ne doit pas coûter autant que la première partie. Si la législature d'Ontario accorde $1,000 par mile pour cette première partie et $4,000 par mille pour celle qui part de la rivière La Pluie, sur quoi s'est-il basé pour appliquer la plus grande partie de la subvention à la première partie du chemin ? Car, d'après lui, la seconde partie ne devant coûter, par mille, que le prix ordinaire, il n'y a pas lieu d'accorder double subvention pour cette partie-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On sait généralement que les accidents de terrain qui se rencontrent entre Stanley et les écluses du Fort Francis y rendent la construction d'un chemin de fer très difficile, mais qu'au-delà des écluses et jusqu'à la rivière La Pluie, le terrain est uni, se prête beaucoup mieux à l'agriculture et à la construction d'un chemin de fer.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : En réponse à mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), je dois dire que le gouvernement de l'Ontario, si ma mémoire ne me trompe, avait d'abord accordé une subvention plus considérable, savoir : $2,000, ou $3,000, et qu'elle y a ajouté en votant celle de $1,000.

M. SPROULE : Je voudrais m'assurer si le ministre a quelque renseignement quant au temps où ce chemin de fer sera terminé, si cette subvention est votée, car il me semble qu'il s'agit d'une entreprise très importante pour la population de l'ouest. Je voudrais aussi lui demander quels arrangements, lorsque cette voie ferrée sera terminée, la compagnie fera relativement au transport des produits du Canada dans cette partie des Etats-Unis que doit traverser ce chemin sur un parcours de 40 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'informe que la compagnie a déjà conclu un arrangement qui lui permettra de commencer immédiatement la construction de ce chemin. Cette compagnie réussit assez bien avec la ligne frontière qu'on appelle la ligne sud-est de Winnipeg à Duluth. Les directeurs de cette compagnie disent que la ligne qui doit passer sur le territoire américain sera terminée et exploitée aussitôt qu'ils pourront se rendre à l'embouchure de la rivière La Pluie. Les travaux avancent rapidement et l'on espère avoir terminé toute la voie dans un an, à compter de cet automne.

M. SPROULE : Peut-être l'honorable ministre m'a-t-il mal compris lorsque j'ai fait allusion au droit de passage sur le territoire américain. Je lui demandais s'il savait que des arrangements avaient été conclus en vertu desquels les produits du Canada pouvaient être amenés de l'ouest, passer sur le territoire américain et revenir au Canada autrement qu'en entrepôt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'ils devront être entreposés.

M. SPROULE : Je crois que ces subventions couvrent toute cette partie de la voie ferrée qui s'étend depuis l'endroit où nous quittons le chemin de fer de Duluth, Port Arthur et occidental jusqu'au point où nous atteignons la ligne frontière des Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne sommes pas, il est certain, pour accorder des subventions à cette partie du chemin qui passe sur le territoire américain.

M. SPROULE : Alors, la distance sera de 280 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette distance sera d'environ 290 milles ; c'est le chiffre pour lequel nous avons accordé des subventions ; il pourrait peut-être y avoir une erreur d'un mille ou d'un demi-mille.

M. SPROULE : Je comprends que la compagnie a déjà une charte pour cette partie de la ligne qui se trouve dans les Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SPROULE : Je considère que cette ligne est très importante et plus tôt elle sera construite, mieux ce sera pour le pays. Je crois que nous accordons une subvention assez importante pour aider à la construction de ce chemin, mais je ne puis ignorer que cette ligne sera des plus importantes pour le pays. Je connais une grand nombre de gens qui ont visité cette partie du pays et j'ai reçu des lettres de plusieurs d'entre eux, et tous s'accordent à déclarer qu'il est d'une extrême importance que ce chemin de fer soit bâti le plus tôt possible. Le point capital se trouve dans le fait que cette voie ferrée servira de débouché au Manitoba dont elle transportera les produits. Je crois qu'il est regrettable que nous ne puissions avoir de meilleure garantie que cette ligne sera entièrement indépendante du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que le gouvernement aura le pouvoir de régir le tarif du transport des marchandises, ce qui lui permettrait de diminuer ce tarif s'il devenait exorbitant. Mon avis est que la motion présentée hier soir par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) était raisonnable et je l'ai appuyée de mon vote, mais le comité n'a pas jugé à propos de l'adopter. Je crois que cette question est très importante et que l'on devrait, si la chose était possible, inscrire une disposition spéciale dans la résolution demandant cette subvention, ou dans un acte séparé, à l'effet de tenir ce chemin de fer complètement étranger au Pacifique et hors de la juridiction de cette compagnie sur le tarif du fret ; de cette façon la population de l'ouest et de l'est qui a accordé une subvention si généreuse à la compagnie, ne paiera pas plus qu'ele ne doit pour le transport du fret.

M. McMULLEN : M. le Président, j'ai été excessivement heureux d'entendre les remarques qui viennent d'être faites par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Je considère moi-même que la construction de ce chemin de fer est très importante pour la province d'Ontario. Je ne puis imaginer qu'un homme, venant de cette province, qui a étudié toutes les ressources de cette partie du pays, lesquelles seront exploitées au point de vue agricole comme au point de vue des ressources minières, après la construction de ce chemin, puisse se lever dans cette Chambre et refuser de voter en faveur d'une subvention qui permettra de construire cette voie ferrée. Je suis entièrement convaincu que nous devrions être excessivement prudents et faire tout en notre pouvoir pour faire construire le chemin de fer au plus bas prix possible ; je dirai à mes honorables amis de la gauche que j'ai examiné les levés et les plans de ce chemin. Je les ai vus à Toronto où ils étaient exposés pour l'avantage des députés de la Chambre provinciale d'Ontario.

M. FOSTER : C'étaient des levés faits par la compagnie.

M. McMULLEN : Oui ; je les ai examinés avec soin et quiconque veut les étudier quelque peu, constatera que c'est une entreprise excessivement difficile que la construction de ce chemin de fer. Il n'y a pas de doute que le prix de construction sera très élevé. Il sera de $28,000 ou de $30,000 du mille. Mes honorables amis de la gauche et les autres honorables députés qui viennent d'Ontario n'ignorent pas que dernièrement, l'on a demandé à toute la législature d'Ontario d'aller visiter la région que traversera ce chemin, afin de se convaincre par elle-même qu'elle ne gaspillait pas l'argent du peuple. L'invitation fut acceptée et l'on fit une inspection minutieuse de cette contrée dont les ressources furent hautement appréciées. Les députés à la législature d'Ontario ont déclaré qu'il était très à désirer, dans les intérêts de cette province, que ce chemin de fer fût construit. Conservateurs comme libéraux s'accordent à dire que le coût de construction sera amplement compensé par les avantages que le pays et plus spécialement la province d'Ontario en retireront. En présence de ces faits, le gouvernement a raison d'accorder la subvention proposée.

Je suis convaincu que les honorables membres de l'opposition, quand ils ont essayé de faire un contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, ont fait tout leur possible pour protéger les intérêts du pays. Je n'ai aucun doute que l'honorable député d'York (M. Foster) a travaillé souvent, comme fait le gouvernement actuel, dans les intérêts du pays. Je puis comprendre que des personnes venant des provinces de l'est et de la Colombie Anglaise et que ne

connaissent pas tous les détails de ce projet, s'opposent à la subvention qui nous occupe ; mais je ne puis comprendre qu'un homme venant d'Ontario, et qui prend la peine de considérer attentivement les ressources agricoles et celles provenant de l'exploitation des mines que développera ce projet superbe pour Ontario, puisse s'opposer à cette subvention, surtout s'il a pris la peine d'examiner les difficultés que présente la construction de cette voie ferrée. J'ai eu une conversation, il n'y a pas longtemps, avec un homme qui s'y entend parfaitement sur le tracé parcouru par le chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de Port-Arthur vers l'ouest. Il me disait, et j'ai ajouté foi à ses paroles, parce qu'il ne disait que ce dont il était certain, que n'eussent été les difficltés de construction, le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait suivi le tracé actuellement proposé pour le chemin de fer Ontario et Rivière La Pluie. C'est le coût élevé de la construction qui a empêché le Pacifique de prendre cette direction, car cette compagnie savait quelles étaient les ressources et le commerce de cette région. Le projet a été repris par une compagnie puissante qui est déterminée à pousser cette entreprise et à la mener à bonne fin. J'espère qu'un grand nombre d'entre nous vivront assez longtemps pour faire un voyage sur ce chemin de fer, comme nous voyageons sur le Pacifique et qu'alors, personne ne regrettera d'avoir voté en faveur de ce chemin de fer, mais que tous au contraire se réjouiront d'avoir eu le privilège, dans le parlement du Canada, d'élever la voix en faveur de cette entreprise qui sera d'un avantage si grand pour la province d'Ontario.

M. HENDERSON : Je regrette de ne pouvoir saisir, ainsi que le fait l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), les très grands avantages que va retirer la province d'Ontario de la construction du chemin de fer de la Rivière La Pluie. A mon sens, ce chemin deviendra un chemin de fer américain. Il s'étend jusqu'à un point quelconque dans la province d'Ontario où il peut servir durant environ cinq mois de l'année, car en été, les facilités qu'offre la navigation des lacs sont préférables pour le transport du fret. Mais durant cinq mois de l'année, tout le fret qui passera sur ce chemin devra être tenu en magasin jusqu'au printemps ou être expédié par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Je crois qu'il est absurde de supposer que les gens du Manitoba sont pour expédier leur fret par le chemin de fer projeté à Port-Arthur d'où, durant 5 mois de l'année, il faudra l'expédier à Montréal par le Pacifique au prix que ce chemin voudra bien demander. Si les promoteurs de cette entreprise l'ignorent maintenant, ils ne tarderont pas à constater qu'une grande partie de ce chemin ne peut être qu'un chemin local durant 5 mois de l'année, et qu'avant longtemps, on construira un chemin de fer d'un point quelconque à mi-chemin entre Winnipeg et Port-Arthur, direction de Duluth et qui, durant ces 5 mois, tout le trafic venant du Manitoba passera sur une partie de ce chemin faisant correspondance avec des chemins de fer américains qui transporteront ce trafic à la mer. Pour ces raisons, je ne puis voir sous le même jour que celui sous lequel l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) les envisage, les grands avantages que retirera la province d'Ontario de la construction de ce chemin. Sans doute, alors même que ce chemin ne serait que chemin local, la partie est de cette voie ferrée sera d'un grand avantage aux personnes qui s'établiront dans ce district, mais je crois qu'il nous faut abandonner l'idée que ce chemin deviendra un rival heureux du chemin de fer Canadien du Pacifique et si c'est là l'objet qu'on a en vue en accordant une subvention aussi élevée que celle dont il est question dans ces résolutions, il me semble que le gouvernement s'apercevra qu'il a commis une erreur.

M. CHARLTON : Il y a quelques années, je faisais partie de la commission minière d'Ontario et j'eus alors l'occasion de visiter cette partie du pays que l'on veut ouvrir au commerce et à l'agriculture, au moyen de la construction de ce chemin de fer.

L'enquête faite par la commission sur les ressources minières de cette région nous a convaincus que cette contrée était énormément riche et de nature à encourager de grandes exploitations. Dans le temps, j'ai été frappé de la nécessité de mettre en communication par le moyen d'un chemin de fer cette région riche en mines avec les centres industriels et de lui fournir un débouché pour ses produits. Les dépôts de fer qu'on pourra exploiter grâce à ce chemin de fer sont d'une valeur inestimable. Quant à l'objection soulevée par mon honorable ami (M. Henderson) à l'effet que cette voie ferrée touchera au lac Supérieur et qu'on n'aura pas de débouché durant six mois de l'année, je dois dire que je n'ai jamais compris que le trafic de la région qui entoure les lacs se fît par chemin de fer, excepté lorsqu'il s'agit du transport du fer brut des mines à certain port de tel ou tel lac. C'est le cas pour les mines de la rive sud du lac Supérieur, et ce chemin de fer servira, comme les voies ferrées du côté américain, à transporter ce fer à un port quelconque d'où ce fer est transporté ailleurs par eau. C'est toujours ce qui arrive sur nos lacs. Ce fer est expédié d'Escanaba, Marquette et autres ports à Cleveland, Tonawanda et Buffalo et autres points sur les lacs inférieurs, d'où il est transporté aux hauts-fournaux de Pittsburg ou de l'intérieur. De plus, le chemin projeté n'exige pas de correspondance avec d'autres chemins. Il ne lui faut qu'atteindre un bon havre sur le lac Supérieur pour fournir le débouché nécessaire aux produits des mines abondantes de ce district et pour développer les richesses de cette région qu'on appelle à

bon droit le Nouvel Ontario. Ce district est considérable ; il est très fertile et très riche en mines et en bois de construction.

Le projet de construction de ce chemin de fer mérite d'attirer spécialement l'attention de cette Chambre. Quant à l'objection que le gouvernement n'a pas pris la précaution de faire faire une inspection sérieuse et de se mettre en possession de tous les détails concernant le coût de ce chemin de fer, elle ne saurait subsister une minute. Nous avons des renseignements précieux du département des Chemins de fer et Canaux, et ceux que le gouvernement d'Ontario a obtenus quand il lui a fallu décider s'il devait doubler le montant de la subvention à ce chemin de fer. Ces renseignements sont à notre disposition. Le résultat des inspections et des arpentages est bien connu du chef du département et de ses ingénieurs, et je puis affirmer que le gouvernement n'agit pas sans connaissance de cause. D'ailleurs, quiconque a une intelligence ordinaire et qui a donné un peu d'attention à la question qui nous occupe, sait si l'aide demandée pour ce chemin est nécessaire ou inutile. Il ne saurait y avoir de discussion, je crois, à ce sujet ; la voie ferrée en question va coûter plus de $25,000 le mille ; mais en tant qu'il s'agit de ce chemin lui-même, il est bien reconnu qu'il ouvrira au commerce et à l'industrie l'une des contrées les plus riches en mines et des plus fertiles. Si la construction de cette voie ferrée est nécessaire, je ne vois pas quelle raison on pourrait donner pour exiger que le gouvernement fasse de nouvelles études et de nouveaux tracés après les renseignements qui lui ont été fournis par la compagnie elle-même et par l'enquête faite par le gouvernement d'Ontario ; ces renseignements sont très complets et très précis. Je n'ai aucun doute que tous ceux qui ont étudié quelque peu cette question, diront que ce chemin de fer est très important et que la subvention demandée s'excuse par le caractère de l'ouvrage à faire et la nature du territoire à traverser et à développer. Pour toutes ces raisons, connaissant comme je la connais l'énorme richesse des mines de cette partie du pays, je ne puis comprendre pourquoi nous dépenserions un temps considérable en une opposition inutile au gouvernement qui propose qu'une subvention soit accordée à ce chemin.

Pour un chemin de fer allant de Fort-Francis (Ontario), vers l'ouest jusqu'à un endroit situé sur ou dans le voisinage de l'embouchure de la rivière La-Pluie, distance n'excédant pas 70 milles.

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous dire si c'est l'intention de la compagnie de commencer les travaux aux deux extrémités, c'est-à-dire, à partir de Fort-Stanley et à partir de la rivière La Pluie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : MM. Mackenzie et Mann, lors de la dernière conversation que nous avons eue ensemble, m'ont dit qu'ils espéraient beaucoup pouvoir faire les travaux en question.

M. SPROULE : Dans ce cas, la subvention sera-t-elle doublée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces 70 milles n'auront que la subvention ordinaire.

A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour un chemin de fer depuis la jonction de Saint-Robert jusqu'à Sorel, 6½ milles, et depuis Mont Johnson jusqu'à la station de Saint-Grégoire, 1 mille, n'excédant pas 7½ milles.—*A voter de nouveau.*

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous remarquerez que c'est un crédit voté de nouveau et qui dans le temps a été approuvé par l'honorable député (M. Foster). Les requérants nous ont demandé de leur accorder les avantages que leur avait donnés une législation précédente J'ai toute raison de croire qu'ils ont dû apporter de bonnes raisons à l'appui de leur demande.

M. FOSTER : On n'aurait pas cru cela hier soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y avait de bonnes raisons quand ces requérants ont obtenu d'abord la subvention en question et les actes qui se rapportent à cette compagnie.

M. FOSTER : N'importe, cette subvention ne me semble pas nécessaire maintenant.

A la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, pour les prolongements, embranchements ou additions à son réseau qui permettront à la dite compagnie de raccorder ses lignes ferrées ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres ou les exploitations minières ou forestières dans les comtés de Peterborough, Northumberland, Hastings, Lennox et Addington, Frontenac ou Leeds, payable par versements déterminés par la longueur de chacun des dits prolongements, embranchements ou additions, suivant le cas, au lieu de la partie de la balance impayée de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee, et de l'Ouest par l'acte 55-56 Vic., chap. 5, mais n'excédant pas $3,200 par mille pour 10 milles, ne dépassant pas en totalité $32,000,—*A voter de nouveau.*

M. SPROULE : Il semble y avoir une commission qui s'occupe de différents comtés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La seule différence qui existe entre cet article et l'article contenu dans l'acte des subsides qui remonte, je crois, à un certain nombre d'années, est qu'au lieu d'accorder à cette compagnie une subvention pour 18½ milles, nous avons réduit ce chiffre à 10 milles.

M. SPROULE : Supposons que vous accordez ce subside, en vertu de quel droit cette compagnie peut-elle construire un chemin de fer sans avoir auparavant obtenu une charte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle a des pouvoirs déterminés en vertu de chartes existantes.

M. SPROULE : Je comprends qu'elle a le droit de construire un chemin de fer jusqu'aux terres à bois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle doit avoir le pouvoir accordé par la loi de construire, car autrement elle ne peut réclamer cette subvention. C'est à elle de courir le risque de la chose. Je n'ai pas examiné la charte ; à mon avis, elle doit avoir ce droit.

A la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, depuis la jonction de Sorel, le long de la rive sud, jusqu'à Lotbinière, Québec, distance n'excédant pas 82 milles.

M. FOSTER : Ayons donc tout de suite une explication générale de toutes ces subventions demandées pour le chemin de fer de la Rive Sud.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a qu'une subvention.

M. FOSTER : Il y a un nombre considérable de ponts.

Le PREMIER MINISTRE : Le but qu'on se propose en demandant cette subvention est d'accorder les facilités d'un chemin de fer aux paroisses situées sur la rive sud du Saint-Laurent. La compagnie du chemin de fer de la Rive Sud a construit et exploite actuellement une voie ferrée qui s'étend de Montréal à la ville de Sorel, sur la rivière Richelieu, et elle a bâti un pont sur cette dernière rivière. L'objet de cette subvention est de prolonger ce même chemin de fer de Sorel à la paroisse d'Yamaska, sur la rivière de ce nom ; de là à la paroisse de Saint-François-du-Lac sur la rivière Saint-François, Pierreville, Saint-Zéphyrin, la Baie du Febvre, Nicolet, Saint-Grégoire, Bécancourt, Gentilly, Saint-Pierre-les-Becquets, Saint-Jean-Deschaillons, Lotbinière où il s'arrêtera. La compagnie a demandé une subvention pour prolonger sa ligne jusqu'à Lévis, mais nous avons cru opportun de ne pas accorder pour le moment cette demande.

M. FOSTER : Mais ça viendra.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de doute, mais quant à présent, nous croyons qu'il suffit que ce chemin de fer soit prolongé jusqu'à Lotbinière seulement, et voici pourquoi : Tel que construit, ce chemin de traverseront à angle droit, c'est-à-dire, detrverseront à angle droit, c'est-à-dire, depuis le chemin de fer du Grand Tronc jusqu'au Saint-Laurent, le chemin de fer d'Arthabaska aux Trois-Rivières et depuis Lister à Saint-Jean Deschaillons, dans le voisinage de Lotbinière. Ces deux chemins de fer sont en exploitation actuellement. La voie ferrée de la Rive Sud a pour objet de donner des facilités de communication par chemin de fer aux paroisses de la rive sud du Saint-Laurent, que je viens justement de nommer. Ce sont des paroisses très riches qui, à une certaine époque, avaient des communications par eau durant l'été, mais mon honorable ami sait comme moi, que les vapeurs de marché se font de plus en plus rares parce que maintenant, il y a un chemin de fer sur la rive nord du Saint-Laurent ; ces vapeurs sont privés du trafic du fret qu'ils avaient à transporter des deux rives du Saint-Laurent. Durant l'hiver, la population de cette partie du pays se trouve absolument privée de communications, Toutes ces paroisses, à part Sorel, Yamaska, Saint-François-du-Lac, Saint-Zéphyrin, Bécancourt, Gentilly, Saint-Pierre-les-Becquets, se trouvent sans communication, et c'est le cas pour dix ou douze différentes paroisses dont le sol cultivé avec soin est très fertile.

Mon honorable ami disait hier que, en accordant cette subvention, nous construisions un chemin de fer parallèle à un autre, mais tel n'est pas le cas, car la voie ferrée en question traversera les paroisses de la rive sud du Saint-Laurent que ne traverse aucun chemin de fer parallèle. L'histoire de la construction des chemins de fer sur la rive sud est celle-ci : Une voie ferrée fut d'abord construite de Montréal à Saint-Hyacinthe, de cette dernière ville à Richmond et de Richmond à Portland, viâ Shebrooke. C'était vers 1852. De 1852 à 1855, un embranchement fut construit entre Lévis et Richmond. Toute cette distance entre Lévis et Montréal, que traverse aujourd'hui le Grand Tronc, se trouve dans la vallée du Saint-Laurent, à une distance moyenne d'environ 36 à 40 milles du fleuve. Depuis ce temps, un nouveau chemin de fer a été construit, le chemin de fer du Comté de Drummond. Les députés de la province de Québec le savent : entre le fleuve Saint-Laurent et cette partie du pays qui est desservie par le Grand Tronc, c'est-à-dire, les comtés de Saint-Hyacinthe, de Bagot, de Drummond, d'Arthabaska, de Mégantic, de Lotbinière et de Lévis, il y a une contrée maintenant desservie par le chemin de fer du Comté de Drummond, qui se compose d'excellents terrains marécageux, à fond de glaise. Le chemin de fer du Comté de Drummond a rendu un excellent service en drainant cette partie du pays. C'était autrefois une route pour le transport du bois, mais il a ouvert à la colonisation plusieurs paroisses et il en ouvre encore de nouvelles, et avec le temps, ces paroisses deviendront riches et prospères. J'ai entendu affirmer que le chemin de fer du Comté de Drummond ne pourrait pas développer de trafic local. Jusqu'aujourd'hui, il a développé un important trafic en bois de construction et, à mesure que le pays progressera, ce chemin développera également un important trafic en produits agricoles. Or, il n'y avait point de voie de communication entre les paroisses sur les bords du Saint-Laurent et les nouveaux établissements ouverts à la colonisation par le chemin de fer du Comté de Drummond ; de sorte que ces paroisses ne sont point desservies par le chemin de fer en question et ont, par conséquent, droit à l'avantage donné aux localités qui ne sont point traversées par des chemins de fer. Ces paroisses, en hiver, sont absolument privées de toute voie de communication. Elles sont éloignées de 30 à 40 milles du marché et quelques-unes

sont encore plus éloignées ; puis, par nos mauvais chemins d'hiver, la locomotion devient presque impossible, et le transport des produits au marché est fort difficile. Il y a donc d'excellentes raisons d'accorder de l'aide à ce chemin de fer.

M. FOSTER : Y aura-t-il beaucoup de trafic, l'hiver, sur le parcours de cette voie ?

Le PREMIER MINISTRE : La plupart de ces paroisses se trouvent sur la rive sud du lac Saint-Pierre, et il n'y a pas de meilleure terre agricole en Amérique. Dans cette contrée, le foin se cultive en grand, et il s'y récolte aussi beaucoup d'autres produits.

M. FOSTER : Il ne s'en récolte pas beaucoup en hiver.

Le PREMIER MINISTRE : Non, mais on exporte les produits, l'hiver.

M. HUGHES : Cela fait la troisième ligne entre Montréal et Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Ce sera la troisième ligne entre Montréal et Québec sur la rive sud.

M. BERGERON : Je ne veux pas critiquer ce projet dans un esprit d'hostilité. Au contraire, je serais porte à féliciter mon honorable ami d'avoir amené ses collègues à consentir à la subvention d'une ligne qui, après tout, est presque parallèle à deux autres lignes. Ma grande crainte, lorsque le gouvernement a accordé une subvention si élevée au chemin de fer du Comté de Drummond, était que l'on ne fît rien pour la partie du pays en question. Or, je demande à mon honorable ami de me dire franchement si cette ligne ne doit pas faire partie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout.

M. BERGERON : Elle en fera partie, la chose est hors de doute. Je n'y vois rien de mal, mais voilà mon impression.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que le charte du chemin de fer de la Rive Sud n'est pas détenue par une compagnie différente ?

M. BERGERON : Oui, de Sorel à Montréal ; mais, quant à la partie du chemin subventionnée ici, je suis convaincu qu'elle fera partie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur. Je ne vois pas par quelle autre voie le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur pourrait se rendre à Lévis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que la compagnie de la Rive Sud n'a pas une charte qui l'autorise à construire son chemin de Sorel jusqu'à la Chaudière ?

M. BERGERON : La chose est assez probable. Seulement, je pose la question au cabinet et, je le répète, mon impression est que ce chemin fait partie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ne saurait être. Le parlement a fort peu judicieusement et fort imprudemment accordé deux chartes de chemins de fer dans cette partie du pays, l'une à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, et l'autre à la compagnie du chemin de fer de la Rive Sud. Nous accordons une subvention, non pas à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, mais à celle du chemin de fer de la Rive Sud. Voilà ce qui en est.

M. BERGERON : Cela revient virtuellement au même. Mon honorable ami, toutefois, fait légèrement erreur. La charte, en effet, a été accordée à une autre ligne, le Grand Oriental, qui desservait Châteauguay et Huntingdon ; et cette charte a été cédée à la compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Suprieur. Il est hors de doute que ces lignes rendront service à la population. Rien ne fait mieux voir le manque de sagesse dont a fait preuve le gouvernement en achetant le chemin de fer du Comté de Drummond que la subvention que le premier ministre nous demande aujourd'hui. C'est par la ligne en discussion qu'il aurait fallu amener le chemin de fer Intercolonial à Montréal. Nous aurions ainsi évité les énormes frais occasionés par l'affaire du chemin de fer du Comté de Drummond.

Le PREMIER MINISTRE : Discutons la chose un instant, puisque l'honorable député la ramène sur le tapis. Le système adopté par le gouvernement et approuvé, si je ne me trompe, par les députés de la gauche, est qu'il importait de donner accès à l'Intercolonial à Montréal. Mais que l'opposition ait approuvé ou non cette politique, je maintiens sa sagesse. Puis, il nous fallait opter entre deux propositions : ou bien acheter le chemin de fer du Comté de Drummond, chose que nous avons faite, ou bien accorder à ce chemin de fer une subvention de $3,200 le mille, et construire le chemin de fer que nous subventionnons actuellement.

M. BERGERON : Qu'entend dire l'honorable député.....

Le PREMIER MINISTRE : J'entends dire qu'il était de bonne politique de donner accès au chemin de fer Intercolonial à Montréal.

M. BERGERON : J'en conviens.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons préféré donner accès au chemin de fer Intercolonial à Montréal en achetant le chemin de fer du Comté de Drummond $12,000 le mille. Comment nous eût-il été possible autrement d'amener l'Intercolonial à Montréal ? L'honorable député dira peut-être que nous aurions pu construire le chemin de fer que nous subventionnons aujourd'hui. Il nous fallait un chemin de fer dont le gouvernement fût propriétaire.

M. BERGERON : Vous auriez pu obtenir droit de parcours.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a admis qu'il était de sage politique de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Il était donc également de sage politique d'être propriétaire du chemin, et voilà pourquoi nous l'avons acheté. N'eussions-nous pas acheté le chemin de fer du Comté de Drummond, force nous aurait été de construire le chemin de fer que nous subventionnons aujourd'hui. L'honorable député prétend-il qu'il nous eût été possible de construire cette voie ferrée pour $12,000 le mille ? Pareille prétention serait ridicule. Les frais de construction de cette voie ferrée sont bien supérieurs à ceux du chemin de fer du Comté de Drummond. Il n'y a guère de différence dans le parcours par mille ; mais la construction des ponts eût été bien plus dispendieuse. Il y a de grandes rivières dans cette partie du pays, le Richelieu, l'Yamaska, la rivière Saint-François, la rivière Nicolet, la rivière Bécancour et la rivière Duchêne, en tout six rivières, sur lesquelles la construction des ponts eût été beaucoup plus dispendieuse qu'en amont de ces cours d'eau.

M. MONK : Je dois relever certaines affirmations du premier ministre. En autant qu'il cherche à convaincre le comité de la nécessité d'accorder une subvention à ces paroisses, le premier ministre perd son temps, au moins auprès des députés de la province de Québec, car sur ce point, il ne saurait s'élever de doute. Je m'étonne que l'on n'ait pas déjà accordé cette subvention et que le chemin de fer ne soit pas construit ; car il y a là de belles paroisses, fort prospères, et comme l'affirme le premier ministre, elles ont droit à cette subvention, surtout si l'on tient compte de la liste de subventions que cette résolution nous propose de voter. Toutefois, c'est précisément par la route que nous subventionnons maintenant que le chemin de fer du Comté de Drummond aurait dû passer. La chose est hors de doute. On ne s'attend pas, à cette heure-ci de la session, que je m'étende longuement sur cette question. Que le comité observe bien ceci ; cette route abrége de beaucoup la distance de Lévis à Montréal ; elle suit la rive du fleuve et traverse des paroisses qui offriraient sans doute un trafic rémunérateur au chemin de fer Intercolonial. Il y a, aujourd'hui, des voies ferrées qui desservent la contrée au nord-ouest de Montréal ; le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc desservent la contrée jusqu'à Vaudreuil, à 30 milles de Montréal, puis il y a les chemins de fer de Lachine et quelques chemins de fer électriques qui se dirigent vers la rivière des Prairies. Ces chemins de fer rémunèrent énormément les capitaux placés dans leur construction. Je tiens de l'un des fonctionnaires de la Compagnie du Grand Tronc que le chemin de fer de Lachine et cette partie de la route du Grand Tronc qui dessert Sainte-Anne et Vaudreuil sont les sections du chemin qui donnent les meilleures recettes dans tout le pays. En été, il y a une énorme quantité de voyageurs et, ces années dernières, ce mouvement de voyageurs persiste même l'hiver, et il va toujours croissant. Dans la direction de Verchères et de Varennes, de fait sur tout le parcours de Montréal à Sorel, le service des voyageurs devrait donner des recettes rémunératrices dès le début. De Montréal à Sorel, et même au delà, en été, le transport des voyageurs, sur le chemin de fer Intercolonial, s'il est bien administré, devrait donner immédiatement des recettes rémunératrices.

Le premier ministre dit que la construction de ce chemin de fer aurait entraîné de grosses dépenses, et qu'il aurait coûté plus de $12,000 le mille. Il ne faut pas oublier que ce chemin de fer se trouvait en grande partie déjà construit, et que lorsque nous avons entamé des négociations pour l'achat du chemin de fer du Comté de Drummond, il existait déjà un chemin de fer, s'étendant de Longueuil à Sorel, et ce chemin, me dit un de mes collègues, a 51 milles de longueur. Ce chemin de fer était offert en vente. Il a été vendu par le shérif, et il ne faisait pas ses frais. Vous auriez l'eau profonde à côté de votre ligne sur tout le parcours de la voie, chose fort importante en été. Je n'ai pas de rapport d'experts sous les yeux, pour établir le fait, mais j'en ai la conviction, la construction de ce chemin de fer de Longueuil à Lévis, nous aurait assuré de grands avantages, sans compter que nous n'aurions pas payé le prix absurde que nous a coûté le chemin de fer du Comté de Drummond. En outre, nous n'aurions pas été à la merci de la compagnie du Grand Tronc comme nous le serons, j'en suis convaincu, à Sainte-Rosalie, avant d'atteindre Saint-Hyacinthe ; nous aurions été les propres maîtres de notre voie jusqu'à son arrivée vis-à-vis la ville de Montréal. A mon avis, nous avons commis une grave erreur en faisant ce long circuit à travers bois pour atteindre Saint-Lambert. Quant à la partie de notre voie se composant du chemin de fer du comté de Drummond, elle ne sera jamais rémunératrice, tandis que si nous eussions établi notre ligne à travers ces paroisses riches et prospères, le trafic nous aurait donné des recettes rémunératrices. Une fois que nous aurions atteint Longueuil et Saint-Lambert, nous aurions pu faire des arrangements avec la Compagnie du Grand Tronc et nous servir de ses termini. Mais il y avait encore d'autres voies accessibles. Nous aurions pu traverser le Saint-Laurent, sans remonter jusqu'au pont. Lorsque nous aurions dépassé le pont Victoria, nous aurions pu traverser le fleuve là où il nous aurait paru bon, et nous aurions pu établir nos propres termini à Montréal. Mais il appartient aux gens du métier de se prononcer sur cette question.

Quant à la subvention en discussion, c'est bien par cette voie que nous aurions dû avoir accès à Montréal, en venant de Lévis, et c'est par la rive sud du fleuve Saint-Laurent, sur

le parcours ininterrompu du fleuve, qu'il aurait fallu établir notre voie. Le gouvernement aurait pu ainsi acquérir une route magnifique et à bien meilleur marché que celle du chemin de fer du Comté de Drummond, et le comité n'a pas d'idée du volume du trafic que cela nous aurait donné. La population de Montréal augmente rapidement, et le trafic local dans un rayon de 20 à 30 milles est énorme. Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas mieux étudié la question avant d'acheter le chemin de fer du Comté de Drummond.

M. BERGERON : Il est hors de doute que le premier ministre, ainsi qu'il vient de l'observer, a profité de l'occasion de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Il me semble, toutefois, ainsi que l'a suggéré le chef de l'opposition, qu'il eût été préférable de passer par une autre voie, par exemple, par un pont à Québec, entreprise à laquelle le premier ministre promet un million de dollars, si, toutefois, il est sérieux. Il aurait pu alors donner accès au chemin de fer Intercolonial à Montréal par cette route, et y accorder au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de parcours. Cette route eût été bien préférable à celle du chemin de fer du Comté de Drummond.

Que prétend le premier ministre, en subventionnant cette ligne de Lotbinière à Montréal ? S'attend-il à ce qu'il y ait assez de trafic de Lotbinière à Sorel et de là à Montréal, même pour cette partie de la voie ? A la bonne heure, si cette ligne partait de la Pointe-Lévis ou de quelque autre centre important, au lieu de la petite paroisse de Lotbinière. L'année prochaine, je suppose, le gouvernement nous demandera de nouvelles subventions pour la partie du chemin de Lotbinière jusqu'à Québec, et il nous faudra encore faire de nouveaux frais, outre les centaines de mille dollars engloutis dans l'affaire du chemin de fer du Comté de Drummond. Il y a là plusieurs lignes de chemins de fer. Il y a le chemin de fer des Comtés-Unis, qui détient aussi une charte ; cette ligne se rend à Sorel.

Le PREMIER MINISTRE : Pas dans cette direction.

M. BERGERON : Oui, jusqu'à Sorel ; ainsi le veut la charte de la compagnie.

Le PREMIER MINISTRE : Cette route se trouve à angle droit avec ce chemin de fer.

M. BERGERON : Et ce chemin de fer qui se rend jusqu'à la rivière Yamaska, s'arrêtant au pont brisé ? Ce chemin de fer est parallèle à la ligne que nous subventionnons aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami n'a sans doute pas étudié la carte. Le chemin de fer Oriental quitte Sorel puis se rend à Drummondville, et de là à Acton, puis d'Acton aux Etats-Unis. Le chemin de fer Oriental se dirige nord et sud, tandis que celui-ci a une direction est et ouest.

M. BERGERON : Quel est le nom du chemin de fer qui s'étend jusqu'au pont de l'Yamaska ?

Le PREMIER MINISTRE : Le chemin de fer Oriental.

M. BERGERON : Je vois qu'il y a une somme de $50,000 au budget pour la reconstruction de ce pont. Où ce chemin va-t-il ?

Le PREMIER MINISTRE : Le pont servira à tous les chemins de fer qui ont à traverser la rivière Saint-François.

M. BERGERON : Je ne m'oppose pas à cet item ; je veux seulement des éclaircissements. Sur une distance d'environ 30 milles, il y aura cinq ou six chemins de fer circulant presque dans la même direction.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y aura que trois lignes parallèles.

M. BERGERON : Le chemin de fer du Comté de Drummond, le Grand Tronc, le chemin de fer de la Rive Sud, le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur——

Le PREMIER MINISTRE : Le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur ne sera jamais construit dans cette direction, parce qu'il n'aura jamais de subvention. Mon honorable ami ne suppose pas que le parlement va subventionner deux lignes parallèles.

M. BERGERON : Je pense que mon honorable ami ne refusera de subvention à aucune ligne de chemins de fer, dans cette partie du pays.

Le PREMIER MINISTRE : Le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur a déjà reçu une subvention pour la même contrée que celui-ci doit desservir. Les chartes accordées au chemin de fer de la Rive Sud et à celui de l'Atlantique au lac Supérieur couvrent absolument le même terrain. Nous avons préféré subventionner une ligne en particulier, à l'exclusion de l'autre.

M. BERGERON : Je reviens à ma première question : pourquoi faire arrêter cette ligne à Lotbinière ? Qu'espère-t-on faire là ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons taillé autant de besogne à la compagnie qu'elle en pourra expédier cette année.

M. SPROULE : A mon avis, il n'y a pas lieu d'accorder cette subvention. En examinant la carte, je constate qu'il y a deux lignes parallèles à celle-ci sur les trois quarts du parcours, à 12 milles, en moyenne, du chemin de fer que nous subventionnons. Il y aura trois chemins de fer subventionnés et construits sur la rive sud, si ce chemin de fer se construit. Il est peut-être justifiable d'accorder une subvention à un chemin de fer traversant une partie du pays non encore desservie par chemins de fer ou très éloignée des voies ferrées ; mais il en est tout autrement ici, puisqu'il y circule deux lignes

parallèles, et une autre ligne à angles droits. On a fait erreur en subventionnant tant de chemins de fer lorsqu'un seul aurait suffi à la besogne. Après examen de la carte, à l'époque où le gouvernement acheta le chemin de fer du Comté de Drummond, je me convainquis qu'il faisait là une mauvaise affaire, et je partage encore cet avis. Que pensera le peuple de l'Ontario, quand il apprendra que nous votons une subvention de $262,000 pour l'établissement d'une ligne parallèle sur 50 milles de parcours et à 12 milles de distance d'une autre ligne, et lorsqu'il y a une autre voie ferrée, à 12 milles ou 20 milles de distance de celle-là ? On n'est pas excusable de voter de pareilles subventions. Passe encore, s'il s'agissait de voter des subventions pour ouvrir à la colonisation les terres incultes du Nord-Ouest, de la Colombie Anglaise, du district du lac Saint-Jean, dans les parties où il n'existe pas de chemins de fer, et qui promettent de prendre de grands développements ; mais je ne vois rien qui justifie le gouvernement de demander une subvention de $262,000 pour un chemin de fer dans une ancienne partie du pays, où il y a déjà deux chemins de fer à une courte distance l'un de l'autre.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis réellement stupéfait d'entendre l'honorable député exprimer pareil avis, en présence de ce qui s'est passé ici cette après-midi même. Cette après-midi, le comité a voté une subvention à la compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit pour une ligne de Ridgetown à Saint-Thomas, sur une distance de 44 milles au plus, et l'honorable député ne s'y est pas opposé.

M. SPROULE : Je me suis levé trois ou quatre fois pour protester contre cet item, mais comme d'autres orateurs avaient la parole, il m'a été impossible de me faire entendre. J'étais absent de la Chambre lorsqu'on a pris le vote ; sinon, j'aurais voté contre. A mon avis, c'est une subvention injustifiable.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! soit : il se trouve alors un député de la gauche qui aurait élevé la voix contre cette subvention. Remarquons qu'il s'agit de la construction d'un chemin de fer, passant, non pas à 12 milles, mais à 2 milles de distance d'un chemin de fer existant.

M. SPROULE : Voilà pourquoi je m'y serais opposé.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons stipulé dans le bill que nous aurons le pouvoir d'empêcher la construction de ce chemin de fer, si nous pouvons obtenir le droit de parcours sur le chemin de fer "Canada Southern." Or, lorsque nous avons débattu cette stipulation, le député de Bothwell (M. Clancy) et d'autres députés nous ont prié de ne pas exercer ce pouvoir, ni d'obtenir de droit de parcours, mais le construire une seconde ligne à la distance de deux milles seulement de l'autre ligne, sur tout le parcours des 44 milles, de Ridgetown à Saint-Thomas, du "Canada Southern." On m'a plus tard dit privément—chose que je savais déjà—que toutes les villes et villages sur la route avaient accordé de l'aide pécuniaire à cette seconde ligne de chemin de fer, à deux milles de distance du "Canada Southern."

La raison alléguée par les intéressés est qu'ils ne sont pas bien desservis par le "Canada Southern" ; que cette compagnie ne s'occupe que de son trafic d'entier parcours, et néglige le trafic local et que c'est au bénéfice du trafic local qu'ils demandent la construction d'une ligne à deux milles de distance du "Canada Southern". Les intéressés vont encore plus loin ; ils contribuent de leurs propres deniers à la construction de cette ligne. Et pourquoi ? C'est qu'il y a des besoins locaux dont nous devons tenir compte. C'est fort bien de philosopher sur les grands principes et de faire le tableau d'un état de choses qui n'existe qu'en imagination, et en dehors de la réalité des faits. Mon honorable ami le sait, les paroisses en question que ce chemin de fer doit desservir se trouvent virtuellement sans moyens de communication, pendant six mois de l'année. L'honorable député fait appel à la population de l'Ontario et nous dit qu'elle ne tolérera pas semblable chose ; je lui déclare que la population de l'Ontario ne s'y opposera pas. Les citoyens de l'Ontario ne se refuseront pas à fournir leur part pour venir en aide à leurs concitoyens de cette partie du pays, qui se trouvent sans voies de communication pendant la moitié de l'année. Je ne craindrais nullement de faire appel à la population de l'Ontario à ce sujet.

Mais, nous dit l'honorable député, pourquoi avez-vous choisi ce tracé pour le chemin de fer du Comté de Drummond ? Pourquoi ne l'avez-vous pas placé sur les bords du Saint-Laurent ? Les entrepreneurs de ce chemin de fer savaient ce qu'ils faisaient, lorsqu'ils ont adopté ce tracé, et l'honorable député ne connaît pas aussi bien qu'eux la contrée traversée par ce chemin de fer. Le chemin de fer du Comté de Drummond dessert une partie du pays qui n'est desservie par aucun autre chemin de fer. Le Grand Tronc, le chemin de fer du comté de Drummond et le chemin de fer de la Rive Sud desservent respectivement différentes parties du pays.

M. SPROULE : Si ces deux chemins de fer se construisent, d'un côté se trouve le Saint-Laurent, et de l'autre côté du fleuve, il y a un chemin de fer parallèle à celui-ci, de sorte qu'il y aura deux voies ferrées à deux milles de distance l'une de l'autre. Où ce chemin de fer trouvera-t-il le trafic sur la rive nord, puisque de l'autre côté, il devra se partager avec un autre chemin de fer un territoire de 12 milles ? Combien de trafic aura-t-il, s'il accapare le commerce de la moitié du territoire, soit six milles ? D'après la coutume en vogue dans la province de Québec, et qui porte les habitants des

paroisses riveraines à se grouper sur les bords du fleuve, il se fera plus de trafic dans cette section, tandis que le trafic des six autres milles ira à l'autre chemin de fer. Je ne vois pas que ce chemin de fer puisse obtenir un volume important de trafic. D'après la discussion des années passées, nous avions conclu à la nécessité d'établir une voie ferrée dans cette partie du pays. A mon avis, le gouvernement au lieu d'acheter le chemin de fer du Comté de Drummond, aurait dû construire le chemin de fer en question et s'en servir pour amener l'Intercolonial à Montréal, et ainsi, non seulement le chemin de fer aurait desservi les paroisses qu'il aurait traversées, mais il aurait encore été utilisé pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

M. BERGERON : M. le Président, je suis heureux que le premier ministre adopte cette ligne de conduite. Il est vrai que ces chemins de fer sont à peu de distance l'un de l'autre ; et à l'appui de cette prétention, je dirai à la Chambre que ceux qui demeurent sur le parcours de la ligne du Grand Tronc, dans les comtés de Drummond et Arthabaska surtout, se sont plaints le l'irrégularité dans la circulation des trains du Grand Tronc. La compagnie du Grand Tronc a répondu qu'il lui était impossible de donner un service régulier sur cette ligne, parce que cela ne serait pas rémunérateur. Le trafic ne passe que sur le chemin de fer du Comté de Drummond, et reste à savoir si l'exploitation de cette ligne accusera un déficit. Il n'en est pas moins vrai que le trafic sur la ligne du Grand Tronc entre Richmond et Québec se résume à peu de chose.

Le PREMIER MINISTRE : Nous aurons un excédent et non un déficit.

M. BERGERON : Il est facile de faire des promesses, reste à voir si le premier ministre pourra les tenir. Mon honorable ami essaie de justifier l'achat du chemin de fer du Comté de Drummond et affirme qu'un autre chemin de fer coûterait plus cher ; cependant, il accorde des subventions à cette ligne et pour la construction de ponts ; puis, quand il aura versé toutes ces subventions à la compagnie de la Rive Sud, il constatera qu'il aura une très belle route qui lui permettrait de prolonger l'Intercolonial à Montréal au quart du prix payé pour le chemin de fer du Comté de Drummond.

M. FOSTER : Avant l'adoption de cette résolution, je désire dire quelques mots. Le premier ministre aurait pu se dispenser d'apporter tant d'arguments pour démontrer au comité pourquoi il nous propose ce subside, car il y avait un moyen bien simple de convaincre la Chambre. C'est une des promesses d'élection du premier ministre, promesse qui date déjà de plusieurs années. L'honorable député d'Yamaska (M. Migneault), au cours de l'élection en question, fit part de cette promesse aux électeurs et en voici l'accomplissement, quoiqu'un peu tardif. Le billet est arrivé à échéance depuis plus d'une année et il porte sans doute intérêt composé, de sorte que le premier ministre a parfaitement rempli sa promesse. Je ne veux pas aborder la question de l'achat du chemin de fer du Comté de Drummond. Le député de Jacques-Cartier et mon honorable ami de gauche (M. Bergeron) ont amplement fait justice à la question, au point de vue de la proposition débattue. J'ajouterai, toutefois ceci : il est intéressant de se rappeler qu'en premier lieu, le gouvernement a dépensé $7,000,000, à titre de somme capitalisée, pour acquérir un chemin de fer déjà construit en grande partie, et pour obtenir droit de parcours sur une autre voie ferrée déjà bâtie, ainsi que l'usage des têtes de ligne.

A cette époque, on espérait que le gouvernement serait obligé de dépenser de fortes sommes d'argent pour le chemin de fer de la Rive Sud, mais le ministre des Travaux publics mit au racart cette réclamation. A ses yeux, c'était une absurde prétention et voici, d'après le compte rendu officiel, ce qu'il déclara à ce sujet :

> Le projet de chemin de fer de la Rive Sud est sur le bureau. C'est un projet du futur. Les actionnaires de la Compagnie de la Rive Sud qui ont engagé leurs capitaux dans cette entreprise sont presque tous nos amis politiques. Or, ici, il ne s'agit ni d'amis ni d'adversaires du gouvernement, mais bien de propositions commerciales. Supposons que le gouvernement eût décidé de prendre la route de la Rive Sud, est-il un seul député de l'opposition qui pourrait nous dire combien cela coûterait ? Le projet de la Rive Sud est donc hors de question.

A cette époque, le chemin de fer du Comté de Drummond était à son apogée. Le ministre des Travaux publics étant d'avis que le chemin de fer de la Rive Sud était une ligne en perspective et de nulle importance pour le gouvernement, on relégua ce projet à l'arrière plan. Or, cela souleva la colère de certains députés et aspirants à la députation sur la rive sud, et leurs représentations produisirent l'effet voulu, puisqu'au cours de la lutte électorale à Yamaska, pour l'élection d'un député à la Chambre provinciale en 1897, M. Migneault prit part à la campagne et la politique du gouvernement fut ainsi mise en pleine lumière. Pendant nombre d'années ces messieurs avaient tonné, à la tribune populaire, contre les subventions aux chemins de fer, qui, à leurs yeux, étaient un des plus puissants moyens de corrompre les comtés. La pureté électorale et l'indépendance du parlement formaient la base de leur programme électoral ; or, quand l'honorable député (M. Migneault) prit part à l'élection locale, voici la déclaration qu'il fit :

> Je, soussigné, déclare qu'au cours de différentes entrevues, en mars et en avril derniers, l'honorable M. Laurier, premier ministre, m'a donné l'assurance et la garantie formelle qu'il ferait voter par le parlement d'Ottawa en faveur du chemin de fer de la Rive Sud les subventions nécessaires pour assurer la construction des ponts et du chemin de fer de la Rive Sud, de Sorel jusqu'à la jonction de la Chaudière, près de

Lévis, et que ces subsides seraient votés à la présente session pour la construction de la ligne de Sorel à Saint-Grégoire, au moins.

D'après cette déclaration, c'est en mars ou avril 1897, qu'eut lieu cette promesse, et c'est après cela que le ministre des Travaux publics mit au rancart et ridiculisa ce projet de chemin de fer de la Rive Sud. Ainsi donc, tandis que, par l'entremise de l'un de ses représentants, le gouvernement mettait au rancart le projet de chemin de fer de la Rive Sud et préconisait l'achat de cette autre route qui devait lui donner accès à Montréal moyennant $7,000,000, il donnait à l'un des membres de cette Chambre une déclaration par écrit, déclaration absolument officielle, portant qu'il ferait voter toutes les subventions nécessaires pour le chemin de fer de la Rive Sud jusqu'à la Chaudière, y compris les ponts et le reste. Qu'on vienne nous parler maintenant de pureté publique et d'indépendance du parlement! Voilà ce qui a été dit et lu au cours de la lutte électorale dans l'un de ces comtés, et il va sans dire que pareille promesse a été d'un très puissant effet. Voici un autre fait. M. Leduc briguait les suffrages populaires dans l'un de ces comtés, c'était à Nicolet, si je ne me trompe, et voici ce qu'il dit aux électeurs :

Je suis convaincu qu'une ligne de chemin de fer traversant les paroisses de la rive sud est indispensable. Si j'ai accepté la candidature libérale, c'est que je crois être plus en mesure que toute autre personne d'avancer ce projet. Soyez convaincus que si vous voulez que le gouvernement vous aide, il ne faut pas envoyer à la Chambre des communes un adversaire du gouvernement.

Ce n'est là qu'une variante de la doctrine de M. Hardy, sur l'inflexible justice. M. Leduc affirme, évidemment en connaissance de cause, puisqu'il sait à quel gouvernement il a affaire : "Il ne faut pas vous attendre à recevoir justice du gouvernement. Ce projet de chemin de fer est fort légitime, sans doute, mais le gouvernement ne vous viendra pas en aide si vous élisez un adversaire du cabinet. Si vous voulez que le gouvernement vous aide, élisez un candidat ministériel." M. Leduc était bien avisé, puisque sir Wilfrid Laurier vint dans le comté au cours de la lutte, et "La Patrie", organe du parti à Montréal, et qui est censé rendre pleine justice au premier ministre, aurait, paraît-il, dit :

Sir Wilfrid Laurier vint dans le comté au cours de la lutte et voici d'après *La Patrie*, organe de M. Tarte, ce qu'il aurait dit :

A Bécancour, M. Laurier a parlé de l'œuvre de conciliation et de progrès accomplie par le gouvernement et a demandé aux électeurs d'élire son jeune ami et dévoué partisan M. J. H. Leduc, qui a inscrit en tête de son programme : subventions au chemin de fer de la Rive Sud.

Puis, "La Patrie", dans ses commentaires, ajoute que le discours de sir Wilfrid Laurier indique aux électeurs qu'ils gagneraient plus à élire un candidat ministériel qu'un adversaire du gouvernement. M. Leduc a été bien avisé, et le chef du cabinet est allé lui prêter son appui. Pourquoi ? Parce que M. Leduc avait inscrit en tête de son programme : "Subventions au chemin de fer de la Rive Sud." La date de l'échéance est arrivée. C'est à cette époque que fut donné ce billet, au mépris de l'indépendance et de la pureté du parlement, au mépris de la doctrine jadis prêchée par le ministre du Commerce qui prétendait que les subventions aux voies ferrées sont de puissants moyens de corrompre les comtés, et dès que le premier ministre put quitter la capitale, il se rendit dans ce comté et dit aux électeurs : "Votez pour celui qui inscrit à son programme : 'subventions au chemin de fer de la Rive Sud' ; puis, en gens intelligents, vous savez que vous n'avez droit qu'à la stricte justice. Si vous élisez le candidat ministériel, M. Leduc, vous gagnerez de toute façon, tandis que si vous élisez un adversaire du gouvernement, vous ne serez guère en lieu d'obtenir des faveurs." Quel jour cela jette sur les professions de foi du premier ministre et du parti libéral, avant leur avènement au pouvoir ! C'est alors que fut écrit ce billet, signé par le premier ministre, endossé par M. Leduc, et le parti lui fait aujourd'hui honneur.

M. SPROULE : C'est l'une des rares promesses qu'ils aient remplies.

M. FOSTER : En effet ; elle n'est pas encore entièrement remplie, mais c'est déjà un bon versement : au chemin de fer de la Rive Sud, environ $260,000 ; pour le pont d'Yamaska, $50,000 ; pour le pont de Sorel, $35,000 ; pour celui de Nicolet, $16,000. Voici ce qui est écrit sur le dos du billet : "Fait honneur à ce billet jusqu'à concurrence de $362,400 ; le prochain versement à payer à la prochaine session de la législature."

Le PREMIER MINISTRE : C'est toujours un beau spectacle de voir prêcher la vertu par un homme qui la pratique. Mon honorable ami aurait mieux consulté ses propres intérêts et m'eût davantage rendu justice, si, au lieu de nous lire les commentaires d'un journal sur mon discours de Nicolet, il eût cité mes propres paroles. Mon honorable ami est bien trop pieux pour faire des promesses à l'avance. Il laisse cela à ses adversaires. Il n'est pas homme à s'engager à dépenser les fonds publics avant que le Chambre ait voté ces dépenses. Quel spectacle ce serait ! Quel commentaire sur nos institutions publiques ! L'honorable député a parlé d'un billet promissoire. Il n'a pas produit le document en question. Or, je vais lui rafraîchir la mémoire, en lui citant une lettre écrite au mois de septembre 1896, à l'honorable J. Israël Tarte, ministre des Travaux publics. Conçoit-on qu'un homme qui prêche la vertu comme mon honorable ami puisse correspondre avec mon ami, le ministre des Travaux publics, et lui demander des faveurs ?

M. FOSTER : C'était dans le but de le convertir.

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons voir dans quel sens l'honorable député a cherché à convertir le ministre. Citons cette lettre :

Chambre des Communes.
Ottawa, 18 septembre 1896.

Hon. J. Israël Tarte,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—A la demrnde du colonel Tisdale, député de Norfolk-sud, je vous écris quelques lignes au sujet des améliorations du havre de Port-Dover, lac Erié. L'ancien gouvernement avait décidé de porter au budget supplémentaire, la session dernière, la somme de $25,000, à titre d'aide pour l'amélioration de ce havre, en se basant sur les relevés, devis et estimations soumis par la " *Compagnie de bateaux à vapeur des Etats-Unis et de l'Ontario,*" ainsi que sur une lettre du colonel Tisdale, touchant les travaux nécessaires pour rendre ce port utile aux vaisseaux et au trafic des bateaux de passage que la compagnie en question a établis pour desservir Conneaut, Ohio et Port-Dover. Vous le savez, le parlement a expiré sans avoir eu le temps d'étudier le budget supplémentaire. L'état du havre rendait de grande urgence l'exécution de ces travaux. Comme la compagnie devait suppléer l insuffisance de ce crédit par une dépense de ses propres deniers et qu'elle avait déjà fait de grands frais pour l'amél oration du havre, j'autorisai le colonel Tisdale à dire à la compagnie que si elle se mettait à l'œuvre tout de suite et complétait les améliorations projetées dans les devis et estimations en question, le gouvernement du jour demanderait au parlement de voter une subvention de $25,000 à la dite compagnie, à titre de contribution à ces améliorations.

Comme je tiens du colonel Tisdale qu'il vous a transmis tous ces documents, il ne me reste plus qu'à ajouter que, si vous inscrivez ce crédit au budget, je l'appuierai volontiers dans la Chambre. Je dois aussi vous dire que j'ai consulté le conseil, avant de rien promettre au colonel Tisdale.

Bien à vous,
GEO. E. FOSTER.

Mainte et mainte fois par le passé, comme aujourd'hui, l'honorable député a blâmé le gouvernement d'avoir engagé le crédit du pays avant d'avoir obtenu du parlement l'autorisation voulue ; et cependant, voilà qu'à la veille d'une élection générale, il ne craint pas de promettre $25,000 à la compagnie en question pour ces travaux. Et aujourd'hui, il pose en apôtre de la vertu et ose nous sermonner et nous reprocher notre attitude à ce sujet. L'honorable député devrait être le dernier homme à nous faire de pareils reproches, en présence de sa conduite passée. Cela doit lui fermer la bouche à l'avenir.

M. FOSTER : Est-ce là tout ce que le premier ministre allègue pour sa défense ? L'apôtre Paul aurait pu abjurer tout son passé et aller tout droit en enfer, en invoquant pareille excuse.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député veut y aller, je n'y puis rien.

M. FOSTER : Le premier ministre, à titre d'homme public, fait profession de vertu touchant la pureté du parlement et l'indépendance des députés. C'est à l'aide de ce programme qu'il arrive au pouvoir. A Toronto, il revendique le monopole de la vertu, et après avoir signalé aux électeurs les crimes de l'ancien gouvernement, il s'écrie : " A tout évènement, s'il y a un changement de gouvernement, comptez que vous aurez un parlement indépendant et une administration pure." A l'aide de cet article de son programme, il s'empare du pouvoir, et à peine est-il installé dans son fauteuil de premier ministre, qu'il commence à délivrer à ses partisans des promesses par écrit. Un ancien député a siégé ici, deux ans, porteur d'une lettre du premier ministre, lui promettant une place de juge ou de gouverneur ; et ce député a voté en faveur de mesures qu'il désapprouvait dans son for intérieur, et cela, parce qu'il avait reçu une promesse dont il attendait l'accomplissement. Et le premier ministre attendit, pour s'exécuter, que son parti fût à deux doigts de sa perte, sous le coup des menaces de ce député et de ceux qui l'appuyaient.

L'indépendance du parlement ! Voici que l'on promet des subventions pour une grande ligne de chemin de fer, à condition qu'un député se rende au milieu des électeurs pour les influencer ; et quand on signale ce fait au premier ministre, il s'imagine avoir gagné les suffrages d'un public éclairé en venant lire à la Chambre une lettre dont je suis l'auteur et qui a trait aux travaux de Port-Dover. De quoi s'agit-il dans cette lettre ? D'une affaire qui était sur le bureau depuis deux ou trois ans ; d'une affaire étudiée et décidée par l'exécutif ; et si nous avions réussi à faire adopter le budget supplémentaire cette année-là, nous nous proposions de faire sanctionner ce crédit par le parlement. Nous avions promis de le faire. Le premier ministre a beau chercher, il ne trouvera pas une seule lettre adressée par moi ou par mes collègues aux électeurs, leur faisant des promesses à condition qu'ils élisent un de nos partisans et leur disant de bien faire attention de ne pas élire de candidat hostile au gouvernement. Bien plus, le premier ministre a inscrit au budget de cette année un crédit pour les travaux en question, et je suppose que la Chambre l'adoptera. Si mon honorable ami pense s'être justifié en citant une lettre dont je suis l'auteur, il se fait une singulière idée de l'intelligence du peuple . Les deux lettres diffèrent du tout au tout, et ne tendent nullement au même but.

M. SPROULE : Je conviens qu'il n'y a aucune analogie entre les deux lettres en question, et le premier ministre l'admettra. La promesse en question a été faite, non pas à des Canadiens, de façon à influencer le corps électoral, mais à des Américains qui n'avaient aucun intérêt à nos élections. Elle a été faite uniquement dans le but de faire achver des travaux déjà commencés, travaux dont le besoin était urgent et pour lesquels cette compagnie américaine avait fait des dépenses urgentes. Il y a toute la différence du monde entre le contenu de

cette lettre et la promesse faite par le premier ministre aux électeurs du comté en question. La lettre en discussion ne pouvait nullement influencer l'élection. Elle était adressée à des gens nullement intéressés à cette élection, et qui n'auraient pas été en lieu d'exercer d'influence sur le corps électoral, s'il s'y était fait une élection.

M. BERGERON : La réponse apportée par le premier ministre n'est pas digne de la haute charge qu'il détient. L'accusation portée contre lui est d'être allé dans le comté de Nicolet promettre des subventions en faveur d'une voie ferrée, en temps d'élection. Pour toute réponse, il donne lecture à la Chambre d'une certaine lettre ; et tout ce qu'il réussit à prouver est qu'il n'est nullement prudent d'écrire au ministre des Travaux publics, chose que nous savions déjà. Cet argument "ad hominem" est indigne du premier ministre. En usera-t-il de la sorte à l'égard de toutes ses professions de foi antérieures aux élections ?

Une VOIX : Oui.

M. BERGERON : Est-ce là une réponse justifiable ? Il a accusé le parti conservateur de s'être servi des subventions accordées aux travaux publics pour corrompre le corps électoral. C'a été l'une des grandes clameurs qu'il a fait pousser à son parti par tout le pays ; et il a promis que s'il était porté au pouvoir il inaugurerait le règne de la pureté et de l'économie. Eh bien ! il a été porté au pouvoir, et voilà qu'il commet les mêmes fautes qu'il reproche à ses adversaires ; et quand nous lui reprochons cette faute, il ne nie pas l'accusation, au contraire, il l'admet et, pour toute excuse, dit que M. George E. Foster est l'auteur d'une lettre dans le même sens.

Le PREMIER MINISTRE : Citez mon discours.

M. WALLACE : Il y a, entre les villes de Montréal et de Québec, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc, et aujourd'hui le chemin de fer du Comté de Drumomnd, pour lequel le gouvernement a payé $7,000,000 à titre de somme capitalisée; et non content de ces trois chemins de fer, le gouvernement nous propose aujourd'hui de voter une subvention de $362,000, pour une autre voie ferrée de 82 milles. Et je fais état qu'entre ces deux points extrêmes, Montréal et Québec, il n'y a pas assez de trafic pour alimenter une seule ligne de chemin de fer.

J'ai prêté une oreille fort attentive aux réflexions du député de Jacques-Cartier (M. Monk), qui a traité la question, ce soir, en parfaite connaissance de cause ; et il a clairement démontré que le gouvernement aurait tout à gagner en achetant la ligne de la Rive Sud, dont il aurait pu acquérir les 51 premiers milles pour une bagatelle, puisque cette partie de la voie était mise en vente par le shérif, sans compter que cette voie a sur le chemin de fer du Comté de Drummond cet avantage-ci, qu'il dessert sur tout son parcours, un district populeux, qui fournit un fort service de voyageurs et de marchandises, tandis que le chemin de fer du Comté de Drummond traverse une contrée inhabitée dont il n'y a pas lieu d'attendre à l'avenir de trafic plus rémunérateur qu'à présent. Le gouvernement a donc fait un gâchis de toute cette affaire, dès le début.

Un autre projet a été suggéré par le chef de l'opposition : puisque le gouvernement se propose maintenant d'accorder une subvention de $1,000,000 pour la construction du pont de Québec, il aurait pu utiliser ce pont et faire le raccordement avec Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur la rive nord du Saint-Laurent. Cette route offre beaucoup d'avantages. Les objections élevées hier contre cette route par le ministre des Chemins de fer et Canaux sont si spécieuses, qu'il est inutile de m'y arrêter longtemps ; or, évidemment, d'après ce qu'a dit le député de Jacques-Cartier, et d'après mes propres informations, s'il était utile et nécessaire de prolonger le chemin de fer Intercolonial de Lévis jusqu'à Montréal, la raison d'économie et celle de l'énorme augmentation du trafic auraient dû militer en faveur de la voie de la Rive Sud, et l'emporter sur le projet de la route du Comté de Drummond.

Ce projet a été conçu dans l'iniquité ; la chose est hors de doute. En utilisant la route de la Rive Sud, le gouvernement aurait servi les intérêts de la population de la province le Québec dans une mesure qu'il lui sera impossible d'atteindre par la voie du Comté de Drummond. Aujourd'hui, le gouvernement se trouve en présence d'une augmentation de dépenses. Voici une route subventionnée par le gouvernement ; et elle se trouvera privée d'une importante source de trafic qui serait venue l'alimenter à titre de tronçon de l'Intercolonial ; car le gouvernement lui suscite un redoutable concurrent et ainsi, ce qu'il donne d'une main, il le retire de l'autre. Ceux qui reçoivent cette subvention n'ont donc pas lieu d'en savoir gré au gouvernement ; au contraire, ils ont droit de lui imputer comme un crime de n'avoir pas utilisé la ligne de la Rive Sud, lorsqu'il s'est agi de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal ; de n'avoir pas évité les scandales se rattachant à la ligne du Comté de Drummond, et de n'avoir pas acquis une ligne commerciale dont il pourrait justifier la dépense aux yeux du peuple. Ainsi donc, aux deux lignes de chemins de fer déjà en pleine exploitation entre Montréal et Québec, le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement a voulu ajouter deux autres lignes, là où un seul chemin de fer eût suffi aux besoins du trafic direct, tandis que la route de la Rive Sud eût parfaitement répondu aux besoins du trafic local.

M. MORIN : Les chemins de fer, de Québec à Montréal, existants ou projetés, sont : le Grand Tronc, le chemin de fer du comté de Drummond, celui de la Rive Sud, le Québec Central, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Nord. Lorsque ces chemins de fer seront tous construits, il y aura six lignes entre Montréal et Québec, outre la route du fleuve Saint-Laurent. Je sais la distance entre les différents chemins de fer, entre ceux qui se dirigent davantage vers le Nord ou vers le sud, mais je m'abstiendrai d'aborder cette question, puisqu'il est inutile de récriminer en pareille matière. L'achat du chemin de fer du Comté de Drummond est déjà un assez mauvais marché, mais je prétends que le gouvernement a fait quelque chose de pis encore. Ce qu'il y a de plus répréhensible, à mes yeux dans ce marché est que le gouvernement s'est engagé envers la Compagnie du Grand Tronc à lui donner tout le trafic venant de l'est à Montréal, et en retour, cette compagnie s'est engagée à donner au gouvernement tout le trafic venant de l'ouest. C'est là tout simplement du chantage à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'on ne saurait s'attendre à obtenir des faveurs de cette compagnie tant qu'on la traitera de la sorte. Sans doute, le gouvernement y eût gagné à laisser la chose libre et à ne se lier envers aucune compagnie de chemin de fer.

Le gouvernement n'est pas une compagnie de chemin de fer, et il aurait dû abandonner aux compagnies le soin de faire leurs propres arrangements entre elles. Que va-t-il résulter de tout cela ? Le gouvernement est obligé de transporter les marchandises sur la ligne du chemin de fer du comté de Drummond ; mais voici qu'il veut construire un chemin de fer de Sorel à Lévis. Il est question de construire ce chemin jusqu'à Lotbinière. C'est là matière de localité. Mais le gouvernement ne s'arrêtera pas en si beau chemin. Une autre année, viennent de nouvelles élections particulières et il faudra faire de nouvelles promesses, puis prolonger la voie ferrée jusqu'à Lévis.

Une fois que ce chemin de fer de la Rive Sud aura été construit, qu'en fera-t-on ? Ce chemin de fer transportera la trafic local et voilà tout ; il n'y a pas à sortir de là. En bas de Montréal, vous avez enlevé tout le trafic. On le sait, dans le cours de l'été, saison où il se transporte le plus de marchandises, la compagnie de navigation du Richelieu et Ontario transporte les marchandises jusqu'à la rivière Chambly. Elle prend les marchandises qui descendent par le chemin de fer des Comtés-Unis et les transportent à Québec. En outre, sur tout le parcours entre Montréal et Québec, les rives du Saint-Laurent sont bordées de goélettes et de vaisseaux de tout genre qui transportent les marchandises. Tout ce que ces vaisseaux transportent est autant d'enlevé aux chemins de fer. Puis, on le sait, en hiver, le trafic sur cette voie ferrée sera peu important, en tant qu'il s'agit du transport des marchandises.

La contrée traversée par ce chemin de fer est très fertile, fort belle ; mais la beauté seule ne donne pas de recettes.,

Il est question de construire le pont de Québec. Si, au lieu d'acheter le chemin de fer du Comté de Drummond, le gouvernement eût construit le pont de Québec, il aurait fait preuve de plus de sagesse. Or, ce pont de Québec que l'on veut construire, qui s'en servira ? Peut-on me le dire ? Aucune compagnie ne s'en servira, sauf celle du chemin de fer du lac Saint-Jean, et elle y fera probablement passer deux ou trois wagons par jour, et voilà tout. On sait qu'en hiver, le meilleur port de cette compagnie est celui de Québec, et c'est à Québec qu'iront le bois et la pâte de bois qui descendent par ce chemin. L'hiver n'est pas la saison pour le transport du bois. L'industrie forestière s'exploite en grand dans le district du lac Sain-Jean ; mais ce n'est pas en hiver que se fait le transport du bois. Que fera-t-on de ce pont, quand il sera bâti ? Il faut se rappeler que le chemin de fer Canadien du Pacifique peut transporter des marchandises de Québec, de Montréal, de Sherbrooke et de Brownsville à Saint-Jean, N.-B., à plus bas prix qu'il n'est possible au gouvernement de le faire de Montréal à Halifax, par la voie de l'Intercolonial, parce que par le chemin de fer Canadien du Pacifique, la distance de Montréal à Halifax se trouve abrégée de 164 milles. Pourquoi la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique irait-elle transporter ses marchandises de Montréal à Québec et passer par le pont ? La chose parle d'elle-même ; il n'y a point de politique en cela ; c'est tout simplement affaire de commerce et de sens commun. Ce pont coûtera de trois à trois millions et demi, outre trois à quatre cent mille dollars qu'il faudra débourser pour établir la correspondance du chemin de fer Canadien du Pacifique au pont et du pont au Grand Tronc. Que fera la compagnie de ce pont ? Il sera à peu près inutile. Mais si vous aviez laissé aux compagnies de chemins de fer la liberté de transborder et de transporter leur trafic à leur gré, alors le projet du chemin de fer du Comté de Drummond eût eu son bon côté. Mais aujourd'hui que le gouvernement s'est lié les mains, par son marché avec le Grand Tronc, qu'il se tire d'affaire du mieux qu'il pourra, et que Dieu lui vienne en aide !

Pour le prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, de Tilsonburg à Ingersoll ou Woodstock, Ont., sur 28 milles de parcours au plus.

M. SPROULE : Ces localités sont passablement éloignées. Y a-t-il une compagnie qui ait obtenu une charte couvrant ce terrain, et y a-t-il quelque espoir que ce chemin de fer soit construit ?

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit absent. Je n'ai point les renseignements voulus à la main.

M. INGRAM : Peut-être suis-je en lieu de donner les éclaircissements voulus sur cette subvention. La ligne actuelle part de Port-Burwell et se rend à Tilsonburg, soit une distance de 16 milles. Le but de ce crédit est de prolonger la ligne de Tilsonburg jusqu'à Ingersoll ou à Woodstock. Le gouvernement a porté au budget primitif un crédit de $45,000 pour l'amélioration du havre de Port-Burwell dans le but d'en faire une route pour le transport de la houille, afin de permettre à la partie ouest de la province de l'Ontario de se procurer ce combustible à plus bas prix. Ce prolongement du chemin de fer jusqu'à Tilsonburg permettra le raccordement de la ligne avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec la ligne-mère de l'ancienne division du Grand Tronc, le Grand Occidental. A mes yeux, cette subvention est légitime et me semble répondre aux besoins de la population de l'ouest de l'Ontario. Cette ligne ressemble à plusieurs autres lignes qui circulent entre la rivière Détroit et la rivière Niagara.

2. Résolu,—Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemin de fer pour aider à la construction des chemins de fer ci-après mentionnés, savoir :

A la Compagnie du Pont de Québec, pour la construction d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent, au Bassin de la Chaudière, près de Québec, un million de dollars, duquel montant il pourra être payé 40 pour 100 sur estimations mensuelles, approuvées par les ingénieurs de l'Etat, des matériaux livrés et des ouvrages faits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de modifier cette clause, en biffant le mot "payable" dans la troisième ligne, et en lui substituant : "dont il pourra être payé 40 pour 100, sur estimations mensuelles du progrès des travaux."

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il nous dire où ce pont doit se construire et quel en sera le coût ?

Le PREMIER MINISTRE : Le comité a droit à des explications circonstanciées sur le crédit demandé. Ce pont est destiné à traverser le Saint-Laurent plus bas que la ville de Québec dans le voisinage du Cap Rouge sur la rive nord, et de la rivière Chaudière, sur la rive droite, à environ huit milles de Québec. La longueur totale du pont, les abords non compris, sera de 3,280 pieds. Ce sera un pont à console. Longueur de l'arche centrale, du centre d'une pile au centre de l'autre pile, 1,000 pieds ; deux bras d'ancre longueur totale, 1,000 pieds ; deux arches cintrées, 420 pieds en tout ; quatre arches en poutres métalliques, 260 pieds en tout. La hauteur dans œuvre du pont au-dessus de l'eau à haute marée, sera de 150 pieds. La hauteur dans œuvre des piles en maçonnerie au-dessus de la marée haute sera de 60 pieds. La totalité du coût de la maçonnerie est estimée, en bloc, à $1,200,000 ; la superstructure, à $2,460,000; la totalité du coût du pont, abstraction faite des abords, à $3,600,000. La compagnie a demandé des soumissions, et elle se propose de commencer les travaux immédiatement. Elle a dépensé approximativement $30,000 à $40,000 pour le lever des plans et les travaux préliminaires. La compagnie se compose surtout de citoyens de Québec. Le maire Parent est le président de la compagnie. Le commissaire des Terres de la Couronne de la province de Québec est l'un des actionnaires ; de fait, les principaux hommes d'affaires de la ville de Québec figurent parmi les actionnaires. Citons quelques noms. M. Audette, de la maison Thibaudeau et Cie, est l'un des directeurs. M. Laliberté, président de la commission du havre, est l'un des actionnaires, ainsi que le sénateur Paquet. De fait, je ne connais pas un seul homme d'affaires de la ville qui ne soit actionnaire dans la compagnie. Le capital de la compagnie est de $200,000, sur lequel il a été versé $50,000. La compagnie s'attend à recevoir du gouvernement $1,000,000, et de la ville de Québec, $500,000.

M. SPROULE : Quel pouvoir de réglementation le gouvernement aura-t-il sur les péages ? Sera-ce un pont pour les chemins de fer seulement ou bien pour les voitures également ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce sera uniquement un pont de chemin de fer.

M. SPROULE : Quel pouvoir de réglementation le gouvernement aura-t-il sur les péages à percevoir ? Quels péages exigera-t-on ?

Le PREMIER MINISTRE : On m'a transmis plusieurs estimations, mais j'ignore ce qui en est au sujet des péages. Naturellement, le gouvernement exercera le même droit de réglementation sur les péages de ce pont que sur ceux des chemins de fer. Quant aux estimations du trafic, je ne saurais rien préciser, puisque c'est matière à conjecture : toutefois, je vais faire connaître à la Chambre des estimations que m'a fournies la compagnie. Il y a deux ou trois ans, la compagnie a demandé à toutes les compagnies de chemins de fer desservant la ville de Québec de lui transmettre des états de leur trafic. Il y a, actuellement, sur la rive sud, le chemin de fer Intercolonial, le Grand Tronc, le Québec Central, et sur la rive nord, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer du Lac Saint-Jean, le chemin de fer de Québec, Charlevoix et Montmorency, et enfin, cette année, nous aurons le Grand Nord. En avril 1897, le secrétaire de la compagnie du pont de Québec a demandé aux bureaux principaux des chemins de fer alors en existence sur la rive sud, un état de l'échange réciproque de trafic entre leurs gares et la cité de Québec. Voici en résumé, la statistique transmise par ces bureaux :

Chemin de fer Intercolonial.—Trafic avec Québec dans les deux sens pour l'année (juin 1895 à 1896) : 88,074 tonnes de marchandises et 50,700 voyageurs.

Grand Tronc.—8,202 wagons expédiés à Lévis et reçus de cette ville, en 1896.

Chemin de fer Québec-Central.—En tenant compte de tout le trafic devant découler de son raccordement avec les réseaux de chemins de fer américains, et de l'accès de son propre réseau à Québec, ainsi que de tout le trafic devant découler de la correspondance à Québec avec les chemins de fer de la rive nord pour le trafic à destination du sud de Québec, les fonctionnaires de cette compagnie estiment que le trafic probable avec Québec par la voie du pont projeté serait de 12,520 wagons de marchandises, outre le transport des voyageurs.

J'ai sous les yeux une autre estimation de trafic qui passerait sur ce pont. Ce projet date de loin ; voilà vingt ans au moins qu'il occupe l'attention publique. En 1885, la compagnie, antérieure à celle-ci, qui avait entrepris la construction de ce pont, obtint une estimation de M. Walter Shanly, ingénieur civil, de Montréal. Le 23 mars 1895, M. Shanly donna l'estimation que voici au sujet du trafic quotidien :

160 wagons à destination de l'est.
40 wagons à destination de l'ouest.

200 wagons à $4 = $800 par jour.
Revenu annuel (313 jours), $250,400.

Il y a deux ans environ, la compagnie actuelle, qui demande aujourd'hui la subvention en discussion, et qui a été réorganisée, a obtenu une nouvelle estimation de M. J. H. Walsh, préposé au transport des voyageurs et des marchandises sur le chemin de fer Québec Central, lequel a donné l'estimation que voici, relativement au nombre de wagons qui passeraient tous les jours sur le pont :

	Wagons.
Grand Tronc	70
Intercolonial	60
Québec Central	44
Chemin de fer du Comté de Drummond (aujourd'hui la propriété de l'Intercolonial).	30
Chemin de fer Canadien du Pacifique	3
Total	207

(Ce qui, à $4 par wagon, donnerait un revenu annuel de $259,164.)

L'auteur de cette dernière estimation est M. Walsh, le chef du service des voyageurs sur le chemin de fer Québec Central. La première estimation que j'ai donnée vient d'une haute autorité, M. Walter Shanly, et virtuellement, ces deux estimations concordent quant au nombre probable de wagons qui circulaient sur le pont, fournissant ainsi un excellent trafic. Il n'est point tenu compte dans les estimations du trafic du chemin de fer du Lac Saint-Jean, ni de celui du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix. Le chemin de fer de Montmorency est surtout utilisé pour le transport des voyageurs ; les autres services sont de peu d'importance.

M. SPROULE : Quelle est la date de ces estimations ?

Le PREMIER MINISTRE : La première date de 1885, l'autre de 1897.

M. FOSTER : Quel est le capital de la compagnie ?

Le PREMIER MINISTRE : Le capital de la compagnie est de $200,000.

M. FOSTER : Comment se propose-t-elle de prélever les fonds nécessaires ?

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie a un fonds social de $200.000, dont il a été versé $50,000. Elle espère recevoir $1,000,000 du gouvernement fédéral et compte avec certitude faire voter $500,000 par la ville de Québec : elle s'attend aussi à recevoir une subvention du gouvernement de la province de Québec, quoiqu'elle ne compte pas avec la même certitude sur cette aide. Elle prélèvera la balance sur son propre crédit.

M. WALLACE : Quelle est la longueur du pont ?

Le PREMIER MINISTRE : 3,280 pieds.

M. WALLACE : J'entends le pont proprement dit.

Le PREMIER MINISTRE : Le pont proprement dit, abstraction faite des culées.

M. FOSTER : Il faudra bien que la compagnie construise aussi les abords ?

M. WALLACE : Quel est le coût estimatif des abords ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas par devers moi les estimations relatives aux abords, mais je fais état qu'ils ne coûteront pas plus de $400,000.

M. HUGHES : Je voudrais savoir si l'on a établi la comparaison entre la longueur de l'arche centrale de 1,600 pieds et celle des autres ponts à console.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai point de renseignements à ce sujet, et il m'est impossible de dire comment ce pont soutient la comparaison avec les autres de même type. Tout ce que je sais est que le plan a été dressé par d'éminents ingénieurs américains et qu'on a demandé des soumissions à différentes compagnies, entre autre aux compagnies "Phœnix" et "Keystone". La compagnie a appelé quatre ou cinq ingénieurs en consultation à Québec. Ils songèrent d'abord à établir un pont suspendu, mais ils crurent que la pression du vent serait trop forte pour un pont de ce genre et qu'il serait plus sûr de construire un pont à console. Je ne saurais dire comment ce pont soutiendrait la comparaison avec d'autres ponts du même type, relativement à la longueur. Relativement à l'arche, elle est passablement longue ; toutefois, je ferai observer à mon honorable ami qu'il n'y a pas d'arche de 1,600 pieds de long, mais que la maîtresse arche a 1,000 pieds et qu'il y a deux autres arches subordonnées.

M. HUGHES : Le plan indique 1,600 pieds, ce qui donne 800 pieds à l'intérieur des piles.

Le PREMIER MINISTRE : On croit que la pression sur le fond des piliers sera de sept tonnes par pied carré.

M. FOSTER : Est-ce que quelque compagnie de chemin de fer s'intéresse à ce projet ?

Le PREMIER MINISTRE : Je sais que la Compagnie du Québec Central a grande confiance dans ce projet, et l'on s'attend à ce qu'elle y prenne intérêt.

M. FOSTER : Qu'est-ce que le Québec Central ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami connaît aussi parfaitement le Québec Central que le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et l'Intercolonial. Le Québec Central est un chemin de fer qui a son raccordement à Québec et dont le terminus est actuellement à Lévis, tandis que son terminus canadien est à Sherbrooke, où il se raccorde avec le réseau de chemins de fer américains, le Grand Tronc et le Boston et Maine.

M. FOSTER : Sur quel principe le premier ministre s'appuie-t-il pour accorder cette subvention ?

Le PREMIER MINISTRE : Voici le principe sur lequel je m'appuie : le fleuve Saint-Laurent est un fleuve de nature exceptionnelle, et la construction d'un pont sur ce fleuve sort de la catégorie des ponts ordinaires. Il existe relativement à la construction de tous les ponts qui coûtent plus de $100,000, une convention ou règle tacite par laquelle nous nous sommes engagés à payer une subvention de 15 pour 100. Or, voici un pont qui coûtera au moins $4,000,000. On le sait, les ponts qui coûtent au delà de $150,000 ont des titres à l'aide de l'Etat. Nous avons établi une échelle graduée à cet égard. Pour tous les ponts coûtant moins de $100,000, c'est aux compagnies qui les construisent et en sont propriétaires à en supporter les frais. Pour tous les ponts dépassant ce chiffre, nous accordons de l'aide, et la règle établie est d'accorder 15 pour 100 du coût. J'en appelle ici à l'esprit d'équité de tous les députés et ils conviendront, je n'en doute pas, que lorsqu'il s'agit de construire un pont dont le coût s'élèvera à $4,000,000 au moins, il n'y a rien d'exagéré à demander au parlement de voter une subvention de $1,000,000.

M. FOSTER : Mon honorable ami semble perdre de vue un fait très important : c'est qu'il ne s'agit pas ici de construire un pont de chemin de fer, et que l'aide qu'on nous demande ne s'applique pas à un pont de ce genre. Voici le principe qui nous a servi de règle jusqu'ici : Quand il s'agit de construire un chemin de fer, et qu'il faut traverser un cours d'eau où la construction d'un pont offre des difficultés, nous payons une certaine proportion des frais, à titre de subvention, pourvu que ce soit un pont de chemin de fer et non un pont de péage. C'est ainsi que nous avons payé une certaine partie des frais de construction du tunnel du Grand Tronc sous la rivière Sainte-Claire. Il s'agissait ici d'un tunnel de chemin de fer et non pas d'un pont de péage.

M. SUTHERLAND : La compagnie en question a établi des péages. Mon honorable ami (M. Foster) a oublié que ce tunnel n'appartient pas à une compagnie distincte et qu'il est exigé des péages.

M. FOSTER : Naturellement, il s'agit ici d'un fait exceptionnel, puisque c'est une grande route pour le trafic et la circulation entre deux pays ; mais, voyons, par exemple, ce qui a lieu pour le pont de la rivière Saint-Jean. Ce pont a été construit par une compagnie ; il n'est point la propriété d'une compagnie de chemin de fer, et le gouvernement, ici, s'est contenté de prêter les fonds nécessaires à un taux d'intérêt raisonnable, intérêt qui a toujours été fidèlement payé.

Quant au pont de Fredericton, on a aussi fait un prêt pour sa construction, avec intérêt, mais le trafic n'a pas été assez rémunérateur pour permettre aux intéressés de payer l'intérêt sur ce prêt. A tout événement, c'est d'après ce principe que ce prêt s'est effectué. Or, ici il s'agit de la construction d'un pont par l'initiative privée, dans un but d'intérêt public. Je suis porté à croire que ce pont ne rémunérera pas énormément les capitaux que ces messieurs engageront dans cette entreprise ; et cependant, le premier ministre nous a lu une longue liste des chemins de fer qui bénéficieront de ce pont par l'échange du trafic. Or, il s'agit ici d'un pont de péage et le gouvernement ne se réserve aucune garantie sur les recettes futures du pont. Le principe appliqué ici ne cadre nullement avec le système général de subventions aux ponts, que j'ai signalé en premier lieu. Il ne cadre nullement avec les exemples que j'ai cités en second lieu, et il n'a aucune analogie avec l'application de ce système au tunnel établi entre le Canada et les Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais voir la moindre différence entre un pont international et un tunnel international. Du fait que certains travaux sont d'utilité internationale, cela ne change rien à leur nature. Nous accordons de l'aide au pont de Québec, parce que c'est une entreprise de nature tout à fait exceptionnelle. Le fleuve Saint-Laurent est un fleuve de caractère exceptionnel, et la construction d'un pont sur ce fleuve est une œuvre de la plus haute importance. C'est une entreprise qui sort des règles ordinaires et l'on ne saurait faire rentrer ce pont dans la catégorie des ponts ordinaires que nous avons déjà subventionnés. Quand l'honorable député affirme qu'il n'y a pas de parité entre la construction du tunnel de Sarnia et celle d'un pont international, il ne réussit pas à me convaincre. S'il existe quelque différence entre les deux entreprises, c'est que celle-ci est plus coûteuse qu'un tunnel.

M. SPROULE : Le premier ministre affirme-t-il que l'aide accordée au pont de

Québec n'est pas supérieure à celle accordée aux ponts de chemins de fer ?

Le PREMIER MINISTRE : Au contraire, j'ai déclaré que la subvention au pont de Québec est plus élevée.

M. SPROULE : Pour les ponts de chemin de fer, nous acordons 15 pour 100, et ici l'on propose d'accorder 25 pour 100. A mon avis, le gouvernement devrait stipuler que, la compagnie en établissant les péages pour ce pont, n'aura droit de gagner qu'un intérêt modéré sur les capitaux placés dans l'entreprise, abstraction faite de la subvention. Sinon, elle gagnerait de l'argent sur la subvention et dans ce but, imposerait une taxe sur chaque wagon de marchandises qui traverserait le pont.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami ne s'attend sans doute pas à ce que nous allions créer à la compagnie une situation désastreuse pour ses finances. Au contraire, à mon avis, il faudrait traiter cette compagnie comme toutes celles auxquelles nous avons accordé des subventions ; c'est-à-dire, qu'il faudrait stipuler que la réglementation de ses péages sera soumise à l'approbation de l'exécutif, au cas où ils seraient excessifs. Mais il n'y a pas lieu, à mon avis, de créer à cette compagnie une situation différente de celle des autres compagnies de chemins de fer, relativement aux péages.

M. SPROULE : J'ai toujours été d'avis qu'il est absolument condamnable de permettre aux compagnies de chemin de fer de réglementer leurs propres tarifs pour le transport de marchandises, et je n'ai jamais pu comprendre pourquoi on leur permettait de se payer des dividendes à même les subventions accordées par le parlement. Que ces compagnies retirent un intérêt légitime des capitaux qu'elles ont engagés dans ces entreprises, à la bonne heure ; mais à mon avis, il n'est ni juste ni équitable, ni dans l'intérêt public, qu'elles perçoivent un intérêt sur les subventions accordées par le parlement. Souvent la question a été posée ici : Sur quel capital une compagnie a-t-elle droit de percevoir l'intérêt ? Est-ce uniquement sur le capital qu'elles ont elles-mêmes engagé dans ces chemins de fer, ou bien encore sur les subventions accordées par le gouvernement ? A cette question l'on a toujours apporté des réponses évasives ; on a eu recours à des faux-fuyants. J'ai posé cette question au gouvernement, à l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai alors soutenu que la disposition de la charte autorisant cette compagnie à gagner 10 pour 100 sur son capital était condamnable ; toutefois, il était encore plus condamnable de ne pas statuer sur quel capital elle devrait percevoir l'intérêt ; et si je ne me trompe aujourd'ui, elle perçoit l'intérêt et de son propre capital et des subventions votées par le parlement. Il y va de l'intérêt du pays de statuer que le gouvernement, en réglementant les taxes ou péages, défalquera la subvention votée par le parlement et obligera les compagnies à se contenter de percevoir l'intérêt des capitaux engagés par elles-mêmes dans ces entreprises.

M. MONK : Voici l'objection qu'on peut élever contre la proposition de mon honorable ami : c'est que ceux qui ont entrepris la construction de ce pont comptent sur l'aide du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et de la ville de Québec ; et si nous posons cette condition, en accordant la subvention demandée, les autres pouvoirs intéressés voudront peut-être stipuler la même chose et cela pourrait créer des embarras, lorsque la compagnie établira son tarif.

M. INGRAM : Le député de Grey-est (M. Sproule) parle à son aise du tarif de transport des marchandises et de la réglementation de ce tarif par le gouvernement. S'il est au pouvoir du gouvernement de réglementer le tarif des marchandises, je voudrais bien savoir à quel titre il pourrait fixer les taxes sur les transports de long parcours venant des Etats de l'ouest et passant par le Canada. On le sait, les différentes compagnies de chemins de fer ont leurs associations, se composant de représentants des chemins de fer américains et canadiens, qui se réunissent de temps à autre afin de fixer les tarifs sur ces transports de long parcours. Je ne vois pas à quel titre le gouvernement pourrait intervenir dans la fixation des tarifs pour cette partie des transports de long parcours qui se trouve aux Etats-Unis. Peut-être l'honorable député serait en lieu de nous donner des éclaircissements à ce sujet.

M. SPROULE : Je ne sache point que le gouvernement ait le droit d'intervenir dans la fixation des taux de transport établis par les Etats-Unis ; mais il peut fort bien réglementer le tarif de transport au Canada. Il n'y a pas lieu d'imposer sur ces transports de long parcours des taxes plus élevées que le coût du transport du trafic ; autrement, il faudrait relever proportionnellement les taux sur le transport du trafic local. Voilà l'un des désavantages découlant du système de la tarification des marchandises. A mon avis, chaque pays devrait avoir assez d'autorité sur ses corporations de chemins de fer pour les empêcher de donner à des étrangers un avantage de ce genre au détriment de ses propres nationaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien ne s'oppose, à mon avis, à ce que le gouvernement adopte la proposition du député de Grey-est (M. Sproule). Elle est tout à fait légitime, et il y a longtemps que je songe à appliquer ce principe aux entreprises de ce genre ; et ce n'est nullement commettre d'injustice envers ceux qui engagent leurs capitaux dans l'entreprise en question, s'il est stipulé qu'ils de-

vront se contenter des profits raisonnables réalisés à même leurs propres capitaux, défalcation faite de la subvention accordée par l'Etat.

M. WILSON : Quel serait, aux yeux du ministre, un profit raisonnable ? Et veut-il défalquer des capitaux portant intérêt les subventions payées par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis précisément à dire au comité pourquoi, à mon avis, il n'est pas légitime d'englober dans le capital de la compagnie des subventions accordées à titre gratuit par le gouvernement fédéral ou par le gouvernement provincial. Faire construire un pont sur le fleuve, de façon à faciliter aux chemins de fer les communications entre les deux rives : voilà le but que sont censés se proposer les promoteurs de cette entreprise, et non pas à s'enrichir en créant un fort capital social. Le capital social de la compagnie est fort modeste, le comité en conviendra, puisqu'il s'élève à $200,000 à peine. Il est évident que la compagnie ne cherche pas à se constituer un fonds social de façon à se créer des dividendes ur un chiffre élevé de capitaux.

M. FOSTER : Cela revient au même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne revient pas précisément à la même chose, à mon avis ; car il est bien plus facile à la compagnie d'obtenir de l'argent au moyen de débentures que de décider le public à acheter du stock. Lorsque la question des prix de transport viendra sur le bureau—et le gouvernement a d'amples pouvoirs à ce sujet—il sera tenu compte de la recommandation de l'honorable député.

M. WILSON : Le ministre ne nous a pas dit ce qu'il entend par profit légitime.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici ce que je tenais à dire à la Chambre : Quand viendra le moment de décider la question de savoir quel profit légitime la compagnie sera autorisée à percevoir, le gouvernement aura l'œil à ce que les subventions de l'Etat soient défalquées des frais de construction.

M. WILSON : Dites-nous le chiffre du profit que la compagnie sera autorisée à percevoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'aimerais pas à préciser maintenant le chiffre des gains. Ce chiffre serait subordonné dans un large mesure au taux de l'intérêt servi par la compagnie. Si la compagnie réussit à emprunter de l'argent à 6 pour 100, alors 6 pour 100 serait un taux légitime de profit ; si elle emprunte à 7 pour 100, il faudrait lui accorder le même taux de profits. A mon avis, peu importe l'écart d'un ou de deux pour cent, pourvu que le gouvernement tienne compte du principe fort légitime émis par l'honorable député.

M. BERGERON : Le pont s'élèvera-t-il à 150 pieds au-dessus des hautes eaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONK : Le gouvernement a-t-il fait pareille stipulation dans les prêts qu'il a consentis par le passé en faveur d'entreprises similaires ? Je vois que le parlement a fait une stipulation analogue pour les travaux de Sarnia et ailleurs.

Le PREMIER MINISTRE : L'exécutif a le pouvoir de réglementer les droits de péage. Le député de Grey, propose que lorsque la fixation des péages viendra sur le bureau, le gouvernement stipule que la compagnie ne soit autorisée à percevoir de profits que sur les capitaux qu'elle aura placés dans l'entreprise, et non pas sur les subventions accordées par le gouvernement. Jusqu'à présent, toutefois, je ne sache pas que nous ayons jamais été en lieu d'appliquer ce principe.

M. HUGHES : Le pont sur le Forth a 1,710 pieds de longueur, tandis que celui-ci n'en a que 1,600 ; le premier, toutefois, est beaucoup plus pesant et les abords seuls ont coûté au delà de $13,000,000.

M. BERGERON : Sans doute, ces estimations sont l'œuvre d'ingénieurs ; toutefois, je me rappelle qu'il y a quelques années, il a été donné des estimations beaucoup plus élevées.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai par devers moi le rapport de M. Théodore Cooper, ingénieur de New-York, et qui est aussi l'ingénieur de la compgnie ; il a dressé un rapport très élaboré et fait une estimation très soigneuse que j'ai déjà fait connaître à la Chambre. Il porte le coût de la maçonnerie à $1,200,000, et celui de la superstructure, à $2,400,000 ; soit une totalité de $3,600,000, sans compter les abords.

M. KAULBACH : S'est-on informé auprès d'ingénieurs compétents du coût d'un tunnel comparativement à ce pont ?

Le PREMIER MINISTRE : La construction d'un tunnel ici est hors de question. C'est impraticable.

A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud pour le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, Qué. (ancien crédit)..... $50,000

M. BERGERON : Voilà trois ou quatre sessions que ce crédit figure au budget, et je suis d'avis que la compagnie refuse de construire ce pont, même avec la subvention du gouvernement. Le ministre est-il en lieu de dire si la compagnie se mettra à l'œuvre et construira ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie nous assure qu'elle va construire ce pont.

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie du chemin de fer de la Rive Sud est prête à se mettre à l'œuvre.

M. BERGERON : Avant d'aller plus loin, je désire rappeler au premier ministre qui a accordé une aide si libérale aux ponts et aux chemins de fer, qu'il a fait un oubli ; il n'a pas accordé de subvention au pont du Bout de l'Isle. L'année dernière, une députation s'est rendue auprès du ministre des Travaux publics, et elle a eu également une entrevue avec le premier ministre, si je ne me trompe. Ces messieurs ont demandé de l'aide et le premier ministre leur a promis que dans le budget de cette année, il serait inscrit une subvention pour leur pont, et ils sont fort étonnés de voir que le premier ministre n'a pas tenu parole. Mon honorable ami est tenu, en justice, de nous faire connaître les raisons qui l'ont empêché de remplir sa promesse.

Le PREMIER MINISTRE : La chose est fort simple. Pour mon compte, je crois que ces messieurs ont des titres à cette subvention. Or, cette année, la liste des subventions est fort considérable. S'il s'agissait de mes propres deniers, je n'hésiterais pas à gonfler cette liste davantage et à y inscrire la subvention demandée pour le pont en question. Toutefois, en pareille matière, il faut se rappeler que l'intérêt public prime tout.

M. BERGERON : Il ne sied guère au premier ministre de nous prêcher l'économie en ce moment. A mes yeux, de toutes les subventions accordées aux chemins de fer, il n'y en a aucune qui soit plus importante que ne le serait celle-ci, pour les comtés de l'Assomption, de Berthier et de Jollette, surtout si l'on tient compte des chartes accordées au chemin de fer de ceinture électrique et autres. Le premier ministre nous a dit cette après-midi qu'il ne faut pas négliger les anciennes paroisses, au bénéfice des compagnies de colonisation. Les paroisses en question sont fort riches et fort importantes. Plus de la moitié des provisions de bouche qui se consomment à Montréal viennent de la province de l'Ontario, et les cultivateurs dans le voisinage de Montréal se voient refuser l'accès de ce marché, faute de moyens de communication. Ce pont serait une excellente voie de communication pour toutes ces paroisses. Je regrette que le premier ministre n'ait pas vu jour à accorder une subvention pour ce pont. Il me semble qu'un crédit de $40,000 ou $50,000 de plus pour un objet de cette importance n'aurait pas si fort grevé nos finances.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis tout aussi convaincu que l'honorable député de l'importance de ce pont au Bout de l'Isle, afin de relier Montréal aux paroisses des comtés en question. Et bien que j'abonde dans son sens, l'honorable député ne doit pas oublier que les comtés de Berthier et de l'Assomption ne sont pas privés de tout moyen de communication par voie ferrée, bien que cette nouvelle ligne leur soit essentielle. Je conviens de l'insuffisance de leurs voies de communication actuelles. Mais songeons un instant à la situation des districts où nous subventionnons des chemins de fer. Ainsi, nous accordons une subvention au chemin de fer de la Rive Sud. Les paroisses que doit desservir ce chemin de fer n'ont aucune communication par voie ferrée. En hiver, les habitants de ces parisses n'ont à leur disposition, pour transporter leurs produits au marché, que les moyens primitifs de locomotion datant de 50 ans, les chevaux et les traîneaux. Ces paroisses sont éloignées des marchés de 20 milles et au delà. Or, les comtés de Berthier et de l'Assomption ne sont pas en pareille situation, car ils sont actuellement desservis par chemin de fer. Ainsi, nous subventionnons le chemin de fer du Grand Nord, qui desservira une partie du pays qui se développe rapidement, mais qui est privée de tout moyen de communication par voie ferrée. En pareille situation, le gouvernement a estimé que, dans l'impuissance où il se trouvait de répondre à toutes les demandes d'aide, il ferait acte de sagesse en venant d'abord au secours des paroisses privées de tout moyen de communication. Toutefois, je conviens que le pont en question a droit de recevoir de l'aide dans la même mesure que les autres entreprises que nous subventionnons.

3. Résolu,—Que les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la rivière La Pluie, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, et à la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique sont accordées à la condition, et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité de la présente loi aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront, et qu'aucune d'entre elles ne fusionnera ou n'affermera sa ligne ou ses lignes à aucune autre compagnie de chemin de fer, et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ni exploité par aucune autre compagnie, et qu'aucune des dites compagnies ne conclura de convention pour un fonds commun, en vue de réunir *(pooling)* ses recettes à celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer, et tout bail, fusionnement ou convention ainsi faits seront nuls excepté en tant qu'ils pourront s'étendre aux conventions relatives au trafic et au parcours qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose une légère modification. Je propose d'insérer, après les mots "se fusionner avec" les mots suivants : "ou affermer sa ligne ou ses lignes à toute compagnie ou compagnies de chemins de fer, autres que celles désignées dans le présent article, sauf autorisation spéciale du parlement à cet effet." On m'a signalé le fait que deux compagnies désignées dans l'article en discussion ont reçu l'autorisation expresse de faire des conventions avec d'autres compagnies relativement au fusionnement ou à l'affermage, et je ne voudrais pas créer d'obstacles à l'exercice d'un pouvoir

de ce genre qui a été conféré par le parlement après mûre délibération.

M. BERGERON : De quelles compagnies s'agit-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de la compagnie de l'Ontario et de la Rivière La Pluie et de la compagnie canadienne du Nord. Ces compagnies ont reçu l'autorisation expresse de conclure des traités avec d'autres compagnies pour affermage ou parcours réciproque.

M. BERGERON : Alors, à quoi sert cet article ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Son utilité tient surtout à ce qu'il prévient l'éventualité d'un fusionnement avec la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, chose que beaucoup redoutent dans cette Chambre et dans le pays.

M. BERGERON : Mais cela annulle l'effet de l'article 3, sur lequel le ministre a tant péroré l'autre jour. Il me reste plus qu'un seul chemin de fer, celui d'Edmonton, Yukon et Pacifique, auquel cette clause conditionnelle ne s'applique point.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La clause conditionnelle s'applique à tous ces chemins de fer, en tant qu'il s'agit d'autres compagnies. Toutefois, le parlement a donné aux deux compagnies en question l'autorisation expresse de faire des traités avec d'autres compagnies. Le but de cette clause conditionnelle est d'empêcher toute convention avec d'autres compagnies, sauf avec l'autorisation expresse du parlement.

M. SPROULE : Supposons que le chemin de fer de la Rivière La Pluie et le chemin de fer Candien du Nord se fusionnnent, et que cette dernière compagnie se fusionne avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne serait pas autorisé. L'article défend explicitement à ces compagnies de se fusionner ou d'affermer leurs lignes à d'autres compagnies. Toutefois, nous établissons une exception, dans le cas d'une convention déjà autorisée par le parlement.

M. SPROULE : Avec quelles autres compagnies, les compagnies de chemins de fer en question sont-elles autorisées à se fusionner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec la compagnie de Port Arthur, Duluth et Occidental, d'une part.

M. SPROULE : Qu'arriverait-il si le chemin de fer de la Rivière La Pluie se fusionnait avec la compagnie de Port Arthur, Duluth et Occidental et que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique prît à bail le chemin de fer de Port-Authur, Duluth et Occidental ?

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami (M. Sproule) fait partie du comité des chemins de fer et comprend les lois adoptées ; mais sa mémoire le trahit pour le moment. Il y a un certain nombre de chartes accordées à des chemins de fer sur desquelles on a fait des déboursés et effectué certains travaux—le chemin de fer de la Baie d'Hudson, entre autres—et autorisation a été donnée à ces compagnies de se fusionner avec le chemin de fer Canadien du Nord ou de lui affermer leurs lignes. Nous avons accordé à la compagnie du chemin de fer de l'Ontario et de la Rivière La Pluie, mon honorable ami s'en souvient, l'autorisation d'acheter ou de prendre à bail le chemin de fer de Port Arthur, Duluth et Occidental. Mais nous ne l'avons pas autorisée à se fusionner avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; la chose lui est expressément défendue.

M. ROGERS : On a affirmé qu'il est impossible d'empêcher les compagnies de se fusionner, en achetant leurs actions ou leurs obligations respectives. Il me semble qu'il devrait être possible de stipuler que le chemin de fer en question ne pourra pas aliéner ses actions ou ses obligations sans consulter le gouvernement ou lui donner la préférence pour les acheter. Ce ne serait là ni un désavantage ni une injustice pour les compagnies. Au cas où elles voudraient vendre leurs lignes, le gouvernement pourrait les acquérir en bloc. Elles en viendront là avant longtemps. Si on adoptait la stipulation que je suggère, cela faciliterait pareilles transactions, du moment que le sentiment public serait mûr pour la chose, et en attendant, elles ne pourraient rien faire sans l'autorisation du gouvernement.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose une légère modification à la septième résolution. Je propose de biffer, après le mot "chaque" à la première ligne, les mots "compagnie recevant une subvention" et de leur substituer les mots : "chemin de fer subventionné sous l'empire de la présente loi." Et après le mot "sera," je propose d'insérer les mots "toujours tenu chaque année de fournir," de sorte que le chemin de fer sera toujours responsable.

M. BERGERON : Quel est le but de cette modification ? Le chemin de fer ne saurait rien nous donner, c'est la compagnie qui est en lieu de nous fournir quelque chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être est-il impossible de trouver un meilleur mot que "fournir." C'est la compagnie qui recevra la subvention ; mais la compagnie peut cesser d'être

propriétaire du chemin de fer, et nous voulons grever d'une charge le chemin de fer qui a reçu la subvention.

M. SPROULE : Supposons que le chemin de fer qui reçoit la subvention n'ait que deux ou trois milles de longueur—et il en est un qui n'a que 66 centièmes de mille de longueur—comment vous y prendriez-vous pour obtenir une compensation sous forme de transport des malles ? Feriez-vous la répartition de la subvention sur le pied du nombre de milles parcourus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il s'agit d'un chemin de fer d'un mille de long, il n'y aura absolument rien de gagné.

M. SPROULE : Supposons que le chemin de fer ait six milles de longueur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, ce serait six pour cent.

M. WALLACE : Quand cette question est venue sur le tapis, il y a quelque temps, le gouvernement a promis de donner au comité les renseignements voulus au sujet de la compensation reçue du chemin de fer de Calgarry et Edmonton et autres voies ferrées, sous l'empire d'une disposition législative similaire. C'est le temps de nous fournir ce renseignement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le directeur général des Postes sera ici dans l'instant.

M. WALLACE : Le directeur général des Postes est ici, et il serait bon d'avoir sa réponse avant d'aborder un autre article.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je ne saurais dire en bloc la somme qui a été versée au fonds du revenu consolidé, mais, quoi qu'il en soit, le taux est le même que celui payé d'autre part pour le transport des malles. Le prix, pour le service d'un fourgon à bagages, est de 4 cents le mille, et pour le service d'un wagon-poste, de 8 cents le mille.

M. WALLACE : C'est très lucide, mais ce n'est pas le renseignement désiré. Le premier venu aurait pu en dire autant. Voici la question posée au directeur général des Postes, et dont il était censé avoir pris note, afin de pouvoir nous renseigner à cet égard ; quelle compensation a-t-on reçue sous forme d'intérêt sur les subventions payées aux compagnies de chemins de fer qui étaient obligées de faire un service similaire ? Nous voulons savoir combien il a été payé par mille, puis la somme en bloc, quelles lignes de chemins de fer ont reçu des subventions, et quelle compensation on a reçue sous forme d'intérêt sur les deniers ainsi gagnés. Le directeur général des Postes a promis au comité de lui fournir ce renseignement. Pour toute réponse, le ministre nous apprend que le service d'un fourgon de bagage coûte 4 cents le mille, et celui d'un wagon-poste, 8 cents le mille. Nous le savions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a exprimé l'opinion que cette déduction n'avait pas été faite, malgré la stipulation à cet effet. Je crois que c'est là le point sur lequel on a désiré obtenir des explications.Quant au montant, il dépendra du nombre de trains qui passent sur ces chemins de fer, de la nature des endroits traversés par ces voies ferrées et du volume général des affaires des compagnies intéressées.

M. WILSON : Les subventions ont été accordées à ces compagnies aux mêmes conditions que celles auxquelles on veut accorder les subventions que nous sommes maintenant à discuter ; nous avons besoin de savoir quels sont les rapports reçus par le gouvernement, quel est le montant des subventions et ce qui a été payé provenant des recettes. J'ai compris que l'honorable directeur général des Postes a promis de nous fournir tous ces renseignements.

M. WALLACE : Nous avons besoin de ces renseignements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les chemins de fer en question ont reçu des subventions en sommes rondes, ce qu'on appelait des annuités, de $80.000 pour tant d'années ; en retour ils devaient transporter la malle pendant un certain nombre d'années déterminé, vingt ans, je crois. Ils ne s'attendaient pas à payer en retour, durant le nombre d'années fixé, un montant proportionné à la somme qu'ils recevaient.

M. WILSON : Est-ce que ce montant était déduit des paiements qu'on faisait annuellement à ces compagnies ? Je crois que nous devrions avoir les renseignements demandés, qui ont une importance spéciale parce qu'ils se rapportent aux subventions que nous sommes à considérer. Quelques membres du comité sont sous l'impression que ces paiements ne seront pas perçus surtout sur certaines parties de ces chemins de fer d'une longueur de 2 milles et qui circulent dans un chantier, comme la chose existe ; nous n'aurons pas de rapport sur un chemin de fer construit seulement pour l'avantage des personnes qui possèdent ces scieries et ces manufactures. Ce que nous voulons savoir, c'est comment ce système a fonctionné quand on l'a appliqué aux chemins de fer auxquels cette condition était imposée, car si l'intérêt exigé ne doit pas être perçu , il est inutile de mettre cette stipulation dans ces subventions et de tromper ainsi le peuple.

On nous a dit qu'il ne s'agissait pas de subventions, mais de prêts, mais je crains que le contraire n'existe. En thèse générale, je suis opposé à toute subvention, car je crois que le temps est venu pour ce gouver-

nement de refuser toute subvention aux compagnies de chemins de fer et de laisser la construction de ces chemins à l'initiative privée. Je sais que c'est là le sentiment qui domine dans mon comté, et si les honorables ministres veulent consulter les journaux, ils verront que je dis la vérité. L'honorable député qui représente notre division électorale à la législature provinciale, et qui est un libéral, s'était engagé à voter contre toute subvention et surtout contre une subvention supplémentaire à l'industrie du fer, mais arrivé à Toronto, il a montré qu'il ne tenait pas autant à ses engagements qu'à son parti. Il a voté pour ces subventions et ses électeurs, au moins un certain nombre d'entre eux, lui ont demandé de démissionner.

M. CAMPBELL : Ce sont tous des torys.

M. WILSON : Non, ce sont tous des grits et des grits éminents encore, à l'exception de deux ou trois. Je crois fermement que le pays désire que nous mettions une fin à cette politique d'accorder des subventions aux chemins de fer. Le directeur général des Postes a dit, aujourd'hui, dans cette Chambre que nous sommes obligés de proposer des amendements à ces résolutions, si nous ne voulons pas en être tenus responsables. Je dois dire de la manière la plus formelle que je suis opposé à ces résolutions et que si je pouvais trouver un nombre raisonnable de députés pour voter avec moi, je proposerais le renvoi à six mois.

M. DAVIS : Je crois que le parti auquel appartient l'honorable député, a toujours été, dans le passé, en faveur de ces subventions aux chemins de fer. Il a accordé des subventions considérables aux chemins de fer de notre province, subventions de $3,200 par mille environ. Maintenant que ce parti est dans l'opposition, on s'oppose à toute subvention. Je désire faire ressortir le fait que le chef de l'honorable député a appuyé la politique d'accorder des subventions aux chemins de fer.

M. WILSON : Je ne veux pas dire que je suis venu ici pour suivre un chef dans tout ce qu'il fait et je serais peiné si les honorables messieurs de ce côté-là de la Chambre étaient prêts à faire tout ce que leur chef fait. Le peuple de ce pays est fort désappointé de la ligne de conduite suivie par le gouvernement actuel. Voyez la résolution adoptée à la convention libérale tenue à Ottawa, en 1893, résolution qui concerne la diminution de la dette et l'économie à pratiquer. Le premier ministre s'est engagé envers le peuple de Toronto à diminuer les dépenses d'administration de trois à quatre millions par année, mais cela n'a pas été fait.

Le PREMIER MINISTRE : On a mentionné la chose aujourd'hui.

M. WILSON : Je le sais, comme je n'ignore pas non plus que la chose sera souvent mentionnée avant les prochaines élections. Maintenant, ce qui a donné lieu à cette discussion, c'est le manque de renseignements. Le gouvernement nous avait promis ces renseignements, mais s'il ne peut remplir sa promesse ce soir, j'espère que demain matin, il sera prêt à nous les fournir parce qu'ils sont importants.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sait très bien que deux ou trois chemins de fer auxquels on a accordé une subvention en terres et une subvention de $80,000 par année, ou une subvention pendant un certain nombre d'années, sont des voies ferrées qui devaient passer dans un district non encore colonisé. Si l'on regarde le tracé de ces chemins de fer on constate que cette région n'est presque pas habitée et depuis ces années passées, la population de cette partie du Canada n'a pas plus augmenté que celle de la partie que nous habitons. Il semble y avoir stagnation quelque part. Le fait est que les gens ne se rendent pas dans ce district en foule. Il faut avoir des colons, car autrement il n'est pas nécessaire d'établir un service postal à cet endroit et les chemins de fer n'ont aucun trafic.

M. WILSON : Y a-t-il quelque raison pour ne pas avoir les renseignements demandés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis donner à l'honorable député des renseignements que je n'ai pas. Un honorable député a dit hier soir, que le montant que nous avons retiré de cette subvention ne dépassait pas $5,000 par an. Je n'ai aucun moyen de vérifier l'exactitude de cette déclaration, mais je suis certain que l'honorable député l'a faite dans la conviction qu'elle était exacte. Tout cela pourrait être vrai et ne pas avoir le moindre effet sur l'attitude que nous suivons en faisant ces avances de fonds, car nous n'en agissons pas ainsi pour aujourd'hui seulement, mais pour tout le temps. Il viendra un jour où les gens s'établiront près de ces chemins de fer et alors, il existera une raison pour établir dans ces districts un service postal aussi efficace que celui qui existe dans le vieux Canada ; alors le directeur général des Postes s'occupera de cette question. Toute l'aide qu'il aura à donner à la compagnie du chemin de fer intéressée sera de la payer pour ce service de la malle, et ce sera alors le gouvernement qui en retirera le bénéfice. L'honorable député doit comprendre que nous, de ce côté de la Chambre, nous n'espérons pas retirer des bénéfices de ce chef dès demain ou dès le lendemain du jour où cet acte deviendra loi. Il faudra peut-être pour cela quelques années, mais que l'honorable député ne soit pas trop impatient. La chose arrivera avec autant de certitude qu'il est certain que le soleil se lève, ou bien alors, mon espoir, son espoir, notre espoir à tous dans l'avenir de notre pays sera réduit à néant.

M. WILSON : Le directeur général des Postes a pris les noms des compagnies que lui a fournis l'ex-ministre des Finances. Je crois donc qu'il n'est que juste que le gouvernement nous promette de donner les renseignements demandés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député ne se rappelle pas peut-être l'incident. L'ex-ministre des Finances a déclaré que, bien que le principe de cette résolution ne fût pas nouveau, cependant, à son sens, il n'avait pas été appliqué ; il n'existait que sur le papier. Il ne s'agit donc pas du montant ; il s'agit de savoir si ce principe a été appliqué ou s'il ne l'a pas été.

M. WALLACE : Le ministre me pardonnera. Je crois qu'il s'agissait du principe et du montant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas entendu parler du montant ; le très honorable premier ministre parlait alors. Mais voici le point tel que je le comprends : chaque dollar de recettes, chaque dollar exigible pour services rendus fonds de revenu consolidé, et le gouvernement, au lieu d'être payé par le gouvernement à ces chemins de fer, est retenu et porté par les différents départements au fonds du revenu consolidé et le gouvernement, ainsi qu'autrement eût été le cas, n'a pas à débourser d'argent pour le service ainsi rendu. C'est là le principe compris dans ces résolutions. Actuellement, nous payons une moyenne annuelle d'environ $94 par mille sur les chemins de fer en usage en Canada pour le transport de la malle seulement. Ces voies ferrées peuvent encore servir à d'autres départements. Le montant qu'un chemin de fer gagne de cette manière est variable et dépend du développement du pays, d'un service de malle plus fréquent et du besoin où peut se trouver le gouvernement d'employer plusieurs voies ferrées.

M. WILSON : Avez-vous fait la déduction ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'ai déclarée ici et les honorables messieurs pourront trouver ce renseignement dans le rapport annuel de l'auditeur général. Il n'y a aucun mystère là-dedans. Depuis que cet arrangement a été fait, depuis 1892, je crois, dans chaque cas, l'argent que nous aurions autrement à payer comptant, est payé au receveur général et retenu comme partie du fonds du revenu consolidé et c'est autant d'argent d'épargné. Les changements sont tels que les recettes de ce chef d'un chemin de fer ne peuvent pas plus donner d'idée des recettes d'un autre chemin, que les recettes provenant du transport des voyageurs et du fret ne le peuvent. Dans certains cas, nous ne payons que quatre cents par mille pour l'usage d'un chemin de fer, ce qui peut former un montant de quelques dollars par année et selon le nombre de trains, tandis que dans d'autes cas, nous payons plusieurs centaines de dollars par année pour le transport de la malle.

M. DAVIS : L'un des chemins de fer auxquels on a fait allusion passe dans mon district ; c'est le chemin de fer Regina, Saskatchewan et Lac Long. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) a dit que ce chemin de fer ne recevait que $2,000 par année pour le transport des malles. Je ne sais pourquoi cette voie ferrée a été construite ; ce n'est toujours pas pour l'avantage de la population de la vallée de la Saskatchewan. Si cette ligne avait été construite où la population avait demandé qu'elle le fût, je n'ai aucun doute qu'elle aurait rapporté des revenus suffisants pour permettre à la compagnie qui l'exploite de payer 3 pour 100 sur la subvention accordée. Les gens de Prince-Albert ont envoyé ici trois délégués pour demander un chemin de fer qui devrait s'étendre dans le district de la Saskatchewan. Ils n'ont jamais demandé le chemin qu'on a construit. Ils ont demandé qu'on accordât une subvention au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, qui traverse une contrée fertile où les colons se rendront, où des villages se construiront à tous les dix milles le long de cette voie. Mais malgré les représentations de ces délégués qui connaissent parfaitement les lieux, le gouvernement accorda à certains messieurs, au nombre desquels se trouvait un membre de cette Chambre, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) une subvention en terres de 6,400 acres par mille, et $80,000 en argent sonnant pour 20 ans pour le transport des malles, pour la construction d'une ligne partant de Regina et appelée chemin de fer Regina, Saskatchewan et Lac Long, qui passe à travers une contrée stérile, pleine de marécages et qui ne sera pas colonisée dans un siècle.

M. WILSON : A mon sens, c'était une erreur.

M. DAVIS : C'était une grande erreur, et ce sont les amis de l'honorable monsieur qui l'ont commise. Sur tout le parcours de cette ligne, 250 milles environ, il n'y a que quelques milles de terre propre à la culture. Au lieu d'attirer l'immigration dans le district de la Saskatchewan, ce chemin de fer a éloigné les colons et a enrayé les progrès de cette partie du pays pour des années et des années. C'est pour cela que nous ne pouvons nous attendre à retirer plus de $2,000 de revenus par année de ce chemin de fer. Le résultat eût été différent si l'on avait construit un chemin de fer où la population le demandait. Lorsque le prolongement projeté a partir du lac du Daim jusqu'à 100 milles dans la vallée du lac Dauphin sera construit, on n'aura aucune difficulté à retirer 3 pour 100 sur la subvention, parce qu'à chaque 10 milles, vous trouverez une ville florissante et que chaque quart de section depuis le lac Dauphin jus-

qu'à Prince-Albert peut rendre assez pour supporter une famille.

M. WILSON : Je n'ai pas parlé du chemin de fer dont parle l'honorable monsieur, parce que je ne connais rien là-dedans. Mais si nous avons fait une erreur, il n'y a pas de raison pour en commettre une autre.

M. DAVIS : L'honorable monsieur critiquait le gouvernement pour avoir adopté cette nouvelle ligne de conduite. Il a dit que c'était une chimère que cette idée que le gouvernement pouvait percevoir 3 pour 100 des chemins de fer et il a cité le cas du chemin de fer de Regina, Saskatchewan et Lac Long. J'ai voulu insister sur la raison pour laquelle ce chemin ne rapportait pas plus au gouvernement, raison qu'il ne faut pas perdre de vue. La construction de cette voie ferrée a été une bévue colossale, car ce chemin n'aurait jamais dû être bâti.

M. SPROULE : Je ne vois pas pourquoi cette question a été mêlée à ce débat dont elle ne relève aucunement. Le ministre a dit que dans le cas qui nous occupe, il s'était éloigné du principe jusqu'alors suivi, ce qui serait de nature à nous permettre d'avoir des revenus directs des compagnies. J'ai demandé quels étaient ces revenus, et le ministre a mentionné le transport de la malle comme une des sources de ce revenu, disant qu'il y avait eu d'autres subventions accordées à d'autres compagnies à des conditions semblables. La différence est que pour ces autres chemins de fer, l'arrangement intervenu a été pour un temps limité, tandis que dans le cas actuel, il est pour un temps illimité. Le directeur général des Postes dit que ce revenu n'est pas considérable. La question n'est pas là. Si je l'ai bien compris, il a dit que ce revenu ne pourrait être perçu et que l'argent était retenu et payé au compte du revenu consolidé. Ce n'est qu'une question de tenue de livres. Mais si tel est le cas, il doit y avoir un compte, un état à cet effet dans les livres et nous ne pouvons voir pourquoi on nous refuserait ce renseignement. Des députés peuvent fournir ce renseignement, et je ne puis comprendre pourquoi le ministre ne serait pas capable d'en faire autant. J'ai compris d'après les paroles du directeur général des Postes que ce renseignement serait fourni à la Chambre. Mais qu'il ait oublié sa promesse ou qu'il n'ait fait aucun effort pour obtenir le renseignement demandé, je l'ignore ; mais il me semble qu'il lui serait facile d'avoir le renseignement demandé.

M. DAVIS : Quelle différence cela ferait-il ? Si vous considérez ce que j'ai démontré au sujet du chemin de fer Regina, Saskatchewan et Lac Long, vous comprendrez que cela ne ferait aucune différence si ce revenu n'était que de $1,000. Le fait que ce chemin est construit dans une contrée stérile, où les colons ne pourront s'établir, est suffisant pour démontrer que nous n'aurons pas de revenu du transport des malles dans ces plaines.

M. SPROULE : Ce chemin transporte-t-il les malles ou les approvisionnements destinés à la police à cheval ou aux agents du gouvernement ?

M. DAVIS : Je suppose qu'il transporte les malles.

M. SPROULE : Dans ce cas, il doit y avoir un compte sur ce sujet quelque part.

M. DAVIS : Je désire faire ressortir le fait que, à part ces $80,000 accordés dans le temps, pour 20 ans, à ce chemin de fer, la compagnie a obtenu une subvention de $1,000 par mille, pour la construction du chemin, en mettant le prix des terres au prix auquel on les vend.

M. SPROULE : Cela n'a rien à faire avec la question.

M. BRITTON : L'honorable ministre a pris sagement sur lui de réduire l'intérêt de 3 pour 100 dans certains cas qui doivent être déterminés, c'est-à-dire quand une subvention est accordée pour le prolongement d'un chemin de fer jusqu'à un certain point. Ce prolongement est ordinairement peu long, mais il peut devenir une source de revenu considérable, et il sera sage pour le gouvernement de prendre sur lui de déduire 3 pour 100 des recettes d'aucune partie de tel chemin, en retour de l'aide qu'il a fournie à ce prolongement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que si un chemin de fer était long de 100 milles et s'il accorde une subvention pour six milles de prolongement, il réduira six-centièmes des recettes totales, mais quand ce prolongement est, par exemple, pour rendre tel chemin à une mine auprès de laquelle, dans quatre ou cinq ans, s'élevera un village florissant, ce prolongement sera une importante source de revenu pour la compagnie. Dans ce cas, d'après la résolution, on n'aurait pas le pouvoir de faire de réduction, s'il n'y a pas de travaux exécutés sur cet embranchement particulier. Mais ne serait-il pas sage d'avoir quelque revenu dans les cas de ce genre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai heureux de considérer cette recommandation qui peut être mise en pratique avec profit.

M. ELLIS : Je voulais suggérer que le gouvernement, à cause de ces subventions considérables, devrait s'arroger le droit soit par l'acte lui-même, soit par un arrêté du conseil, de forcer ces compagnies de chemin de fer à tenir leurs livres d'après un système uniforme. On connaît bien trop imparfaitement ce que font ces compagnies et il est impossible d'obtenir des statistiques exactes des affaires et des recettes de tel ou tel chemin de fer ; mais avec un système uniforme de tenue de livres appliqué à tous ces chemins de fer, nous pour-

rons connaître une foule de choses que nous ignorons maintenant, et qui peuvent être utiles à connaître. D'après le rapport de la commission fédérale des Etats-Unis, l'un des plus grands inconvénients qu'elle a à surmonter, c'est la grande variété qui existe dans la tenue des livres des compagnies de chemin de fer, et l'on a suggéré d'adopter un mode uniforme de tenue des livres. J'ignore si l'honorable ministre voudra s'occuper de cette question dont il faudra s'occuper lorsque mes honorables amis de Lisgar, d'York-est et autres auront réussi à faire adopter leurs vues, c'est-à-dire lorsque les chemins de fer seront la propriété de l'Etat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai entendu des gens se plaindre de la chose, et je crois que le sujet est important, mais j'ai cru qu'il serait temps, lorsque le parlement aura à s'occuper de la question d'une commission de chemin de fer, de considérer cette question. Le parlement a toute juridiction et tout pouvoir sur ces chemins de fer.

M. SPROULE : Je veux en appeler encore une fois au directeur général des Postes pour obtenir ce renseignement. S'il ne peut pas se procurer ce renseignement qu'il nous le dise ; mais s'il peut avoir ce renseignement, nous devrions l'avoir.

M. WALLACE : Il ne s'agit pas de savoir s'il peut avoir ou ne pas avoir ces renseignements. Les rapports du département montreront quels sont les arrangements avec ces compagnies et si ces dernières ont payé ce qu'elles devaient au gouvernement d'après la loi. Il y a deux jours, le directeur général des Postes nous promettait de nous donner les renseignements que nous demandions. Il nous dit que le département paie 4 cents par mille pour le transport des malles dans les wagons à bagage, et 8 cents par mille dans les wagons-poste. Mais nous savions déjà cela, il y a quarante ans que ce tarif est en vigueur. Ce que nous voulons savoir c'est ce que nous avons demandé et ce qu'il pourrait fort bien se procurer. Le ministre des Chemins de fer et Canaux admet que nous devrions avoir ces renseignement, et il s'est adressé au directeur général des Postes pour les obtenir. Nous sommes arrivés à discuter un article où ces renseignements nous sont nécessaires et le directeur général des Postes est muet. Je voudrais l'entendre parler.

M. SPROULE : Je crois que quelqu'un devrait nous donner une réponse. Si on n'a pas le renseignement, qu'on nous le dise, si on l'a, qu'on nous le fournisse.

M. DAVIS : Mais quelle différence cela ferait-il ?

M. SPROULE : Je demande un renseignement de quelqu'un qui est autorisé à me le fournir.

M. WALLACE : Je crois qu'il nous faudra faire nous-mêmes observer les règlements de cette Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il soit permis à l'honorable député de faire cela.

M. WALLACE : Nous avons eu de ces prétendues explications en réponse à différentes questions, et la seule explication satisfaisante a été celle donnée par le très honorable premier ministre, quand il a expliqué la question du pont de Québec. Je crois qu'il faudra nous adresser au très honorable premier ministre pour lui demander de prendre charge de ces départements, vu qu'il est le seul homme qui semble capable de les administrer

Le PREMIER MINISTRE : Je suis très flatté, car je ne me doutais aucunement que j'eusse tant de capacités administratives. Mon honorable ami le directeur général des Postes tâchera de trouver ce renseignement, et s'il peut réussir dans ses recherches, il le fournira à la Chambre. Mais on comprend que cela prend quelque temps.

M. WALLACE : Peut-être 15 minutes.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La résolution sera-t-elle adoptée ?

M. WALLACE : Avec l'entente que les renseignements demandés seront fournis.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mais il nous faut le temps de les trouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose maintenant d'ajouter à l'article 8 l'article dont j'ai parlé hier :

Que, comme dans le cas de tout chemin de fer recevant des subventions en vertu des dispositions précitées, la compagnie possédant ou exploitant en tout temps aucun des dits chemins de fer devra, dans le cas et à la date où elle en sera requise, produire et exhiber au ministre des Chemins de fer, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives indiquant le coût de construction du chemin de fer, son coût d'exploitation et les profits réalisés.

M. WILSON : Ne serait-il pas bon d'ajouter que la compagnie devrait révéler toutes les subventions qu'elle a reçues ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela devrait être consigné dans les documents publics, et en outre, la chose pourra être constatée dans les livres de la compagnie.

La motion est adoptée.

M. OLIVER : L'article 4 est-il adopté ? Je n'en ai pas entendu la lecture.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est l'article usuel.

M. OLIVER : Je pense qu'on pourrait faire un amendement convenable et important en ajoutant aux mots "la location de toutes telles lignes de chemin de fer sera

sujette à l'approbation du conseil exécutif" ce qu'il faudrait pour comprendre également les gares de chemin de fer dans cette disposition. La chose répondrait à ce qu'avait en vue certain amendement proposé à la loi concernant les chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le pense pas. J'ai signalé au comité des chemins de fer, mais peut-être l'honorable député (M. Oliver) ne m'a-t-il pas écouté, que depuis deux ans, j'ai inséré dans chaque contrat accordant une subvention à une compagnie de chemin de fer un article assujettissant celle-ci au droit du gouvernement de déterminer l'emplacement des gares de la ligne. C'est ce que nous continuerons de faire, et ainsi, il ne sera guère nécessaire de donner instruction au gouvernement de faire ce qu'il fait et entend continuer. Puis, l'amendement proposé à la loi concernant les chemins de fer va bien plus loin, vu qu'il décrète que le gouvernement possèdera le pouvoir de réglementer l'emplacement des gares de tout chemin de fer ayant reçu de l'aide du public, non seulement de la Confédération, mais des provinces et de partout ailleurs. L'adoption de ce bill a été entravée, et ne pourra avoir lieu à cette session-ci. Je pense que mon honorable ami (M. Oliver) comprendra qu'il n'est pas nécessaire de faire l'amendement qu'il suggère.

M. OLIVER : Relativement à l'article 5, je désire poser une question. Dans le cas où des arrangements de trafic ou de circulation sont conclus, le montant de subventions reçu par le chemin à qui l'on demande la cession du droit de circulation est-il pris en considération ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis mentionner l'attitude que le gouvernement a adoptée relativement à ce point. Un cas de cette nature nous a été soumis. Le chemin de fer de Bedlington a demandé au comité des chemins de fer du Conseil privé le droit de circuler sur une certaine partie de la ligne du Pas du Nid-de-Corbeau, du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons accordé ce droit, et lors du règlement des conditions auxquelles il serait exercé, ou, en d'autres termes, lorsqu'il s'est agi de déterminer le montant que devrait payer la compagnie demandant à user de tel droit, nous avons constaté le coût de la ligne et fait nos calculs suivant la différence restant après déduction faite du montant de la subvention accordée.

A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, en faveur d'un chemin de fer s'étendant de la jonction Saint-Robert à Sorel, d'une longueur de 6¼ milles, et du Mont Johnson à la gare de Saint-Grégoire, d'une longueur d'un mille, n'excédant pas 7½ milles.—A voter de nouveau.

Le PREMIER MINISTRE : Je désire proposer un amendement à ce crédit. Je propose qu'après les mots "6½ milles" les mots suivants soient insérés :

Payable seulement dans le cas de l'obtention, du chemin de fer du Sud-Est, de droits de circulation suffisants entre les deux points ci-dessus mentionnés, et dans le cas où ces droits seraient accordés à la susdite compagnie à des conditions devant être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé.

A présent, le chemin de fer des Comtés Unis pénètre dans la ville de Sorel en faisant usage d'une partie du chemin de fer du Sud-Est. Il se plaint d'être actuellement menacé de perdre son droit de passage, et il demande l'octroi de cette subvention. Je suis d'avis qu'il n'y a aucune nécessité de construire là une seconde ligne de chemin de fer, si nous pouvons éviter la chose.

L'amendement est adopté.

Les résolutions sont rapportées.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.55 a.m. (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, le 5 août 1899.

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

PRIÈRE.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. DAVIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, M. l'Orateur, je soulève une question de privilège. Voici ce que je trouve dans le "Daily Patriot", journal publié à Charlottetown, I. P.-E., dans une correspondance d'Ottawa parue dans son numéro du 2 août 1899 :

OTTAWA, le 2 août.—Fidèle à sa manière de combattre toutes les lois favorables au travail, l'opposition a consacré toute une séance hier à attaquer le Dr Borden parce qu'il avait inséré dans ses contrats concernant les uniformes militaires des clauses de nature soustraire les ouvriers au système de pressuration. Elle défendait la continuation de ces principes d'après les quels fonctionne le système de pressuration. Il y a quelques jours, elle a fait une semblable attaque contre l'exécution des travaux à la journée, et au comité d'hier, sir Charles, fidèle au même système consistant à réduire les gages des ouvriers à leur plus simple expression et à repousser toute amélioration moderne favorisant l'adoucissement du fardeau des employés, a combattu le bill concernant les chemins de fer de M. Blair.

Eh bien ! je dis que chaque mot de ces lignes est faux, et pour le démontrer, je donnerai lecture seulement de quelques phrases indiquant ce que le premier ministre, à ce sujet même, a dit dans un langage d'homme d'Etat que tout le monde approuvera. Voici ce que, lors de ce débat, auquel

ce correspondant fait allusion d'une façon si fausse, si malicieuse et si mensongère, le premier ministre a dit :

L'honorable député de Beauharnois a dit que M. Workman a fait faire le travail au dehors. Il n'y a pas de preuve à cela. Mais disons qu'il y en a. C'est là un très important sujet, et cette discussion, je pense, devrait être faite d'une manière sérieuse, et non pas prendre l'allure d'un débat orageux. Nous sommes tous d'avis qu'il doit y avoir un article prohibant le système de pressuration.

Ainsi, vous le voyez, la plus haute autorité de cette Chambre déclare que tel qu'il se faisait, le débat lui a causé l'impression que nous étions tous d'avis qu'il devait y avoir un article prohibant le système de pressuration ; et tout le monde se rappellera comme moi qu'il y a lieu de dénoncer la fausseté et la malice de cet article.

Je regrette de ne pas savoir qui est le correspondant de ce journal, mais il suffit, je crois, de soumettre comme je l'ai fait la chose à la Chambre.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. FOSTER : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais à signaler aux ministres que certains renseignements supplémentaires promis n'ont pas été produits. D'abord, les documents du département des chemins de fer, demandés il y a si longtemps et à plusieurs reprises, concernant le renvoi de Bélanger et Michaud, aux Trois-Pistoles, où ceux-ci étaient employés sur l'Intercolonial, se font encore attendre. Et il en est de même de certaines lettres manquant du département de l'Intérieur, relativement aux permis de liqueurs du Yukon, ainsi que de documents concernant les baux miniers ou droits d'exploiter la houille sous le havre de Nanaïmo.

M. DAVIN : J'ai également à demander quelques documents. Ainsi, je voudrais voir produire le rapport fait au conseil par le ministre de la Justice dans la cause de la Reine contre Skelton et al. ainsi que les arrêtés ministériels adoptés depuis le mois de juin 1896 concernant les entreprises accordées sans qu'il y eût eu demande de soumissions.

EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

M. PRIOR : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire dire un mot à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Hier ou avant-hier, l'honorable ministre a prétendu que j'avais fait un compromis d'abstention avec un autre député à la dernière session, pour ne pas voter au sujet du bill concernant le chemin de fer de la Rivière Chaudière. Je suis convaincu que l'honorable ministre ne veut pas manquer de franchise, non plus qu'il ne voudrait causer une injustice à moi ou à tout autre membre de cette Chambre. J'ai examiné la chose, et j'ai constaté que j'avais quitté Ottawa le 8 mars, avec l'intention de n'y pas revenir à cette session, ce qui est arrivé. Je n'ai pas fait de compromis d'abstention de voter à cette session-là. Je vois que le vote pris au sujet du bill concernant le chemin de fer de la Rivière Chaudière l'a été le 15 avril, c'est-à-dire cinq semaines après mon départ. Je vois également que les " whips " m'ont fait faire des compromis d'abstention en plusieurs occasions durant la session, mais la chose a été faite sans ma connaissance et sans mon consentement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'accepte sans hésitation la déclaration de l'honorable député. Il n'était pas lui-même tout à fait certain à ce sujet, l'autre soir ; mais comme il l'est maintenant, je suis heureux d'accepter sa déclaration.

COMMISSION DU HAVRE DE QUEBEC.

M. BERGERON : J'aimerais à demander au très honorable premier ministre s'il a reçu quelque communication des commissaires du havre de Québec concernant un bill adopté en ce parlement hors leur connaissance, il ya quelques jours, et renfermant un article ainsi conçu :

Tout ce qui a été fait jusqu'à présent par la corporation des pilotes relativement au havre de Québec et en aval, ainsi que par les directeurs de la dite corporation au sujet de la distribution des fonds de celle-ci entre ses membres et du paiement à même les dits fonds de sommes d'argent à des pilotes ayant agi comme capitaines, est par les présentes déclaré à toutes fins bon et valide.

Il semble que cet article touche à certaines causes pendantes, et qu'il est de nature à causer de graves injustices à certaines parties. Mes renseignements tendent à démontrer que les commissaires du havre ont pris la chose fort à cœur, et qu'ils ont communiqué avec le très honorable premier ministre pour voir si l'on ne pourrait pas encore présenter un bill pour annuler cet article.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Plusieurs personnes de la ville de Québec ont attiré mon attention sur cet amendement au bill. Ce bill fut présenté par le Solliciteur général à la demande des compagnies du havre de Québec, et il était généralement satisfaisant : mais au Sénat le ministre de la Justice y a inséré l'amendement dont on se plaint maintenant. Cet amendement excite les plaintes de quelques-uns, mais il est fortement appuyé par d'autres. Au point de vue de l'administration, je ne suis pas prêt à exprimer mon avis dans le moment. Seulement, il s'agit de savoir si la chose porte atteinte à des droits acquis, et je me suis mis en communication avec le ministre de la Justice à ce sujet.

M. BERGERON : Le très honorable ministre sera-t-il en état de nous donner une autre réponse avant la prorogation ?

Le PREMIER MINISTRE : Je serais très heureux d'en conférer avec le ministre de la Justice. C'est une question de droit au sujet de laquelle je dois obtenir son avis.

REPRESENTATION DE HURON-OUEST.

M. MACLEAN : Je désire demander au très honorable ministre s'il a eu connaissance de certain article paru dans un journal, hier, et je voudrais savoir de lui s'il est vrai que la représentation de Huron-ouest est devenue vacante.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami doit savoir que les articles de journaux n'ont pas grand poids parfois.

M. l'ORATEUR : Je puis dire que je n'ai pas reçu d'avis officiel à cet égard.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 175) modifiant de nouveau la loi concernant les chemins et les réserves de chemins relativement à la province du Manitoba.—(M. Sifton.)

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 190) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemin de fer qui y sont mentionnées.—(M. Blair.)

SERVICE DE VAPEURS ENTRE LE CANADA ET LES ANTILLES ET L'AMERIQUE DU SUD.

La résolution approuvant la convention concernant l'établissement d'un service de vapeurs amélioré entre le Canada et les Antilles et l'Amérique du Sud subit sa deuxième lecture.—(sir Richard Cartwright.)

PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES

Ordre du jour en vue de considérer les amendements faits par le Sénat au bill (n° 137) modifiant de nouveau l'acte concernant la protection des eaux navigables.—(sir Louis Davies.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai présenté un bill défendant de déposer dans les eaux navigables et de marée des débris, de la sciure de bois, etc. Le principal objet de ce bill consistait à statuer que les maîtres de havre devraient encore avoir le droit d'assigner dans les limites du havre un endroit où l'on pourrait déposer ces débris, et l'on a soulevé certains doutes. Le bill a été envoyé au Sénat, et l'on a objecté à ce qu'il s'appliquât non seulement aux eaux de marée mais aux eaux navigables. Eventuellement on en arriva à un compromis, et l'on convint que quant aux eaux de marée le bill resterait dans l'état où il était, mais que relativement aux autres eaux, la profondeur devrait être réduite de 12 brasses à 8 brasses.

M. FOSTER : Je ne sache pas qu'il existe de l'opposition, mais mon honorable ami le député de Toronto m'a prié de demander que ce bill soit laissé en suspens jusqu'à lundi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si mon honorable ami le désire, nous le laisserons en suspens. Je propose du bill (n° 170) concernant la sûreté des amendements soit ajournée.

La motion est adoptée.

SURETE DES NAVIRES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose la deuxième lecture du bil (n° 170) concernant le sûreté des navires.

J'ai présenté ce bill il y a quelque temps, et je demandai alors à ceux des membres de cette Chambre qui représentent des intérêts commerciaux de le faire parvenir aux personnes concernées de leurs diverses circonscriptions, afin qu'il me fût donné de profiter de leurs opinions.

Le bill se divise en deux parties principales. La première prolonge le délai où les vaisseaux peuvent partir pour l'Angleterre leur pont chargé de marchandises. Aucun voilier ni vapeur ne peut pénétrer dans un port anglais après le 1er novembre, si son pont est chargé de marchandises à une hauteur de plus de trois pieds ; et d'après notre loi, ces vaisseaux ne peuvent, après le 1er octobre, quitter nos rives le pont chargé de fret plus qu'à cette même hauteur de trois pieds. Dans ces derniers temps, les vapeurs ont remplacé les voiliers, et cette date du premier octobre pourrait être remplacée par une autre plus avancée. Après m'être consulté avec ceux qui représentent les compagnies d'assurance et d'expédition, ceux-ci sont convenus entre eux qu'on devrait prolonger le délai jusqu'au 12 octobre

L'article du bill statue que les vapeurs pourront le 12 octobre quitter nos ports leurs ponts chargés comme ils peuvent l'être en été.

Le reste du bill a trait à des dispositions au sujet desquelles l'honorable député de Québec (M. Dobell) a insisté très fortement auprès de moi, dispositions dont le but est de réglementer le chargement transporté sur le pont en été, et statuant que ce chargement sera assujetti à la surveillance du gouverneur du port, et qu'un permis de départ ne sera accordé à aucun vaisseau portant un chargement sur son pont avant la production d'un certificat que ce chargement est conforme à la loi et que le vaisseau est en état de prendre la mer.

Depuis la présentation du bill, j'ai reçu quelques protestations énergiques d'un certain nombre de propriétaires de navires de la ville de Saint-Jean et de la province de la

Nouvelle-Ecosse. Ils déclarent que ces dispositions seront durement senties dans leurs opérations et qu'elles ne réaliseront pas l'objet que nous avons en vue ; que, dans tous les cas, on devrait accorder du temps à leur considération plutôt que d'insister à présent sur leur adoption. MM. William Thompson et Fils, de Saint-Jean, N.-B., surtout exposent fort au long les objections présentées. Ils exposent que plusieurs des vapeurs sont chargés dans des ports éloignés, qu'il serait difficile de trouver des gouverneurs de port possédant la compétence voulue pour apporter à la chose l'investigation et l'examen convenables, observer une surveillance de nature à satisfaire et les propriétaires de navires et les assureurs. Ils sont d'avis que leur situation sera rendue désavantageuse ; et ils sont satisfaits des lois actuelles, prétendant que les compagnies d'assurance sont le mieux en état de juger si leurs vaisseaux sont chargés comme ils doivent l'être

M. FOSTER : Cela s'appliquerait à tout, excepté à la vie de l'équipage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le principal objet de la présentation de ce bill consistait à obtenir, si possible, une réduction des taux d'assurance réclamés par les compagnies anglaises. Ces compagnies ont grandement augmenté les taux d'assurance contre les navires quittant nos ports, et nous avons cru que, par cet article, nous pourrions obtenir une diminution de ces taux. Les Carmichael, de Pictou, et les Thompson, de Saint-Jean, prétendent que la chose n'aura pas cet effet, et qu'elle les ennuierait.

Après avoir examiné le sujet, je me propose de retrancher du bill tous les articles qui suivent le premier, et d'accorder du temps à leur considération ; et il se peut que nous soumettions de nouveau ces dispositions l'an prochain.

M. ELLIS : Je suis très heureux que le ministre ait adopté cette attitude. Il n'y a pas de doute que le sentiment de la classe des expédieurs de Saint-Jean était fortement opposée au bill. Peut-être qu'une année d'étude permettra aux opinions du ministre et de la classe des expéditeurs de devenir plus en harmonie qu'elles ne le sont à présent.

La motion est adoptée, le bill subit sa deuxième lecture, et la Chambre siège de nouveau en comité au sujet du bill.

(En comité.)

Article 1.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la disposition suivante soit ajoutée à l'article :

Et aucun capitaine de steamer naviguant ainsi ne sera passible des amendes prescrites par l'acte mentionné.

Cette disposition ne change pas l'effet de l'article ; son objet étant de rendre cet article plus clair.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que toutes les dispositions du bill subséquentes à l'article premier soient retranchées.

L'amendement est adopté.

Le bill amendé est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

LIBERATION CONDITIONNELLE DE DETENUS AUX PENITENCIERS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 171) pourvoyant à la libération conditionnelle de détenus aux pénitenciers.

La motion est adoptée, le bill subit sa deuxième lecture, et le Chambre siège de nouveau en comité au sujet du bill.

(En comité.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'objet de ce bill est d'introduire le système de l'ordre de mise en liberté en faveur des détenus. Le bill a été copié mot à mot de la loi anglaise, je crois. Cette loi fonctionne en Angleterre depuis environ 20 ans et plus, peut-être, et d'une manière satisfaisante, à ce que je comprends. Le bill statue généralement que le conseil exécutif pourra autoriser la mise en liberté d'un détenu à la condition qu'il se conduise bien. Le détenu ainsi relâché n'est pas libre ; il peut être arrêté de nouveau en tout temps ; mais il est laissé en liberté jusqu'à un certain point, sous la surveillance de la police.

Voici, au pénitencier, par exemple, un jeune homme de bon caractère, qui peut avoir commis un crime dans un moment de passion, ou être tombé victime, peut-être, du mauvais exemple ou de l'influence de mauvais amis. Depuis son incarcération, les rapports sur son compte sont favorables, et l'on suppose que s'il était soumis à une autre épreuve il ferait un bon citoyen. En vertu du bill, le conseil exécutif a le pouvoir d'ordonner sa mise en liberté—naturellement d'après certaines règles à établir, et dont les dispositions doivent être indiquées par les précédents anglais.

C'est un essai quant à nous, mais nous sommes guidés par l'expérience acquise en Angleterre.

M. FOSTER : Le très honorable premier ministre voudra-t-il dire si l'on a adopté quelque système semblable à celui-là aux Etats-Unis, et, dans l'affirmative, comment il y fonctionne ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'est pas à ma connaissance que ce système ait été adopté par aucun des Etats de l'Union. Nous nous sommes guidés sur les précédents anglais.

M. CLANCY : A quelle classe de délinquants ce bill s'applique-t-il ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas qu'il soit restreint à une classe de délinquants, mais, d'après ses termes, il s'applique à tous. Seulement, dans la pratique, on doit le supposer, le privilège ne sera pas étendu à ceux qui se sont rendus coupables de crimes odieux. Prenez les offenses ordinairement commises, c'est-à-dire les voies de fait, les vols et les autres offenses de cette nature, lesquelles sont de beaucoup les plus nombreuses dont aient à s'occuper les tribunaux.—c'est surtout à ceux qui se rendent coupables de ces offenses que le système proposé s'applique.

Mon honorable ami sait aussi qu'en Angleterre la loi s'est appliquée aux offenses politiques. Heureusement, il n'existe pas d'offenses de cette nature au Canada. En Angleterre, cette loi s'est souvent appliquée aux gens convaincus de trahison ou d'offenses frisant la trahison. Au Canada, le bill s'appliquerait surtout aux offenses de nature secondaire, tels que les vols, les voies de faits et les autres offenses de ce caractère.

M. CLANCY : Je désire poser une question au très honorable premier ministre. Il me vient à l'esprit le cas très désolant d'un homme ayant compris sans préméditation un acte qui produirait en définitive la mort de sa femme. Cet acte avait été commis dans des circonstances très agravantes.

Il n'y avait pas de défense possible et l'individu fut condamné au pénitencier. Ce crime avait d'autant plus étonné le public que toute la conduite passée du criminel, la vie presque exemplaire qu'il avait menée protestaient contre cet acte ; mais, dans une mouvement de colère incontestable il avait fini par commettre un meurtre. Je désire savoir si le bill va assez loin pour autoriser le ministre de la justice à exercer sa discrétion en pareille matière.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, c'est ainsi que j'interprète le bill.

M. WILSON : Voici encore un autre fait analogue : un jeune homme avait altéré un billet de $5, l'élevant à la dénomination de $500. Sa conduite antérieure avait été irréprochable, pour ainsi dire ; on le condamna au pénitencier et cela entraîna de grandes souffrances pour sa femme et ses enfants. Je suis d'avis que s'il était remis en liberté provisoirement, il n'y aurait pas lieu de regretter la chose.

M. DAVIN : Ce genre de législation serait plutôt applicable en Angleterre qu'au Canada. Nous sommes un petit peuple et nos organisations politiques sont plus actives et plus parfaites qu'en Angleterre. Cet article est fort élastique et je craindrais que le gouvernement, quel qu'il fût, n'exerçât une pression politique sur le ministère de la Justice.

M. FRASER (Guysborough) : L'honorable député est d'avis que cette législation serait plutôt applicable à l'Angleterre qu'au Canada ; mais je ne saurais me ranger à cet avis, puisque la criminalité a plus d'intensité en Angleterre qu'ici et que les classes sociales y sont en contact plus immédiat. Il me revient en mémoire plusieurs crimes commis par des jeunes gens, surtout ceux de deux jeunes garçons de New-Glasgow, appartenant à d'excellentes familles, et qui se laissèrent entraîner au crime. L'un de ces jeunes gens s'enivra et commit un crime, et ils furent condamnés au pénitencier. Or, l'une des questions qu'agitent les réformateurs est celle de savoir si la détention des jeunes gens dans le pénitencier est bien propre à les régénérer. Lorsqu'un jeune homme avec de bons antécédents, commet un crime qui le conduit au pénitencier, plusieurs circonstances concomitantes peuvent contribuer à rendre sa faute bien plus pardonnable que ne le seraient des délits relevant de la haute criminalité. Il est possible qu'un jeune homme, habitué de la prison, soit censé incorrigible ; mais il y a bien des cas où les circonstances concomitantes du délit autorisent le gouvernement à exercer sa clémence, comme par exemple, celui d'un jeune homme de la campagne qui vient en ville et commet un délit pour la première fois. Cela, à mon avis, ne saurait s'appliquer aux récidivistes ; mais lorsqu'un jeune homme commet un délit et fait preuve, dans toute sa conduite, de repentir, il pourrait être mis en liberté provisoirement, et faire oublier sa faute. A mon avis, c'est une excellente législation et bien qu'il n'y ait guère lieu de craindre que le ministère, quel qu'il soit, fasse usage indiscret de ce droit de grâce, l'exercice judicieux de cette attribution serait fertile en bons résultats.

M. FOSTER : En Angleterre, qui exerce ce droit de grâce ?

Le PREMIER MINISTRE : Le secrétaire de l'Intérieur, non pas le gouvernement.

M. FOSTER : A mes yeux, cela est préférable à la méthode que vous adoptez ici. De tous les ministres, il n'y en a pas qui veille avec un soin plus jaloux sur les affaires de son ministère que le ministre de la Justice et qui soit moins susceptible de subir la pression politique. Tous les autres ministres sont susceptibles de subir la pression politique dans une plus large mesure que le ministre de la Justice. Les hautes traditions, établies au ministère de la Justice, le souci qu'il a de sa propre réputation, les rouages mêmes de cette administration font qu'il est plus sage de lui attribuer l'exercice de ce droit de grâce que de le confier aux membres du cabinet qui obéissent, dans une plus ou moins large mesure, aux exigences de la politique. Le ministre de la Justice sentirait que la responsabilité pèserait uniquement sur son administration et il ne serait pas en lieu de s'autoriser d'une décision adverse de ses collègues. A l'instar du juge président au tribunal criminel, il ferait de cette affaire une question de justice

et de clémence. Je recommanderais fortement au cabinet de se demander s'il n'est pas préférable d'attribuer cette responsabilité uniquement au ministère de la Justice, indépendamment des autres membres du cabinet. Il va sans dire que mes réflexions s'appliquent à tous les cabinets futurs, comme au cabinet actuel. Il ne faut pas oublier que le pression politique dans notre pays est un facteur beaucoup plus important qu'en Angleterre. Là, le système en vogue pour la distribution des faveurs politiques est si différent du nôtre que le secrétaire de l'Intérieur n'est nullement sujet à le pression politique, sauf lorsqu'il s'agit de certains délits politiques ou d'affaires judiciaires au sujet desquelles il est fait des représentations de nature internationale, comme dans l'affaire de Madame Maybrick. Je verrais d'un bon œil le gouvernement tenter cette expérience. A envisager la question sous son aspect humanitaire, il faut tenir à donner à tout homme déchu l'occasion de reconquérir sa position sociale et le respect de ses concitoyens. Faisons cette expérience dans les conditions voulues et si elle aboutit, ce sera un grand pas de l'avant dans l'administration de la justice au Canada.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il y a beaucoup de force dans les objections élevées contre le bill, ou plutôt, dans les observations faites relativement au danger qu'il peut faire naître. D'abord, il y a beaucoup de force et de vérité dans ce que nous a dit le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) au sujet de la pression politique. Il y a deux catégories de détenus dans les prisons de ce pays : les criminels endurcis, et ceux qui sont les victimes des circonstances plutôt que de leurs instincts criminels, et c'est à ces derniers que le bill à l'étude doit s'appliquer, afin de les mettre en lieu de s'amender. On peut à bon droit se demander si la prison ou le pénitencier est bien un milieu favorable à la régénération des détenus. Souvent un individu entre au pénitencier sans être criminel, mais il le devient au contact inévitable de ses compagnons de détention.

Il est hors de doute que l'une des plus sérieuses objections formulées contre cette mesure est la pression politique que devront subir les ministres de la part de leurs amis politiques. La chose est inévitable ; et cela se fait sentir même aujourd'hui dans l'exercice du droit de grâce. Chaque année, il s'exerce une forte pression politique sur les ministres, pour empêcher l'application des peines prononcées par la loi. Toutefois, cette objection, loin de militer contre l'esprit plus large et plus généreux qui a inspiré cette mesure, vient, au contraire, à son appui. Bien qu'il soit attribué à l'autorité constituée d'amples pouvoirs et une grande latitude qui lui permettent de suspendre l'effet d'un jugement et d'empêcher l'application des peines prononcées contre un prévenu par le tribunal criminel, ce n'est pas sur sa propre responsabilité que cette autorité exerce ces pouvoirs, mais d'après certaines règles qui lui servent de guide. Dans l'administration de la loi, les juges sont souvent revêtus de pouvoirs presque illimités ; toutefois, ces pouvoirs ne s'exercent pas d'une façon arbitraire, mais d'après certaines règles bien établies. Ainsi en sera-t-il ici. L'autorité en question, soit le ministre de la Justice, soit l'exécutif, à qui est confiée l'administration de la loi, suivra les précédents établis et appliquera la jurisprudence en vigueur dans la mère patrie. C'est l'intention du ministère de la Justice d'établir certaines règles qui élimineront du coup toute une catégorie de demandes. Sans doute, de toutes les parties du pays, il viendra des requêtes demandant l'application de cette loi à tel ou tel criminel. Les trois quarts de ces requêtes seront de nature telle que le ministre sera en mesure de dire qu'elles ne rentrent point dans la règle et qu'il n'y a pas lieu d'y faire droit.

Quant à savoir qui devra être revêtu de cette autorité, mon honorable ami (M. Foster) suggère qu'elle devrait être attribuée au ministre de la Justice. Le ministre de la Justice a décidé que ce doit être l'exécutif. A mon avis, il est préférable de laisser la chose là où elle en est. Le bill qui a été présenté au Sénat a été l'objet de sérieuses études de la part du ministre de la Justice et de ses fonctionnaires, ainsi que de l'autre Chambre, et tous ont jugé qu'il fallait laisser les choses dans leur état actuel. Il y a un précédent qui vient à l'appui de cette décision. C'est dans un sens mitiger l'exercice du droit de grâce attribué à l'exécutif ; mais il y a des règles qui s'appliquent à l'exercice de ce pouvoir. Le souverain n'est pas dans le cas d'exercer ce droit de grâce comme jadis ; il lui faut suivre l'avis de son cabinet, et celui-ci suit l'avis du ministre de la Justice. A mon avis, il n'y a aucun danger à appliquer la même règle ici.

Mon honorable ami le sait, lorsqu'il s'agit d'un meurtre, par exemple, et qu'il est présenté une requête demandant la commutation de la peine de mort, les fonctionnaires du ministère de la Justice étudient soigneusement l'affaire et le ministre lui-même, après mûre réflexion, prend une décision à ce sujet. S'ils jugent qu'il y a lieu d'exercer le droit de grâce, reste alors à consulter le juge qui a prononcé la peine de mort. Celui-ci fait connaître son avis à ce sujet. Puis, après que le juge a exprimé son avis, et que le ministre de la Justice a étudié le rapport du juge, il soumet son rapport au cabinet. Toutes ces précautions sont sages, et il vaudrait mieux suivre la même procédure relativement à la mesure en discussion, et établir une règle pour l'étude des différentes demandes des intéressés, de façon à arriver à la meilleure solution possible, en pareille circonstances. Mon honorable ami conviendra de la légitimité de cette ligne de conduite, s'il veut bien y réfléchir un moment.

M. FOSTER : Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre, mais j'ai une opinion bien arrêtée à ce sujet, et ce que le premier ministre a dit ne fait que me confirmer dans ma conviction. Consultons notre expérience, à titre de membres du cabinet. Qu'arrivera-t-il, quand cette législation deviendra loi ? Il surgira de suite une foule de demandes de personnes qui ont des amis dans les pénitenciers. La pression que subit actuellement le ministre de la Justice, relativement à l'exercice du droit de grâce, n'est rien en comparaison des demandes qui surgiront, en raison de cette extension du droit de grâce. Ces affaires absorberont l'attention du cabinet dans une bien plus large mesure que cela n'a lieu aujourd'hui. C'est à peine si les ministres peuvent suffire à l'expédition de cette multiplicité d'affaires qui viennent aujourd'hui sur le bureau ; et l'on veut encore ajouter à cette masse d'affaires épineuses. Si j'étais membre du cabinet, je douterais de la sagesse d'une mesure tendant à amener sur le bureau une masse d'affaires aussi épineuses que celles-ci et de nature à créer une foule d'ennuis aux ministres. Qu'arrive-t-il, de fait ? Bien qu'il y ait treize ministres autour du bureau du conseil, c'est à peine s'il arrive, une fois sur vingt, que les ministres, sauf le ministre de la Justice, soient au fait de l'historique et du fond de la question débattue.

Le PREMIER MINISTRE : Oh ! non.

M. FOSTER : Je poursuis. Il y a des causes célèbres que chaque membre du cabinet tient à étudier, mais il n'en sera pas ainsi de ces affaires. Les demandes se multiplieront, et bien que la loi veuille que chaque affaire soit soumise à la décision de treize ministres, l'histoire du crime, les antécédents du prisonnier et les mille détails que connaît celui qui est au fait de la besogne quotidienne d'un département, tout cela, dis-je, sera connu du ministre de la Justice, mais inconnu des autres membres du cabinet, qui ne sont pas en lieu de prendre l'air du bureau. Il arrivera donc que, après tout, la décision sera basée soit sur le rapport présenté par le ministre de la Justice, soit sur les impressions d'hommes qui ne sauraient se tenir parfaitement au courant des faits et des détails de chaque affaire. Qu'on laisse donc la décision de ces questions au ministre de la Justice, et lorsque les membres du cabinet seront pressés de toute part, ils pourront répondre : " L'affaire est entre les mains du ministre de la Justice et nous n'avons rien à y voir, il porte seul la responsabilité de la chose ; cessez de nous importuner." C'est ainsi que se trouveront éliminées une foule d'affaires qui autrement viendraient sur le bureau. Je ne veux pas philosopher, mais c'est une vérité de sens commun que plus on s'éloigne de cette notion, ancrée dans l'esprit populaire que la justice est un reflet de la loi divine, où si l'on trouve à redire à cette expression, disons, une manifestation de la loi immuable, absolue de la cause et de l'effet ; plus, dis-je, on s'éloigne de cette notion, et plus on enseigne au peuple que la justice, après tout, n'est qu'une invention humaine que les politiciens et les membres du gouvernement peuvent exploiter à leur gré, plus on diminue le prestige de la justice au pays. Il serait mille fois préférable qu'un juge commit une injustice, résultant d'une erreur judiciaire, plutôt que de créer dans l'esprit populaire l'impression que les décisions des tribunaux criminels ne sont pas en dernier ressort, et qu'il y a toujours recours aux politiciens, après jugement rendu. Subordonner la justice, qui se personnifie dans la dignité, le décorum et l'incorruptibilité des tribunaux, à un droit de recours au tribunal des politiciens, des chefs de parti politique, serait un coup mortel porté dans l'esprit du peuple à une tradition fondamentale, établie de temps immémorial touchant l'administration de la justice. Voilà le danger du système de mise en liberté provisoire. Je le répète donc : il faut entourer ce système de toutes les sauvegardes possibles, et en interdire l'accès aux influences politiques. Voilà pourquoi, à mon avis, il est préférable d'attribuer ce pouvoir au ministère de la Justice, lequel, abstraction faite du mérite des cabinets qui se sont succédé, a toujours passé, aux yeux du pays, pour un ministère inaccessible aux influences des différents partis politiques du jour.

M. MACLEAN : Je me range volontiers à l'avis de l'honorable préopinant, qui affirme que si l'on attribue ce pouvoir au ministre de la Justice, alors les députés et les candidats ne seront pas exposés à subir la pression qu'exerceraient sur eux les gens qui s'intéressent aux détenus des pénitenciers, afin de faire adoucir leurs peines. Si le député ou le candidat est en lieu de dire aux solliciteurs que ce pouvoir est uniquement dévolu au ministre de la Justice, alors la pression politique ne comptera guère et cela épargnera aux députés une foule d'ennuis. Il n'est pas un député ici qui n'ait eu parfois à subir les sollicitations de personnes qui ont des amis en prison et qui lui ont promis leur appui en un certain sens s'il consentait à user de toute son influence auprès du gouvernement. Les députés et les candidats ne seront plus en butte à ces importunités s'ils peuvent dire aux solliciteurs : " Il nous est impossible de rien faire pour vous ; si votre demande est valable, exposez-la au ministre de la Justice, qui en décidera, à titre de juge, et non pas de politicien." Il importe de ne pas laisser envahir l'administration de la justice par la politique, et de lui conserver son caractère judiciaire. Que l'on adopte la proposition de mon honorable ami, et le pays verra d'un bon œil que ce pouvoir soit confié au ministre de la Justice, plutôt qu'à l'exécutif, trop exposé à subir la pression politique.

M. DAVIN : Le gouvernement, à mon avis, ne devrait pas insister sur l'adoption

de ce bill, cette session-ci, car les députés n'ont pas été en lieu de se renseigner sur les faits qui ont provoqué l'établissement de pareille législation en Angleterre. Je ne conçois pas la nécessité d'étendre l'exercice du droit de grâce, et le député d'York (M. Foster) n'avait nullement besoin de s'excuser de parler philosophie à ce sujet. S'il est une question où la philosiphie soit de mise, c'est bien celle de l'influence salutaire des peines attachées au crime. Que nous propose-t-on, en effet ? On nous demande, dans l'intérêt de quelques individus, de porter atteinte à l'efficacité salutaire des peines édictées contre le crime ; voilà où aboutit cette proposition, et le premier ministre est parfaitement convaincu de ce danger. Il faudrait donc, tout d'abord, donner aux députés le temps de consulter le compte-rendu des débats des Chambres des communes en Angleterre, lorsque le parlement impérial a adopté une législation semblable : car, si je ne me trompe, la législation anglaise s'applique aux criminels politiques et non pas aux criminels ordinaires. Pour faire ressortir le côté dangereux de la législation proposée, il suffit de se rappeler ce que nous a dit le député de Guysborough (M. Fraser) avocat éminent, qui pourrait un jour détenir un portefeuille, et peut-être même celui de la justice. Qu'est-ce qui l'impressionne davantage dans cette législation, tout avocat qu'il soit ? C'est l'aspect sentimental, philanthropique de la question ; il trouve fâcheux que les criminels subissent d'aussi sévères peines, et perdent leur liberté pendant un certain espace de temps, sans pouvoir, comme il nous le dit, avoir l'occasion de s'amender. L'application de ce système de mise en liberté provisoire, autant que j'ai pu le constater en Angleterre, n'a pas été couronné de grand succès. Au point de vue social, non politique, le Canada diffère beaucoup de l'Angleterre. En Angleterre, la position sociale des ministres les soustrait à la pression qu'auraient à subir nos ministres ici.

C'est donc à bon droit que nous demandons au gouvernement d'ajourner à une autre session cette mesure ; il y aura tout à gagner à en différer l'adoption. La Chambre des communes, cette année, a été saisie d'un projet de loi plus important que celui-ci, et il est impossible, à pareille époque de la session, de le débattre. Les deux tiers des députés ont quitté la capitale, et essayer de discuter ce projet de loi à fond serait s'exposer au reproche de vouloir prolonger la session.

Le danger de cette législation est dans l'atteinte qu'elle porte à la valeur des peines sanctionnées par la loi. On le sait, l'un des plus grands dangers dont est menacée la valeur de cette sanction est l'élément d'incertitude apporté dans l'application de la peine. Par là, vous ouvrez un trop vaste horizon aux espoirs des criminels qui le sont, en partie, parce que ce sentiment est trop développé chez eux. Par là, encore, je l'appréhende, vous allez porter un coup mortel à la valeur de notre système et stimuler une tendance déjà trop prononcée au sein de notre peuple, je veux dire, le sentimentalisme en fait de criminalité.

M. HAGGART : Il n'y a pas lieu de renvoyer ces affaires à l'exécutif. Lorsqu'il s'agit de la grâce d'un prisonnier, la question ne vient jamais sur le bureau du conseil, sauf s'il s'agit de la peine de mort.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'est pas question de l'exécutif ici.

M. HAGGART : C'est précisément ce que nous tenons à éliminer du bill, et alors cette législation serait semblable à celle adoptée en Angleterre, où le secrétaire de l'Intérieur est seul responsable, et non pas le gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Discutons le bill par articles en comité, puis le comité pourra lever sa séance, et je conférerai de la chose avec le ministre de la Justice.

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

(En comité.)

Article 1.

M. HAGGART : Rien n'indique dans cet article que la question doit être soumise à l'exécutif ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est précisément ce que j'ai dit, et voilà pourquoi je n'ai pu saisir le sens de l'objection.

M. HAGGART : C'est le premier ministre qui nous a induits en erreur.

M. FOSTER : Evidemment, personne n'a lu l'article.

M. DAVIN : Ce serait une honte d'adopter un article de cette importance, lorsque les pricipaux députés de chaque côté ne l'ont pas lu.

Le PREMIER MINISTRE : Je le répète, il vaut mieux adopter les articles, sans que le bill quitte le comité ; je conférerai avec le ministre de la Justice aujourd'hui.

Article 2.

M. FOSTER : Avant d'aller plus loin, je dois observer que je ne saisis pas bien la procédure établie par le bill. Il est possible qu'il existe une disposition législative désignant le ministre qui a mission de donner son avis du Gouverneur général, mais il n'y a rien de statué à cet égard ici. Le Gouverneur général délivre ou révoque le permis en question ; et cela par un orde par écrit sous le sceau et la signature du secrétaire d'Etat. Mais qui doit conseiller le Gouverneur général ?

Le PREMIER MINISTRE : Notre intention est que le ministre de la Justice conseille le Gouverneur général.

M. FOSTER : Mais la chose n'est-elle pas stipulée ? Sinon, ce serait le conseil, au bout du compte, qui conseillerait le Gouverneur général.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'article n'attribue pas ce pouvoir, mais il en réglemente l'exercice. Le Gouverneur général, cela va sans dire, suivra toujours l'avis du ministre de la Justice, et non pas celui des autres ministres.

M. HAGGART : Il lui est, toutefois, loisible de consulter les autres ministres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sant doute, mais nul autre ministre, au courant des faits, ne voudrait intervenir en pareilles circonstances, pas plus qu'il ne tolèrerait immixtion dans les affaires de son ministère.

M. FOSTER : Il serait bon de le stipuler ici.

Le PREMIER MINISTRE : Cela n'est pas nécessaire.

M. FOSTER : J'ai un mot à ajouter à l'appui de l'avis émis par mon honorable ami (M. Davin). Le premier ministre ne pense-t-il pas qu'il serait préférable d'ajourner l'étude de cette mesure à une autre session ? La Chambre est presque veuve de députés, et cependant, il s'agit d'une mesure fort importante. Ajournons l'étude du bill à une autre session et en attendant, nous obtiendrons l'avis des juges et autres intéressés.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez ! Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses travaux et soit autorisé à délibérer à nouveau.

La motion est adoptée, le comité lève sa séance et rend compte de l'état de ses travaux

SUBVENTION A LA VILLE D'OTTAWA.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 187) concernenant la ville d'Ottawa.

M. CLANCY : Je suppose que c'est le moment convenable pour la discussion de ce bill. Je serai bref. Si je ne me trompe, il serait fort possible que le gouvernement en adoptant cette mesure, s'écartât gravement de la règle suivie jusqu'ici en pareille matière. Au cours du débat sur la résolution, le ministre des Finances nous a dit que, plus que toute autre ville du pays, la capitale avait des réclamations à faire valoir contre le gouvernement. Ce n'est pas sans surprise que j'ai entendu le ministre faire pareille affirmation ; car, j'ai eu beau consulter les précédents, je n'en ai pas rencontré un seul qui n'établisse présisément le contraire de cette proposition. Nous sommes tous fiers de la capitale du Canada, et nous ne voudrions rien faire qui pût en retarder le progrès. Toutefois, si l'on tient compte des immenses avantages accordés à la capitale, l'on conviendra qu'ils cupensent pleinement toutes les réclamations que la ville pourrait faire valoir à titre d'améliorations autres que celles auxquelles le gouvernement est strictement tenu.

Voyons ce qui en est de la ville de Toronto, et je m'adresse ici directement au premier ministre. La ville de Toronto est le centre de la province ; elle renferme les édifices parlementaires et un grand nombre d'institutions publiques ; et cependant, il n'est pas versé au trésor municipal un seul denier sous forme de taxe, par ces institutions. La question est venue sur le bureau il y a quelques années, et l'on fut d'avis qu'admettre le principe en question serait ouvrir la porte à de graves embarras. Ainsi, la ville de Toronto disait au gouvernement : "Nous entretenons un grand parc public où se trouvent les édifices parlementaires, et vous ne contribuez en rien à son entretien." On faisait observer, d'autre part, que ces édifices sont un grand ornement pour la ville et que Toronto bénéficie grandement du fait qu'elle est la capitale et que les édifices parlementaires s'y trouvent. Dans la province de l'Ontario, la législature a fixé le maximum des taxes que peuvent imposer les municipalités.

Dans la province de l'Ontario, il est à peine une seule ville, un seul village qui n'ait dépassé le maximum de la taxation municipale, dont le chiffre est de deux cents le dollar, abstraction faite des impôts qui peuvent être prélevés pour les obligations et les cotisations scolaires. Je suis bien aise de savoir qu'Ottawa fait exception à la règle à cet égard. Or, qu'est-il arrivé? Les villes et les villages, de la province se sont tellement endettés pour travaux d'amélioration que force leur a été de s'adresser, d'année en année, à la législature, pour la consolidation de leurs dettes.

Bref, je ne vois nullement à quel titre l'on prétendrait que la ville d'Ottawa a droit à compensation de la part de l'Etat, afin de dégrever les contribuables de la municipalité. On le sait, le gouvernement fédéral entretient à ses propres frais certaines rues et quelques ponts de la ville. Le gouvernement s'est aussi engagé, peut-être à bon droit, à entretenir un magnifique parc ; mais après tout, c'est un parc au bénéfice de la ville d'Ottawa. Somme toute, à mes yeux, parce que la ville d'Ottawa est la capitale fédérale, cela ne l'autorise nullement à venir demander au gouvernement, de délier les cordons de sa bourse, afin de dégrever les contribuables de la municipalité. De fait, la ville trouve ample compensation dans le fait d'être la capitale. Il n'y a pas une seule ville au Canada qui ne serait dis-

posée à s'imposer des charges encore plus onéreuses que celles qu'Ottawa doit s'imposer pour avoir l'avantage de posséder dans son sein le gouvernement national, et cela, sans demander de subvention quelconque. Mais il ne s'agit pas de cela. Il faut bien que la capitale soit quelque part ; Ottawa est le lieu convenable pour cela, et nous en sommes tous fiers. Mais nous nous écartons ici d'une règle fort sage et fort salutaire. Ne demandons pas à Ottawa de s'imposer des frais au bénéfice du gouvernement ; mais, d'autre part, gardons-nous d'ouvrir la porte à un abus, au détriment des autres villes du pays.

M. BELCOURT : A titre de représentant de la capitale et en raison du profond intérêt que je prends à la question, de concert avec mon collègue, je veux bien accepter la discussion sur le terrain où l'a placée le député de Bothwell. La ville d'Ottawa, nous dit-il, n'a pas droit de demander au gouvernement fédéral une aide quelconque, tendant à dégrever dans la moindre mesure les contribuables de la municipalité. Je le répète, à titre de représentant d'Ottawa, je veux bien accepter la discussion sur ce terrain, et si la Chambre veut bien me prêter son attention, je vais prouver au député de Bothwell qu'il est tenu, de par le principe même qu'il a posé, d'appuyer la mesure proposée. Convenons, tout d'abord, qu'il ne s'agit ici ni d'une question de parti ni d'une mesure d'intérêt local. L'intérêt de la capitale est celui de tout le pays. La capitale fait partie d'un fidéi-commis national. D'un bout à l'autre du pays, nos concitoyens s'intéressent aux progrès d'Ottawa. C'est là, d'ailleurs, un sentiment bien légitime qui n'est pas propre au pays, mais qu'on retrouve partout. Toutes les nations s'enorgueillissent à juste titre de leurs capitales et ont contribué, de temps à autre, de leurs deniers à leur embellissement et à en faire des villes dignes du rang qu'elles occupent. Dans quelques pays, les gouvernements ont consacré d'énormes sommes d'argent à des travaux d'amélioration dans ce sens, et cela notamment à Paris.

M. CLANCY : C'est peut-être bien à tort que la France a fait tant de frais.

M. BELCOURT : Tous ceux qui ont visité Paris savent, au contraire, que le gouvernement national, en France, a été fort bien inspiré en consacrant de si fortes sommes d'argent à l'embellissement de la ville ; et l'on conviendra que la France n'aurait pu faire de meilleur placement.

M. BERGERON : La situation en France, à l'époque où ces travaux d'embellissement ont été exécutés, était toute différente de la nôtre : cela a eu lieu sous le règne de Napoléon III. et non pas sous un régime populaire.

M. BELCOURT : Le but de ces travaux était l'embellissement de la capitale.

M. BERGERON : Le gouvernement de la France, à cette époque, n'était pas un régime populaire.

M. BELCOURT : L'honorable député, je l'espère, ne cherche pas à se faire de la popularité, en prévision des élections. J'espère que pas un seul député ne prendra une attitude aussi regrettable. Il ne s'agit pas ici d'une question de parti, et il faut savoir s'élever au-dessus des intérêts de parti.

M. BERGERON : Mon honorable ami a mal choisi son exemple : la situation de Paris, à l'époque en question, n'offre aucune analogie avec celle d'Ottawa.

M. BELCOURT : Evidemment, les idées de l'honorable député ne concordent point avec les miennes sur ce point. A mon avis, il y a analogie entre les deux cas, ou au moins c'est un précédent, puisque c'est le gouvernement national de la France qui a voté les sommes nécessaires à ces travaux d'embellissement ; et, je le répète, tous ceux qui ont visité Paris sont convaincus que le peuple français a fait là un excellent placement. Les énormes sommes d'argent consacrées à l'achat et à l'embellissement de la place de la Concorde sont le meilleur placement des capitaux qu'il était possible à la France de faire. Le gouvernement national a aussi construit à grands frais le Grand Opéra, et c'est encore là un excellent placement de capitaux.

Le gouvernement fédéral, j'en conviens, a fait beaucoup de sacrifices pour Otawa et les citoyens de la capitale ont également fait preuve de générosité. Toutefois, abstraction faite de l'intérêt national, et à n'envisager la question qu'au point de vue de la justice et de l'équité, je veux bien suivre le député de Bothwell sur le terrain où il a placé le débat. Si les citoyens d'Ottawa, en demandant au gouvernement de contribuer de ses deniers à l'embellissement de la ville, ne visaient qu'à se soustraire à l'accomplissement de leur devoir à cet égard, je serais le premier à m'élever contre leur prétention. Mais il n'en est pas ainsi. La proposition sur le bureau porte que le gouvernement consacrera la somme de $45,000 à des travaux d'amélioration pour la capitale, pourvu que la ville, de son côté, fournisse $15,000, sur les $60,000. Ainsi que l'a fait observer l'autre jour le ministre des Finances (M. Fielding), le gouvernement verse actuellement à la caisse municipale près de $15,000, à titre de taxes tant pour le service de l'aqueduc que pour celui de la protection contre le feu. La ville consent à ce que cette somme de $15,000 soit versée au fonds de $60,000, pour être consacrée exclusivement à l'amélioration des rues, des trottoirs, des parcs, etc. Ainsi, bien loin d'être dégrevés, comme le prétend le député de Bothwell, les contribuables d'Ottawa contribuent, de fait, $15,000, à même les fonds municipaux, afin de coopérer avec le gouvernement fédéral à ces travaux d'amélioration.

Je vais maintenant soumettre à la Chambre quelques chiffres qui seront plus éloquents que mes paroles.

M. INGRAM : Est-ce que, de fait, le gouvernement n'entretient pas la rue Wellington ainsi que certains ponts, et les parcs ?

M. BELCOURT : J'aborderai cette question dans l'instant ; mais je tiens, d'abord, à bien définir la situation de la ville. L'évaluation de la propriété à Ottawa est de $25,000,000, et sur ce chiffre, la propriété du gouvernement fédéral est évaluée à $11,000,000.

M. MACLEAN : Quelle est la quotité imposable de la propriété ?

M. BELCOURT : L'évaluation de la propriété atteint le chiffre de $25,000,000, et celle de la propriété du gouvernement $11,000,000.

M. HAGGART : A quel chiffre s'élèvent les autres exemptions ?

M. BELCOURT : L'évaluation des propriétés des institutions religieuses et des écoles, exemptes de taxes, est de $3,000,000 à $4,000,000. Si la propriété du gouvernement était imposée comme celles des contribuables, la ville en percevrait un revenu de $250,000.

M. FOSTER : Quel est le chiffre de la propriété imposable sur laquelle les taxes de la ville sont prélevées ?

M. BELCOURT : La totalité de l'évaluation de la propriété imposable est de $25,000,000.

M. FOSTER : L'honorable député n'a pas saisi ma question. L'évaluation de la propriété, dit-il, atteint le chiffre de $25,000,000 ; mais, défalcation faite des exemptions, combien reste-t-il de propriétés imposables ? A peu près $10,000,000.

M. BELCOURT : C'est plus que cela. J'ai fait erreur dans le chiffre que j'ai cité. L'évaluation totale des propriétés sur lesquelles la corporation prélève les taxes est de $24,000,000 à $25,000,000. En outre, il y a les propriétés du gouvernement évaluées à $11,000,000, et celles des institutions religieuses, évaluées à $3,000,000 ou $4,000,000.

M. DAVIN : La valeur de la propriété imposable s'élève donc au chiffre de $25,000,000 ?

M. BELCOURT : A $24,000,000 ou $25,000,000.

M. WILSON : Quel est le taux par dollar auquel est stipulé l'impôt municipal ?

M. BELCOURT : Vingt-un millièmes, abstraction faite de l'impôt scolaire et de celui des améliorations locales.

M. MACLEAN : Non ; l'impôt scolaire est compris dans des répartitions générales.

M. BELCOURT : Mon collègue (M. Hutchison) me fait observer que ce taux d'imposition ne comprend ni l'impôt de l'eau, ni l'impôt du revenu, ni celui des améliorations locales. Le revenu que le ville percevrait si les propriétés du gouvernement étaient taxées comme celles des contribuables ordinaires serait de $250,000. Non seulement la propriété du gouvernement est exempte de l'impôt, mais les employés publics sont exempts de l'impôt du revenu que tout le monde acquitte.

En outre, le gouvernement a exproprié une propriété de grande valeur, qui, à une certaine époque, fournissait un revenu important à la ville. La propriété où se trouve actuellement l'édifice Langevin était une importante source de recettes municipales, recettes que la ville a perdues, en raison de l'expropriation de cette propriété.

M. BERGERON : L'édifice Langevin est un ornement pour la ville.

M. BELCOURT : Sans doute, mais ce n'est pas une source de revenus.

M. ROGERS : Est-ce que le gouvernement n'a pas acheté ce terrain ?

M. BELCOURT : Sans doute, mais par suite de l'expropriation, la ville a perdu le revenu qu'elle retirait de cette propriété.

M. ELLIS : La ville a encore la valeur de cette propriété en espèces sonnantes.

M. BELCOURT : Sans doute, mais le revenu qu'elle fournissait est perdu pour la ville.

M. BERGERON : Ceux qui ont vendu cette propriété ont construit quelque part ailleurs des maisons qui sont une source de revenus pour la ville.

M. BELCOURT : Le seul point que je veux établir est que cette propriété était autrefois une source de revenus pour la ville et que, par suite de l'expropriation par le gouvernement, la ville a perdu ce revenu.

M. FOSTER : Il reste beaucoup de terrains en ville.

M. BELCOURT : Le même argument s'applique au Musée Geologique, sur la rue Sussex, à la Galerie des Beaux-Arts, au coin des rues Queen et O'Connor, ainsi qu'aux autres édifices.

M. HAGGART : Le terrain sur lequel sont érigés les édifices parlementaires faisait partie des terrains de l'artillerie et était exempt de taxes.

M. McMULLEN : L'honorable député prétend-il que les employés publics sont exempts de l'impôt ?

M. BELCOURT : Ils n'acquittent pas l'impôt du revenu, voilà tout ce que j'ai affirmé.

M. McMULLEN : Ils acquittent l'impôt immobilier.

M. BELCOURT : Je ne cherche nullement à amoindrir les avantages que la ville d'Ottawa retire de sa position de capitale du Canada. Je reconnais toute l'importance de la chose et je m'en réjouis. Nulle autre ville au Canada ne se prêtait mieux à devenir le siège du gouvernment. La ville est au centre même du Canada.

M. LaRIVIERE : Non; c'est Winnipeg qui est au centre du Canada.

M. BELCOURT : Et sur la frontière entre les deux plus anciennes et plus populeuses provinces du Canada ; et le lieu où sont érigés nos édifices parlementaires semble avoir été crée tout exprès pour ce but. Je m'en réjouis, je le répète, et ne voudrais pour rien au monde amoindrir l'immense avantage que la ville retire de sa position de capitale du Canada. Je ne saurais, toutefois, me ranger à l'avis de ceux qui prétendent que le progrès et le développement d'Ottawa tiennent absolument ou dans une large mesure au fait qu'elle est le siège du gouvernement. Je le répète, Ottawa devait infailliblement devenir un grand centre de voies ferrées et d'industrie, indépendamment du fait qu'elle est le siège du gouvernement. Les ressources forestières et minérales de la vallée de l'Outaouais ainsi que les forces hydrauliques de la rivière Outaouais se concertent pour en faire une des plus grandes villes du Canada. Tout en étant convaincus que la présence du gouvernement fédéral à Ottawa a grandement contribué au progrès de la ville, les citoyens ne sont pas demeurés les bras croisés et n'ont rien négligé pour s'acquitter de leur mieux du devoir se rattachant à l'administration municipale. Que mes honorables collègues jettent un coup d'œil sur ce qui se fait ailleurs et ils comprendront que les citoyens d'Ottawa ont fait preuve de beaucoup d'esprit d'entreprise et qu'ils se sont imposé une lourde dette pour des travaux d'amélioration à la ville. Voyez le nombre de parcs et de pelouses entretenus par les citoyens. par toute la ville. Allez où vous voudrez, et partout vous verrez ces pelouses autour même des plus petites maisons d'habitation.

M. SPROULE : Est-ce qu'il n'y en a pas dans les autres villes du pays ?

M. BELCOURT : Non, si je ne me trompe. pas dans le même mesure qu'à Ottawa. L'entretien de ces pelouses entraîne bien quelques frais. Actuellement, la ville se grève d'une dépense de $750,000, pour construire un système d'égouts qui sera une grande amélioration pour la ville. Le député d'Elgin-est (M. Ingram) veut savoir ce qui en est des ponts. Je vais donner à la Chambre un renseignement qu'elle ignore sans doute ; c'est que les ponts sur le canal et sur la rivière Outaouais, qui auraient dû être construits par le gouvernement, l'ont été aux frais de la ville. Il n'y a pas une seule autre ville au Canada où ces ponts sur les canaux et sur les autres travaux publics n'aient été construits aux frais du gouvernement.

M. BERGERON : Le nouveau pont de la Chaudière a été contruit par le ministère des Travaux publics.

M. BELCOURT : Il n'est pas question du pont sur la rivière Outaouais ; car c'est un pont interprovincial. Le pont sur les glissoires à la Chaudière a été construit aux frais de la ville d'Ottawa, et a coûté $45,000. Voici donc un pont construit par la ville sur des travaux publics et constituant une source de revenu pour le gouvernement.

M. MACLEAN : Quel est le chiffre des recettes ?

M. BELCOURT : Je l'ignore.

M. BERGERON : C'était l'affaire des citoyens de construire ce pont ; car autrement, il leur eût été impossible d'exploiter leurs usines et scieries mécaniques.

M. BELCOURT : Il n'en est pas moins vrai que c'est une source de revenus pour le gouvernement. Peu importe, du reste, le chiffre de ces recettes. La ville a construit ce pont, sans y être obligée. Il y a encore le pont Dufferin sur le canal Rideau. Personne, à coup sûr, ne prétendra que le gouvernement ne fût pas tenu de construire ce pont, et cependant, c'est la ville qui l'a construit, au coût de près de $90,000. Le pont de Pooley, également sur le canal, a été construit par la ville et a coûté $18,000. La ville a encore construit le pont de la rue Maria, au coût de $10,000.

M. WILSON : Si je ne me trompe, le ministre des Finances (M. Fielding), en présentant le bill, a affirmé que tous les ponts sur les canaux, non seulement à Ottawa, mais dans tout le pays, sont entretenus par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis d'avis que lorsqu'il s'agit de ponts sur un canal de l'Etat, c'est au gouvernement fédéral à le construire et à l'entretenir. J'ai insisté sur ce point lorsqu'il s'est agi de ma propre province, et le gouvernement fédéral, si je ne me trompe, admet la chose en principe.

M. BELCOURT : Je tiens à signaler un autre fait : c'est que la ville a cédé au gouvernement le parc de la Côte du Major.

M. CLANCY : L'honorable député préférerait-il que la ville eût aujourd'hui ce parc ? Est-ce un sacrifice qu'elle a fait ?

M. BELCOURT : Voilà précisément où j'en veux venir. Ce parc est au cœur même d'Ottawa et c'est une propriété de grande valeur. Si la ville eût voulu diviser cette propriété en emplacements à bâtir, elle aurait perçu un important revenu non seulement des lopins de terre, mais, en outre, des taxes sur la proporiété. Au lieu de cela, la ville, après avoir dépensé $35,000 sur cette propriété, l'a cédée au gouvernement.

M. CLANCY : La ville était-elle obligée de le faire, ou bien a-t-elle suggéré au gouvernement de prendre ce parc à sa charge ?

M. BELCOURT : L'affaire s'est faite de gré à gré.

M. CLANCY : La ville, sans doute, voulait se débarrasser de sa propriété.

M. BELCOURT : La ville a perdu cette propriété ainsi que le revenu qu'elle en aurait pu tirer.

Afin de permettre au gouvernement d'améliorer la rue Wellington, la ville, en outre, lui a cédé gratuitement la lisière de terrain que l'on sait, évaluée à $40,000. Ainsi, si l'on tient compte des différents item que j'ai signalés, l'on constate que la ville a dépensé $223,000, dépenses que le gouvernement aurait dû effectuer.

En outre, en raison de la présence des édifices parlementaires à Ottawa, et de la nécessité de les protéger contre le feu et de les approvisionner d'eau, la ville a dû construire et entretenir un plus grand nombre de tuyaux principaux de conduite des eaux et de tuyaux d'égout, et elle a dû également augmenter le nombre de ses appareils contre le feu. En raison de l'incendie qui a éclaté récemment dans l'édifice de l'ouest, la ville s'est vue forcée de presque doubler le chiffre de sa dépense annuelle pour le service de protection contre les incendies. Avant 1898, le budget de ce service ne s'élevait qu'au chiffre de $28,000 ; aujourd'hui, il atteint le chiffre de $45,000. Cette augmentation de dépenses tient à ce qu'il a fallu améliorer ce service, afin de mieux protéger les édifices publics. Voilà donc qui démontre parfaitement que bien qu'elle bénéficie largement de sa situation de capitale du Canada, la ville d'Ottawa n'en est pas moins forcée d'effectuer de fortes dépenses de ce chef. A Toronto, la proportion des dépenses effectuées pour ce service est de six et trois-dixièmes pour cent, tandis qu'à Ottawa elle est de sept et deux-dixièmes pour cent, et je n'hésite pas à l'affirmer, cette augmentation de dépenses tient à la nécessité où se trouve la ville de protéger contre les incendies les édifices publics. Quant à l'approvisionnement d'eau, le gouvernement paie à la ville $15,000 par année pour ce service.

Il a été prouvé par des calculs que si le gouvernement avait à acquitter les taxes municipales sur le même pied que mon collègue et moi-même, il lui faudrait verser à la ville la somme annuelle de $45,000 pour le seul service de l'eau. La Chambre sera sans doute stupéfaite d'apprendre qu'à la station agronomique, la taxe de l'eau ne s'élève qu'à $250 par année. Je le répète, si le gouvernement était mis sur le même pied que les contribuables ordinaires, la ville recevrait $45,000 par année pour la seule taxe de l'eau. Voilà ce que le gouvernement aurait à payer pour la protection contre le feu.

Sans vouloir abuser de la patience du comité, j'ai cru devoir porter à sa connaissance les statistiques que je viens de lui soumettre. Si la Chambre veut bien me le permettre, je désire lui signaler ce que les autres pays du monde ont fait pour l'embellissement de leurs capitales. Le député de Beauharnois (M. Bergeron) prétend que l'exemple de Paris ne s'applique nullement ici ; alors, je lui citerai celui de Londres, de Dublin, d'Edimbourg, dont la situation, il ne peut le nier, se rapproche de celle d'Ottawa. Ainsi en est-il des capitales de l'Australie-sud et là aussi, invariablement, le gouvernement verse de fortes sommes au coffre municipal. A Londres, le gouvernement acquitte les mêmes impôts que le commun des contribuables ; ainsi en est-il de Dublin. A Londres, le gouvernement verse, en outre, une somme annuelle de $50,000 au trésor municipal pour l'entretien du corps des pompiers, outre $43,000 pour les écoles industrielles, et il attribue également à la ville les recettes provenant de l'impôt des licences. A Dublin, le gouvernement verse une somme annuelle répondant à ce qu'il acquitterait, s'il était cotisé sur le pied du commun des contribuables ; et, en outre, pour l'approvisionnement d'eau, il acquitte une taxe fixe par 1,000 gallons ; puis, il entretient à ses frais le corps de police. Dans la ville d'Adelaïde, Australie-sud, le gouvernement perçoit tous les honoraires de licences d'hôtels, d'encanteurs, etc., et verse à la municipalité 5 schelings le louis sur toutes les dépenses effectuées pour l'entretien des rues, des ponts et des môles.

M. BERGERON : Ces villes sont-elles représentées à la Chambre ?

M. BELCOURT : Je crois que oui. Dans la Nouvelle-Galles du Sud, le gouvernement acquitte l'impôt sur toutes les propriétés situées dans la ville de Sydney, sauf celles utilisées par les chemins de fer. Les parcs et la police sont à sa charge et il acquitte en outre un tiers des frais d'entretien de la compagnie des pompiers. Au Cap de Bonne-Espérance, le gouvernement acquitte l'impôt sur tous les édifices situés dans la capitale, la ville du Cap, sauf les édifices parlementaires, et ceux des chemins de fer. Il acquitte en outre la moitié des frais d'entretien de la police et verse annuellement une somme de $25,000 au trésor municipal pour le service des pompiers. Il contribue aussi à l'entretien des parcs publics.

Je passerai sous silence la ville de Washington, de peur de m'exposer au reproche de citer un exemple sans analogie avec la situation d'Ottawa ; mais si le gouvernement actuel, ou tout autre cabinet, voulait faire pour ce district-ci ce que le gouvernement des Etats-Unis a accompli pour le district de Columbia, je consentirais volontiers à abandonner notre droit à la représentation aux communes.

M. FOSTER : Vous pourriez le faire en toute sûreté.

M. BELCOURT : Cela reste à savoir. Je ne m'inspire pas ici de l'esprit de clocher, et si j'ai apporté au comité toute cette statistique et tous ces faits, c'est pour établir que ce que nous demandons aujourd'hui au gouvernement, les gouvernements des autres pays l'ont eux-mêmes fait pour leurs capitales. C'est donc au point de vue plus large des intérêts nationaux que je me place. Si je ne me trompe, le pays approuvera cette dépense, et j'espère que la mesure sera adoptée sans qu'il soit nécessaire d'aller au vote.

A une heure, la séance est suspendue

La Chambre reprend ses délibérations à trois heures.

M. MACLEAN : Je serai très court dans les quelques observations que j'ai à présenter à la Chambre. J'ai l'intention d'appuyer le crédit proposé, mais pour d'autres raisons que celles alléguées par le député d'Ottawa (M. Belcourt). Dans la province d'Ontario, il existe force exemptions de taxes municipales ; et ces exemptions sont devenues tellement onéreuses aux municipalités, que l'agitation dans le but de les faire disparaître se propage de plus en plus. Nous avons supprimé bon nombre d'exemptions, mais il en reste encore d'onéreuses. Ceux qui bénéficient de l'administration civique, que ce soient des individus ou des corporations doivent en supporter les frais suivant leurs moyens ; tel est le principe qui doit faire loi en pareille matière. Chaque ville rend nombre de services à ceux qui vivent dans son sein ; elle les protège contre les incendies, leur fournit l'éclairage, les approvisionne d'eau, leur donne la protection de la police, entretient les palais de justice, rétribue les magistrats au service de la municipalité ; et ainsi de suite. Puisque le gouvernement fédéral bénéficie de ces services à Ottawa, il est tenu de payer sa quote-part des frais nécessaires. La masse des contribuables ne gagnent qu'un dollar ou un dollar et demi par jour, et c'est sur cette catégorie de travailleurs que pèsent de tout leur poids les exemptions de taxes. Ils n'en bénéficient nullement, tout en en portant le poids, et tout partisan de l'équitable répartition de l'impôt doit comprendre toute l'injustice de la chose. A mon avis, toute corporation, gouvernement ou autre, et même tout établissement d'éducation, doivent payer leur quote-part des frais qu'entraînent les privilèges dont ils jouissent par l'entremise du gouvernement municipal. Aujourd'hui, ceux qui bénéficient des taxes municipales, sans en porter le fardeau, sont les propriétaires de terrains situés là où la propriété foncière augmente rapidement de valeur et qui bénéficient de ce qu'on appelle l'accroissement de valeur non gagné par le travail. Ce sont eux qui bénéficient de l'établissement de la capitale et des édifices publics à Ottawa, mais quant au simple contribuable qui gagne un dollar ou un dollar et demi par jour, c'est sur lui que retombe le fardeau des taxes, au bénéfice de ceux qui jouissent de l'immunité de l'impôt. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il faudrait faire l'évaluation de la propriété de l'Etat ici et l'imposer 2 cents le dollar——

M. CLANCY : Pas de demi-mesure.

M. MACLEAN : Non, il ne faut pas de demi-mesure. Je suis absolument hostile aux exemptions. Nous avons trop souffert de cet état de choses dans l'Ontario et à titre de citoyen et de contribuable de Toronto, je m'oppose à ce que l'on m'impose, pour les divers services municipaux, protection contre le feu, éclairage, entretien des rues, etc., au bénéfice du peuple de la province qui y possède ses édifices publics. La province de l'Ontario devrait être en mesure de payer sa quote-part de l'impôt, en retour des avantages dont elle jouit. Quant aux employés publics, soit provinciaux, soit fédéraux, s'ils demeurent à la ville et qu'ils bénéficient des avantages qu'elle leur procure, ils devraient fournir leur quote-part des dépenses. Le revenu des employés publics est exempt de l'impôt, tandis qu'il me faut acquitter l'impôt du revenu, et à mes yeux, c'est là une anomalie.

M. WALLACE : L'honorable député (M. Maclean) est-il imposé en raison de son indemnité parlementaire ?

M. MACLEAN : Non ; nous jouissons de l'immunité à cet égard, de par une loi du parlement ; mais, du moment que la chose sera décrétée, j'acquitterai volontiers cette taxe. Donc, me basant sur le privilège que celui qui bénéficie des services municipaux est tenu de payer sa quote-part des charges, je voterai en faveur de la résolution en discussion.

M. SPROULE : M. l'Orateur——

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député me le permet, j'ai un mot à dire, qui facilitera peut-être le débat. L'honorable député (M. Sproule) nous a fait observer l'autre jour que la durée de cette subvention devrait être réduite à dix ans. Nous consentons à accepter cette proposition, et ainsi le débat pourra rouler sur ce pied.

M. SPROULE : Je suis bien aise que le ministre ait accepté ma proposition. Les choses se modifient si rapidement au pays qu'il est plus avantageux de limiter la durée de pareilles subventions. Je ne saurais approuver cette subvention dans les circonstances actuelles. D'abord, je vois par le mémoire que le ministre a bien voulu me passer, qu'il est deux catégories de dépenses effectuées par le gouvernement fédéral à Ottawa, et ces dépenses se divisent en ordinaires et en extraordinaires. Sous le chef des dépenses ordinaires, figurent les travaux effectués en vertu de conventions intervenues entre le gouvernement et la municipa-

lité : approvisionnement d'eau, entretien du parc du Major et de la rue Wellington, celui des ponts, éclairage, arrosage et enlèvement de la neige. Au compte des dépenses extraordinaires, figurent les item que voici : contribution à l'égout de la rue Wellington ; travaux d'amélioration au parc du Major en 1886-87 ; pavage de la rue Wellington et du pont Dufferin en 1886-87 ; contribution à la construction du poste central d'incendie en 1887-88 ; contribution au pont de la rivière Rideau en 1886-87 et en 1888-89 ; contribution aux abords du pont de la Chaudière en 1893-94 ; contribution au pavage en asphalte des abords du pont des Sapeurs et du pont Dufferin en 1896-97 ; contribution d'une clôture autour du parc du Major, en 1897-98 et en 1898-99 ; réparations extraordinaires au pont des Sapeurs et construction d'un trottoir sur la rue Wellington, à la même date. Ces deux catégories de dépenses ont atteint, en moyenne, la somme de $61,000 par année, ces dix ou quinze années dernières. Et voilà que l'on nous propose, en outre, de dépenser $60,000 de plus, soit $120,000 par année, soit encore environ $1,250,000 par chaque période décennale dans la ville d'Ottawa.

On prétend que la ville ne bénéficie nullement du fait d'être la capitale du Canada. Que l'on demande au premier conseiller de ville venu s'il ne serait pas bien aise d'accorder une forte subvention à toute compagnie industrielle qui viendrait s'établir ici et donner du travail à 1,000, 1,200 ou 1,500 ouvriers ou salariés, qui représenteraient peut-être autant de familles. Il y a, paraît-il, à Ottawa, à peu près 1,500 employés publics salariés. Mais, nous dit-on, ces employés n'acquittent pas l'impôt du revenu ! Ces employés acquittent l'impôt foncier et autres taxes et sont contribuables au même titre que le commun des citoyens. L'employé public acquitte la taxe de l'eau et de l'éclairage, tout aussi bien que le reste des citoyens. Chaque employé public, est consommateur des produits fabriqués ou importés ici et contribue de cette façon aux recettes de la ville, sauf qu'il est exempt de l'impôt du revenu. L'argument invoqué à cet égard ne milite donc nullement en faveur de la ville d'Ottawa.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) se déclare hostile aux exemptions, et j'abonde dans son sens. Je voudrais voir appliquer ce principe à toutes les classes sociales et que l'on imposât les propriétés de l'Etat, comme celles du commun des citoyens. Le jour n'est pas éloigné où, je l'espère, toute exemption sera abolie et où toutes les propriétés, situées dans les limites des municipalités, seront imposées. Le député d'Ottawa (M. Belcourt) dit que si les propriétés du gouvernement évaluées à $11,000,000, acquittaient les mêmes taxes que les propriétés des contribuables, la ville percevrait un revenu annuel de $250,000 de plus. Or, il oublie un fait : c'est que si la propriété du gouverenement était imposable, le taux actuel de la taxation serait abaissé.

M. BELCOURT : J'ai dit que la valeur imposable des propriétés du gouvernement à Ottawa est de $11,000,000.

M. SPROULE : La valeur actuelle des propriétés imposables est de $25,000,000, et si l'on porte cette somme à $36,000,000, ce qui comprendrait les propriétés de l'Etat exemptes de l'impôt, il ne serait plus nécessaire de maintenir le taux de la taxation à un chiffre aussi élevé, et par conséquent, au lieu de $250,000, ce ne serait plus que les deux tiers de cette somme que la ville recevrait.

Je vois que l'entretien des terrains autour des édifices parlementaires n'est pas porté au compte des $61,447 que nous dépensons actuellement ; par conséquent, les dépenses effectuées à Ottawa pour les édifices parlementaires dépassent de beaucoup le chiffre indiqué ici.

Il faut aussi tenir compte du grand nombre d'ouvriers employés de temps à autre aux travaux des édifices parlementaires, et qui, à titre de salariés, contribuent au progrès de la ville tout comme les salariés de Toronto, de Hamilton, contribuent au progrès de ces villes. Le premier ministre à l'avènement de son parti au pouvoir, s'est vanté qu'il voulait faire d'Ottawa le Washington du nord. On l'a si souvent turlupiné au sujet de cette singulière promesse, qu'il cherche aujourd'hui à dégager de quelque façon sa parole ; et c'est là, sans doute, la raison d'être de la proposition débattue. En tant qu'il remplit l'un de ses engagements, mon respect lui est acquis, car il a si souvent violé ses promesses, qu'il faut bien lui savoir gré d'en accomplir une seule. Reste à savoir, toutefois, de quel œil les autres villes envisageront cette nouvelle dépense. Nous qui demeurons à 350 milles d'Ottawa——

M. BELCOURT : Pendant six mois de l'année seulement.

M. SPROULE : Soit ; nous passons ici six mois de l'année ; nous y faisons certaines dépenses, et tout cela tourne au bénéfice d'Ottawa. J'avais oublié la chose, et je remercie l'honorable député de m'avoir rafraîchi la mémoire. Si l'on tient compte du nombre de députés et de sénateurs et des sommes élevées qu'ils dépensent à Ottawa au cours de la session, il faut convenir que c'est encore là une contribution apportée à la ville de toutes les parties du pays. C'est un nouveau fait à l'appui de ma thèse.

Voici encore un autre article que je désapprouve :

La commission pourra acheter, acquérir et posséder des propriétés foncières dans la ville d'Ottawa ou ses environs, pour en faire des parcs ou places, rues, avenues, promenades, allées ou passages publics.

A mon avis, le parlement ne devrait pas autoriser la commission à posséder des propriétés foncières, sauf à titre de représen-

tants de la Couronne. On ne devrait pas non plus lui permettre d'acheter des propriétés. Il y a déjà assez de propriétés de l'Etat dans la ville. Voilà pourquoi je m'oppose à l'adoption du bill à l'étude, et si je ne me trompe, j'ai en cela l'approbation de mes commettants et du corps électoral. C'est déjà bien assez de tout l'argent que les députés dépensent à la capitale pendant les sessions du parlement ; c'est bien assez qu'il réside ici 1,500 employés publics, qui, avec leurs familles, contribuent au revenu de la ville, sans qu'il faille ajouter une dépense annuelle de $60,000 aux $61,000 que nous dépensons actuellement.

M. BELL (I.P.-E.) : Lorsque la question est venue sur le tapis pour la première fois, j'ai cru devoir m'y opposer, parce qu'il m'avait été impossible de trouver des précédents autorisant le gouvernement à faire voter des crédits à même le trésor fédéral pour les services municipaux. Toutefois, après avoir bien pesé les arguments avancés par les orateurs qui ont pris part au débat, et en raison de la déclaration du ministre des Finances (M. Fielding) qui propose aujourd'hui de réduire de 20 ans à 10, la durée de la subvention, je me sens disposé à modifier l'attitude que j'ai adoptée au début.

On prétend que si les propriétés du gouvernement à Ottawa étaient imposées au même taux que celles des contribuables de la municipalité, la ville en retirerait un revenu annuel de $250,000. A mes yeux, cet argument n'est pas probant, car nous ne saurions établir en principe qu'il faille imposer les propriétés de l'Etat. Une fois entrés dans cette voie, il est impossible de prévoir où cela aboutirait, et il nous faudrait appliquer ce principe partout. Toutefois, bien que cet argument ne soit pas probant, il est une autre proposition qui mérite étude et qui, à mes yeux, semble marquée au coin de l'équité : c'est qu'il serait juste que le gouvernement contribuât de ses deniers aux services municipaux, non pas à titre d'impôt, mais à titre de subvention ou de gratification. Le gouvernement fédéral bénéficie des divers services municipaux, il jouit de la protection contre les incendies, de l'usage des rues et des trottoirs, et à de divers titres, il est tenu de contribuer en quelque chose à ces dépenses, en retour des services dont il jouit. A ces divers titres, il me semble donc juste que le gouvernement contribue de ses deniers aux services municipaux.

Il a aussi été question du prix de l'eau. Si le gouvernement, dit-on, était obligé d'acquitter, pour son approvisionnement d'eau, le même prix que les propriétaires paient à la ville, sa contribution annuelle serait non pas de $14,000, mais de $45,000. Cet argument mérite étude. On prétend aussi que l'établissement de la capitale ici a occasionné de grands frais aux citoyens et à la municipalité d'Ottawa. Les citoyens se sont mis en frais pour embellir leurs maisons d'habitation et leurs alentours, tandis que la municipalité de son côté a fait de grandes dépenses pour l'amélioration des rues et pour faire d'Ottawa une capitale digne en tout point du Canada. C'est encore là un point dont il faut tenir compte.

Le ministre des Finances (M. Fielding) a aussi avancé un argument qui a bien sa valeur : c'est qu'il importe d'envisager cette question au point de vue national. Nous éprouvons tous un sentiment d'orgueil à l'endroit de la capitale du Canada, et c'est là un fort légitime sentiment. Nous ne devrions nullement hésiter à faire quelques légers sacrifices pour embellir cette capitale, et pour en faire, une ville grandiose, d'une imposante magnificence, et le digne pendant de ces édifices parlementaires qui font l'admiration de tous les étrangers. Voilà pourquoi, à mon avis, nous devrions être disposés à faire quelque concession raisonnable à la ville d'Ottawa.

Qu'on me permette d'offrir un avis au sujet des traitements des employés publics. Dans la pétition présentée au gouvernement par la ville d'Ottawa, il est dit qu'il y a $1,000,000 de revenus des employés publics exempts de l'impôt. S'il était perçu une taxe sur ces revenus, comme sur les autres propriétés, la ville en tirerait $20,000 de recettes annuelles. Or, abstraction faite de toute contribution que le gouvernement puisse faire aux services municipaux de la ville d'Ottawa, il importe de se demander si le parlement ne devrait pas, dans un prochain avenir, autoriser l'imposition des salaires des employés publics, ce qui nous permettrait de défalquer ces $20,000, de la subvention que nous accordons aujourd'hui. Je ne me suis jamais expliqué la raison d'être de cette exemption. A mes yeux, c'est là une fiction légale qui n'a pas de raison d'être, ou qui, à tout événement, doit disparaître. La législature de la province de l'Ontario, paraît-il, n'a pas le pouvoir d'autoriser les autorités civiques, à imposer le revenu des employés fédéraux, parce que, allègue-t-on, l'exercice de ce pouvoir aurait pour résultat de porter préjudice à la valeur du service. Les tribunaux ont déclaré qu'il n'entre pas dans les attributions de la législature de l'Ontario d'autoriser les autorités civiques d'Ottawa à imposer cette taxe. A mon avis, il importe d'apporter une modification à cet état de choses et le parlement devrait législativement se désister du droit qui lui est attribué de faire exempter les salaires des employés publics de l'impôt municipal. Non seulement le parlement devrait se désister de son droit à cet égard, mais il devrait autoriser les autorités municipales d'Ottawa à imposer les traitements des employés fédéraux, dans le but de grossir les recettes de la ville. J'espère que dans un prochain avenir, le parlement rendra une loi dans ce sens, et qu'il pourra ainsi défalquer de la subvention qu'il accorde actuellement à la ville, au moins $20,000, ou telle somme que pourra produire l'imposition de ce revenu de $1,000,000.

M. SPROULE : M. l'Orateur, en parcourant à la hâte le mémoire qu'a bien voulu me passer le ministre des Finances (M. Fielding), j'ai confondu la dépense ordinaire avec la dépense extraordinaire. J'ai porté au chiffre de $61,000 la dépense extraordinaire qui ne s'élève, de fait, qu'à $32,000. Par conséquent, mon argument est inexact dans cette mesure-là même, et je m'empresse d'apporter la rectification voulue.

M. ROGERS : M. l'Orateur, il m'est d'ordinaire réservé d'exprimer mon avis après que les grandes lumières de la Chambre ont exprimé de leur. Malheureusement, les orateurs qui ont pris part au débat se sont tant répétés, ils ont tant ressassé les arguments rebattus au cours de la discussion antérieure que j'hésite à prendre la parole, de peur de faire une répétition. Je ne saurais, toutefois, laisser passer ce débat sans exprimer mon opposition à cette mesure. Je n'aurais pas pris cette attitude, n'était le fait que les dépenses effectuées pour les édifices publics d'Ottawa, pour les parcs publics, les parterres, enfin pour tout ce qui touche aux propriétés de l'Etat ont été de nature à faire d'Ottawa une capitale digne du Canada, et qui ferait même honneur à n'importe quel pays de ce continent. Sans cela, personne ne serait plus heureux que moi de voter les sommes nécessaires pour mettre la capitale au point où elle est actuellement. Nous nous faisons un plaisir d'amener ici des citoyens de toutes les parties du pays, et les étrangers de passage dans cette belle ville ne peuvent taire leur admiration et leur stupéfaction de ce qu'il nous a été possible d'accomplir en fait d'édifices publics, à même une dépense de $4,000,000. Sans cela, je le répète, il y aurait lieu d'accorder la subvention proposée ; mais il faut savoir se tenir dans les bornes voulues. On a dit ici tout ce que d'autres villes ont fait pour stimuler l'industrie et les entreprises commerciales. Je comparerais volontiers le parlement à une fabrique, dans une certaine acception du mot. Cette session-ci fait foi d'une chose : c'est que notre usine parlementaire fabrique beaucoup de gaz, et que la force motrice est dans une large mesure, du vent ; or, Ottawa bénéficie grandement de cette exploitation. Nombre de villes, à l'occasion d'une fête publique, font de grands frais pour attirer la foule des étrangers.

M. MACLEAN : Pour attirer les cultivateurs.

M. WILSON : Et pour berner les cultivateurs.

M. ROGERS : Oui, et il en vient un grand nombre ici, attirés qu'ils sont par la beauté et les attractions de la capitale. Preuve, les 300 ou 400 citoyens venus en excursion, de mon propre comté, et qui ont passé trois ou quatres jours à la ville, où ils ont bien dû dépenser $1,000 ou $1,500 au bénéfice de la capitale. Voilà un fait qui se répète tous les jours et qui prouve combien Ottawa bénéficie du fait d'être la capitale ; aussi, les citoyens d'Ottawa doivent-ils se garder de se montrer trop exigeants. Qu'aurait été Ottawa sans les édifices du parlement ? Que serait cette hauteur isolée si le gouvernement n'avait pas dépensé des sommes considérables pour l'embellir ? Sans doute cette ville a l'avantage d'être un centre de commerce, mais voyez ce qu'elle a retiré de bénéfices du fait qu'elle est la capitale du Canada. Ottawa non capitale ne serait qu'un amas de chantiers de bois, tels qu'il en existait auparavant. Cette ville montre un appétit vorace en demandant encore des faveurs au gouvernement. Ma propre ville de Kingston pourrait, elle aussi, prétendre devenir la capitale du Canada ; j'ai toujours cru, comme je crois maintenant, qu'elle avait droit à ce titre. Cependant, depuis la Confédération, je suis content, comme je crois que tout le monde l'est, du choix qui a été fait.

La ville de Kingston, je crois, aurait offert au pays $50,000 pour avoir le siège du gouvernement ; d'autres cités auraient fait de même, parce qu'elles y voyaient leur avantage.

Mais le point principal de la question est celui-ci : les cultivateurs qui paient surtout les taxes et sur lesquels tombe davantage le fardeau des impôts et des dépenses du pays, considèrent que le crédit demandé ne doit pas être voté. Sans doute, tout autant qu'aucune autre classe de la communauté, ils seraient heureux de voir Ottawa occuper une position enviable, mais ils considèrent que le gouvernement en a fait assez pour cette ville. Je ne pourrais retourner devant mes électeurs et défendre cette mesure. Je serais heureux si le montant demandé était réduit à $30,000 pour dix ans. Si le gouvernement voulait séparer ce montant en deux, tout le monde serait content et il n'y aurait aucune récrimination.

M. DAVIN : Je doute grandement que la population de l'ouest regarde avec plaisir cette dépense considérable dans les intérêts de la cité d'Ottawa. En parcourant le bill, j'aperçois une difficulté : vous aurez deux corps qui gouverneront Ottawa ; l'un de ces corps sera sous la juridiction directe du gouvernement du jour. Il aura les pouvoirs d'un corps constitué—il pourra acquérir et posséder et faire tout ce qu'un corps constitué civilement peut faire. Je prévois des complications sérieuses à ce sujet. Cependant, il est inutile de discuter aucune proposition dans les circonstances actuelles, car le temps nous manque ; mais j'exprime l'opinion de ceux qui m'ont envoyé ici. Je dis qu'ils voient sous un jour défavorable, au moins pour le présent, la dépense considérable que l'on veut faire dans cette direction.

M. INGRAM : Avant que cette motion soit adoptée, je désire protester contre la dépense proposée. Je crois que les avantages dont jouissent à présent les citoyens d'Ot-

tawa en ayant les édifices publics ici, en ayant comme concitoyens ces nombreux employés et fonctionnaires publics, doivent leur suffire, sans qu'ils aient à s'attendre à ce que le pays contribue directement au fonds civique. Je suis convaincu que Toronto et d'autres cités en vue du Canada, au lieu de demander une subvention, seraient très heureuses de pouvoir en accorder une, afin de jouir des avantages que possède Ottawa en ayant les édifices du parlement ici.

La motion est adoptée sur division, le bill est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

(En comité.)

Section 1.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que cet article soit amendé en remplaçant "vingt ans" par "dix ans".

La motion est adoptée ainisi que l'article tel qu'amendé.

M. FOSTER : Quand l'honorable ministre a expliqué ce projet de loi, il m'a semblé que la question de permanence n'était pas assez considérée dans la formation de cette commission. Je crois que la force d'une commission de ce genre réside dans son caractère de permanence, de manière à ce qu'il puisse y avoir continuité dans le caractère des améliorations faites. Si vous avez comme représentant de la ville un échevin ou le maire, l'un et l'autre peuvent être remerciés de leurs services par leurs partisans aussitôt qu'une difficulté s'élève entre eux. Et c'est peut-être à ce moment là même qu'ils commenceront à bien connaître l'ouvrage actuellement en cours, et il me semble que de cette façon, vous n'aurez pas le meilleur homme, n'étant pas capables de compter, à un moment donné, sur la compétence de celui qui avait été d'abord choisi. Je crois que le représentant choisi par la ville devrait être nommé pour au moins trois ans, et il sera alors remplacé par un autre choisi, ce dernier aussi, par la ville. Si un homme n'est nommé que pour un an, sans assurance d'être choisi pour une autre année, il sera porté à travailler avant tout pour son quartier, qui peut le renvoyer au conseil ou se dispenser de ses services.

M. WALLACE : Cet article déclare que si un échevin, ou le maire est nommé commissaire, il devra abandonner cette charge dès le moment qu'il cesse d'être échevin ou maire. Il me semble que cette disposition empêchera le conseil de ville, s'il trouve que tel maire ou tel échevin peut rendre des services, de le continuer en office.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas l'intention de cet article, et je ne crois pas que telle en soit la conséquence.

M. WALLACE : On devrait donner une occasion au conseil de nommer de nouveau ce maire ou cet échevin, si le conseil le désire, et l'on ne devrait pas le priver de ce pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas là l'intention de cette clause d'empêcher le conseil de nommer de nouveau tel maire ou tel échevin, et je ne crois pas que la construction de la phrase puisse donner telle interprétation à cette stipulation. Quant à la question de permanence, je partage pleinement l'opinion de mon honorable ami d'York, N.-B. (M. Foster), mais l'honorable député verra que dans certains cas, cette commission et le conseil pourront avoir à travailler ensemble, et afin d'éviter tout conflit possible, ou toute confusion, il est à désirer qu'un représentant du conseil siège dans cette commission, et il nous faut bien comprendre que ce représentant devra être soit le maire, soit l'un des échevins. De plus, si le conseil croit opportun de nommer un citoyen en dehors du conseil, il peut le faire, et le conseil peut suivant discrétion, le nommer pour une période d'un an ou pour une période ne dépassant pas trois ans.

M. BELCOURT : L'opinion exprimée par l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) sera partagée par tous les membres de cette Chambre. Il me semble cependant que nous pouvons laisser à la discrétion du conseil le pouvoir de nommer son représentant pour une période d'un an, ou plus. Si celui qui est nommé donne satisfaction, nul doute qu'il sera nommé de nouveau à la fin de la première année, tandis que s'il ne donne pas satisfaction, il ne sera pas nommé.

M. FOSTER : A-t-on choisi quelques noms ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais on a suggéré les noms de plusieurs messieurs, mais aucun n'a encore été choisi.

M. FOSTER : Je suppose que le seul but du gouvernement est d'avoir une commission des plus efficaces et j'espère que nous l'aurons, autrement le parlement serait dans le cas de revenir sur ce crédit, qui ne sera maintenu que si le système adopté est convenable. Le système poursuivi par le conseil, —bien qu'il soit de grossière hérésie de trouver à redire, dans cette Chambre, à l'administration des pères de la cité—me semble manquer d'orientation suivie dans les améliorations aux rues ; on fait des travaux ici, des travaux là, sans plan arrêté. Il n'y a pas de doute que le gouvernement reconnaît que la permanence de cette subvention dépendra entièrement de la manière dont ce crédit sera dépensé, et c'est pourquoi il verra avec soin à ce que des hommes ayant toutes les qualités requises soient choisis comme commissaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je partage les idées exprimées par l'honorable député et j'espère que le gouvernement fera des nominations qui auront l'approbation générale.

M. SPROULE : Il n'y a aucun moyen indiqué dans ce bill pour nous débarrasser de la commission lorsqu'elle aura été une fois nommée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le Gouverneur en conseil peut renvoyer les commissaires en tout temps ; ils ne sont *nommés que durant bon plaisir.*

M. SPROULE : Quel bon plaisir ? Le leur ? Je comprends que les juges sont nommés de cette façon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, *non.*

M. SPROULE : Et si tel est le cas, je serais porté à croire que tous ceux qui sont nommés de cette façon s'attendent à garder leur position toute leur vie.

M. BORDEN (*Halifax*) : Je n'étais pas présent quand le bill a été présenté, et je ne connais pas les raisons exactes que l'on a apportées à l'appui de ce projet de loi. Sans doute, ces raisons devaient être très bonnes. Je comprends que l'une de ces raisons est qu'il y a un grand nombre de propriétés du gouvernement qui ne paient aucune taxe à la ville.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. BORDEN (*Halifax*) : Supposons que ce soit là une raison que l'on peut invoquer en faveur de ce bill, je voudrais savoir si le gouvernement va prendre en considération le fait que tel état de choses existe dans d'autres cités. Par exemple, à Halifax, une étendue considérable de terrains est exexempte de taxes, parce qu'elle appartient au gouvernement du Canada. Il va de soi qu'aucun citoyen de Halifax ne nie que cela soit une avantage pour la ville. Des propriétés de grandes valeurs ont été achetées pour l'Intercolonial, le département des Postes, le département des Finances, celui de l'Agriculture et autres départements. Bien que tout cela soit un avantage pour la ville, cependant, le même état de choses existe à Halifax.

M. MACLEAN : La même chose est vraie pour Toronto. Le gouvernement possède dans cette ville un hôtel des douanes, un bureau du Revenu de l'intérieur, lesquels perçoivent des montants considérables, en vérité la plus grande partie du revenu qu'il retire d'Ontario. Ces édifices sont dans les principales rues ; il faut que la police les surveille ainsi que les pompiers, en un mot, le gouvernement, sous ce rapport, jouit de tous les avantages de cette ville, mais il ne paie rien pour cela et je dis qu'il devrait payer.

M. DAVIN : De cette manière ?

M. MACLEAN : Non ; par une taxe municipale directe.

M. DAVIN : Les discours de mon honorable ami de Halifax (M. Borden) et d'York-est (M. Maclean) tendent à démontrer où ce bill va nous mener. Adoptez-le, et de Halifax, de Toronto, et d'autres endroits, arriveront des demandes au ministère des Finances.

M. ELLIS : Pourquoi pas ?

M. DAVIN : Et depuis Saint-Jean, N.-B., jusqu'à Victoria, des demandes semblables seront faites.

M. BERGERON : Il y aura aussi des demandes de Regina.

M. DAVIN : Eh bien ! Je ne dirai pas cela. Vous aurez des demandes de toutes les localités où le gouvernement a un fonctionnaire de quelque département, et alors, ce sera comme dans un nid d'oiseaux dont la mère à été longtemps absente: le bruissement d'une feuille ouvrira la bouche de tous ceux qui s'attendent à recevoir quelque chose. Même à la phase où nous sommes rendus, je crois que le gouvernement devrait examiner avec soin s'il doit aller plus loin.

Supposons que vous vous rendiez à l'appel de mon honorable ami d'York-est, à celui de mon honorable ami d'Halifax ou de mon honorable ami de Saint-Jean (M. Ellis), et que vous considériez combien vous allez accorder à leur ville respective, êtes-vous pour présenter un bill semblable à celui qui nous occupe, pour ces différents endroits, créant une commission et un état de choses comme ceux que vous créez pour Ottawa ? Quant à moi, une fois qu'on aura décidé d'accorder un montant qu'on tiendra comme équivalent au montant des taxes municipales que le gouvernement serait obligé de payer dans certaines localités, une fois qu'on aura établi qu'une propriété appartenant au gouvernement dans un endroit est responsable hypothécairement des taxes, je voterais plutôt ce montant et je le donnerais à la corporation. S'ils ne dépensent pas plus d'argent qu'ils ne le font maintenant, nos conseils municipaux profiteraient de cette politique, mais j'espère qu'on mettra en pratique un meilleur principe que celui qu'on veut appliquer maintenant. Comme je l'ai dit lors de la seconde lecture du bill, je crois que de graves inconvénients résulteront de la nomination de cette commission.

M. BERGERON : Quand le bill a été présenté, j'ai eu l'honneur de demander au premier ministre si le gouvernement avait l'intention d'appliquer le même principe à d'autres villes, et le très honorable monsieur m'a répondu qu'aucune ville n'avait encore fait de demande. Je demanderais au très honorable ministre s'il a reçu des demandes des villes où le gouvernement possède des édifices publics, et qui réclament les mêmes privilèges que ceux accordés à Ottawa.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai reçu aucune requête de ce genre. Il n'y a qu'une cité d'Ottawa dans tout le Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les remarques qu'ont faites plusieurs honorables

députés qui viennent d'adresser la parole à cette Chambre seraient exactes, si elles n'avaient pas pour base une erreur, celle qui tend à dire que nous avons demandé cette subvention en faveur de la ville d'Ottawa, comme pour payer une taxe locale. J'ai pris beaucoup de soin pour ne pas placer la question sur ce terrain, car je comprends qu'en partant de ce principe, chaque ville, chaque cité, chaque village du pays où nous avons des édifices publics ou des propriétés demanderaient la même chose que ce que nous faisons pour Ottawa, et ce n'est certes pas là notre intention. Tout ce que j'ai dit, c'est que, laissant de côté la question de taxes générales, si nous ne présentions pas une mesure de ce genre, je croyais qu'il ne serait que juste pour nous de payer à la ville un montant plus élevé pour l'eau qu'elle nous fournit. Voilà qui diffère beaucoup d'une taxe ordinaire. Les édifices publics ne paient pas de taxes aux municipalités ; je crois, cependant, que je suis dans le vrai en disant que dans chaque endroit où il y a un édifice public, il nous faut payer pour l'approvisionnement de l'eau. Sous ce rapport, il n'y a pas d'exception. Considérant la vaste étendue de terrain occupée par les édifices du parlement et autres édifices publics servant à l'administration du pays dans la cité d'Ottawa, je crois que la taxe d'eau que nous payons est très peu élevée. Je crois que nous devrions payer plus cher pour ce service. C'est là tout ce que j'ai déclaré quant à la question de la taxe locale. Mais le principe sur lequel nous nous sommes appuyés pour demander au parlement de voter cette subvention, c'est qu'Ottawa est la capitale du Canada et que, par conséquent, cette ville a un droit spécial sur le trésor du pays que n'ont pas les autres villes quelque importantes qu'elles puissent être sous d'autres rapports.

M. CLANCY : Bien que l'honorable ministre (M. Fielding) ait pris un soin spécial de cacher dans ses paroles le sens véritable de ce bill, il doit s'apercevoir qu'il n'a pas trompé les membres de cette Chambre, qui ont présenté tout de suite des requêtes en faveur des localités qui les intéressent. L'habileté du ministre des Finances est grande, mais elle ne suffit pas dans le cas qui nous occupe. Nous savons tous que le ministre des Finances est capable de saisir promptement une question quand il le veut ; assurément, il peut voir que la question des taxes d'eau n'a rien à faire dans le cas actuel, que cette question qui nous occupe subsiste par elle-même. Si nous ne payons pas de taxes d'eau assez élevées, payons-en de plus élevées. S'il y a d'autre chose que le gouvernement du Canada devrait payer, payons-le non pas d'une manière détournée, mais généreusement et avec justice. Il n'y a vraiment qu'un seul argument qui ait encore été invoqué en faveur de ce bill, et c'est celui-ci : nous devons être patriotes. Je crois que ce n'est là qu'un sentiment vain, qu'une belle chose en théorie, mais lorsque nous en arrivons au fait, cela signifie : "débarrasser les citoyens d'Ottawa du paiement des taxes jusqu'au montant de cette subvention. Il ne faut pas oublier cela. Je crois que ceux qui paient des taxes à Ottawa ne devraient pas être mis dans une meilleure position par l'action de ce gouvernement, que ceux qui paient des taxes dans les autres cités et villes. Je ne suis pas pour discuter la question au point de vue des bénéfices qu'on peut retirer en louant les principaux édifices d'Ottawa ; mais nous ne pourrions nous cacher à nous-mêmes que la valeur de toutes ces propriétés est augmentée par le fait que les édifices du parlement se trouvent ici.

Je dis que le principe invoqué est vain, mauvais dans son essence même et d'une nature telle, qu'il ne devrait pas être adopté. Mais à part ce point de vue sentimental de la question qui, je crois, ne doit pas entrer ici en ligne de compte, on ne peut invoquer aucun argument raisonnable à l'appui de cette résolution. En réalité, nous entrons en société avec la ville jusqu'à concurrence du montant désigné et pour une période de dix ans, en permettant à cette commission d'acquérir et de posséder des propriétés de concert avec la ville, en société avec elle ; nous ne savons pas quand cela finira. En proposant de limiter cette société à dix ans, l'honorable monsieur l'a rendue perpétuelle.

M. MACLEAN : Je désire simplement dire que je vote pour ces résolutions, parce que je ne crois pas aux exemptions de taxe ; mais je ne vote pas pour ces résolutions afin de faire d'Ottawa le Washington du Nord.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un mot en réponse à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Il insiste sur le fait que cette subvention va soulager les citoyens d'Ottawa qui paient des taxes. Eh bien ! si nous payions cet argent au trésor municipal d'Ottawa, et si nous laissions les autorités municipales libres d'en faire ce qu'elles voudraient, cet argument serait exact. Mais comme nous ne sommes pas pour payer un sou au trésor d'Ottawa, comme, au contraire, nous allons prendre $15,000 de ce trésor, $15,000 que nous lui payons annuellement, et comme nous mettons tout ce montant entre les mains d'une commission, qui devra le dépenser sous la direction du gouvernement, et pour tous travaux dont, au jugement du gouvernement, le coût peut être porté à ce fonds, mon avis alors est que cette subvention ne soulagera pas les citoyens qui paient des taxes, mais qu'au contraire, elle permettra de faire des améliorations dont nous serons fiers, améliorations qu'Ottawa ne pourrait pas faire par elle-même à cause des taxes lourdes qu'elle paie.

Quant aux autres cités du Canada, qu'il soit bien compris que le principe qui nous fait demander cette subvention, ne donne à aucune cité le droit de venir ici réclamer la même chose. Si ce bill vaut quelque chose, c'est parce que nous voulons faire quelque chose pour la capitale du Canada,

quelque chose que nous ne pouvons faire pour les autres villes du pays, si l'on tient compte du motif qui nous fait agir. Si ma propre ville, dont je désire si ardemment le bien-être et le progrès tout autant que je désire le bien-être de toute autre ville, venait ici et demandait une subvention, ma réponse serait simple, je lui dirais : eh bien ! c'est votre malheur de ne pas être la ville capitale du Canada, mais vous avez d'autres bonnes qualités, et je crois que vous êtes une ville plus florissante que la capitale du Canada——

M. FOSTER : Et je vais vous accorder cette subvention de quelque autre manière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je ne dirai pas que j'accorderai cette subvention de quelque autre façon, mais je dis que nous devons être capables de reconnaître le fait que la capitale occupe une position exceptionnelle. Ce principe est-il sage ou erroné, c'est le principe qui nous a fait demander cette subvention.

M. CLANCY : N'oublions pas le fait que nous formons une société et que l'honorable monsieur essaie de le cacher par son bill. Si nous désirons aider à l'embellissement d'Ottawa, ayons un crédit spécial pour cette fin, et alors, nous aurons la juridiction de la chose dans nos mains et nous serons où nous en sommes d'année en année

Article 5.

M. FOSTER : Au sujet de cette commission, je veux dire qu'elle peut avoir le résultat que quelques autres commissions ont eu, celle du service civil, par exemple. Si vous prenez un fonctionnaire civil qui reçoit un salaire pour l'ouvrage qu'il fait dans un département, et si vous le mettez secrétaire de cette commission à laquelle il consacre tout son temps, vous vous trouvez alors à lui payer un salaire pour un ouvrage qu'il ne fait pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y aura difficilement assez d'ouvrage pour le tenir occupé tout le temps.

M. FOSTER : Il arrivera ceci : le pays paiera l'un de ces fonctionnaires qui sera secrétaire de cette commission. $60,000 constituent une somme considérable d'argent et l'ouvage qu'il faudra faire, tout ce qui se rapportera à cet ouvrage, sera suffisant pour employer un seul homme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avions en vue l'idée d'imposer à cette commission l'obligation de payer soit un secrétaire, soit un trésorier. Nous voulions si possible faire faire ce travail, en comptant sur tout le dévouement de celui qui en serait chargé. Nous avions cru que parmi les nombreux fonctionnaires publics qui vivent dans la cité d'Ottawa, il s'en trouverait un qui entreprendrait ce travail peu considérable après tout, malgré ce qu'en dit l'honorable monsieur. Cependant, si ce travail était trop onéreux, il deviendrait peut-être nécessaire de payer un homme pour le faire ; mais je crois que nous pourrions très bien faire l'expérience de ce système, et voir s'il n'y a pas dans le service civil quelque employé qui donnerait quelques-uns de ses moments de loisir à ces travaux, sans négliger, pour cela, ses devoirs ordinaires.

Article 7.

M. FOSTER : Cet article place le gouvernement en tant qu'il est concerné, dans la position d'un maître de maison ou d'un propriétaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLANCY : Je crois que les paragraphes (a) et (b) ne devraient pas être dans ce bill ; ils vont au delà de ce que l'honorable monsieur se propose de faire, s'il faut prendre en considération les autres articles du bill, en ce sens qu'ils permettent aux commissaires d'acquérir des propriétés partout où ils le jugent convenable ; cela ne deviendra pas seulement une imposition permanente, mais formera la raison d'une société permanente, ce que l'honorable monsieur ne peut nier. Je suppose que durant la période de dix ans fixée pour la durée de cet arrangement, une étendue considérable de propriétés est acquise et que l'on peut défendre ces achats en invoquant toute autre raison, l'honorable ministre peut-il dire que la limite de dix ans n'a aucune portée ? Peut-il dire qu'à l'expiration de ces dix années, l'arrangement ne sera pas permanent ? Les relations deviendront plus intimes à tel point, que vous ne pourrez y mettre fin à l'expiration de ces dix ans.

M. MACLEAN : Mais si nous voulions mettre fin à l'arrangement, la commission pourrait-elle vendre les terrains achetés ?

M. FOSTER : Rien n'appartient à la commission.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une question à laquelle on pourra remédier par une législation subséquente, si cela devient nécessaire. Je ne m'attends pas à ce que cette commission ait jamais à vendre quelque chose. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) demande si nous espérons pouvoir mettre fin à cet arrangement à l'expiration de dix années. Je serai assez loyal pour dire que si cette commission fonctionne bien et à la satisfaction du parlement, à l'expiration de dix années, un autre arrangement sera probablement conclu d'après les mêmes principes. Je crois que l'honorable député a exagéré l'importance de l'article qui accorde aux commissaires le pouvoir d'acquérir des propriétés et de construire des maisons. Il est nécessaire que la commission ait ces pouvoirs, bien qu'elle ne puisse les exercer que dans une sphère très restreinte. Supposons que nous

ayons à ouvrir une nouvelle rue, un nouveau chemin——

M. CLANCY : La ville a le droit de faire cela maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, à moins que nous ne lui donnions ce pouvoir par le projet de loi actuel. Les commissaires pourraient avoir ce pouvoir en s'adressant au conseil de ville, mais nous ne voulons pas avoir affaire au conseil quant à ces question.

M. BELCOURT : Le conseil de ville n'a pas ce pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les commissaires veulent établir un parc et l'embellir, pourquoi ne leur accorderions-nous pas le pouvoir d'acheter le terrain nécessaire ? Nous ne croyons pas actuellement qu'ils érigeront de vastes constructions ; mais supposons qu'ils veuillent construire une simple estrade pour les musiciens, dans un parc public, cette construction, au point de vue purement technique, s'appellera un bâtiment, et il sera nécessaire que les commissaires aient le pouvoir demandé par cet article. A tout événement, il n'y a pas le moindre danger, semble-t-il, que les commissaires se livrent à des spéculations extravagantes.

Article 8.

M. FOSTER : Quel est le but de cet article ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est de donner l'autorité de la loi au sujet de toute propriété. Comme tous les travaux que l'on fera seront dans l'intérêt général du Canada, il faut les mettre sous la juridiction du parlement du Canada.

M. POWELL : J'ai un mot à dire. Il s'agit ici d'une législation spéciale et exceptionnelle, et c'est probablement ce qui la peut excuser, mais il est une chose qui frappe ceux qui ont l'expérience de ce parlement, c'est que cette législation déclare que tout ce qui peut être, d'une manière absolument arbitraire, dans les intérêts généraux du Canada, n'est plus du ressort des lois établies. Il s'agit ici d'une question d'administration, d'intérêt local, d'administration civique, et voici le parlement du Canada qui viole tout l'esprit de la constitution en déclarant que les rues et les parcs publics qui relèvent du conseil de ville dont ils sont la propriété deviennent à n'exister que pour l'avantage général du pays. Il est possible que cette législation cause des complications sérieuses dans tout le Canada. Nous nous trouverons à avoir un empire dans l'empire ; nous aurons un parc ou un édifice public dans une partie de la ville, et cette dernière n'aura pas la moindre juridiction sur la chose. Cela est contraire aux règlements municipaux, à la juridiction du conseil de ville. Le parlement va faire des règlements nouveaux pour des choses pour lesquelles le conseil de ville a peut-être le pouvoir de faire tels règlements. Je comprends les difficultés dans lesquelles se trouve le gouvernement. Il ne peut, comme la chose existe aux Etats-Unis, se réserver un territoire pour la ville capitale du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais c'est toujours quelque chose de fait dans ce sens.

M. POWELL : Je crois que la législation proposée est parfaitement hybride, ne reposant sur aucun principe. Je ne m'y oppose pas trop sérieusement cependant, parce que la position du gouvernement est très difficile au point de vue constitutionnel. Mais, pour en revenir à ce que je disais, je proteste simplement contre cette méhtode qui consiste à déclarer par une acte du parlement que tout est pour l'avantage du pays pourvu que le gouvernement en décide ainsi. C'est méconnaître complètement les principes constitutionnels qui sont la sauvegarde des provinces et des municipalités.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le gouvernement actuel ne peut être accusé d'avoir fait beaucoup dans ce sens, et je partage en grande partie les vues exprimées par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell). Nous avons à différentes reprises, peut-être pas aussi souvent sous l'administration actuelle que sous les administrations précédentes, déclaré que des travaux étaient dans l'intérêt général du Canada, et en agissant ainsi nous avons pu paraître venir en conflit avec les autorités provinciales qui avaient un intérêt dans ces travaux. Prenons, par exemple, un chemin de fer dans la construction duquel un gouvernement provincial a un intérêt. Sans consulter les autorités provinciales, ce parlement déclare que tel chemin de fer est pour l'avantage général du pays. C'est là une façon de procéder qui est très discutable : on a fait la chose dans le passé, et on peut la renouveler aujourd'hui, mais la question n'est pas résolue. Cependant, ici, il s'agit de travaux dont le coût de construction sera payé par le pays et il ne saurait y avoir de raison pour ne pas les mettre sous la juridiction du gouvernement du Canada. L'anomalie existerait si nous payions pour un ouvrage sur lequel les autorités municipales ou provinciales nous refuseraient toute juridiction. Je crois que cet article est nécessaire pour donner à la commission le pouvoir de faire exécuter les travaux.

M. POWELL : Cette législation est bien exceptionnelle et ne servira pas de précédent, si j'ai bien compris.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est compris.

Article 12.

M. CLANCY : Les dépenses de cette commission seront-elles soumises à l'inspection de l'auditeur général?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le sens strict du mot, je ne le crois pas ; mais je crois que l'honorable député peut être certain que nous aurons soin d'examiner attentivement tous les détails de ces travaux et de ces dépenses.

M. WILSON : Quelle objection y aurait-il à soumettre toutes ces dépenses à l'inspection de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune, en vérité.

M. WILSON : Alors, pourquoi le bill ne contient-il pas une clause à cet effet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne soulève aucune objection à la chose, mais je ne puis trouver d'expression pour insérer la chose dans le bill.

M. POWELL : Deux ou trois mots à la fin de l'article suffiront, par exemple, si l'on disait " tout paiement sujet à l'inspection de l'auditeur général ".

Article 16

M. CLANCY : Dois-je comprendre que les anciens arrangements sont encore en vigueur et qu'il n'y a d'exception que pour la rue Wellington que le gouvernement doit entretenir, ainsi que tous les trottoirs du côté nord de cette rue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'arrangement actuel oblige le gouvernement à réparer la rue Wellington, ainsi que les trottoirs de chaque côté de cette rue. Nous croyons que c'est là une erreur et que les propriétaires du côté sud de cette rue ne devraient pas avoir des exemptions de taxes que n'ont pas les citoyens d'une autre rue, mais qu'ils devraient payer leur part. Nous avons pourvu à la chose.

M. CLANCY : Le gouvernement du Canada n'a pas d'autre recours que celui dont a parlé l'honorable monsieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; toutes les dépenses faites par la commission seront sujettes à l'inspection de l'auditeur général.

M. CLANCY : Vous devriez mettre " sujettes au contrôle ". L'auditeur général a le contrôle quant à la légalité de toutes dépenses, et cela ne lui accorderait que le pouvoir de faire une simple inspection de ces dépenses.

M. FOSTER : Je ne crois pas que la phrase suggérée couvre tout le point. Ce qu'il faut, c'est de mettre les dépenses sous l'acte concernant l'auditeur général.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors que la clause se lise comme suit : " Tous les paiements seront considérés des paiements tombant sous l'acte concernant l'auditeur général ".

M. WALLACE : L'auditeur général devrait avoir plus de contrôle qu'il n'en a, en vertu de l'acte en question. Nous n'avons aucune garantie pour cette dépense de $60,000 ; c'est pourquoi je crois que l'auditeur général devrait avoir plus de pouvoir au sujet de cette dépense qu'il n'en a pour d'autres dépenses dont les ministres sont responsables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement ne peut se départir de sa responsabilité. L'auditeur général examine les comptes, et s'il y trouve quelque chose d'erroné, il le mentionnera dans son intéressant petit livre bleu, et s'il porte une accusation de maladministration, le gouvernement sera tenu de changer immédiatement l'état des choses. Je proposerai cet amendement :

Toute dépense faite par cette commission sera sujette à l'inspection de l'auditeur général de la même manière que lorsqu'il s'agit d'autres deniers publics.

Le comité lève sa séance ; le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

ACTE CONCERNANT LES INSPECTIONS.

Sir HENRI JOLY DE LOTBINIERE : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 156) pour amender l'acte des inspections générales.

La motion est adoptée, le bill lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

(En comité.)

Article 1.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet article est pour donner au Gouverneur général en conseil, le pouvoir de nommer plus d'un inspecteur en chef, vu que deux inspecteurs sont nécessaires.

M. WALLACE : Est-ce qu'on a vu au salaire de ce second inspecteur ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Quand nous serons rendus à l'article relatif au salaire, j'expliquerai la chose.

Article 2a.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet article a pour but de déterminer l'étalon permanent tel que pourvu par les statuts.

M. WALLACE : Cet article enlève au Gouverneur général en conseil le pouvoir de faire des changements. J'approuve cet article.

Article 3.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose de remplir le blanc qui se trouve dans cet article par les mots " 500 dollars ". Je crois que cette amende ne sera pas trop élevée.

M. WALLACE : Quel était le montant de l'amende, auparavant ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'y avait pas d'amende et

nous avons cru à propos d'en imposer une pour prévenir la fraude ; et je crois qu'en fixant à $500 le maximum de cette amende, nous n'allons pas trop loin et que nous faisons voir par là combien cette offense est sérieuse.

L'amendement est adopté.

Article 4.

M. CLANCY : En ce qui concerne l'étalon du blé d'hiver, ce bill déclare que le blé rouge d'hiver n° 1 devra peser au moins de 62 livres au boisseau, et le blé blanc d'hiver n° 1, pas moins de 60 livres le boisseau ; mais le blé d'hiver mélangé n° 1 doit peser 62 livres le boisseaux. Je sais que cette disposition se trouve dans l'ancien acte, mais l'anomalie est évidente. Le mélange de deux espèces de blé, dont l'une pèse 62 livres et l'autre 60, devrait donner un blé qui pèse 61 livres.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon attention a été attirée sur ce point. Il est en effet logique de fixer la moyenne du poids de ce blé mélangé à 61 livres.

M. HAGGART : Le ministre verra où cela peut conduire. Supposons que le mélange soit dans une proportion d'un dixième d'une espèce de blé et de neuf-dixièmes d'une autre sorte. Qu'arrivera-t-il ? Il vaudrait mieux laisser les choses telles qu'elles sont.

M. CLANCY : Cela démontre davantage l'anomalie qui existe. Supposons que la plus forte proportion du mélange soit faite de blé blanc qui pèse 60 livres le boisseau, cependant, le mélange devra peser 62 livres.

Le MINISTRE DE REVENU DE L'INTERIEUR : Le comité décide-t-il de mettre ce poids à 61 livres ?

M. DAVIN : D'après les remarques de l'honorable député de Bothwell, la question est assez sérieuse. Le blé d'hiver, n° 2, devra peser 58 livres ; le blé d'hiver n° 2 devra être du blé rouge d'hiver pesant 60 livres. Quand vous mélangez ces deux espèces de blé, vous devez avoir un blé qui pèse 59 livres ; mais par analogie, il devrait peser 61 livres. Qu'en pense l'honorable député de Kent ?

M. CAMPBELL : Je dis de laisser les choses telles qu'elles sont. Vous n'avez pas besoin de mélanger le grain, les deux espèces ne poussent pas ensemble.

M. WALLACE : Je demanderais au ministre du Revenu de l'intérieur si les différentes sections des chambres de commerce de Toronto et de Montréal qui s'occupent spécialement du grain ont été consultées à propos de cette classification ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. WALLACE : Au sujet du foin, est-ce toujours la même classification ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLANCY : L'honorable ministre verra que cette classification est déterminée par la quantité de trèfle qui se trouve dans le foin. Maintenant les cultivateurs reconnaissent que le mil est beaucoup plus important que le trèfle ; les cultivateurs qui siègent dans cette Chambre savent que le foin peut perdre sa couleur et sa valeur parce qu'il est mêlé à du trèfle.

J'ai examiné attentivement cette partie du bill lorsque l'honorable monsieur l'a présenté, et je me suis demandé pourquoi on suivrait à tous égards cette classification, je ne comprends pas pourquoi du foin qui a noirci pour avoir attrappé un peu de pluie ou pour être resté sur le champ, une nuit durant, deviendrait du foin de seconde classe, bien qu'il n'y ait aucun mélange de trèfle.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'ai cru que cette classification était juste parce qu'elle avait été adoptée, il y a plusieurs années, et que je ne pouvais y voir aucune objection. Il est difficile pour moi de discuter maintenant ce point avec mon honorable ami. Mais comme il a vu la chose, il y a quelque temps, j'aurais été heureux s'il avait attiré mon attention sur ce point. Au demeurant, je ne vois aucune objection à faire droit à ces remarques.

M. DAVIN : Avant que cet article soit adopté, je voudrais dire que certains cultivateurs importants du Nord-Ouest m'ont fait remarquer que le mot "net" qui se trouve dans la 33ième ligne, devrait être retranché. Ils prétendaient que tout blé rencontrant les conditions de pesanteur, de pureté et ne pesant pas moins de 60 livres le boisseau, se trouvait à posséder toutes les qualités exigées pour le blé n° 1 et ils suggèrent de rayer le mot "net."

M. MACLEAN : Nous devons maintenir la qualité.

M. DAVIN : Très bien ; je n'insisterai pas.

M. WALLACE : Je voudrais poser une question à l'honorable ministre. Je remarque à la page 2 du bill, ce qui suit :

Tout blé qui a été passé au crible pour être débarrassé des saletés sera compris dans les six qualités précédentes.

Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il a mentionné ce blé dans quelque autre partie du bill.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous avons cru qu'il était indispensable que ces six qualités représentent la qualité du blé de l'ouest, tandis que les qualités du blé qu'on appelle de commerce sont déterminées par le bureau des étalons. L'intention du bill est de prévenir les changements qui se faisaient chaque année dans les six premières qualités. Au reste mon honorable ami pourrait se con-

vaincre tout à l'heure que nous avons pensé à la qualité du blé dit de commerce.

M. DAVIN : Avant d'aller plus loin, j'ai à soumettre ce qui suit. C'est une addition à un article dont j'ai donné avis :

Que toutes les fois qu'une divergence d'opinion s'élève entre les cultivateurs qui vendent le blé et celui qui l'achète, au sujet de la classification, les cultivateurs tout en acceptant le prix qui leur est offert pour leur blé qu'il soit à un degré plus bas que celui auquel il devrait être dans l'estimation de ces cultivateurs, ces derniers peuvent insister pour faire avec l'acheteur un échantillon de ce blé qui est empaqueté et envoyé à l'inspecteur en chef à Winnipeg, et si cet inspecteur porte le blé en question à un degré plus haut que celui auquel l'acheteur l'avait évalué, l'acheteur alors devra payer aux vendeurs la différence entre le prix qu'il a déjà payé et celui auquel les vendeurs ont droit en vertu de la décision de l'inspecteur.

Aussi pour omettre le mot "net" dans l'article décrivant le blé dur n° 1.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : La seule difficulté que je trouve à accepter cet amendement, est celle-ci : Ce bill a été préparé après un arrangement qui a été conclu, après considération sérieuse, à une assemblée où se trouvaient représentés les cultivateurs, les vendeurs, les minotiers et les chambres de commerce. Il me ferait peine de voir que ce bill fût changé maintenant.

M. DAVIN : Rien de ce qui s'est discuté à cette assemblée n'est en contradiction avec ce que je propose. L'honorable ministre fait une proposition extraordinaire en disant que nous ne sommes pas pour ajouter un article à un bill, parce que certaines personnes dont il n'est pas question ici, ont fait un certain arrangement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami sait bien que je n'ai pas voulu dire que le comité n'a aucun pouvoir sur ce bill. J'explique simplement que ce projet de loi est d'une nature telle qu'il est difficilement compris par les honorables députés. Ce bill est le résultat du travail d'hommes qui connaissent la question dans tous ses détails. Nous devons réfléchir beaucoup avant de changer quelque peu ce bill.

M. DAVIN : Cet article ne peut faire de mal à personne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : N'introduira-t-il pas dans le bill un élément d'incertitude ?

M. DAVIN : Non ; il sera très avantageux aux cultivateurs. Il a pour but de protéger ces derniers contre la trop grande habileté de l'acheteur, à différents endroits. Supposons que le cultivateur dise à l'acheteur : Voici du blé n° 1, et que l'acheteur réponde : Ce n'est pas du blé dur n° 1.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais pendant que se fera à Winnipeg l'inspection dont on a parlé, et en attendant le rapport de l'inspecteur, ce blé ne pourra être vendu.

M. DAVIN : Oui, il peut être vendu. Voici ce qui arriverait. Un cultivateur vient vendre son blé et dit à l'acheteur : Voici du blé n° 1. L'acheteur lui dit : Non, c'est du blé n° 2 ; il approche plutôt le n° 1, mais je ne puis vous le payer le prix du n° 1. Le cultivateur n'est pas prêt à retourner à de longues distances avec ce blé, et il vend quelquefois ce blé à sacrifice. Dans ce cas, il dit : Je vais prendre votre prix pour du blé n°2, bien que je sache très bien que vous ne me donnez pas la pleine valeur de ce blé. Nous allons choisir ensemble un échantillon que nous enverrons au bureau de l'inspecteur.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Supposons que l'acheteur dise : La qualité doit être déterminée d'une manière définitive maintenant, ou je n'acheterai pas votre grain.

M. DAVIN : Je veux répondre d'abord à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, puis je répondrai à l'honorable ministre des Douanes. La transaction d'argent est terminée, et alors l'acheteur peut faire ce qu'il lui plaît. Il peut garder ce blé, ce qui arrive fréquemment. Il a la haute-main sur un élévateur à grain et c'est là qu'il mettra ce grain ; il peut aussi l'expédier à Winnipeg. Si l'inspecteur confirme ce qu'a dit l'acheteur, alors la transaction subsiste. Dans le cas contraire, l'acheteur doit payer au cultivateur la différence entre le prix qu'il a donné et le prix du blé n° 1.

M. WALLACE : Supposons qu'il dise que c'est du blé n° 2 et qu'il place ce blé dans un compartiment où se trouve déjà du blé n° 2, qu'arrivera-t-il alors ?

M. DAVIN : A la vérité, mon honorable ami n'a pas étudié aussi attentivement le marché des grains que d'autres questions.

M. WALLACE : C'est mon affaire.

M. DAVIN : Nous devons recevoir ses critiques avec doute. Le but de présenter une motion comme celle-ci est de prévenir le cas où l'acheteur mélangerait ce blé avec non pas du blé n° 2 mais du blé n° 1. Je suppose que nous devrions dire à l'acheteur comme au vendeur d'agir avec beaucoup de précaution ; mais ce qu'il nous faut faire d'abord, c'est d'empêcher que le blé des cultivateurs soit abaissé d'un degré par suite de la condition où se trouve l'acheteur vis-à-vis du vendeur. Cette Chambre ne peut apporter trop de soin à la législation qui tend à ce but. Si l'acheteur prend ce blé et le mélange avec le blé n° 2, il peut parier sa vie contre un sou que l'inspecteur à Winnipeg ne marquera pas ce blé comme étant de première qualité.

M. WALLACE : Alors il perdrait son blé ?

M. DAVIN : Non, si l'acheteur considérait ce blé comme étant du blé n° 2 et si l'inspecteur à Winnipeg le marque comme étant du blé n° 1, j'admets que l'acheteur perdra ; mais ce n'est là qu'une supposition irréalisable.

M. WALLACE : Si l'acheteur était un honnête homme, qu'arriverait-il ? Supposons qu'il mélange du blé n° 1 avec du blé n° 2, parce que dans son jugement comme honnête homme, il trouve que c'est réellement du blé de cette qualité.

M. DAVIN : Si cet homme connaît son affaire, il choisira un échantillon de ce blé. Il peut même dans son bureau faire l'essai de la qualité de ce blé et il aura bien soin de mettre dans un carré où se trouve du blé n° 2. Voici ce qui arrive tous les jours. Nous avons eu ici des messieurs de Winnipeg, de Toronto et de Montréal ; ils font partie des principales chambres de commerce qui achètent beaucoup de blé à Winnipeg ; ces acheteurs eux-mêmes ont déclaré que souvent l'injustice que l'article que je propose d'insérer dans ce bill fera disparaître, est commise. Je crois que vous ne trouverez personne au Nord-Ouest qui ne soit pas prêt à accepter par le ministre du Revenu de l'intérieur que cette classe, ou qu'une quantité de personnes intéressés dans le commerce de grains ont été consultés, serait de nature à nuire aux intérêts qui sont en jeu, elle ne saurait subsister.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami peut-il nous dire ce que fera l'acheteur d'une charge de blé qu'on lui apporterait ? Il achète ce blé comme étant du blé n° 2, et il court le risque que ce blé soit déclaré ensuite être du blé n° 1. Sur les entrefaites, il doit mettre ce blé quelque part, soit en le mélangeant avec d'autre blé qu'il croit être de même qualité ou avec du blé de toute autre qualité. Il me semble que pour ne pas courir ce risque, il devra mettre en pratique le principe de donner moins cher vu le risque qu'il court.

M. RUTHERFORD : L'amendement proposé par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ne causerait certainement de dommage à personne ; mais il est absolument inutile de l'insérer dans ce bill. Acheteurs et vendeurs mettent constamment l'arrangement dont il est question, en pratique. Dans le cas où l'acheteur refuse de se conformer à cet arrangement de bon gré, vous ne pouvez le forcer à acheter le blé. Ainsi donc, l'amendement dont on s'occupe maintenant ne protégera aucunement le cultivateur. Comme l'a dit l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, le bill actuel nous a causé beaucoup d'ouvrage. Tous les intérêts différents ont été étudiés avec soin. Les cultivateurs du Manitoba, les acheteurs du Manitoba, les minotiers d'Ontario et les exportateurs de grain ont soumis leurs représentations. Il s'agit d'une entente mutuelle. J'espère que l'honorable monsieur laissera adopter le bill sans amendement.

M. CLANCY : Ce que vient de dire l'honorable député démontre davantage la nécessité de l'article proposé en amendement. L'honorable député signale le fait qu'on ne peut forcer l'acheteur de grain à acheter ce grain dans des circonstances semblables. J'admets que tel est le cas, mais cela n'est-il pas dû au manque de surveillance ? Ce pouvoir arbitraire est aux mains de l'acheteur qui peut classifier le grain comme il l'entend, et le cultivateur doit accepter cette classification, ou s'en retourner chez lui sans avoir fait de vente. Mais supposons que l'acheteur soit le meilleur juge, ce qui est le cas ordinairement. S'il a à dessein ou par accident classifié le blé à un degré inférieur à celui qu'il devrait avoir, il ne devrait pas pouvoir s'excuser en disant que ce blé est passé aux mains d'une tierce personne ou a été mélangé avec d'autre blé ; le cultivateur ne devra pas souffrir de cela.

M. RUTHERFORD : L'honorable député oublie le fait qu'on ne peut forcer le marchand de grains à acheter ce blé.

M. CLANCY : Je conçois parfaitement que vous ne pouvez le forcer, mais vous devriez adopter des règlements concernant ces transactions entre acheteur et vendeur, de façon à empêcher une fausse classification. Si un cultivateur arrive chez un marchand de blé, ce dernier lui dit : Vous devez accepter cette classification, ou vous devez vous en retourner avec votre grain. C'est là un pouvoir arbitraire qui ne devrait pas exister, et je crois que l'amendement proposé fera disparaître cette anomalie. Le cultivateur dit : Je crois que le blé devrait être classifié à un degré plus élevé ; l'acheteur lui répond : Non, et il pert avoir raison. Mais s'il a quelque confiance dans un jugement, il consentira à le faire confirmer par l'inspecteur de grain et si la décision de l'inspecteur ne lui est pas favorable, il devra payer la différence dans le prix. Je n'ai jamais pensé qu'on pût forcer l'acheteur de grain à acheter ce blé, mais on peut lui imposer des restrictions plus sévères que celles qui existent maintenant quant à la classification du grain. Donnons au moins une chance au cultivateur, et si l'acheteur se trompe qu'il en subisse les conséquences.

M. OLIVER : Bien qu'il puisse être difficile d'insérer dans ce bill une proposition comme celle que fait actuellement l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, et bien qu'il soit possible que l'amendement ne soit pas dans la forme nécessaire à son applicaiton pratique, cependant, je veux insister à mon tour sur la nécessité d'apporter un remède quelconque à l'état de choses qui existe aujourd'hui. La grande difficulté qui existe actuellement entre l'acheteur et le vendeur de grain au Nord-Ouest, c'est cette question de classification. Il ne saurait être question du

prix, car ce prix est coté tous les jours sur les marchés du monde, et le cultivateur et l'acheteur peuvent connaître ce prix de jour en jour. La difficulté se trouve dans la classification et le cultivateur se plaint de ne pas être traité avec justice, sur ce point, par l'acheteur. Il peut arriver que nous ne puissions faire disparaître cette difficulté, mais je désire faire ressortir le fait que c'est réellement une difficulté des plus sérieuses et qui est due au fait que le commerce du grain au Nord-Ouest n'est actuellement qu'un monopole. S'il existait une concurrence libre dans l'achat du grain, cette question de classification se règlerait d'elle-même. Mais telle concurrence n'existe pas, et je puis dire que la politique suivie à ce sujet par la Chambre n'a pas été de nature à laisser s'établir cette concurrence libre. Si la législation a pour but d'empêcher la création d'un marché libre et ouvert au Nord-Ouest, alors les cultivateurs de cette partie du pays ont bien le droit de demander d'être protégés par une législation quelconque, en tant que nous pourrions leur en donner une, contre toute classification injuste.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'entend dire l'honorable député lorsqu'il parle de monopole ? Veut-il dire qu'il n'y a seulement qu'un acheteur ?

M. OLIVER : Le commerce du grain au Nord-Ouest est fait par une association de monopoleurs. C'est cette association qui détermine les prix du grain, et il n'y a pas de concurrence libre dans l'achat du grain à cause de la ligne de conduite suivie par le chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'approuve virtuellement cette Chambre. Il aurait fallu une législation pour mettre fin à cette anomalie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si le fait existe qu'il n'y a qu'un acheteur et si un cultivateur n'est pas satisfait de la classification de son grain et insiste pour envoyer un échantillon à Winnipeg pour qu'il soit examiné, ce qui est introduire un élément d'incertitude dans la transaction et si l'acheteur dit au cultivateur : Si vous insistez sur cette condition, arrangez-vous avec votre grain, quel recours a le cultivateur ?

M. OLIVER : Est-ce que l'honorable ministre admet le fait qui a été démontré devant le sous-comité nommé pour étudier cette question, que non seulement il y a une association d'acheteurs de grain, mais que cette association est soutenue par une association de banquiers qui est venue ici pour prêter son concours à la première ?

M. WALLACE : Mais qu'avez-vous à dire au sujet de la Chambre des communes ?

M. OLIVER : Je m'en occuperai tout à l'heure. Il y a une association d'acheteurs, et je ne crois pas qu'il se trouve un seul député du Nord-Ouest pour nier la chose. L'honorable ministre des Douanes me demande où se trouverait le remède si cette association refusait d'acheter le grain à la condition suggérée. Eh bien ! si l'acheteur de grain est juste et honnête, et s'il ne s'agit que d'une divergence d'opinions entre lui et le cultivateur, la proposition soumise règlerait la question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais si cet acheteur est un honnête homme et qu'il achète du blé qu'il croit être du blé n° 2 et qu'il mette ce blé dans un compartiment où se trouve du blé de ce degré et si ce blé est déclaré par l'inspecteur être du blé n° 1, il se trouverait en perte.

M. OLIVER : Le fait de mettre du blé n °1 dans un compartiment où se trouve du blé n° 2 ne diminue pas la valeur de ce blé ; tout au contraire, il pourrait avoir pour résultat d'élever le prix du blé n° 2 à celui du blé n° 1. C'est n'est pas la classification qui fait la valeur ; c'est la qualité. Le cultivateur est payé d'après une classification déterminée, mais l'acheteur n'obtient de valeur que suivant la qualité. Comme je le dis, s'il met du blé n° 1 avec du blé n° 2, il peut obtenir le prix payé pour le n° 1. C'est là le principe même de ce bill, empêcher tout mélange de grains par lequel on paierait du blé n° 2 au prix du blé n° 1.

M. CAMPBELL : En tant que l'amendement proposé concerne la culture du grain dans Ontario, je ne vois aucune raison de l'insérer dans ce bill. Je ne crois pas qu'on ait demandé quelque chose dans ce sens ; depuis des années, le commerce s'est fait au point de vue des relations entre acheteurs et vendeurs, d'une manière satisfaisante. Si les cultivateurs du Nord-Ouest refusaient de se plaindre, je dois dire d'abord que je suis loin d'en connaître autant sur cette question que les honorables députés de ce pays. Cependant, je suis en état de répondre à ce qu'a dit l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Tout le monde connaît les grands propriétaires de moulins au Nord-Ouest, les Ogilvie, et la compagnie des moulins du lac des Bois, mais je ne crois pas qu'on puisse penser qu'il existe une entente entre ces deux compagnies. Au contraire, elles se font une concurrence terrible et elles envoient dans tout le Nord-Ouest, leurs acheteurs. Nous savons que les prix payés pour le blé au Manitoba offrent une comparaison très favorable quant au prix avec les autres grains dans le monde entier. Je ne crois pas que cet amendement soit nécessaire ; et je comprends comment il pourrait créer de la confusion. Supposons qu'il y ait 50 ou 60 cultivateurs qui arrivent chez un acheteur avec des charges de grain. Il y a différents acheteurs aux différentes stations. Si l'un de ces cultivateurs vient à moi et me dit : Mon blé est du blé n° 1 ; si je ne crois pas cet homme, il est libre d'aller trouver d'autres acheteurs. S'il n'accepte pas mon offre, il sera obligé de rapporter ce grain chez lui ou de le vendre à d'autres ache-

teurs. Si j'agissais d'après ce qu'a proposé l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, je devrais mettre ce grain dans un endroit séparé et peut-être qu'une semaine après l'inspecteur fera rapport que ce grain vaut deux ou trois cents de plus le boisseaux. Je suis obligé de garder ce grain ou de le vendre avec perte, ou d'attendre une occasion favorable. Si cet amendement était adopté, il conduirait à la confusion sans limites. C'est pourquoi je ne crois pas qu'il doive être adopté.

M. DOUGLAS : Comme j'ai donné beaucoup d'attention au commerce de grains du Nord-Ouest, j'aimerais à exprimer mon opinion sur l'amendement proposé. Personnellement, je ne vois aucune objection réelle à cet amendement. Virtuellement, il ne peut causer de dommages à personne, parce que ce bill contient des stipulations suffisantes pour protéger le cultivateur dans toute cette question de la classification du grain. Si un cultivateur n'est pas satisfait de la classification faite par l'acheteur, il n'a pas besoin de l'accepter. J'admets cependant qu'il y a une difficulté à ce sujet. Qu'est-ce que le cultivateur fera de son grain ? C'est là le point principal, et c'est la raison pour laquelle, pour ma part, j'ai insisté pour obtenir une législation concernant les entrepôts plats. Le bill contient une stipulation à l'effet qu'au cas de différence d'opinion même quant à l'inspection faite à Winnipeg, que la question sera alors décidée par le bureau d'arbitrage. Voilà qui est suffisant pour protéger le public et voilà pourquoi je ne vois pas la nécessité de l'amendement proposé. Si nous avions le privilège lorsque le cultivateur n'est pas satisfait, de pouvoir placer le grain dans des entrpôts appartenant aux compagnies de chemin de fer ou autres compagnies, jusqu'à ce que la question de classification fût décidée, il n'y aurait pas de difficulté, il n'y aura pas conflit d'intérêts. Je crois donc qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter cet amendement, et je suis convaincu que lorsque l'honorable député d'Assiniboïa-ouest aura lu tout le bill, il verra que ce bill contient des stipulations à l'effet désiré.

M. HAGGART : Mais cela ne pourra s'appliquer que lorsqu'il s'agit de charges de wagon de chemin de fer.

M. DOUGLAS : Pas nécessairement. Cette stipulation peut s'appliquer à toute question qui peut être soumise au bureau d'arbitrage, qu'il s'agisse d'une charge de wagon de chemin de fer ou d'une charge de voiture. Il n'y a, si je comprends bien, aucune restriction aux pouvoirs du bureau.

M. HAGGART : Mais comment pourrez-vous envoyer toute une charge de voiture à Winnipeg ?

M. DOUGLAS : Non ; il ne s'agit que d'envoyer un échantillon et de garder le grain en entrepôt, où se trouve tel entrepôt.

M. HAGGART : Mais vous n'avez pas cela.

M. DOUGLAS : Pendant que je suis à m'adresser à cette Chambre, j'aimerais dire, sur le bill en général, que c'est un bill résultant d'une entente mutuelle entre toutes les parties intéressées, et si jamais cette Chambre a été saisie d'un projet de loi discuté avec soin et dans tous ses détails, c'est bien le bill actuel. Je puis affirmer à la Chambre que nous avons discuté avec soin les intérêts des minotiers, des cultivateurs et des exportateurs, et nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il nous fallait prendre et donner si nous voulions en arriver à une base commune pour ces différents intérêts, et c'est ce que fait le bill soumis à la Chambre.

L'amendement est rejeté sur la division suivante : pour, 13 ; contre, 29.

M. DAVIN : Je vois que je me retrouve en face des mêmes forces qui ont trahi les intérêts des cultivateurs du Nord-Ouest sur le bill des élévateurs et je vois que devant ces forces, s'inclinent les députés du Nord-Ouest qui, je pouvais l'espérer, auraient dû voter en faveur des cultivateurs. Je désire donner au comité une idée de la manière——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. DAVIN : Quel est celui qui crie à l'ordre ? Est-ce le ministre de l'Intérieur ?

Le PRESIDENT : A l'ordre, nous sommes à discuter le bill. L'honorable monsieur voudra bien se limiter à la question.

M. DAVIN : Je parle sur le bill. Qu'arrivera-t-il ? Nous aurons la presse reptile au service du ministre de l'Intérieur qui enverra dans tout le Nord-Ouest des rapports mensongers de ce qui s'est passé aujourd'hui ; et ces ministres qui ont fait preuve de leur hostilité envers les cultivateurs du Nord-Ouest et les députés qui ont agi comme les ministres seront considérés par tout le Nord-Ouest et le Manitoba comme des patriotes, et encore une fois le mensonge l'emportera sur la vérité. Je vais vous donner un exemple de la chose. Ces individus se trompent quelquefois et envoient de leurs écrits à des journaux honnêtes. Le "Herald," de McGregor qui, jusqu'à ces derniers temps, avait été en faveur de l'administration libérale, mais qui n'a pu supporter la présence dans le cabinet du ministre de l'Intérieur, n'a pu supporter l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) qui a fait preuve d'un manque complet de ces qualités qui constituent l'homme d'Etat. Voici ce que ce journal disait :

Notre correspondance d'Ottawa est généralement la bienvenue, car nous la considérons comme exposant les questions politiques au point de vue des partisans du gouvernement Laurier à Ottawa. Mais le rédacteur du *Herald* a toujours reconnu sa complète responsabilité pour ce que contenait cette lettre. Voilà pourquoi nous nous sommes servi du crayon bleu librement et voilà pourquoi aussi, très souvent, nous avons omis

intentionnellement de publier cette lettre. L'un des paragraphes de cette lettre que nous n'avons pas voulu publier, se rapportait à l'attitude de M. Sifton sur la question des élévateurs à grain soulevée par le bill qu'a présenté M. Douglas.

Cette conduite avait été celle-ci : Quand il s'est agi de voter la principale clause du bill, ni le ministre de l'Intérieur, ni l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) n'étaient présents. Il était facile de voir par la liste des membres devant former ce comité, liste préparée pour le député d'Assiniboïa et par le ministre de l'Intérieur que ce comité avait été ainsi formé pour tuer le bill. Je vais dire à mon honorable ami ce que m'a dit l'un de ses collègues du comité sur la mine qu'il a faite quand il s'est vu abandonné par le ministre de l'Intérieur, le député de Saskatchewan et d'autres députés. Il disait qu'il ressemblait avec ses reins brisés à une grenouille tombée en enfer. C'est là un language digne de Milton ou du Dante. Le "Herald" continue ainsi :

On se rappellera que ce bill fut renvoyé à un comité spécial dont faisait partie M. Sifton. A sa première séance le comité a tué le bill. M. Douglas et d'autres députés de l'ouest ont sévèrement critiqué l'absence de M. Sifton de cette réunion.

Mais non dans cette Chambre. Quand le ministre de l'Intérieur a donné ses explications boiteuses de cette action si extraordinaire de la part d'un ministre qui représente les Territoires dans le cabinet, le député d'Assiniboïa-est est resté aussi silencieux que ces chiens muets de Jupiter qui ne pouvaient aboyer.

M. Sifton, cependant, a saisi la première occasion qui lui a été offerte dans la suite pour faire connaître sa politique sur cette question. Il a dit que tout en étant pour certaines parties du bill, il était opposé à la clause accordant le droit aux propriétaires d'entrepôts de plein-pied de jouir des privilèges de transport dont jouissent les propriétaires d'élevateurs à grain. En prenant cette attitude, M. Sifton n'a pas représenté d'une manière exacte les sentiments des électeurs de la division de Brandon, ce que du reste il doit savoir maintenant. L'auteur de la lettre d'Ottawa vient à la rescousse et cherche en vain à convaincre les cultivateurs du Manitoba qu'ils ne connaissent pas leurs propres affaires. Ce monsieur écrit extrêmement bien, quand il traite des questions qu'il connait bien, mais son insuccès est complet quand il entreprend de dire aux cultivateurs du Manitoba qu'ils ne connaissent pas leurs affaires.

Voilà ce que dit le "Herald" de McGregor au sujet cette affaire, et cet écrit fait voir sous son jour le plus complet la position des fermiers du Manitoba et du Nord-Ouest. Il fait voir aussi la position prise en cette Chambre par les députés du Manitoba et du Nord-Ouest. L'honorable représentant d'Assiniboïa-est que je vois maintenant devant moi a erré ainsi soit par faiblesse soit par quelque chose de pire, mais la faiblesse dans certains cas est pire que tout ce qui peut arriver. Quand cependant, il s'est agi pour lui de s'attirer les votes des électeurs de son comté, il a dit à ces derniers qu'il se séparerait de son parti ; il devait être l'homme le plus indépendant de la Chambre. Eh bien ! M. le Président, l'attitude prise sous ce rapport par l'honorable député est à peu près aussi puissante que serait le coup de patte que pourrait donner un rat paralysé.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Le bill est devant nous et l'honorable monsieur n'a pas encore apporté d'arguments se rapportant à ce bill.

M. DAVIN : Je crois que M. le président est dans l'erreur. S'il veut regarder à l'article 14, page 7, il verra que cet article ne va pas assez loin et l'amendement que j'ai proposé et qui vient d'être rejeté par les députés du Nord-Ouest, avait pour but de remédier à cet inconvément . Mon honorable ami, le président, sait que je suis parfaitement dans l'ordre, en discutant cette question au point de vue des intérêts des cultivateurs dont la condition a été si bien expliquée par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Le député d'Assiniboïa-est dit qu'il ne voit pas d'autre objection à l'amendement que celui-ci : certaines personnes, n'étant pas membres de cette Chambre, ont été consultées au sujet de ce bill. Il sait paraitement que dans une question importante il s'est laissé modeler comme s'il n'avait été que de la glaise entre les mains de certaines personnes en dehors de cette Chambre. Il dit que tous les cultivateurs de son comté sont en faveur de ce bill et au lieu d'exprimer l'opinion de son comté il dit : Les marchands et les exportateurs de blé de Montréal, de Cornwall et de Winnipeg, ces grands amis des cultivateurs, sont en aveur de ce bill. Si l'on faisait un calcul des sommes que les fermiers et les cultivateurs ont perdu en étant obligés de vendre leur blé à des conditions injustes au Nord-Ouest nous arriverions à deux ou trois millions de dollars. L'honorable député sait cela par l'expérience et il l'a déclaré sur tous les hustings. Cependant, M. le président, quand un article comme celui-ci est proposé, article que l'honorable député d'Alberta dit être nécessaire——

M. TALBOT : Il n'a pas dit cela, il a dit que cet amendement était de nature à ne causer aucun mal, comme une pilule de pain.

M. DAVIN : L'honorable député (M. Talbot) qui fait au comté de Bellechasse l'honneur de le représenter, dit que ceci ne saurait nuire à personne.

M. TALBOT : C'est ce qu'a dit l'honorable député d'Alberta (M. Oliver).

M. DAVIN : Quel mal peut causer une pilule de pain ? Si cela convient aux cultivateurs du Nord-Ouest, une pilule de mie de pain ne peut faire aucun tort à ces hommes dont sont effrayés l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) et l'honorable député de McDonald (M. Rutherford). Ce dernier a dit que cet amendement n'était pas nécessaire et l'honorable représentant d'Alberta

a dit que cet amendement ne causera de dommage à personne. Mais si cela convient à la population du Nord-Ouest, quel inconvénient y aurait-il à adopter cet amendement ?

M. RUTHERFORD : Le peuple des Territoires du Nord-Ouest n'est composé ni d'enfants ni de fous et il me fait peine de constater qu'un honorable membre de cette Chambre a commis l'indécence d'exposer sa faiblesse mentale en présentant un argument comme celui qu'il offre maintenant en faveur d'une résolution aussi stupide que celle qu'il a présentée.

M. DAVIN : L'honorable député de McDonald qui se trouve à siéger à côté du ministre du Commerce et qui joue au ministre de l'Intérieur, se lève de son siège pour assurer le monde qu'il est homme à démontrer ce qui se cache sous la personalité entomologique du représentant de McDonald. Je puis être une personne très faible d'esprit——

M. DOMVILLE : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Je vois que l'honorable et brave colonel (M. Domville) s'accorde à dire la même chose.

M. DOMVILLE : Oui.

M. DAVIN : L'honorable député, cette personnification de la chevalerie, acquiesce à la chose. Toutefois, j'ai maintenant à m'occuper à l'honorable député de Macdonald.

M. DOMVILLE : Vous feriez mieux d'avoir une camisole de force.

M. DAVIN : Je ne veux pas renvoyer la balle à l'honorable député. Je sais très bien qu'il a besoin d'autre chose que d'une camisole pour être redressé, et je crois qu'il s'est redressé assez bien aujourd'hui. Mais je m'occupe de l'honorable député de Macdonald.

Je dis que cet article aiderait les cultivateurs du Nord-Ouest, et il est scandaleux de songer qu'un homme comme l'honorable député de Macdonald, qui fera toute chose damnable que l'honorable ministre de l'Intérieur lui ordonnera de faire, qui est l'exécuteur des basses œuvres du ministre de l'Intérieur——

M. RUTHERFORD : Je crois que l'honorable député emploie un langage peu parlementaire, et que ce langage est injustifiable même de sa part.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : C'est un peu trop fort.

M. DAVIN : Si mes paroles ne sont pas parlementaires, je les retirerai, mais je puis dire à mon honorable ami que dans le parlement anglais on ne considèrerait pas qu'elles ne sont pas parlementaires. Elles ne sont pas flatteuses, je le sais.

M. le Président, il vaudrait mieux que vous suspendiez la séance vu que j'ai encore d'autres choses à dire.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. DAVIN : M. le président j'ai dans ma main une lettre qui m'a été adressée par M. J. W. Connell, membre de l'assemblée locale de l'un des comtés d'Assiniboïa-est. Cette lettre est très longue, et je ne la lirai pas en entier. Je donnerai seulement quelque idée de son contenu. Après avoir dépeint un vaste monopole formé dans les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, il dit :

En 1897, il se créa trois grandes compagnies composées d'un certain nombre de petites compagnies. Ces compagnies, avec la Compagnie d'élévateur du Nord, laquelle avait été continuée depuis quelques années, formaient les quatre grandes compagnies. Ces quatre compagnies monopolisèrent presque tout le matériel d'exploitation des élévateurs du Manitoba et des Territoires. Comme elles avaient très peu d'espoir de se chasser les unes les autres de la carrière sans s'assujettir à des dommages considérables même en cas de succès, elles formèrent en 1897 ce qu'on appelle "le monopole des blés" dont voici l'arrangement. Tout blé acheté doit l'être au même prix, le prix qui doit être payé chaque jour étant convenu le matin à la halle aux blés de Winnipeg. L'expédition d'un télégramme à chaque marché est tout ce qu'il faut. L'acheteur à qui le télégramme est adressé communique le prix convenu à chacun des autres acheteurs. Tous paient alors les mêmes prix jusqu'à ce que de nouvelles instructions soient reçues, mais dans aucun cas, un acheteur ne doit épuiser le marché. S'il le faisait, quelques-uns des autres acheteurs télégraphieraient aussitôt à Winnipeg, et le violateur serait condamné. Quelqu'un osera-t-il prétendre qu'un marché réglementé de cette manière jouit d'une pleine concurrence ?

Une autre particularité de l'organisation du monopole est que tout le blé acheté à des prix uniformes doit être vendu par l'intermédiaire de l'agence new-yorkaise, et que le prix de vente doit être le même. Chaque compagnie particulière, donc, achète à un prix uniforme, prix que les quatre compagnies sont convenues de payer et vend à un prix uniforme basé sur les cotesétrangères. Une autre partie de la convention stipule encore que celui qui ne possède pas un élévateur n'aura pas la liberté d'acheter de blé. Les commerçants de grain nient cela, mais faussement. Il existait avant la constitution du monopole, un arrangement entre la Compagnie de grain du Manitoba et moi, par lequel j'avais la disposition d'un espace dans un élévateur ; mais aussitôt après la formation du monopole, on m'a signifié que je ne pouvais plus avoir d'espace. J'essayai d'en obtenir un dans un autre élévateur du monopole, mais vainement. J'achetai alors du blé à la charge, et je fis certifier la qualité de mon blé et déposer ce blé dans l'élévateur du monopole. Lorsque les monopoleurs apprirent ce que je faisais, ils firent signifier à l'élévateur l'ordre de n'emmagasiner le blé de personne autre que celui des cultivateurs dont le blé doit y être déposé en leur propre nom. Cela, naturellement, m'empêcha d'acheter suivant ces méthodes. J'achetai alors les bons des cultivateurs.

Il continue en disant que ces gens purent, au moyen de l'influence formidable qu'ils

ont auprès des banques, l'opprimer au point de lui faire éprouver de terribles pertes. Néanmoins, comme le sait mon honorable ami le député d'Assiniboïa-est (M. Douglass) cet homme a payé cette année-là 4 ou 5 cents de plus par boisseau que n'offraient les propriétaires d'élévateurs.

Il ajoute :

Eh bien ! j'affirme, sans crainte d'être contredit, que le blé a été acheté depuis l'organisation du monopole des grains, il y a deux ans, à 5 cents de moins par boisseau qu'on ne l'aurait payé s'il y avait eu concurrence, et à 5 cents de moins par boisseau que sa valeur marchande, puisque 1½ cent par boisseau pour l'achat et 1½ cent par boisseau pour les droits d'élévateur sont considérés constituer un profit raisonnable. Prenez le prix de Fort-William, et puis le prix payé à tout marché local. La différence entre ces prix est formée par le coût du transport et le profit de l'achat, et vous constaterez que la moyenne de cette différence a été de 7 à 10 cents par boisseau, au lieu de 3 cents. Il faut donc admettre qu'on a extorqué là 5 cents par boisseau aux cultivateurs.

La quantité du blé exporté du Manitoba et des territoires depuis deux ans atteindra au moins 50,000,000 de boisseaux. La perte des cultivateurs s'élève à $2,500,000, soit à un montant plus élevé que n'a coûté tout le matériel d'exploitation des élévateurs.

On sait que le fait de permettre à tous d'acheter et d'expédier du blé ne porterait pas atteinte au système des élévateurs. Mais la chose placerait les cultivateurs dans cette position, savoir : Ils pourraient dire aux propriétaires d'élévateur : "Donnez-moi un prix marchand raisonnable pour mon blé, ainsi qu'un poids raisonnable, et je vous le vendrai. Mais si vous ne le faites pas, je puis m'adresser à l'entrepôt. Je veux bien vous vendre mon blé à 1½ cent de moins qu'à l'entrepôt, mais pas plus." Et comme les gens de l'entrepôt devraient recevoir 1½ ou 2 cents par boisseau pour leur besogne, cela donnerait aux gens de l'élévateur 3 à 3½ cents pour manier le blé. C'est là justement ce que le monopole ne veut pas. Il veut commander au commerce. Il veut 7 ou 8 cents pour manier le blé.

Il expose ensuite que l'association des banquiers est opposée à une législation de nature à soulager les cultivateurs, et qu'elle fonctionne de connivence avec le monopole.

Eh bien ! cet homme est un homme public du NordOuest et un commerçant de grain; mais c'est un homme animé de l'esprit public, et il sait fort bien que la manière de rendre le Nord-Ouest prospère, ainsi que tout le pays, comme nous entendons parfois plus d'un le proclamer en cette Chambre, consiste à développer le Nord-Ouest d'après des méthodes honnêtes et fécondes ; et les méthodes fécondes d'après lesquelles le Nord-Ouest doit être développé consistent à assurer au cultivateur pour tous ses produits un prix équivalent à leur valeur. En lui assurant cela, il est possible que les commerçants de grain de Winnipeg et d'autres parties du pays puissent ne pas devenir riches aussi vite, mais ils réussiront incontestablement. Les cultivateurs qui constituent non seulement l'établissement, mais la richesse des Territoires du Nord-Ouest, verraient alors récompenser justement leurs travaux ; mais à présent, comme le signale ce monsieur, il arrive très souvent que les fruits de ces travaux vont à ceux qui y sont étrangers.

Eh bien ! je regrette fort ce que nous avons vu relativement à une motion qui aurait apporté du soulagement au cultivateur, et qui, je l'espérais, aurait dû être acceptée par l'honorable ministre.

M. le Président, si vous vouliez lire maintenant l'article suivant.

Sur l'annexe.

M. DAVIN : Il existe un amendement dont j'ai donné avis, mais dont le sort est fort douteux en présence de celui qu'a éprouvé mon amendement antérieur. Je parle de l'amendement dont j'ai donné avis le 20 juin, porté à la page 479 des procès-verbaux, et je voudrais savoir si mon honorable ami à qui le bill est confié a pu trouver moyen d'adopter cet amendement. J'ai eu une conversation avec lui, et je ne me dissimule pas le fait qu'il y aurait quelques difficultés à l'appliquer, mais plus les cultivateurs du Nord-Ouest ont examiné cet amendement, plus il leur a paru sage, et j'aimerais à savoir de mon honorable ami s'il croit être en état de l'adopter.

L'amendement statue que :

A chaque endroit du Manitoba et du Nord-Ouest où se trouve un élévateur, le département du Revenu de l'Intérieur verra à ce que les cultivateurs qui ont du grain à vendre puissent être mis au fait du prix des céréales à Winnipeg.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Lorsque mon honorable ami m'a parlé de cet amendement, nous l'avons discuté, et il a paru convenir avec moi qu'il serait excessivement difficile de donner suite à sa proposition. Depuis lors, j'ai encore considéré la chose et j'ai consulté les fonctionnaires de mon département, et j'en suis arrivé à la conclusion qu'il serait virtuellement impossible de fournir quotidiennement les variations continuelles du prix du blé, dont les fluctuations se produisent sans cesse sur le marché à toutes les gares qui s'échelonnent sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Les cotes du blé changent sans cesse, et je ne vois pas très bien comment il serait possible de mettre en pratique ce que se propose mon honorable ami. Si la chose est reconnue si difficile, même dans un grand centre, comment mon honorable ami peut-il s'attendre à ce qu'elle puisse se faire dans les villages et aux gares disséminés le long du chemin de Canadien du Pacifique ?

M. DAVIN : Sans doute, après cette déclaration de mon honorable ami, et vu le vote contraire à mon amendement antérieur qui aurait pu si facilement être mis en pratique, il est inutile pour moi d'insister sur cette amendement-ci.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne veux pas que mon honorable ami comprenne que nous avons en aucune manière l'intention de recourir à la force de notre majorité, mais je lui demande s'il n'a pas admis lui-même la difficulté.

M. DAVIN : Je sais qu'il y aurait beaucoup de difficulté.

M. DAVIS : Je dirai, d'abord, que ce bill a été soumis au public longtemps avant d'être discuté par un comité composé de représentants du Nord-Ouest et de représentants des commerçants de grains, de Toronto, de Montréal et dautres centres. Tous les intéressés ont été avertis d'être présents, et tous ont assisté à l'exception de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Ce bill a été discuté toute l'après-midi et le soir jusqu'à deux heures du matin, et parfaitement débattu sous toutes ses faces, et le résultat auquel on en est arrivé a été la conclusion d'un compromis. Nous avions à faire et à recevoir des concessions, et nous en sommes arrivés à une entente telle que celle que renferme ce bill. Jamais l'honorable député n'a fait d'apparition à cette assemblée. S'il y eût assisté, il aurait pu alors présenter les avis quil a préconisés aujourd'hui, et dans le cas où ils l'auraient mérité, on les aurait insérés dans le bill ; mais alors que le sujet a été parfaitement discuté, il est oiseux de sa part de venir présenter ces résolutions trompeuses. En agissant ainsi, il joue simplement le rôle de démagogue.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Je pense que le mot " démagogue ' est irrégulier.

M. DAVIS : S'il l'est, je le retire ; mais je dois signaler que l'honorable député d'Assiniboïa s'est servi d'un langage très violent au sujet de certains membres de cette Chambre toute l'après-midi.

M. DAVIN : J'ai cité simplement ce qu'avait dit un député libéral.

M. DAVIS : L'honorable député me rappelle un tuyau de trop plein que j'ai vu sortant d'une usine l'autre jour, et duquel la vapeur s'échappait continuellement. Je demandai au propriétaire ce que c'était, et il me répondit que c'était le tuyau de trop-plein. Eh ! bien il me semble que l'honorable député est le tuyau de trop-plein ou le tuyau d'égout, si vous voulez, de la gauche, duquel la vapeur s'échappe sans cesse. Si l'honorable député porte un aussi vif intérêt aux cultivateurs du Nord-Ouest, qu'il le prétend, il aurait dû assister à cette assemblée.

M. DAVIN : Puis-je poser une question à l'honorable député ? De quel comité parle-t-il ?

M. DAVIS : Je parle de l'assemblée des commerçants de grain et des pincipaux cultivateurs du Nord-Ouest à laquelle l'honorable député n'était pas présent.

M. DAVIN : Où a été tenue cette assemblée ?

M. DAVIS : L'honorable député entend-il dire qu'il ne connaît rien de cette assemblée ? Elle a été tenue dans la salle du comité, et elle a siégé toute l'après-midi et le soir. Il doit en avoir eu connaaissance. Il en a eu assez connaissance pour se procurer le rapport de la discussion qui a été sténographie, le méditer et en former la petite motion qu'il a proposée ce soir. Mon honorable ami le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) a pris une part importante, et d'une manière intelligente, comme toujours, à tout ce qui intéresse les cultivateurs de l'ouest, et le bill l'a parfaitement satisfait comme tout autre représentant présent. Après que nous en fûmes arrivés à une entente, je ne vois pas comment il pouvait acquiescer à une motion trompeuse comme celle proposée par l'honorable député sans violer la parole donnée à chacun de ceux qui avaient assisté à cette assemblée.

Je trouve que le député d'Assiniboïa-ouest pourrait employer un langage un peu plus choisi en s'adressant aux membres de la droite, car il ne lui est pas profitable dans son propre comté ou ailleurs d'appliquer comme il l'a fait certaines épithètes à des hommes comme l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) qui est hautement respecté partout où il est connu. Je ne crois pas, non plus, qu'il y gagne à qualifier comme il l'a fait l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford). Je ne considère pas que ce soit là un langage qu'on puisse décemment employer à l'égard de certains membres de la droite.

M. DAVIN : L'honorable député se plaint de ce que je n'ai pas assisté à une assemblée dont, dit-il, j'ai consulté le rapport. Mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur m'a communiqué le rapport des assemblées qui ont été tenues. Seulement, je n'ai jamais été invité à me rendre à ces réunions, et dans le temps je n'en savais absolument rien. La seule assemblé à laquelle j'aie assisté relativement à une question de cette sorte, m'a été annoncée par accident. Je crois avoir reçu une invitation sans cérémonie de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Davin) doit se rappeler que je lui ai envoyé une invitation.

M. DAVIN : Je n'ai reçu aucune invitation quelconque d'assister à l'assemblée dont on a fait le rapport que je possède.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député a été invité à assister à la première assemblée.

M. DAVIN : J'ai assisté à une assemblée, et je remercie en termes formels l'honorable ministre de m'y avoir invité ; mais j'ai dit que j'avais entendu parler d'autres assemblées, après qu'elles eurent été tenues, et que je n'y avais pas été invité. Supposons, toutefois, que j'aie su que ces assemblées étaient convoquées, qu'est-ce que cela a à voir à la question que nous discutons ? Nous ne pouvons libérer le parlement de ses obli-

gations ni de sa responsabilité en faisant tenir une assemblée dans une salle de comité.

Il se peut que les assemblées dont parle l'honorable député aient été tenues alors que j'étais alité durant environ six semaines. Dans tous les cas, je n'ai été invité à aucune assemblée autre que celle à laquelle j'ai assisté.

L'honorable député a dit, je crois, que j'avais démontré que je m'étais assimilé tout ce qui a eu lieu à ces assemblées. En quoi, alors, d'après le propre témoignage de l'honorable député, suis-je inapte à délibérer sur cette question ou à la discuter en cette Chambre ?

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable député a joué ce soir le rôle d'arbitre du bon goût. Il me fait la leçon au sujet de conduite parlementaire et d'épithètes. Je n'ai adressé aucune épithète à l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas). J'ai mentionné le fait que l'honorable député d'Assiniboïa-est a déclaré qu'il tiendrait ici une attitude récalcitrante, mais qu'il avait été aussi doux qu'un rat paralysé. Il n'y a rien qui ne soit parlementaire là-dedans.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a rien de bien joli là-dedans.

M. DAVIN : Naturellement, ni le ministre des Douanes (M. Paterson) ni l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) n'ont besoin de s'attendre à ce que je m'élève aux élégances de style qui caractérisent leur langage. Mais je dis ici, malgré toute l'insuffisance de mes talents, que ce n'est pas là une épithète, mais une comparaison.

M. McMULLEN : C'est se servir d'un langage très vulgaire en cette Chambre.

M. DAVIN :

'Tis sweet to hear the watch-dog's honest bark
Bay deep-mouthed welcome as we draw near home.

J'aime à entendre cette voix de temps à autre.

Voici un autre député qui vient me faire la leçon au sujet de la conduite parlementaire et du langage à employer. En me faisant la leçon, l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) a, je crois, employé un langage assez aggressif. Je trouve que l'emploi de ce langage indique de sa part beaucoup de présomption, car il appartient à la même classe que ceux dont on expose la conduite en haut, dans la salle du comité.

M. RUTHERFORD : Puis-je savoir ce que l'honorable député (M. Davin) veut dire ?

M. DAVIN : Oh ! oui, assurément. Ce que je veux dire, c'est qu'il appartient à la même classe d'escamoteurs d'élection que Farr et les autres.

M. RUTHERFORD : Je soulève un point d'ordre. Je proteste contre la conduite tenue par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) cette après-midi et à présent. L'honorable député——

M. SPROULE : Exposez votre point d'ordre.

M. RUTHERFORD : J'expose qu'il m'a désigné comme appartenant à une classse d'escamoteurs politiques.

M. DAVIN : Eh bien ! exposez votre point d'ordre.

M. RUTHERFORD : Je demande que l'honorable député retire cette expression. J'insiste pour qu'il la retire, ainsi que l'insinuation qu'elle comporte.

M. DAVIN : Ce que je ferai——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. DAVIN : Je suppose que nous ferions mieux de continuer——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. SPROULE : L'honorable député (M. Davin) a parfaitement le droit de parler sur le point d'ordre.

M. DOMVILLE : Non.

M. SPROULE : Certainement. Il a le droit de discuter le point d'ordre avant que M. le Président rende sa décision.

M. DAVIN : Si l'expression n'est pas parlementaire, je la retirerai.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Que voulez-vous de plus ?

M. DAVIN : Voulez-vous que je la retire, si elle n'est pas parlementaire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Continuez :

M. DAVIN : C'est ce que j'entends faire. Je m'adressais à moi-même pour le présent, comme j'avais le droit de le faire, à raison de la leçon que j'ai reçu quant à ma conduite parlementaire. L'honorable député a déclaré que j'avais qualifié le député d'Assiniboïa-est d'épithètes malsonnantes. Je n'ai rien fait de la sorte. L'honorable député ne peut être véridique. Il a essayé antérieurement en cette Chambre de rapporter à la Chambre ce que j'avais déclaré sur les estrades publiques, et il n'a pas du tout réussi à citer le sens exact de mes paroles. Il y a certains hommes ainsi constitués, qu'ils ne peuvent faire de rapport exact et j'ose dire que l'honorable député de Saskatchewan a cru que j'avais employé ces épithètes à l'adresse de l'honorable député d'Assiniboïa-est. Ce que j'ai dit, c'est ceci : Je voulais décrire l'état d'abandon dans lequel se trouve une certaine cause à laquelle le Nord-Ouest s'intéresse profondément, et je n'ai fait que répéter la description que m'a faite de ce qui eu lieu un député libéral présent, lequel a dit que l'honorable député (M. Douglas) avait été comme ce que j'ai mentionné. Autant que

j'ai pu apprendre ou voir ce qui s'est passé dans les parlements, ici ou ailleurs, je ne considère pas que cela porte atteinte à ce qui est parlementaire, ni que cela soit contraire même au bon goût du débat.

M. McMULLEN : Oh ! oh !

M. DAVIN : Nous entendons une fois de plus l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Ce monsieur n'a pas besoin de s'imaginer que son jugement est celui où j'entends mirer ma conduite parlementaire.

M. McMULLEN : S'il n'était pas supérieur à celui de l'honorable député (M. Davin), j'en serais honteux.

M. DAVIN : L'honorable député est parfaitement admis à parler ainsi. Relativement aux critiques de l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) quel est leur bon goût ? Il a dit que j'étais un démagogue. Je ne me plaindrais pas de cela moi-même ; mais le Président est, avec beaucoup de bonté, intervenu pour déclarer qu'il ne croyait pas l'expression parlementaire. Ensuite, l'honorable député a décrit ma conduite relativement à ce bill, et je demande à la Chambre si je n'ai pas fait preuve au moins d'autant de connaissance du sujet que les députés qui m'ont combattu. J'ai apporté, suivant mon humble manière, autant d'attention à ce sujet que ne l'ont fait même d'aussi grands esprits que l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) lequel, du haut de sa grandeur morale et intellectuelle, jette les yeux sur un aussi humble pygmée que moi.

M. RUTHERFORD : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : L'honorable député adopte la chose ?

M. RUTHERFORD : L'honorable député est exact.

M. DAVIN : Je lève les yeux, et je vois sa tête divine dans toute sa gloire sur cette hauteur. Si sa position est aussi élevée qu'est grande l'estime qu'il a de lui-même elle l'est passablement, et il nous faudrait un télescope pour voir où elle se trouve. Il m'a aussi fait la leçon. J'ai au meilleur de ma connaissance et de mon zèle apporté toute l'attention possible à cette question ; je ne me suis pas borné à faire la chambre et l'antichambre de certains ministres.

J'ai conversé avec les habitants des Territoires du Nord-Ouest à qui cette question est familière, car je ne tiens mes renseignements pour ainsi dire, que de la seconde main. Je ne suis ni cultivateur, ni marchand de grains, mais j'ai essayé de me renseigner parfaitement sur la question. Et la preuve que je suis bien le fidèle interprète du sentiment public des habitants du Nord-Ouest, c'est qu'ici même ce soir, un de mes collègues qui, à titre de député et de journaliste, est censé être parfaitement renseigné sur la question et joue le rôle de critique public, est venu en plein parlement approuver l'attitude que j'ai prise à ce sujet. Le député de la Saskatchewan (M. Davis) qui est le type du gentleman, l'élégance personnifiée, la suprême expression de tout ce qu'il y a de délicat, d'honorable et dont toute la carrière est marquée au coin de l'honneur, l'honorable député, dis-je, prend sur lui de sermonner et d'affirmer que dans toute mon atitude sur cette question, et dans tous les efforts que je déploie, dans la mesure de mes faibles talents, pour protéger mes concitoyens du Nord-Ouest, je ne vise qu'à l'effet et à faire un coup de théâtre. Il s'apercevra avant longtemps qu'il ne s'agit pas ici de coup de théâtre, et que je n'ai pas visé à recueillir de faciles acclamations. Je n'ai qu'un seul objectif en vue : venir à l'aide des cultivateurs. Je l'ai déjà dit, et je le répète, je vois à la droite certains députés, des hommes haut placés, qui se prétendent les amis des cultivateurs mais qui, du moment qu'il s'agit de venir sérieusement en aide à la classe agricole, comme dans le cas du bill relatif aux élévateurs, deviennent introuvables.

L'autre soir, pendant le débat sur l'amendement du député de Lisgar, où était le député de Macdonald (M. Rutherford) lui qui a toujours quelque résolution à présenter à la Chambre ? Tremblant de peur, il s'est enfin décidé à prendre la parole et à voter avec la minorité de treize. Treize ! chiffre fatal ! On se rappelle le célèbre groupe des treize qui votèrent jadis contre l'ancien gouvernement ; et l'autre soir, ils étaient treize aussi à voter en faveur de l'amendement du député de Lisgar. Toute frappante que me paraisse cette coïncidence, je n'en voudrais rien augurer de mal pour le ministre des Chemins de fer et Canaux et ses collègues. Encore une fois, que le député de la Saskatchewan, maître passé en fait d'élégance, et le député de Macdonald, ce type du gentleman, veuillent bien agréer mes remerciments pour la leçon de savoir-vivre, et d'étiquette perlementaire qu'ils ont daigné me donner.

M. DAVIS : M. le Président, je dois un mot de réplique au député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) qui se pose en ami des cultivateurs. Voilà bon nombre d'années que l'honorable député pose ainsi en champion de la classe agricole. Tous ceux qui sont au courant de la carrière parlementaire de l'honorable député, se rappellent sa conduite dans une certaine circonstance : après avoir proposé une résolution au sujet du fil d'engerbage, au bénéfice des cultivateurs, et fait force réclame à ce sujet dans son journal au Nord-Ouest, après avoir prononcé discours sur discours, quand on en vint aux avis, il disparut de la Chambre. Voilà qui prouve comment depuis nombre d'années, l'honorable député pose en champion des colons. La bourse des grains de Winnipeg a adressé une circulaire à tous les députés du Nord-Ouest. Or, l'honorable député qui prétend ne pas être en quête de faciles ap-

plaudissements, s'empare de cette circulaire, l'inscrit aux procès-verbaux de la Chambre, et y fait tout simplement figurer son nom en tête de la circulaire, comme s'il en était l'auteur. L'honorable député affirme qu'il ne cherche pas à se créer de la popularité à bon marché, mais ses actes démentent ses paroles.

M. WALLACE : Qu'y a-t-il de mal en cela ?

M. DAVIS : L'honorable député prétend ne pas être en quête de facile popularité. C'est pourtant là ce qu'il semble chercher, quand il accapare les idées d'autrui et les inscrit aux procès-verbaux, comme s'il en était l'auteur. L'honorable député s'est permis certaines insinuations au sujet de ma carrière politique. Je me contenterai de lui dire que mon passé soutient très avantageusement la comparaison avec le sien. Je ne lui envie nullement sa réputation. Il a tout à gagner à ne pas réveiller les souvenirs du passé ; car, je le répète, ma carrière politique peut facilement soutenir la comparaison avec la sienne.

M. SPROULE : Je ne vois rien dans ce bill qui s'applique aux céréales dans la province de l'Ontario. Le bill couvre le district du Manitoba et s'étend jusqu'à Port Arthur ; mais il y a des classifications qui s'appliquent également à l'Ontario. L'embarras dans l'Ontario, lorsque le grain est acheté à Toronto, à Owen-Sound ou à North-Bay, c'est qu'il ne répond pas au type voulu, losqu'il vient de Port-Arthur. Quel remède le bill apporte-t-il aux acheteurs de grain de l'Ontario ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le bill, dans la pensée de ses auteurs, vise à la protection des grains de l'ouest. Il n'apporte aucune modification à l'inspection des grains de l'est.

M. SPROULE : A mon avis, il serait important d'utiliser les services de ces inspecteurs pour l'inspection tant des grains de l'ouest que de ceux de l'est.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous n'avons pas abrogé l'ancienne loi. Nous ne faisons que modifier cette loi en partie.

M. WALLACE : Le bill ne s'applique qu'au grain du Manitoba. Il ne stipule absolument rien relativement au grain de l'Ontario.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le bill, dans la pensée de ses auteurs, visait d'abord surtout à la protection des grains de l'ouest. Plus tard, l'on constata qu'il n'avait pas été tenu suffisamment compte des griefs légitimes des acheteurs de l'est. Il a donc été stipulé en faveur de l'acheteur de l'est, qu'au cas où il aurait à se plaindre de l'inspection de l'ouest, il aurait droit de se protéger contre toute irrégularité commise dans cette inspection. Toutefois, le bill ne modifie en rien le système d'inspection pour les grains de l'est.

M. DAVIN : On m'a attaqué au sein de la Chambre, parce que, le 21 de mars, j'ai inscrit à l'ordre du jour l'avis en question, et pourtant, dans tout le cours de ma carrière parlementaire, il n'est pas d'acte qui, à mes yeux, soit plus digne d'un député laborieux et consciencieux.

M. Davin—Jeudi prochain — Résolution — Qu'il appert que le système adopté au sujet des étalons de grains est peu satisfaisant et que cette question a été soumise d'année en année d'une manière formelle à la Chambre et au ministre du Revenu de l'intérieur, et que les résolutions suivantes ont été adoptées unanimement par la Bourse des Céréales et des Produits de Winnipeg :

1. "Résolu,—Que cette Bourse enjoint au président du Bureau des étalons des grains de l'Ouest de demander au ministre du Revenu la permission de convoquer les membres de ce bureau afin de considérer l'opportunité de faire établir par les inspecteurs la classification des grains d'après la lettre et l'interprétation de l'Acte d'inspection et que le Bureau devrait définir cette classification pour les besoins du commerce suivant qu'il le jugera nécessaire.

2. "Attendu que les mauvais effets provenant du mélange des grains du Manitoba aux élévateurs de Fort-William et d'ailleurs sont de nature à déprécier considérablement ces grains sur les marchés d'Europe ;

"Et attendu que la Bourse des Céréales et des Produits du Manitoba désire redonner aux grains du Manitoba la bonne réputation dont ils jouissaient auparavant ;

"Que cette Bourse désire exprimer par les présentes son intime conviction qu'il ne devrait pas être permis de mélanger les grains aux élévateurs, et qu'il ne devrait pas être permis non plus de mélanger les grains pour l'expédition d'un chargement sans que le certificat d'inspection porte à sa face une déclaration constatant les diverses qualités faisant partie du mélange.

3. "Et qu'il soit résolu,—Que cette Bourse adresse un mémoire au département du Revenu de l'intérieur afin que les mesures nécessaires soient passées pour faire mettre en force les principes ci-dessus énoncés."

Que vu les résolutions qui précèdent, cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour rendre au blé de l'ouest la grande réputation dont il jouissait sur tous les marchés du monde et qui lui était due en raison de ses qualités exceptionnelles.

Ne serait-il pas permis d'inférer que c'est l'avis que j'ai inscrit à l'ordre du jour qui a poussé le ministre à prendre cette initiative ? Qui nous assure que si un député quelconque n'avait pas inscrit cet avis à l'ordre du jour, le ministre aurait pris cette décision, dont la conséquence a été la conférence et ce projet de loi qui n'est que le développement de l'avis en question ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors, pourquoi cherchez-vous à empêcher l'adoption du bill ?

M. DAVIN : Je ne cherche nullement à faire de l'opposition ; je ne veux que faire modifier le bill. Je le répète, le bill n'est que le développement de l'avis dont je suis l'auteur.

M. WALLACE : En présence du document dont le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin)

vient de donner lecture, il me semble que le député de la Saskatchewan (M. Davis) devrait se rétracter. Après avoir entendu les paroles de l'honorable député (M. Davis) j'en ai conclu que le député d'Assiniboïa-ouest s'était rendu coupable de plagiat ; mais en présence de l'avis de motion dont celui-ci vient de nous donner lecture, il est évident qu'il tient pleinement compte à la chambre de commerce de Winnipeg de la résolution adoptée par ce corps. En présence de ce fait, que va faire le gouvernement ? Je ne doute point que le député de la Saskatchewan ne se fasse un devoir de se rétracter.

Le MINISTRE DES DOUANES : A la prochaine séance.

M. WALLACE : Pourvu que l'honorable député se rétracte, peu importe quand et comment il le fera.

M. DAVIN : J'ai sous la main l'affidavit que voici :

Charles B. Halpin, de la ville de Portage la Prairie, dans la province du Manitoba, éditeur, fais la solennelle déclaration que voici :

1. Que le 15me jour d'avril 1897, et subséquemment j'ai été l'associé de John G. Rutherford, qui était avec moi co-propriétaire de la compagnie de publication libérale. Le dit John G. Rutherford est aujourd'hui député à la Chambre des Communes, pour le comté de Macdonald.

2. A la date ci-haut mentionnée, une élection était pendante dans le comté en question et les candidats étaient John G. Rutherford, libéral et Kenneth Mackenzie, aîné, patron et candidat indépendant.

3. Que le 15me jour d'avril, un faux numéro de la *Weekly Review*—

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Cela est tout à fait étranger à la question débattue.

M. DAVIN : Cet affidavit a justifié mon avancé.

M. WALLACE : Après le défi jeté à l'honorable député, il est dans l'intérêt public de faire connaître ces faits.

M. DAVIN : Voici un affidavit prouvant que le député de Macdonald (M. Rutherford) a publié de faux journaux, ce qui est tout aussi répréhensible que d'émettre de faux bulletins de vote.

Le comité rend compte de ses travaux, et le bill, après avoir subi sa troisième lecture est définitivement adopté.

MINISTERES DES DOUANES ET DU REVENU DE L'INTERIEUR.—AUGMENTATION DE TRAITEMENT.

Le bill (n° 182) touchant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur (M. Fielding) subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité, afin de délibérer sur le bill.

(En comité.)

Article 1.

M. WALLACE : J'ai cru de mon devoir d'exprimer ma désapprobation du bill à l'étude. Lorsque les honorables députés de la droite étaient dans l'opposition, ils se sont fortement élevés contre l'augmentation du nombre des membres du cabinet et se sont engagés à en réduire le chiffre. Ils ne l'ont pas fait ; au contraire, ils ont crée de nouveaux portefeuilles de ministères. Je n'ai rien à redire à cela ; car, si l'on tient compte du fait que les deux ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur ont des relations peut-être plus étroites avec le trésor public que tout autre ministère, il est nécessaire qu'ils soient représentés dans le cabinet. Toutefois, loin d'augmenter le traitement des membres du cabinet le gouvernement devrait plutôt en abaisser le chiffre. Quant au premier ministre, je le répète, en raison de sa position et des multiples devoirs de sa charge, il devrait être mieux rémunéré qu'il ne l'est aujourd'hui. Jadis, lorsque sir John Macdonald et l'honorable Alexander Mackenzie étaient premiers ministres, leurs émoluments ne leur permettaient pas de soutenir la dignité de leur charge ; mais quant aux autres membres du cabinet, toute augmentation d'émolument, à mon avis, est injustifiable. J'ai moi-même rempli la charge de contrôleur des Douanes, revêtu que j'étais des pleins pouvoirs d'un ministre d'Etat, sauf que je ne siégeais pas au conseil, et je l'affirme sans crainte, j'ai consacré autant d'heures à l'accomplissement des devoirs de ma charge, dans la mesure de mes faibles talents, que tout ministre l'a fait avant ou depuis cette époque.

M. PRIOR : Vous y avez consacré plus de temps que tout autre ministre.

M. WALLACE : Il est hors de doute que grâce aux circonstances et au milieu où je me trouvais, il m'a été possible de consacrer une grande partie de mon temps aux devoirs de cette charge, et c'est ce que j'ai fait. Je n'ai jamais trouvé à redire au traitement de $5,000 qui m'était attribué à titre de contrôleur des Douanes et je proteste aujourd'hui devant la Chambre et devant le pays contre l'augmentation des émoluments attribués aux deux ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur.

M. DAVIN : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur l'interprétation de l'article en discussion. Cet article stipule que le paragraphe 2 de l'article 2 du 18ième chapitre des statuts de 1897 est par les présentes abrogé. Or, que décide ce paragraphe ? Le voici :

Le traitement annuel des dits ministres sera de $5,000 et demeurera à ce chiffre jusqu'à ce que la réorganisation des différents ministères réduise le nombre des ministres détenant des portefeuilles a treize ou moins, après quoi le traitement annuel de chaque ministre sera de $7,000.

Voilà donc encore un article du programme et une promesse des ministres mis au rancart !

Il serait intéressant de se faire l'historique de cette question. Au début, le traitement annuel de chaque ministre était de $5,000, et lorsqe quelques années après l'établissement de la Confédération, sir John Macdonald présenta un bill portant les émoluments des ministres de $5,000 à $7,000 par année, il fut censuré sans merci par le parti libéral du jour. Puis à l'avènement du parti libéral au pouvoir, une année plus tard, l'honorable Mackenzie accepta le traitement de $8,000. Il va sans dire qu'à mon avis, ce n'était pas une rémunération excessive des services rendus par les Mackenzie, les Blake, les Brown, les Dorion et autres. En 1887, le parlement rendit une loi relativement aux départements des Douanes et du Revenu de l'intérieur, et créant les charges de contrôleurs. Ceux qui ont assisté aux débats de cette époque se rappellent que les chefs du parti libéral s'élevèrent contre l'augmentation des dépenses publiques et contre tout relèvement du traitement des ministres. Et il serait très facile de prouver qu'il a été déclaré publiquement dans certains documents officiels qu'à leur avènement au pouvoir, les libéraux réduiraient le nombre des ministres.

En 1897, le gouvernement actuel présenta un bill, élevant les contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur au rang de ministres de la Couronne et leur attribuant le droit de siéger au conseil. Il fut inséré au bill un article stipulant que les traitements respectifs des contrôleurs demeuraient au chiffre de $5,000, tant qu'il ne serait pas possible de réorganiser le cabinet de façon à réduire le nombre des ministres à treize au moins ; ce qui donnait clairement à entendre que l'utilité du ministre du Commerce cesserait, lorsque les contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur détiendraient des portefeuilles. Or, on abroge aujourd'hui cet article du bill ; on fait disparaître cette sauvegarde, sujet de tant de commentaires éloquents il y a à peine deux ans ; on met au rancart cette promesse solennelle donnée au peuple, que dès que les traitements des contrôleurs seraient augmentés, le ministre du Commerce disparaîtrait. Or, aujourd'hui, le ministre du Commerce demeure dans le cabinet et nous avons quatorze ministres touchant pleine rémunération et le gouvernement accorde en outre aux deux contrôleurs en question leurs arrérages de traitement.

M. WOOD : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Pense-t-il que si les ministres actuels consacraient leurs talents et leur temps à l'exercice de leurs professions, il ne leur serait pas possible de gagner $7,000 par année, chiffre de leur traitement ? A mon avis, si l'on tient compte de leurs talents et de leurs aptitudes, il leur serait facile, en se livrant à l'exercice de leurs professions, de gagner le double de leurs traitements actuels, et pour mon compte, bien que je ne possède nullement leurs aptitudes, je ne voudrais pas consacrer mon temps aux affaires publiques moyennant pareille rémunération.

M. DAVIN : Je veux bien répondre franchement à la question posée pas mon honorable ami. D'abord, l'honorable député n'a point saisi ma pensée. Je n'affirme nullement que ces traitements soient trop élevés. Pour un premier ministre, ou pour tout autre membre du cabinet qui est en lieu de remplir cette charge, un traitement de $7,000 est une rémunération ridicule. Si je ne parlais pas en présence du premier ministre, je n'hésiterais pas à dire tout haut ce que je pense au sujet de l'insuffisance d'un traitement de $7,000, à titre de rémunération pour un homme de son talent.

M. WALLACE : Le traitement du premier ministre est de $8,000.

M. DAVIN : Peu importe. Il est question de savoir si un tel traitement convient à des hommes doués de talents de premier ordre, comme feu sir John Macdonald et l'honorable M. Blake. Un homme de cette valeur qui consacrerait à sa profession tout le temps qu'il donne aux affaires publiques ferait facilement fortune, tandis que la carrière politique ne lui réserve guère que des horions, en guise d'honoraires.

Le PREMIER MINISTRE : Tout le monde en Chambre semble convaincu de la parfaite légitimité du bill en délibération, et personne ne semble trouver à redire à ce que le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'Intérieur touchent les mêmes émoluments, que les autres membres du cabinet. Le député de York-ouest (M. Wallace), a fort bien exposé la question en disant que non seulement rien ne s'oppose à ce que le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'intérieur fassent partie du cabinet, mais qu'au contraire tout demande qu'ils en fassent partie, puisqu'ils sont chargés de deux ministères fort importants. L'honorable député a été contrôleur des Douanes, sans faire partie du cabinet et j'en suis persuadé, l'expérience qu'il a acquise dans l'administration des Douanes l'a convaincu que le titulaire de ce ministère doit faire partie du cabinet, puisque les questions qu'il est chargé de régler comptent parmi les plus importantes soumises au gouvernement, et qu'il est juste que ce ministre fasse partie du conseil afin de prendre part à la discussion.

M. WALLACE : Et qu'il soit membre du bureau de la trésorerie.

Le PREMIER MINISTRE : En effet ; et cela s'applique également au ministère du Revenu de l'intérieur. Après que l'honorable député eût démissionné, son successeur entra au cabinet. A mon avis, cela était

contraire à la loi, comme je le fis observer à cette époque. Je proposai que la loi fut modifiée et elle le fut. A l'époque en question, toutefois, le traitement des contrôleurs resta le même, bien qu'ils fissent partie du cabinet. Mon honorable ami prétend que cette mesure est en contradiction avec l'avis, mainte et mainte fois exprimé par le parti libéral, et cette prétention, d'aillerus, a été souvent émise par d'autres députés de la gauche. Il est vrai que certains députés libéraux ont exprimé l'opinion qu'il fallait réduire le nombre des ministres. Je n'ai jamais pour mon compte, partagé cet avis. Jamais, au cours de ma carrière politique, je n'ai prétendu qu'il y eût trop de ministres ; au contraire, l'expérience n'a fait que me convaincre davantage qu'en égard à notre situation et à l'étendue du pays que nous sommes appelés à administrer, il importe que toutes les parties du Canada, tant l'est que le centre et l'ouest soient représentés dans le cabinet. Et en cela je diffère d'avis avec quelques-uns de mes amis politiques qui estiment qu'il y a lieu de diminuer le nombre des ministres. Jamais je n'ai exprimé cet avis et je ne vois pas de raison d'y acquiescer aujourd'hui. Je ne vois pas que le gouvernement actuel ou tout autre gouvernement puisse se dispenser des services d'un membre quelconque du cabinet, ou réduire le nombre des ministres. On se plaint actuellement de ce que quelques provinces ne sont pas suffisamment représentés dans le cabinet. Ainsi, l'on ne saurait logiquement soutenir qu'il y ait lieu de réduire le nombre des ministres ; et en pareilles circonstances, tout demande que le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'intérieur touchent les mêmes émoluments que les autres ministres. Sur ce point, il ne saurait y avoir divergence d'opinion. Il est vrai que dans le parti libéral, l'unanimité d'opinion sur ce point ne règne pas plus que dans le parti conservateur. Hier à peine, l'on a vu des députés de la gauche appuyer une proposition ministérielle, que leurs collègues repoussaient. Toutefois, je le répète, j'ai invariablement soutenu au cours de ma carrière politique, qu'il n'y a pas lieu de réduire le nombre des ministres faisant partie du cabinet ou d'établir des distinctions quant au traitement des ministres.

Le député d'York-ouest prétend que le portefeuille du Commerce est de peu d'importance, et en cela il se fait l'écho d'une opinion en vogue.

M. WALLACE : Je n'ai jamais exprimé pareil avis.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, c'est quelque autre député de la gauche qui a exprimé cet avis. Je ne partage pas cette opinion. Il est fort possible que le titulaire du ministère du Commerce et de l'Industrie ne soit pas surchargé de besogne, mais, en revanche, ses devoirs politiques sont fort importants.

M. FOSTER : Quels sont ces devoirs politiques ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami le sait parfaitement, les membres du cabinet n'ont pas seulement à s'occuper de l'administration de leurs propres ministères, mais il leur faut en outre, étudier une foule de questions politiques qui viennent sur le bureau. Il surgit à tout instant des questions relativement au commerce et à l'industrie, qui s'imposent aux préoccupations du cabinet ; et il est du devoir du ministre du Commerce d'étudier toutes ces questions. Ainsi, entre autres questions d'importance, il y a les subventions aux paquebots ; puis il lui faut étudier la question des nouveaux débouchés pour le commerce du pays et tenir compte des propositions qu'on lui soumet ; de sorte que, bien que la besogne de sa charge ne soit pas fort onéreuse, le ministre du Commerce a d'importants devoirs politiques qui absorbent tous ses moments.

Il y a actuellement trois ministères qui n'imposent à leurs titulaires aucune besogne ministérielle ; ce sont les charges de secrétaire d'Etat, de président du Conseil et de ministre du Commerce. Toutefois, le président du Conseil est chargé de la direction de la police à cheval du Nord-Ouest. Quant aux portefeuilles du Commerce et du secrétaire d'Etat il ne leur est point attribué d'importants devoirs. Il n'en faudrait point conclure que ces ministres n'ont pas d'importants devoirs à remplir ; et je puis affirmer que le secrétaire d'Etat, le président du Conseil et le ministre du Commerce expédient beaucoup de besogne, et s'occupent constamment des affaires du pays.

M. FOSTER : Quant à la question de savoir si les ministres qui détiennent les portefeuilles des Douanes et du Revenu de l'intérieur doivent toucher le même traitement que leurs collègues, il ne saurait y avoir de divergence d'opinion. Sans vouloir faire de distinctions odieuses, je dois avouer que le ministère des Douanes, par la multiplicité de ses détails, impose à son titulaire une besogne plus absorbante que celle de tout autre ministère, besogne qui exige une continuelle tension d'esprit, d'un bout à l'autre de l'année. Quant au ministère du Revenu de l'intérieur, c'est tout simplement affaire de routine. Il ne sert à rien d'essayer à exagérer l'importance de ce département. Ce ministère a sans doute, un vaste champ, mais c'est bien plus affaire de routine que le ministère des Douanes.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a aussi une multiplicité de détails dans ce ministère.

M. FOSTER : Sans doute ; mais ces détails sont plutôt du ressort des fonctionnaires du ministère, et le ministre n'a pas à s'en occuper, tandis que c'est au ministre des Douanes que tout le monde s'adresse en dernier ressort. Quant au ministère du se-

crétaire d'Etat, la besogne y est virtuellement facile ; c'est affaire de routine. Pourvu que le sous-ministre et le surintendant du bureau de l'imprimerie soient bien versés dans leur besogne, le ministre n'a guère de soucis. S'il est jeune et vigoureux et qu'il se mêle aux affaires politiques, il peut employer utilement ses loisirs. Cela s'applique également au ministère du Commerce, dans son organisation actuelle. Si le ministre du Commerce était chargé des deux grands départements auxquels est attribuée la perception du revenu, il serait l'un des ministres le plus surchargés de besogne. Mais, dès que l'on confie ces départements à deux ministres, l'on enlève au ministre du Commerce tout le poids de la besogne qui retombait sur lui. Or, depuis que les deux contrôleurs sont devenus ministres à portefeuille, le ministre du Commerce n'a plus guère rien à démêler soit avec les douanes soit avec le revenu de l'intérieur. Il est vrai qu'il a eu à s'occuper des subventions aux paquebots, mais le ministre sans portefeuille (M. Dobell) a conduit lui-même, dans une large mesure, ces négociations. Ces négociations ont avorté, mais enfin c'est lui qui s'en est chargé, et dans cette mesure là même il a dégrevé le ministre du Commerce. Ainsi, en tant qu'il s'agit de l'exécution de la besogne du ministère, l'on peut dire que le ministère du Commerce est presque une sinécure. Il est possible que le ministre ait des devoirs politiques à remplir, et même, si l'on tient compte de sa grande expérience et de ses talents, il doit avoir d'importants devoirs de cette nature. Toutefois, ce n'est pas à ce point de vue qu'il faut se placer pour discuter la question. L'étude des nouveaux débouchés pour le commerce du pays tient plutôt du commerce que de la politique, et d'ailleurs, pour le moment, le ministre du Commerce n'a pas de devoirs bien sérieux à remplir à cet égard.

J'aborde un autre point que je tiens à bien mettre en relief. Le premier ministre prend une étrange attitude, quand il affirme que, abstraction faite de ce que ses collègues ont pu dire, il n'a jamais prétendu qu'il y eût trop de ministres. Voici, certes, une singulière assertion dans la bouche du premier ministre, assertion à laquelle vient donner le démenti la législation même qu'il a fait adopter par la Chambre. Le premier ministre ne saurait avoir donné de preuve plus authentique de son attitude, à titre de premier ministre et de membre du cabinet que l'engagement même consigné au statut, qui décrète ce que voici :

Le traitement de chacun de ces ministres sera de $5,000 par année, et demeurera à ce chiffre jusqu'à ce que la réorganisation des différents ministères permettre d'abaisser le nombre des ministres détenant des portefeuilles à treize ou moins ; et alors le traitement annuel de chacun de ces ministres sera porté à $7,000.

Il est impossible au premier ministre de donner une preuve plus authentique, plus solennelle, plus sacrée, non seulement de ses convictions, mais de ses promesses, qu'en rendant, sur une question d'intérêt public, une législation relative à la constitution du cabinet. Le premier ministre, cela va sans dire, ne saurait séparer sa cause de celle de ses collègues, en fait de législation et surtout lorsqu'il s'agit d'une pareille loi ; car, si je ne me trompe, le premier ministre faisait partie du cabinet qui fait adopter cette loi et qui en porte la responsabilité.

Toute législation relative aux membres du cabinet ou à leur traitement doit nécessairement être présentée à la Chambre par le premier ministre lui-même, abstraction faite du ministère qui est obligé de faire ces frais. De deux choses l'une : ou le premier ministre doit avouer qu'il a commis une grave erreur, lorsqu'il était dans l'opposition, ou bien il a voulu essayer de se concilier la faveur populaire. Et il a réussi à capter la confiance du public. Tout chef de parti qui se présente devant le peuple, avec ces mots inscrits sur sa bannière : " Réduction du nombe de ministres ! " peut compter qu'il a une excellente carte en mains. Le premier ministre et ses collègues ont fait sonner bien haut cette promesse aux oreilles des électeurs, le premier ministre moins que ses collègues, mais enfin il a lui-même joué cette carte ; et à l'avènement de son parti au pouvoir, il a rendu une législation qui est l'expression de ses convictions. Or, il a bénéficié de cette attitude, et de deux choses l'une : ou il a joué cette carte afin de se faire de la popularité auprès du corps électoral, ou bien il doit avouer qu'en ceci, comme en nombre d'autres choses, il s'est gravement mépris sur les faits et les événements. Mainte et mainte fois il a déjà dû nous avouer ses méprises ; et aujourd'hui il reconnaît son erreur sur la constitution du cabinet et il désavoue un article de son programme que, de concert avec ses collègues, il avait déclaré légitime, et conforme à l'intérêt public. Il désavoue aujourd'hui publiquement cet article, et donne pour excuse qu'il n'a jamais, pour son propre compte, partagé l'avis de ses collègues à ce sujet et qu'il ne saurait porter la responsabilité de la chose. Il a bénéficié de cette tactique et de la promulgatoin de cette politique.

Quant à savoir si cette proposition est légitime, je me range à l'avis du député de Hamilton (M. Wood) qui a déclaré que le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'intérieur ont droit au même traitement que leurs collègues du cabinet. Il ne serait pas juste d'établir d'odieuses distinctions entre les membres d'un même cabinet. Tout ministre, qui fait partie du conseil, a droit au traitement attribué à ces fonctions. Toutefois, nous ne voulons pas que le public pense que le premier ministre ne s'est pas engagé à diminuer le nombre des ministres. Il a législativement consacré ce principe, et aujourd'hui force lui est bien d'avouer qu'il a fait erreur, et que dans sa naïveté, son inexpérience, et son désir de capter la con-

fiance du public, il s'est mépris sur la situation et qu'il voit aujourd'hui son erreur. Ici encore l'histoire se répète. Il reste à peine aux ministres une seule promesse qu'ils n'aient pas violée, depuis leur avénement au pouvoir.

M. SPROULE : Je soutiens encore aujourd'hui l'opinion que j'ai exprimée sur cette question il y a nombre d'années. Je me rappelle parfaitement le débat qui s'éleva à l'époque où l'on proposa d'apporter ces modifications au département, en créant les charges de contrôleurs. A cette époque, il s'éleva une vive opposition contre l'augmentation du nombre de portefeuilles et contre les dépenses injustifiables qui en résultèrent. Je me rappelle qu'en 1897, l'on proposa de donner des portefeuilles aux contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur, sans relever leur traitement. Ce fut le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) qui proposa la chose. Le premier ministre nous a dit qu'il n'a jamais été d'avis de donner aux contrôleurs un traitement inférieur à celui des autres ministres ni de diminuer le nombre des ministres. Je tiens à lui rappeler ce qui s'est passé à cette époque, et si je ne me trompe, l'avis exprimé par le ministre de la Marine et des Pêcheries représente fidèlement le sentiment du cabinet. Voici ce qu'il déclara, en proposant sa résolution :

Je propose d'insérer au bill l'article que voici, article qui a été omis par erreur du bill imprimé.

"Le traitement de chacun de ces ministres sera de $5,000 par année, et demeurera à ce chiffre tant que la réorganisation des ministères n'aura pas réduit le nombre des ministres à portefeuille à treize ou moins ; ce qu'advenant le traitement de chacun de ces ministres sera porté à $7.000."

Voici ce que je déclarai alors :

Il me semble que le moment est venu de réorganiser les ministères. Je voudrais savoir du ministre s'il est question de ramener le nombre des ministres au chiffre où il était jadis. Je me rappelle parfaitement qu'à différentes époques ; depuis la création de ces charges de contrôleurs, les honorables députés de la droite, qui siégeaient alors à la gauche, s'élevèrent fortement contre l'augmentation des charges et contre la nomination d'un commissaire du Commerce et de l'Industrie. Or, il paraît que ce n'est pas l'intention du cabinet de supprimer ce portefeuille pour le moment. Le ministre pourrait-il me dire si la question est sur le bureau ou si le cabinet a décidé de ramener le nombre des ministres au chiffre où il était jadis et de supprimer le portefeuille du Commerce et de l'Industrie ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On semble d'avis, des deux côtés de la Chambre, qu'il importe de tenter de sérieux efforts pour réduire le nombre des ministres et le cabinet a mis la chose à l'étude et s'en occupe très sérieusement en ce moment. L'honorable député le voit, le bill en délibération ne tend qu'à donner des portefeuilles aux contrôleurs et à les faire membres du cabinet ; et il est expressément stipulé par le bill à l'étude, non pas que le cabinet étudie la chose, mais que lorsque le nombre des portefeuilles aura été réduit à treize, et alors seulement, le traitement des contrôleurs sera élevé au chiffre de celui des ministres :

Voilà une déclaration fort explicite, et l'on peut à bon droit supposer qu'elle est l'expression du sentiment de tout le cabinet. Plus tard, le ministre répéta la même déclaration :

Il est expressément stipulé que dans la réorganisation des ministères plus tard, si le nombre des portefeuilles est réduit à treize ou moins, alors et alors seulement ceux qui sont aujourd'hui élevés au rang de ministres toucheront un traitemennt annuel de $7,000.

M. WILSON : Pourquoi ne pas en réduire le nombre à dix ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'article en question porte ce nombre à treize ou moins, ce qui comprend le chiffre dix. Il n'y a pas de divergence d'opinion à ce sujet.

Cela indique que le gouvernement a expressément proposé à cette époque, que lorsque le traitement des ministres serait relevé, le nombre des portefeuilles serait réduit à treize. Voilà la convention intervenue entre le cabinet et le pays. Or, aujourd'hui, sans tenter aucun effort pour réduire le nombre des ministres, voilà que le gouvernement relève le traitement des deux contrôleurs au chiffre de celui des autres ministres. Je m'oppose fortement à la chose, et le pays, si je ne me trompe, la désapprouve également. Je conviens que les deux ministres en question ont droit au même traitement que leurs collègues ; mais, d'autre part, le gouvernement est tenu d'accomplir la promesse qu'il a faite et de diminuer le nombre des ministres. Le ministère du Commerce et de l'Industrie n'a plus de raison d'être, du moment qu'on crée les ministères des Douanes et du Revenu de l'Intérieur. A mon avis, le gouvernement devrait abolir le ministère du Commerce, qui n'est, en fin de compte, qu'une charge honoraire et fictive et donner le portefeuille des Douanes au ministre actuel du Commerce ; mais tant que le ministère du Commerce ou quelque autre portefeuille n'aura pas été aboli l'augmentation de traitement proposée est injustifiable.

J'ai une autre objection à formuler contre ce bill : c'est au sujet de sa rétroactivité. Toute législation rétroactive est critiquable. Le bil fait dater le traitement du ministre des Douanes et celui du ministre du Revenu de l'intérieur du 1er de juillet 1898 et attribue à chacun d'eux une année de traitement, après l'expiration de l'année financière. Voilà qui est condamnable à mes yeux. Passe encore si l'on faisait dater l'augmentation de traitement d'aujourd'hui ; mais donner un effet rétroactif à la loi et voter $4,000 à ces ministres à titre de traitement pour une besogne déjà suffisamment rémunérée, voilà qui est tout à fait injustifiable. Le pays désapprouvera ce bill et sera d'avis que le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries sont inconséquents, puisqu'après avoir promis au pays en 1897 de ne pas augmenter le traitement de ces ministres, sans réduire le nombre des porte-

feuilles à treize, ils font tout le contraire de ce qu'ils ont déclaré à la tribune.

M. PRIOR : Si je prends la parole, ce n'est pas que je m'oppose à l'augmentation de traitement accordée aux ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur ; car, à mon avi, ils ont droit à une rémunération égale à celle de leurs collègues, puisque leurs portefeuilles sont tout aussi importants que les autres. Je suis toutefois d'avis, de concert avec l'honorable préopinant, qu'il n'est pas justifiable de rendre cette législation rétroactive, mais qu'il ne faudrait lui donner effet qu'à dater du 1er de juillet de cette année. Ce n'est pas là, cependant, ce qui m'a poussé à prendre la parole. Le premier ministre ne se range pas à l'avis exprimé par le ministre des Finances, il y a quelques jours, en réponse à l'interpellation que je lui ai faite au sujet de la représentation de la Colombie Anglaise dans le cabinet. Le ministre des Finances m'a pris à partie, et a déclaré qu'il était temps de mettre au rancart cette idée de représentation sectionnelle ou provinciale dans le cabinet. Le premier ministre affirme, au contraire, qu'il faut un bon nombre de ministres, puisque chaque partie du Canada doit être représentée dans le cabinet. Qu'il soit donc entendu, une fois pour toutes, qu'il ne s'agit pas ici simplement de représentation sectionnelle, mais que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard ont droit d'avoir chacun leurs représentants dans le cabinet. En pareilles circonstances, il est de mon devoir de déclarer ici qu'il est temps que la Colombie Anglaise ait dans le cabinet un véritable représentant de ses intérêts.

M. McMULLEN : J'ai quelques mots à dire, sur la question débattue. Cette difficulté date déjà de loin, puisqu'elle remonte à l'époque où sir John Macdonald décida de créer les deux charges de contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur. J'élevai alors la voix contre cette mesure en prévision du fait qu'elle finirait par avoir pour résultat l'augmentation du nombre des ministres. Je l'avoue, je compte au nombre de ceux qui se sont toujours opposés à l'augmentation du nombre des ministres à portefeuille. Je n'ai aucune animosité soit contre le ministre des Douanes soit contre le ministre du Revenu de l'intérieur. Je ne veux nullement affirmer qu'ils ne gagnent pas les émoluments qui leur sont payés ; mais je prétends que les rouages administratifs dans notre pays sont trop compliqués et trop dispendieux, et qu'il faudrait tout réorganiser de fond en comble. A mon avis, la situation actuelle consacre une injustice. D'abord, les ministres touchent $8,000 par année, tandis que les représentants du peuple, qui passent ici quatre à cinq mois de l'année, eux dont le temps est tout aussi précieux et la besogne tout aussi importante que ceux des ministres, ne reçoivent qu'une indemnité de $1,000. A mon avis, il faudrait réformer tout cela. Si les ministres gagnent $8,000, les député qui passent ici quatre à cinq mois de l'année, doivent gagner plus de $1,000. Je prétends que certains ministres ne gagnent pas leur $8,000.

Si je m'oppose à cette augmentation, c'est que le budget des dépenses publiques est déjà trop élevé, quoique, à vrai dire, il accuse une diminution sous le régime actuel. Le député d'York-ouest (M. Wallace) rit de mon assertion ; eh bien ! je suis prêt à entamer la discussion à ce sujet et à lui démontrer que, tout en tenant compte de l'ouverture du territoire du Yukon qui a nécessité des frais considérables, le chiffre du budget des dépenses l'année dernière a été inférieur à celui atteint par le budget de l'ancien gouvernement. Si les députés de la gauche révoquent en doute ce fait, je suis prêt à leur prouver ce que j'avance. Le gouvernement a fait de louables efforts pour empêcher le gonflement du budget des dépenses, et cependant, à mon avis, il est encore trop élevé, et je trouve fâcheux que le gouvernement ait proposé l'augmentation de traitement en question. Je verrais d'un bon œil diminuer le nombre des membres du cabinet ; et si la chose est impraticable, eh bien ! que l'on base le traitement des ministres sur l'importance des devoirs de leurs charges. Le secrétaire d'Etat n'a presque rien à faire, à côté des autres ministres, et je verrais d'un bon œil le gouvernement réduire le traitement de ce ministre à $5,000, et relever à $7,000 celui du ministre des Douanes et du ministre du Revenu de l'intérieur.

Ce n'est pas sans surprise que j'ai entendu le chef de l'opposition nous déclarer à ce sujet qu'accorder au ministre des Douanes et au ministre du Revenu de l'intérieur un traitement inférieur à celui de leurs collègues c'est créer des distinctions odieuses. Ce n'est pas ainsi que j'envisage la question. Le chef de l'opposition qui est grand admirateur des précédents établis par le parlement anglais, sera sans doute bien aise que je lui dise le chiffre du traitement annuel de chaque ministre en Angleterre. Le premier ministre touche £5,000, le grand chancelier, £10,000, le président du Conseil, £2,000 ; le gardien du sceau privé n'a pas de traitement ; le premier lord de la trésorerie, £5,000 ; le chancelier du duché de Lancastre, £2.000 ; le secrétaire d'Etat aux colonies, £5,000 ; le secrétaire de l'Intérieur, £5,000 ; le secrétaire du bureau de la guerre, £5,000 ; le secrétaire du bureau des Indes, £5,000 ; le premier lord de l'amirauté, £4,000; le président du bureau de commerce, £2,000 ; le président du bureau local, £2,000 ; le lord lieutenant d'Irlande £20,000 ; le lord chancelier d'Irlande, £8,000 ; le secrétaire d'Etat pour l'Ecosse, £2,000 ; le premier commissaire des travaux publics, £2,000 ; le président du bureau d'agriculture, £2,000.

M. WALLACE : Quel est le traitement du directeur général des Postes ?

M. McMULLEN : £2,500, par année. Comme la Chambre le voit il y a loin d'y avoir égalité dans le traitement des ministres en Angleterre.

M. DAVIN : Tous ceux que vous avez nommés ne font pas partie du cabinet.

M. McMULLEN : Oui, ils en font partie. Je pensais l'honorable député mieux renseigné sur les affaires d'Angleterre. Qu'il aille consulter les auteurs à la bibliothèque et il constatera que tous ceux que j'ai nommés font partie du cabinet. Il y a dix-neuf membres du cabinet en Angleterre. Il y a des distinctions dans le traiteemnt qui leur est accordé et je ne vois pas pourquoi la même chose n'existerait pas ici. Si le chef d'un ministère jouit d'une sinécure, il ne devrait pas recevoir le même traitement qu'un ministre placé à la tête d'un département fort important. Le ministre des Douanes a sans doute des devoirs fort onéreux à remplir et une grosse besogne sur les bras. On peut dire la même chose du ministre du Revenu de l'intérieur. Mais si les devoirs de ces ministres sont onéreux et multiples, il n'en est nullement ainsi de ceux d'autres ministères. J'étais sincère, lorsque, dans les rangs de l'opposition, je demandais la réduction du nombre des ministres à portefeuille, et je suis encore sincère aujourd'hui en demandant la même chose. Je saurais infiniment gré au gouvernement de laisser ce bill en suspens pour le moment ; sinon, je le déclare, je m'oppose à son adoption et à ce que l'on donne à la législation proposée un effet rétroactif. Tant qu'à donner une augmentation de traitement, il faudrait la dater non pas du premier de juillet 1898, mais d'aujourd'hui. C'est sur le chef de l'opposition que retombe la responsabilité de cette mesure.

En 1897, il déclarait que la différence dans les émoluments constituait une distinction injuste et odieuse. Il prétendait que les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur devaient être mis sur un pied d'égalité avec les autres ministres. C'était l'opinion qu'il entretenait aussi avant son départ pour l'Angleterre. Mais cet honorable monsieur n'est pas mon chef ; mais en tant que le chef du gouvernement se trouve concerné, j'ignore l'avoir jamais entendu exprimer l'opinion qu'il fallait diminuer le nombre des ministres, mais j'ai exprimé cttte opinion et le directeur général des Postes et d'autres députés ont fait comme moi et nous n'avons jamais été pris à partie pour cela. Je voudrais que cete question restât où elle en est maintenant jusqu'à ce que le temps soit arrivé de faire des changements dans le nombre.

Cependant, en justice pour les députés à cette Chambre, si ce bill devient loi, je dis qu'on devrait faire aussi des changements dans les émoluments sessionnels. Il est injuste de demander aux membres de ce parlement de passer ici quatre mois et demi ou cinq mois avec des émoluments de $1,000, tandis que les ministres de la Couronne reçoivent de si hauts salaires. C'est là une distinction odieuse. Je suis opposé aux stipulations que contient ce bill et je voterai contre. J'étudierai spécialement cette question durant les vacances et si je vis assez pour revenir ici, j'exprimerai mes vues sous la forme d'une résolution soumise à la Chambre.

M. WALLACE : Je concourre pleinement dans la plupart des remarques qu'a faite l'honorable député de Wellington-nord. Je désire dire, cependant, au très honorable premier ministre que j'ai exprimé l'opinion que l'augmentatiin dans les émoluments est injustifiable, non pas parce que les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur n'ont pas droit à un traitement égal à celui des autres ministres, mais parce que le principe que j'invoque a été établi et qu'on ne devrait pas le mettre de côté ; s'il fallait faire des changements, ce serait de réduire le traitement des autres ministres au chiffre du traitement de ces deux ministres. J'ai été contrôleur des Douanes pendant trois ans et plus et je puis dire que les émoluments que je recevais, n'étaient pas suffisants.

M. LANDERKIN : Suffisants pour vous.

M. WALLACE : Oui ; il peut arriver que je n'aie pas l'énorme intelligence de l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) dont les services n'ont pas été reconnus par ses chefs, mais je puis dire que la proposition maintenant soumise ne rencontre pas mon approbation. Quant au point soulevé par l'honorable député de Wellington-nord concernant le traitement des députés, comme on appelle la chose, mais qui en réalité devrait s'appeler un salaire ainsi qu'on appelle la chose aux Etats-Unis, j'ai ceci à dire. Il est absurde qu'un membre du parlement consacre six mois par année au service de son pays, travaillant aussi fort qu'un ministre et ne reçoive que $1,000. Alors que les ministres qui travaillent le double de ce temps reçoivent huit fois ce montant. Le premier ministre et le ministre de la Marine et Pêcheries apprendront comment la chose se fait à Washington. Aux Etats-Unis, un ministre faisant partie du cabinet retire $8,000 d'émoluments et les membres du Sénat qui consacrent un peu plus de temps que nos députés à leur devoir législatif, bien que je ne sache pas——

M. FOSTER : En moyenne, un peu plus.

M. WALLACE : Un membres du congrès ou du Sénat reçoit $5,000 par année. Je crois qu'on a pris comme base le fait qu'ils perdent cinq-huitèmes de l'année pour remplir leurs devoirs publics. Outre cela, on accorde un salaire au secrétaire qui est nommé à chaque député ou à chaque sénateur pour l'aider à remplir ces devoirs. Je pren-

drais sur moi la responsabilité d'attirer l'attention du gouvernement sur un point très important et je lui demanderai d'approuver, comme je l'approuverais moi-même, la nomination d'un secrétaire pour chaque membre du parlement afin d'assister ce membre à expédier sa correspondance. Les électeurs s'attendent à recevoir de leurs députés une bonne quantité de documents et livres bleus ; il y a aussi beaucoup de correspondance à faire quand on est le représentant de 20,000 ou de 30,000 électeurs. Je connais des membres de cette Chambre dont les journées se passent à écrire des lettres, envoyer des documents à leurs électeurs, et qui ne peuvent accorder toute l'attention voulue à l'accomplissement de leurs devoirs. Je ne suggérerais pas qu'on vint nommer à chaque député un secrétaire qui serait payé aussi cher que le sont les secrétaires des membres du congrès ou du Sénat américain. Pour des émoluments peu élevés, on pourrait avoir des secrétaires qui soulageraient les membres du parlement dans l'accomplissement de leurs devoirs envers leurs électeurs et leur pays. Je crois que si tous les députés pouvaient consacrer tout leur temps aux affaires du pays, ce dernier en retirerait de grands avantages ; la législation serait meilleure et coûterait moins cher.

Il y a un autre point qu'a soulevé l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Il a dit que nous travaillons ici durant six mois de l'année et que nous retirions $1,000 d'émoluments, alors que les ministres qui travaillent durant 12 mois ne reçoivent pas seulement le double de ce montant mais huit fois ce montant. Cela est non seulement vrai, mais le simple fait de recevoir une rémunération plus forte pour service rendu comporte avec lui l'idée de supériorité. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de différence entre un membre de cette Chambre et un membre, disons, du gouvernement actuel. Je ne crois pas qu'il y ait autant de différence entre les membres d'une certaine administration et tous ceux qui n'ont pas l'honneur d'avoir fait partie d'un cabinet. Tout en connaissant les hautes qualités de l'ex-ministre des Finances (M. Foster) et bien que cette Chambre reconnaisse sa puissance sans rivale dans la discussion, cependant, prenant ensemble tous les membres de ce côté de la Chambre, nous ne voyons pas cette immense différence qui donne raison de payer à un membre $8,000 pour 12 mois de travaux et à un autre membre $1,000 seulement pour six mois d'ouvrage. Comme l'honorable député de Wellington-nord l'a suggéré, on devrait étudier soigneusement cette question. Mais vous pouvez difficilement vous attendre à voir le gouvernement prendre l'initiative dans cette circonstance parce qu'il est le premier à jouir des avantages de l'état de choses actuel, et qu'il n'est pas prêt à se priver de ses avantages au bénéfice des autres députés qui l'appuient.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'est-ce que suggère mon honorable ami (M. Wallace) relativement au traitement des députés ?

M. WALLACE : Je serais en faveur d'une diminution dans les émoluments des ministres et d'une augmentation dans les émoluments des députés, ce qui pourrait se faire en accordant à chacun des membres de cette Chambre un secrétaire. Je ne veux pas aller plus loin que ça pour le présent et je voudrais que ces secrétaires fussent, comme ils le sont aux Etats-Unis, payés par le gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois qu'il n'y a pas un secrétaire pour chaque député mais qu'il y a nombre de secrétaires pour chaque comité.

M. WALLACE : Non, il y un secrétaire pour chaque député et chaque secrétaire reçoit $1,200 par année. Je crois que cette échelle de prix dépasse les bornes, en tant que le traitement des membres du congrès, des sénateurs, et de leurs secrétaires se trouvent concernés, mais le principe est louable ; il consiste à ne pas établir une trop grande différence entre le traitement des ministres et celui des simples députés.

Maintenant, le très honorable premier ministre a dit que bien qu'en théorie, cela puisse paraître erroné, en pratique, il faut reconnaître la représentation des provinces dans le cabinet, et il nous demande comment nous pourrions réduire le nombre de représentants de chaque province dans le cabinet. Eh bien ! prenons sa propre province de Québec telle qu'elle a été représentée dans ce cabinet durant les trois dernières années qui ont précédé la mort lamentable de l'un des membres de ce cabinet. Il y avait dans la province de Québec sept membres du gouvernement, si nous comprenons le Solliciteur général, mais je ne suis pas sûr si ce dernier est membre du cabinet ou s'il ne l'est pas.

Le PREMIER MINISTRE : Il ne l'est pas.

M. WALLACE : Il est membre du gouvernement tout en n'étant pas dans le cabinet. Maintenant, comparez la représentation d'Ontario à celle de Québec dans le cabinet. Ontario a une population de 40 pour 100 plus considérable que celle de Québec et cette province est représentée ici dans la même proportion. Très bien, mais en équité, considérant la richesse et la population, la province d'Ontario devrait avoir en chiffres ronds dix membres du cabinet, si la province de Québec en a sept, mais lorsque nous examinons la chose nous trouvons qu'Ontario n'a que cinq membres, ou ainsi que je le prétends, quatre membres au lieu de dix qu'elle devrait avoir. Nous avons le ministre du Commerce, le directeur général des Postes, le ministre de la Justice et le ministre des Douanes. Quant au secrétaire d'Etat, je crois qu'il passe la moitié de l'an-

née de l'autre côté de la rivière dans la province de Québec. Mais si nous le comptons de la province d'Ontario, cela ne donnerait toujours que cinq membres du cabinet au lieu de dix qu'Ontario devrait avoir, si Québec en a sept.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ferait un cabinet considérable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Avec ce que demanderont les autres provinces.

M. WALLACE : Alors, on peut prétendre que la province de Québec a justement le double de la représentation à laquelle elle a droit.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'est-ce que cela a à faire quant à la question des émoluments ?

M. WALLACE : Le premier ministre, le ministre des Travaux publics, les ministre de l'Agriculture, le ministre du Revenu de l'intérieur et le Solliciteur général reçoivent en tout $34,000 ; les ministres de la province d'Ontario reçoivent $35,000 outre les émoluments de la session dans les deux cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une exception pour Québec : le Solliciteur général n'est pas un ministre.

M. WALLACE : Il est membre du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout.

M. WALLACE : Il est membre du gouvernement, mais il n'est pas membre du cabinet. J'ai été membre du gouvernement en vertu d'un acte du parlement, mais je n'étais pas membre du cabinet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Solliciteur général n'est pas membre du gouvernement en vertu d'un acte du parlement.

M. WALLACE : Le premier ministre demande ce que nous avions à dire au sujet du traitement. Cette question d'émoluments n'est pas la seule considération que nous ayons à examiner, parce qu'il a nommé dans la province de Québec deux ministres sans portefeuille dont l'un, malheureusement, est disparu de la scène de ce monde. Ces deux ministres étaient membres du cabinet ; ils prenaient part à la législation intéressant ce pays et aux mesures du ressort de l'administration, et nous constatons que l'un de ces ministres, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) prend une part active à l'administration des affaires publiques. Il prend une part si active aux affaires publiques qu'il est rarement à son poste, en Chambre, s'occupant ailleurs à des affaires intéressant le ministère.

Mais il y a autre chose. L'article suivant contient une stipulation à l'effet que deux ministres pourront recevoir les émoluments au montant de $7,000 par année à partir du 1er juillet 1898. Y a-t-il eu un arrangement de conclu à l'effet qu'ils recevraient une augmentation d'émoluments de $2,000 lorsque ces messieurs ont accepté de faire partie du ministère. Y a-t-il eu un marché de conclu avec eux, il a un an, à l'effet qu'ils seraient récompensés pour leurs services passés ? J'aimerais que le très honorable premier ministre vint répondre à cette question.

Le PREMIER MINISTRE : En vérité, mon honorable ami ne s'attend pas à ce que je réponde à une question de ce genre.

M. WALLACE : Alors nous dirons que cet arrangement n'existe pas. Cependant, d'après certaine correspondance échangée, quand le ministre des Douanes a obtenu sa position, corespondance qui est parvenue à Grey-nord, vers ce temps, il y a raison de supposer, d'après une lettre écrite par le premier ministre lui-même, qu'une pareille entente existait. Mais nous accepterons la déclaration de l'honorable premier ministre. Alors, ces messieurs ont rempli leur devoir conformément à l'entente qui existait entre eux et le pays, et ils avaient accepté leur charge pour $5,000 par année. Le parlement peut en tout temps augmenter les émoluments de ses ministres ou de tous autres ministres qui reçoivent ces émoluments suivant la loi, mais je dis que lorsqu'un ministre sans aucune entente préalable, reçoit des émoluments considérables ou peu élevés, ce parlement n'a pas le droit de rendre la loi rétroactive et de dire à ces ministres : Oui, vous avez conclu un marché avec le gouvernement du Canada ; vous avez accepté une charge qui donne $5,000 d'émoluments par année, mais après l'expiration du terme d'office et après que vous avez reçu la rémunération que vous accorde la loi, nous allons vous donner à vous deux $4,000 additionnels. Je dis, M. le Président, que cela est inexcusable. Pour moi, je suis opposé à cette augmentation de $5,000 à $7,000 et je suis encore plus opposé à la proposition de la rendre rétroactive. Je ne crois pas que le peuple approuve cette mauvaise application des deniers publics. Vous pouvez dire qu'il ne s'agit que de $4,000 après tout. Très bien, mais je pense que l'on pourrait faire un meilleur usage de ces $4,000. Ces messieurs ne sont pas pauvres ; ils ne reçoivent pas d'émoluments insignifiants ; ils ont reçu $6,000 chacun des deniers publics, durant l'année dernière. En faisant ces remarques je suis convaincu que la Chambre acceptera ma déclaration à l'effet que je n'obéis à aucune considération personnelle. J'ai le plaisir de compter ces deux messieurs au nombre de mes bons amis et j'aimerais à faire remarquer que lorsque nous avons eu des discussions dans cette Chambre, elles ont toujours été d'un caractère purement politique. Je n'ai rien à dire, comme je n'ai rien dans le cœur, contre ces honorables messieurs. Mais au point de vue de l'intérêt public, je considère qu'on

fait erreur en accordant ce présent de $4,000 à ces messieurs. S'ils avaient droit à ces émoluments, il y a un an, pourquoi ne nous a-t-on pas dit alors : Nous voulons augmenter les émoluments de ces deux ministres ? Je suis contre toute augmentation ; je veux que les émoluments soient diminués au lieu d'être augmentés, mais je veux aussi que les ministres soient payés d'une manière juste. Je crois que c'est commettre une injustice envers le peuple que de payer ces $4,000 à des messieurs qui ont reçu jusqu'au dernier sou des émoluments auxquels ils avaient droit en justice et en équité.

M. FOSTER : J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de mon honorable ami (M. Wallace) qui vient de reprendre son siège, et je dois dire que cela ne m'a pas frappé de voir que cette augmentation va courir depuis un an passé. Je voudrais demander au très honorable premier ministre d'après quels principes ils datent ainsi cette augmentation. Je crois que la position prise par l'honorable député d'York-ouest est très forte. Il dit que la loi stipule des émoluments, que les deux ministres dont il est question ont reçu ces émoluments. C'est un engagement qu'ils devaient remplir et il me semble que nous ne devrions pas aller en arrière et accorder à ces messieurs des émoluments additionnels pour l'an dernier. Si l'an dernier, ces messieurs du gouvernement avaient cru que ces deux messieurs devaient retirer les mêmes émoluments que ceux que retirent les autres membres du cabinet, ils auraient dû présenter une loi à cet effet l'an dernier. Mais que penserait de nous comme législateurs, le pays, si après avoir été élus sous l'empire d'une loi qui dit que nous ne retirerons que $1,000 par année, nous demandions $1,500 ou $2,000 pour les années précédentes. Si nous faisions cela, je crois que le pays nous rejeterait de côté, et il ferait bien. Il peut arriver que vous ayez fait erreur quand vous avez cru que ces messieurs devaient retirer des émoluments au montant de $5,000 par année et que vous les avez pris dans votre cabinet mais il vous faut avaler la pilule pour prendre la sucre. Vous devez payer pour votre erreur. Je suis prêt à voter contre cette partie du bill qui donne un effet rétroactif à la loi. Vous avez commis une erreur et il vous faut rectifier la situation, mais pourquoi est-il question du passé ? Il s'agit ici d'un contrat ; ces messieurs l'ont accepté sous l'empire de la loi ; ils en ont accepté toutes les conditions. Pourquoi retourner en arrière et les payer pour l'an passé ?

Lorsque j'ai parcouru ce bill, je croyais que les principes s'y trouvaient mieux appliqués, et je n'ai pas saisi tout de suite qu'il eût un effet rétroactif. Je crois que c'est une grande objection à ce bill. Je ne veux pas poser à la vertu, mais je dis que si j'étais ministre dans les conditions où se trouvent ces messieurs et connaisant la loi comme ils doivent la connaître, je dirais à mes collègues : Je ne veux pas que le bill que vous présentez ait un effet rétroactif. J'ai accepté la charge que vous m'avez confiée et la loi dit que mes émoluments devront être de $5,000 par année jusqu'à ce que je puisse avoir $7,000 et changer ainsi la politique du gouvernement sous ce rapport. Mais nous ne pouvons opérer ce changement maintenant ; cela se fera plus tard mais nous n'avons pas besoin de retourner en arrière et de donner à ce bill un effet rétroactif.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami se rappele le discours prononcé par l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) quand il a présenté ce bill, il peut y trouver une réponse à sa question. Le gouvernement avait l'intention de présenter cette loi l'an dernier. Voici le langage que tenait le ministre des Finances en présentant ce bill :

> Nous avions l'intention de porter cette question à la connaissance de la Chambre à la dernière session, mais à cause du surcroît d'ouvrage qui se manifeste toujours à la fin d'une session, on a laissé ce bill de côté tout en présentant une résolution qui devait entrer en vigueur le 1er juillet de l'an dernier.

M. FOSTER : Je ne crois pas que le pays considérera cela comme étant une raison satisfaisante. Le gouvernement doit voir à ses propres projets de loi. Il n'a pas choisi le moment opportun de présenter ce bill, pour une raison ou pour une autre. Ce peut être une question de politique de parti qui ait empêché le gouvernement de soumettre ce projet de loi l'an dernier. Eh bien ! qu'il paie pour cette politique de parti. La raison pourquoi ces messieurs n'ont pas agi plus tôt serait peut-être parce qu'ils ne voulaient pas froisser l'opinion publique aussi tôt en donnant au bill un effet rétroactif. Qu'ils en paient la façon. Qu'ils paient $1,000 ou $2,000 à chacun de ces messieurs. Vous en avez eu l'avantage, eh bien ! payez pour ce que vous avez reçu.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se place, sur cette question, à un point de vue qui doit être attaqué. L'an dernier, nous avions l'intention de soumettre cette législation parce que nous avions décidé que les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur devaient être mis sur le même pied que leurs collègues. La discussion qui vient de se faire n'a pas été de nature à attaquer en aucune façon la justice de la proposition soumise. Rien n'a été dit, ce soir, contre ce principe que les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur devraient être placés sur un pied d'égalité avec leurs collègues. Le gouvernement en est arrivé à cette conclusion, et ces ministres ont consacré tous leurs efforts au service du pays, bien que ce bill n'eût pas été présenté à la dernière session, et je ne crois pas que le pays refuse de les payer pour le travail qu'ils ont fait depuis le 1er juillet 1898. C'est là une proposition qui s'impose à l'esprit de justice de l'honorable député (M.

Foster). L'honorable monsieur ne dit pas que les ministres reçoivent des émoluments trop élevés. Il s'accorde avec nous dans la position que nous avons prise. Comme nous avions décidé, en temps voulu, de demander au parlement d'accorder à ces honorables ministres cette augmentation d'émoluments et les ministres en question ayant sacrifié toute leur énergie au service du pays durant l'année qui vient de s'écouler, il nous a paru juste de demander que ces émoluments leur fussent payés pour cette année.

M. FOSTER : Mon honorable ami vient de faire allusion à un point dont je n'ai parlé en aucune façon. Je puis dire, au sujet de ce qui a été dit à propos des émoluments des ministres, que nuls émoluments ne paieraient quelques-uns des ministres pour la terrible responsabilité qui leur incombe dans l'administration des affaires du gouvernement. Je reconnais ce fait, qui s'applique du reste aux membres de ce parlement. Cependant je ne puis déclarer dans ce parlement qu'un ministre de la Couronne devrait avoir des émoluments plus élevés que ceux qu'ils retirent maintenant. J'ai été ministre moi-même et je connais la responsabilité qui incombe à tout député qui veut faire son devoir. Cependant, je dois dire qu'en tant que les membres de cette Chambre sont concernés, tant que le pays ne classera pas les émoluments et ne paiera pas à ces membres les émoluments qu'ils méritent, je ne vois pas comment vous pourriez élever ces émoluments à plus de $1,000 par année. Ce n'est pas un salaire ; ce que l'on reçoit ne sert qu'à payer les dépenses qu'on peut faire. Du moment que vous dépassez le montant nécessaire à ces dépenses et que vous mettez ces émoluments comme salaire vous devez payer les députés suivant leur mérite ; c'est chose qu'il nous est impossible de faire. Pour moi, dans l'état de choses actuel, je ne suis pas en faveur de payer des émoluments plus élevés aux ministres et je suis prêt à courir ma chance comme membre de ce parlement, et si cela arrive, comme ministre, dans les conditions actuelles, en tant que les émoluments se trouvent concernés.

M. SPROULE : S'il est juste de retourner d'une année en arrière, il est aussi juste de retourner deux ans en arrière et de commencer en 1897 quand l'acte primitif a été adopté et quand l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a déclaré qu'on ne se proposait pas de donner aux ministres en question des émoluments plus élevés. Ces messieurs se trouvaient sous contrat comme tout homme à gages ; ils ont donné leur temps et ils ont reçu leurs gages et leur travail est chose du passé. Mais maintenant, vous retournez un an en arrière et vous dites : nous n'avons pas payé ces messieurs assez cher. Si vous ne les avez pas payés assez cher, l'an dernier, vous ne les avez pas payés assez cher l'année d'auparavant ; et il y aurait autant d'excuse à leur accorder à chacun un bonus de $2,000 par année, pour chacune de ces deux années. Ils nous ont rendu autant de service dans la première année qu'ils nous en ont rendu dans l'année suivante ; mais je ne vois aucune excuse pour retourner ainsi en arrière. Ces messieurs ont accepté leurs charges et le traitement stipulé par le statut, et le pays est d'avis que ce traitement constitue une rémunération suffisante. J'abonde absolument dans le sens du député de Wellington-nord (M. McMullen) relativement à l'inégalité des traitements. Quelqu'un me fait observer que si le principe en question est légitime, alors les anciens contrôleurs auraient droit de recevoir $2,000 par année de services. Ils y auraient tout autant droit que les contrôleurs actuels, puisqu'ils ont expédié tout autant et même plus de besogne que ces derniers. J'ai toujours été d'avis que l'uniformité n'est pas de rigueur pour les traitements des ministres. Un traitement annuel de $3,000 serait une rémunération suffisante pour le secrétaire d'Etat. Cela s'applique également au ministre du Commerce. Quels services le ministre du Commerce rend-il donc au pays, comme titulaire de ce portefeuille, pour qu'on lui accorde un traitement de $7,000 ? Il suffit de feuilleter son rapport pour constater que le ministre ne fait presque rien. Cette charge est purement honorifique. Le pays verrait d'un bon œil que l'on rétribuât les services des ministres en raison de l'importance des devoirs de leur charge et de la besogne qu'ils expédient. Il y a aujourd'hui dix-sept ministres dans le cabinet ; et cependant, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) avait promis d'en réduire le nombre, ce que le gouvernement n'a pas encore fait. Je signale la chose au pays, afin qu'il s'en souvienne, lorsque les ministres brigueront de nouveau les suffrages populaires, et qu'ils reçoivent le châtiment qu'ils méritent.

M. CARGILL : M. le Président, à titre de représentant d'un district rural, où il ne se rencontre guère de gens se faisant un revenu annuel de $7,000, il est de mon devoir de protester contre le bill à l'étude. Il me fait plaisir de voir le député de Wellington-nord (M. McMullen) se ranger à l'avis des députés de la gauche sur cette question. Je me rappelle parfaitement les attaques dirigées contre les gaspillages de l'ancien gouvernement au cours de la lutte électorale dans mon comté en 1896. On sait parfaitement dans l'Ontario-ouest que le député de Wellington-nord s'est constitué, pendant nombre d'années, l'impitoyable censeur des dépenses du gouvernement conservateur, et à mon avis, il était sincère en cela. Il faut donc lui tenir compte aujourd'hui du fait qu'il se range à l'avis des députés de la gauche qui ont élevé la voix contre l'augmentation de traitement que le gouvernement propose d'accorder au ministre des Douanes et au ministre du Revenu de l'intérieur. A mes yeux, rien ne s'oppose à ce qu'il y ait inégalité dans le

chiffre du traitement accordé aux différents membres du cabinet. Dans les divers états de vie, la rémunération accordée aux individus est basée sur les services rendus, et rien ne s'oppose à ce que la même règle s'applique à l'administration publique. J'ai été fort surpris des observations du député de Hamilton (M. Wood) un homme entreprenant et laborieux. On sait que l'honorable député a réussi à amasser une immense fortune, ce qui lui eût été impossible, s'il n'eût possédé ces dernières qualités. Il affirme qu'il serait facile à des hommes de talent comme les ministres de gagner le double de leur traitement, s'ils se livraient à l'exercice de leurs professions. Le député de Hamilton pourrait-il me désigner un seul homme d'affaires au pays qui gagne $14,000 par année ?

M. WOOD : Je pourais en nommer un grand nombre.

M. CARGILL : Sans capitaux ?

M. WOOD : Est-ce que leur intelligence n'est pas un capital ?

M. CARGILL : Les ministres n'ont d'autre capital que leur talent, leur éducation ; ils ne font pas d'autre placement. Je voudrais bien savoir quels capitaux le député de Hamilton a placés dans son exploitation commerciale, et s'il retire un bon intérêt de ce placement ? J'en suis convaincu, il tire annuellement de gros profits de son commerce ; mais, abstraction faite du placement de capitaux, je ne connais pas un seul individu au pays qui tire un revenu annuel de $14,000 de son travail intellectuel seul. Il est possible que quelques avocats le fassent ; mais il s'agit ici d'hommes d'affaires.

M. McCARTHY : Ecoutez ! écoutez !

M. CARGILL : J'entends que ces avocats ne se livrent pas au commerce. J'ai prêté une oreille attentive aux discours du député d'York-ouest (M. Wallace) et du député de Grey-est (M. Sproule) et je suis convaincu que nous avons les sympathies de plusieurs députés ministériels, qui n'osent voter contre le bill mais seraient bien aises que le ministre des Finances remît la chose à l'étude. Nous sommes en plein progrès, et j'espère que la prospérité continuera à régner ; et au bout de quatre ou cinq années de pareille prospérité et de progrès, peut-être sera-t-il temps de songer à augmenter le traitement des ministres.

L'article est adopté.

Article 3.

M. SPROULE : Je propose en amendement que les mots "mil huit cent quatre vingt dix-neuf" soient substitués aux mots "mil huit cent quatre vingt dix-huit."

L'amendement est rejeté : pour, 14 : contre, 24.

M. CARGILL.

M. POWELL : Je désire retirer mon vote. Je n'avais pas remarqué l'absence du député de Saint-Jean (M. Ellis) avec lequel je suis convenu de pairer.

M. SUTHERLAND : Je suis dans la même situation que l'honorable député : j'avais oublié que j'étais pairé.

M. BERGERON : Je suis aussi en pareille posture, étant convenu de pairer avec le député de Bellechasse (M. Talbot).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose la troisième lecture du bill.

M. SPROULE : Je propose en amendement que le bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général, avec instructions d'amender le troisième article en biffant "1898" et lui subsituant "1899".

Voici comment les avis se partagent sur l'amendement :

POUR :

Messieurs

Bell (Addington), Clancy, Davin, Foster, Macdonald (King), McMullen, Martin, Morin, Prior, Sproule et Wallace.—11.

CONTRE :

Messieurs

Bazinet, Beith, Bell (Prince-est), Blair, Borden (King), Bostock, Copp, Davies (sir Louis), Domville, Fielding, Fisher, Fraser (Lambton), Haley, Holmes, Hutchison, Landerkin, Laurier (sir Wilfrid), McCarthy, McGregor, McGugan, McHugh, McLellan, Mignault, Oliver, Pettet, Rinfret, et Tucker.—27.

L'amendement est rejeté.

Le bill subit sa troisème épreuve, et est adopté après division.

COMMISSION DU HAVRE DE QUEBEC.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 178) relatif aux commissaires du havre de Québec. Ce bill tend à autoriser les commissaires du havre de Québec à garantir l'intérêt sur l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de $200,000 à être émises par le compagnie du chemin de fer du Grand Nord, dans le but de construire un élévateur. Lse commissaires du havre sont endettés envers le gouvernement, et le bill à l'étude stipule que les obligations qu'il s'agit ici d'émettre auront priorité sur le prêt du gouvernement. La Chambre le sait, la commission doit une forte somme au gouvernement, à titre de principal et d'in-

térêts sur son emprunt, relativement au havre de Québec.

M. WALLACE : Quel est le montant de l'intérêt et du capital ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je ne me trompe, des avances se montent à $3,975,000, et en raison de l'accumulation des intérêts, la dette atteint actuellement le chiffre de $5,200,000. La commission n'acquitte pour ainsi dire pas d'intérêt. L'année dernière, nous avons autorisé la commission du havre à faire une émission spéciale d'obligations pour certains travaux d'amélioration, absolument comme s'il s'agissait d'un acte de grosse sur un navire, et nous avons stipulé que ces obligations auraient la priorité sur le prêt du gouvernement.

M. WALLACE: Quel intérêt le gouvernement exige-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quatre pour cent, si je ne me trompe. Toutefois, comme ce placement n'a guère été rémunérateur jusqu'ici, et qu'il n'a pas été acquitté d'intérêt, il n'est pas étonnant que j'en oublie le dernier. Les commissaires du havre ont fait un marché avec la Compagnie du Grand Nord, pour la construction d'un élévateur au coût de $200,000. Ils s'engagent à garantir 3 pour 100 d'intérêt sur les obligations et ils ont demandé au gouvernement de les autoriser à le faire, et nous avons jugé expédient de soumettre ce bill à la Chambre.

M. FOSTER : Le bill dans sa teneur, diffère du bill dans sa réalité.

Le PREMIER MINISTRE : Comment cela ?

M. FOSTER : En réalité, le gouvernement est à inaugurer une système de construction d'élévateurs dans les différentes villes, et il commence par Québec. Sous prétexte d'autoriser les commsissaires du havre à garantir les obligations de la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord, pour la construction d'un élévateur, c'est réellement une subvention qu'il accorde à Québec. Le premier ministre en conviendra, le fin fond de l'affaire c'est cela. Les commissaires du havre de Québec doivent au gouvernement plus de $5,000,000, dont près de $4,000,000 en capital. L'essence de ce marché est qu'ils doivent acquitter l'intérêt sur ce capital, et pour le faire, ils n'ont d'autres sources de revenu que les recettes du havre. Il leur à été impossible de servir l'intérêt, et aujourd'hui non seulement le gouvernement va perdre l'intérêt, mais il est en voie de faire disparaître toute possibilité de se faire servir cet intérêt. Au fur et à mesure que le havre de Québec progresse, les commissaires peuvent appliquer au service de l'intérêt sur le prêt du gouvernement l'excédent de leurs recettes. Or, le gouvernement empêche cela en autorisant les commissaires à servir d'abord l'intérêt sur les obligations émises par le Compagnie de chemin de fer pour la construction d'un élévateur. C'est absolument comme si le gouvernement construisait à ses propres frais l'élévateur. Dépouillée de toute sa phraséologie, voilà à quoi se résume la proposition. On autorise une tierce-personne à faire les travaux, mais, de fait, c'est une subvention accordée à Québec pour la construction d'un élévateur. Si le chemin de fer Intercolonial a besoin d'entrepôts, de gares, de parcs à bois et d'élévateurs, le gouvernement a droit de faire ces travaux de construction, comme se rattachant à l'exploitation de la voie ferrée. Mais, si je ne me trompe, nous n'avons jamais ni subventionné, ni construit d'élévateurs pour les villes ou les municipalités. Le chemin de fer Intercolonial n'a pas de terminus dans la ville de Québec ; mais le Grand Nord y aboutit et cette compagnie y construira un élévateur, à condition que les commissaires du havre garantissent l'intérêt sur les obli- et en permettant aux commissaires du havre n'ont pas d'argent à appliquer à ces travaux, car l'excédent de leurs recettes est affecté au paiement de l'intérêt sur le prêt du gouvernement, prêt qui leur a été fait de bonne foi. En suspendant le paiement de l'intérêt et en permettant aux commissaires du havre de garantir l'intérêt sur les obligations, le gouvernement **demande virtuellement au** parlement de voter un crédit.

Ces derniers devraient retomber dans la caisse publique ; mais, au lieu de cela, le gouvernement accorde une subvention pour la construction d'une élévateur dans la ville de Québec. Le gouvernement va-t-il construire des élévateurs à Toronto ou ailleurs ? Va-t-il ajouter cette nouvelle entreprise à toutes ses autres entreprises outre la dépense de $70,000 pour la construction de quais là où il n'y a ni eau ni trafic ? Non content de faire voter $10,000 pour construire des quais là où il n'y a pas de port de douane, et où le trafic est presque nul, sauf une petite exploitation minière, va-t-il commencer à accorder des subventions pour la construction d'élévateurs et à garantir les obligations des différentes compagnies de chemins de fer qui voudront construire des élévateurs sur leurs voies ferrées ? Vous avez déjà accordé à la ville de Québec $1,000,000 à titre de subvention pour un pont et voici maintenant que vous accordez une nouvelle subvention à la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord, pour la construction d'un élévateur. Il est possible que cette compagnie ait droit aux faveurs du gouvernement ; mais il ne convient pas de lui accorder des subventions pour la construction d'élévateurs ; car, en dernière analyse, c'est à cela que se résume l'affaire. Bref, les commissaires du havre de Québec doivent au gouvernement l'intérêt sur une somme de près de $5,000.000. Ils serviraient cet intérêt, si les recettes provenant de l'exploitation du havre leur permettaient de le faire.

Il y a bien un excédent de recettes, mais au lieu de les appliquer au service de cet intérêt, le gouvernement le laisse aux commissaires du havre de s'en servir à titre de subvention pour la construction d'un élévateur, à même les obligations de la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord. Ainsi dépouillée de toute sa phraséologie, cette proposition se résume tout simplement à une nouvelle subvention. Je le répète, où le gouvernement s'arrêtera-t-il dans cette voie de dépenses ? A mon avis, c'est abuser de la générosité, de la libéralité, de l'esprit d'équité du parlement que de lui demander de voter une subvention de $1,000,000 pour la construction d'un pont, dont le gouvernement, par son attitude précédente, a presque nullifié la raison d'être.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Certes, je suis étonné d'entendre pareil langage dans la bouche de l'honorable député et en dépit de la l'attitude qu'il a prise, je dois avouer, avec tous les égards que je lui dois, que je ne le crois pas sérieux. L'honorable député sait parfaitement que toutes ses insinuations n'ont pas de raison d'être.

M. FOSTER : Je n'ai pas voulu faire d'insinuation ; j'ai carrément affirmé ma pensée.

Le PREMIER MINISTRE : C'est parfait; j'accepte la parole de l'honorable député, et puisqu'il nie avoir voulu faire des insinuations, qu'il me permette de lui dire qu'il n'a pas été très heureux dans l'expression de sa pensée.

M. FOSTER : C'est là mon malheur.

Le PREMIER MINISTRE : Disons que ce n'est qu'un malheur ; la chose pouvait être plus grave. Mais enfin, de quoi s'agit-il ? Aujourd'hui, les commissaires du havre de Québec doivent au gouvernement un capital de $3,900,000, soit, en bloc, $4,000 portant intérêt à 4 pour 100, si ma mémoire est fidèle. C'est donc $160,000 d'intérêt que les commissaires du havre ont à servir chaque année au gouvernement. Il est inutile de récriminer ou de revenir sur le passé. Les commissaires du havre ont bien reçu quelque valeur, mais non pas jusqu'à concurrence du capital qui est imputé sur le compte de la commission. Mon honorable ami le sait, la question est venue sur le tapis, l'année dernière, et depuis dix ans au moins que cette dette est créée, les commissaires du havre n'ont pas servi un cent d'intérêt sur ce capital et il leur est impossible de le faire. La raison en est évidente et la chose a été débattue ici même, l'année dernière. Si je ne me trompe, le chiffre des recettes brutes est de $60,000 et les frais d'administration absorbent toutes ces recettes. Il est hors de doute que les commissaires n'ont pas servi un cent d'intérêt depuis nombre d'années, précisément parce que les frais d'administration ont absorbé toutes les recettes du havre, sauf un léger excédent. Or, pendant nombre d'années, à venir jusqu'en 1870, le port de Québec avait été très prospère. A cette époque, Québec monopolisait le commerce du bois d'équarrissage du Saint-Laurent; le port se couvrait tous les ans de radeaux de bois d'équarrissage et d'une véritable flotte de navires transatlantiques. A cette époque, le havre était prospère et produisait d'excellentes recettes ; mais vers 1870, il commença à décliner et depuis, cette décadence s'est toujours accentuée de plus en plus. Le commerce de Québec est toujours allé décroissant jusqu'à l'année dernière. L'année dernière le commerce commença à se raviver et nous autorisâmes les commissaires du havre à emprunter $350,000 et à donner à ces obligations la préférence sur notre dette. Notre but en cela était de faciliter aux commissaires du havre au moyen des derniers qu'ils étaient autorisés à emprunter l'amélioration et l'outillage de façon à en développer le trafic. Sans cela, il eût été impossible aux commisssaires d'outiller leur port, qui serait tombé dans un complet état de délabrement, faute de navires. Or, afin d'assurer notre créance, nous avons été obligés, à l'instar des créanciers ordinaires, de faire une avance à notre débiteur de façon à le mettre en lieu de nous donner de meilleures garanties. A mon avis, le gouvernement a fait acte de sagesse en autorisant les commissaires du havre à emprunter $350,000, pour la coustruction de quais, pour l'outillage du port, de façcon à attirer le commerce. Je dis que nous avons en cela fait acte de sagesse, puisque nous avons par là même donné de la valeur à notre actif. Or, aujourd'hui, nous ne faisons que suivre le même système. Voici qu'il se construit un nouveau chemin de fer, qi n'est que le prolongement de l'une de nos plus importantes voies ferrées, le chemin de fer Parry Sound. Actuelllement ce chemin de fer de Parry Sound n'a pas de débouché vers l'océan ; mais l'on espère que par son prolongement au moyen du chemin de fer du Grand Nord, subventionné hier, cette voie ferrée aura à Québec un débouché vers l'océan. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord veut construire un élévateur et elle a demandé aux comissaires du havre de garantir ses obligations. Or, ceux-ci ne sauraient garantir ces obligations, à moins de répéter cette année ce que nous avons fait l'année dernière, c'est-à-dire donner à ces nouvelles obligations la préférence sur notre propre dette. Si nous acordons cette autorisation aux comissaires du havre, ils garantiront les obligations de la compagnie, les élévateurs seront construits, et notre actif aura plus de valeur qu'il n'en a aujourd'hui.

Notre but en ceci est de mettre les commissaires du havre en mesure d'améliorer et d'outiller leur havre, d'y attirer le commerce, d'accroître leurs recettes et par conséquent nous leur facilitons ainsi la tâche de nous rembourser dans une certaine mesure les sommes que nous y avons placées.

De fait, c'est un placement de nom seulement, car nous n'en avons rien retiré. A mon avis, jamias les commissaires du havre ne seront en mesure de nous rembourser le prêt que nous leur avons fait ; mais le jour n'est pas éloigné où ils seront en lieu de venir demander au parlement de conclure un nouveau marché, et alors ils pourront nous payer l'intérêt sur le capital. Lorsque ces améliorations auront été effectuées et que le commerce y aura repris un nouvel essor, alors, au lieu d'un revenu de $60,000, les commissaires auront $200,000 à $300,000 de recettes et ils seront en mesure de nous rembourser $2,000,000 sur nos $5,000,000, de façon à nous permettre de faire face à nos obligations. Pour en arriver là, il faut absolument autoriser les commissaires du havre de Québec à outiller leur port, de façon à y attirer le commerce. Mon honorable ami devrait envisager cette question à un point de vue plus élevé. Il a tort d'affirmer que c'est un moyen que nous prenons pour subventionner la construction de cet élévateur. Il n'en est absolument rien, et de fait, c'est le seul moyen possible de donner un peu de vie à ce port et de nous assurer une compensation quelconque pour un placement qui est jusqu'ici demeuré improductif. Est-ce que l'honorable député ne sent pas la force de ces raisons ? Ne voit-il pas que c'est une transaction commerciale qui s'impose à son approbation ?

M. BERGERON : Si je ne me trompe, il y a déjà, à Québec, un élévateur construit depuis quelques années, mais qui n'a jamais été utilisé.

Le PREMIER MINISTRE : En effet.

M. BERGERON : Va-t-on utiliser cet élévateur pour celui qu'on veut construire ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, pas aux mêmes conditions.

M. BERGERON : Je ne m'oppose nullement à ce que le premier ministre dépense tout l'argent qu'il lui plaira à Québec. Plus Québec obtiendra, le mieux ce sera ; mais au moins faut-il que ces dépenses soient justifiables. Il est inutile de faire tous ces frais pour la construction d'un élévateur, tant que celui qui est déjà construit ne sera pas utilisé. Il faudrait prouver qu'on a besoin de nouveaux élévateurs ; car cet argent pourrait être utilisé ailleurs. Le premier ministre devrait nous donner quelque semblant de raison en faveur de cette proposition, ou s'il n'y en a pas, alors, utilisons cet argent ailleurs. A Montréal, il y a trois ou quatre élévateurs, construits depuis quelques années et qui n'ont jamais servi à rien. Lorsque les importants travaux qu'on se propose de faire dans le chenal du fleuve seront achevés, travaux si coûteux si les plans du ministre des Travaux publics s'exécutent, alors il faut espérer que ces élévateurs seront utilisés. Tant que l'élévateur qui est déjà construit à Québec ne sera pas utilisé, rempli de grain et en exploitation, il ne convient pas de dépenser davantage les deniers publics pour la construction d'un nouvel élévateur.

Le PREMIER MINISTRE : Il ne s'agit nullement de dépenser des deniers publics ici. S'il était possible, par une autre voie, de percevoir un seul cent de l'intérêt qui nous est dû, l'argument de mon honorable ami aurait du bon ; mais il sait parfaitement qu'il nous est actuellement impossible de le faire.

M. FOSTER : C'est une doctrine réconfortante.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, jusqu'à ce point qu'à moins que le port soit bien équipé, nous ne pouvons percevoir un cent de l'argent qui nous est dû.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne croit-il pas que les compagnies de chemin de fer qui se trouvent ainsi à étendre leurs opérations, devraient faire quelque chose ?

Le PREMIER MINISTRE : Parfaitement, mais ce quelque chose ce sont les commissaires qui le font.

M. FOSTER : Ce ne sont pas les commissaires qui font cela, mais bien nous.

Le PREMIER MINISTRE : Les commissaires disent qu'ils doivent aider les compagnies de chemin de fer. Un mot maintenant à l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron.) Il y a, à Québec, un élevateur à grain qui a été construit par la compagnie du Pacifique.

Mais la compagnie ne s'est jamais servi de cet élevateur, car elle ne veut pas entreprendre de transporter le blé à Québec. Je ne sais pas si elle entreprend d'en transporter à Montréal. M. Booth, qui a construit le chemin de fer du Parry Sound, veut transporter le blé à un port de mer et nous espérons tous qu'il réussira dans cette entreprise. Il transporte maintenant d'énormes quantités de blé sur son chemin de fer. S'il doit en transporter à Québec, il lui faut un élevateur qui devra être construit sur les jetées ou les quais du port de Québec où le chemin de fer pourra transporter le blé qui sera ensuite transbordé dans les steamers. Voilà l'objet de cet élévateur.

M. BERGERON : Ne pourrait-il pas se servir de celui qui est déjà construit ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que ce dernier convienne au but que l'on se propose.

M. FOSTER : Où se trouve l'élévateur actuel ?

Le PREMIER MINISTRE : Au bassin Louise.

M. FOSTER : N'est-ce pas là une partie du port ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui ; mais on me dit que cet élévateur ne peut servir.

M. SPROULE : Le très honorable premier ministre nous dit que les compagnies de chemin de fer ne transportent pas de blé au bord de la mer parce que cela ne les paie pas, et il ajoute que M. Booth se propose de tenter la chose et que c'est pour lui en faciliter les moyens que l'on propose d'accorder cette subvention pour la construction d'un élévateur. Supposons que cette tentative ne réussisse pas après que cet élévateur aura été construit et que ce commerce ne paie pas, car il ne s'agit ici que d'un essai et suivant la déclaration de l'honorable ministre, ce commerce n'a pas payé les autres chemins de fer. Avons-nous des raisons de croire que M. Booth sera plus heureux ? Si cet essai ne réussit pas, cet élévateur sera abandonné et l'argent dépensé pour sa construction sera perdu inutilement. En bon français, ceci revient à dire que nous donnons à la ville de Québec une subvention prise sur le fonds du revenu consolidé pour la construction d'un élévateur. Les commissaires du havre ne peuvent payer l'intérêt de l'argent qu'ils ont emprunté du pays, sans encourir une dépense additionnelle, et s'il leur faut payer trois pour cent d'intérêt sur cette dépense, ils ne pourront payer aucun intérêt sur l'emprunt que nous leur avons fait pour servir aux améliorations du havre.

Nous avons un certain nombre de cités et de villes qui construisent des élévateurs à grain. Prenez la ville de Midland qui a souscrit près de $50,000 pour la construction d'un élévateur ; la compagnie du chemin de fer intéressée a payé la balance du coût et l'élévateur a été construit. Jusqu'alors, le port de Midland n'avait rapporté aucun bénéfice, mais par suite de l'augmentation considérable du commerce causée par cette construction, les recettes augmentent tous les jours, pas assez cependant pour payer l'intérêt de l'argent que le gouvernement a accordé pour les améliorations de ce port. Mais comment pourriez-vous expliquer d'une manière satisfaisante cette subvention que vous accordez à Québec pour lui permettre de construire un élévateur, quand vous n'accordez rien à la ville de Midland ?

La ville d'Owen Sound a deux ascenseurs à grain qui ont été construits grâce à la subvention accordée par la ville qui a dû encourir une dette qui ne sera éteinte que dans 17 ou 18 ans. Ce sont les citoyens de cette ville qui se sont chargés de taxes dans le but d'avoir ces élévateurs, alors que le gouvernement, lui, se propose de taxer le pays pour construire un élévateur à Québec. La ville de Collingwood a voté un certain montant pour la construction d'un élévateur et elle se propose d'en construire un autre aussitôt que le port aura été suffisamment creusé pour permettre aux gros navires d'y arriver. Quant à la ville de Meaford, elle est à négocier la construction d'un élévateur et elle se propose de souscrire $15,000 pour la construction d'un élévateur d'une capacité moyenne, ou un montant plus élevé pour un élévateur plus considérable. Il en est ainsi de Goderich, Kincardine et Wiarton. Si nous devons accorder des subventions pour la construction d'élévateurs dans la ville de Montréal, dans celle de Québec et à Port Colborne, ainsi que le demande le projet soumis hier soir, nous devrons appliquer le même principe à toutes les villes du pays qui se proposent de construire des élévateurs pour la commodité du commerce de grain de l'ouest. Nous avons accordé des subventions aux chemins de fer qui se rendront à Québec, nous accordons $1,000,000 pour le pont de Québec. $4,000,000 ont déjà été donnés pour les améliorations du havre de cette ville, montant sur lequel nous n'espérons pas recevoir maintenant un seul dollar d'intérêt, ainsi que nous l'a dit le premier ministre. Nous pourrons probablement percevoir cet intérêt dans l'avenir, mais nous ne recevrons jamais probablement le capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne donnons pas un cent ; nous ne faisons qu'un prêt.

M. SPROULE : Qui paie les intérêts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les commissaires du havre de Québec.

M. SPROULE : Où prendront-ils ces intérêts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des revenus du port.

M. SPROULE : Supposons qu'ils ne peuvent avoir le montant suffisant pour payer ces intérêts.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors personne ne les paiera.

M. SPROULE : Il n'y a pas d'apparence qu'ils pourront avoir ce montant. Nous ne pouvons percevoir un seul cent de ces commissaires sur l'emprunt que nous leur avons fait en vue des améliorations du havre et nous n'avons aucune espérance d'en percevoir à l'avenir.

M. WALLACE : Supposons qu'ils ne paient pas cet intérêt, qu'arrivera-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas, nous ne payons pas un sou. Celui qui prête son argent court le risque du prêt qu'il fait.

M. WALLACE : Ne peut-il pas s'assurer de la propriété s'il prend une hypothèque ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne peut que s'assurer de l'élévateur. Il ne peut appliquer d'hypothèque sur autre chose.

M. SPROULE : Je parle des $4,000,000 accordés pour les améliorations du havre. Je comprends que de la même façon nous avons garanti l'intérêt sur le prêt fait aux

commissaires du havre de Montréal et que nous serons obligés de payer cet intérêt si ces commissaires ne peuvent en percevoir le montant sur les recettes de ce port. Quand toutes les villes auxquelles je faisais allusion tout à l'heure imposent des taxes élevées pour aider la construction de ces élévateurs, je ne vois pas comment on pourrait expliquer d'une manière satisfaisante le fait de prendre de l'argent du fonds du revenu consolidé pour aider à la ville de Québec à construire un élévateur, après tout ce que nous avons fait pour cette ville jusqu'à maintenant. Vous ne pouvez donner d'explication satisfaisante à la population d'Ontario.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe. Nous ne donnons pas un cent pour construire un élévateur à Québec.

M. SPROULE : Ne garantissez-vous pas l'intérêt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. SPROULE : Qu'est-ce que dit le bill ? La municipalité est autorisée à faire, etc. Quelle corporation ? Celle du gouvernement. Quel argent sera-t-il dépensé ? L'argent du peuple que, l'honorable ministre nous l'a dit, il y un instant, il n'espérait jamais retirer. Alors, le pays perdra cet argent et il faudra garantir de plus l'intérêt sur la dépense additionnelle. Cela, à mon avis, ne peut être excusable. Nous adoptons le principe que toutes les fois que les compagnies de chemin de fer construisent un pont qui coûte $,000,000, nous leur accordons 15 pour 100 du coût et voici que vous voulez mettre en pratique ce principe à propos de la construction de ces élévateurs à grain. Vous dites à la population de la ville de Québec que si elle construit un élévateur, vous paierez l'intérêt sur le coût de construction. Dites alors la même chose aux gens de Collingwood, de Midland, de Goderich et d'Owen-Sound. Cela ne peut être excusé et le gouvernement établit un principe qui lui causera des difficultés et qui engagera les autres villes à demander le même aide à l'avenir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député n'a évidemment pas compris ce bill. Si ce dernier était ce qu'il comprend qu'il est, les conclusions qu'il a tirées des principes énoncés par lui seraient logiques, et les villes qui se proposent de construire des élévateurs avec leurs propres deniers auraient de bonnes raisons de se plaindre. Mais nous ne votons aucun montant de l'argent du peuple pour la construction de cet élévateur et l'on ne nous a pas demandé non plus de faire la chose, de même qu'on ne nous a pas demandé de garantir l'intérêt sur les obligations.

M. SPROULE : Vous garantissez l'intérêt.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas. Je vais vous montrer ce que nous faisons. Nous avons une créance improductive, sur laquelle nous n'avons pas perçu d'intérêt depuis dix ans, et qui, dans les circonstances, ne peut payer d'intérêt à l'avenir ; ceux qui nous doivent cet argent sont venus nous dire : "Si vous nous permettez de garantir le coût d'un élévateur et si vous donnez à cette garantie priorité sur la dette que nous avons contractée envers vous, nous allons pouvoir augmenter nos revenus de telle sorte qu'en toute probabilité, vous aurez une créance productive où vous n'avez maintenant qu'une créance improductive." On nous demande de renvoyer le paiement de notre intérêt après le paiement de l'intérêt sur les obligations émises pour la construction de ce nouvel élévateur. C'est là la position que nous avons prise et aucune ville, ou cité, en Canada, n'a raison de s'opposer au principe que nous adoptons. Si cette créance eût été une créance productive courante et si l'on nous eût demandé de donner la priorité à une nouvelle garantie, l'argument invoqué par l'honorable ministre aurait eu beaucoup de force, parce qu'en donnant la priorité à cette nouvelle hypothèque, nous aurions fait aussi bien de la prendre nous-mêmes. Cependant, comme notre créance avait été improductive dans le passé et comme il n'y a pas de possibilité qu'elle devienne productive à l'avenir, à moins que ces travaux ne soient faits, ce que nous demandons c'est de renvoyer le paiement de notre garantie sur les obligations après le paiement des obligations émises pour ces nouveaux travaux. Nous n'avons pas l'intention par cet acte de donner un cent ni directement, ni indirectement, mais nous voulons faire, ce que tout homme d'affaires appellera une bonne transaction Quand un homme a un fort montant qui lui est dû, qu'il ne s'attend pas, à cause des circonstances, de pouvoir retirer et lorsqu'il peut espérer faire de cette créance une créance payante soit en avançant de nouveaux fonds, soit en mettant le débiteur en état d'obtenir de l'argent pour améliorer la propriété sur laquelle se trouve appliquée la garantie du créancier, n'est-ce pas pour lui faire une bonne transaction que de prendre l'une ou l'autre alternative ?

M. FOSTER : Qui doit avoir les recettes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elles serviront à payer l'intérêt sur le coût de l'élévateur ; s'il y a surplus, il nous reviendra.

M. FOSTER : Le surplus de quelles recettes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les recettes de la commission du havre de Québec.

M. FOSTER : A qui iront ces recettes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A la compagnie du chemin de fer, mais les commissaires du havre re-

tireront de grands revenus du fait que cet élévateur sera construit à cet endroit. Si la compagnie du chemin de fer paie l'intérêt sur ses obligations ou paie ces obligations, il n'y aura rien à payer par la commission du havre ou par nous-mêmes. Mais il nous faut prévoir le cas où la compagnie ne pourrait pas faire cela. Dans ce but, agissons-nous comme des hommes d'affaires sérieux en permettant aux commissaires du havre de donner à la compagnie une garantie qui aura priorité sur la garantie qu'ils nous ont déjà donné et qui, cela est prouvé, ne vaut rien ? Pouvons-nous espérer retirer quelque chose de cette garantie dans les circonstances actuelles ? Non. Les commissaires du havre vont-ils améliorer leur position ? Oui. Le peuvent-ils sans que nous leur accordions cette faveur qui leur permettra d'obtenir de l'argent étranger pour construire cet élévateur ? Non. Nous voulons leur permettre d'obtenir cet argent et notre propriété au lieu de diminuer en valeur ne pourra qu'augmenter en valeur.

M. SPROULE : Voici comment je comprends la transaction. Vous avez un montant qui vous est dû par les commissaires du havre de Québec ; vous ne retirez aucun intérêt sur cette dette maintenant, mais si les commissaires améliorent leur position et peuvent ainsi retirer des bénéfices suffisants pour payer l'intérêt sur la dette, vous abandonnez la priorité que vous aviez et vous leur permettez de payer au contraire l'intérêt sur le coût de l'élévateur . Si cet argent ne servait pas à payer l'intérêt sur ce coût, il tomberait dans le fonds du revenu consolidé du pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais ils n'auront aucun revenu.

M. SPROULE : Comment l'honorable ministre peut-il connaître cela ? Nous trouvons des compagnies particulières qui offrent de construire des élevateurs à grain à Montréal et nous voyons que des compagnies particulières en ont construit à d'autres endroits et n'est-il pas juste que la compagnie fasse de même à Québec, s'il y a raison de croire que le commerce entrepris par cette compagnie sera avantageux, pourvu que cette ville, comme l'ont fait d'autres villes, accorde de l'aide à la compagnie en question ? Alors le port de Québec donnera des bénéfices qui permettront au pays d'espérer que l'intérêt sur l'argent que nous avons dépensé dans ce port, sera payé. Mais nous oublions cela pour nous mettre une autre dette sur les bras dans les conditions dont j'ai parlé, il n'y a qu'un instant. En agissant ainsi, nous favorisons une ville au détriment de toutes les autres dont la population a payé des taxes pour construire ces élévateurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : La véritable question est celle-ci : le gouvernement aura-t-il quelque chose à payer pour cet élévateur, ou cette construction ne lui coûtera-t-elle rien ? L'ex-ministre des Finances dit que nous ne faisons pas autre chose que d'accorder une subvention à cet élévateur et de fournir l'argent pour construire ce dernier. Certes, si nous fournissions $200,000 pour construire cet élévateur, nous aurions à payer l'intérêt, ce serait une charge pour le trésor. Mais nous ne payons pas un sou. Nous ne donnons rien ; nous permettons simplement que ces améliorations se fassent. Une autre question est de savoir si la compagnie peut obtenir de l'argent par ce moyen. Mais si la compagnie du chemin de fer du Grand Nord peut obtenir de l'argent sur ses obligations couvertes par la garantie des commissaires du havre de Québec, il est certain que le Canada ne fournira pas un sou. La seule supposition qui pourrait excuser de raisonnement dont on s'est servi est celle-ci : cette transaction est tellement avantageuse qu'elle permettra aux commissaires du havre de Québec de retirer des bénéfices considérables qui nous seraient revenus et dont nous nous privons. Ce n'est pas là une proposition raisonnable. Si jamais nous devons avoir un cent d'intérêt sur ce placement, ce sera parce que nous aurons fait quelque chose pour développer le commerce de ce port. Telles que les choses existent maintenant nous n'obtiendrons rien et nous permettons simplement à la compagnie de faire cet arrangement avec la compagnie du chemin de fer du Grand Nord, ce qui ne nous coûte rien et ce qui aura peut-être pour résultat d'améliorer le commerce de Québec et par suite, de nous faire courir la chance de recouvrer cette créance qui ne nous serait jamais payée si cet état de choses continuait.

M. FOSTER : Il y a deux points soulevés et il ne faut pas perdre de vue l'un de ces points en discutant l'autre. Voici une compagnie de chemin de fer qui veut faire un immense commerce de l'ouest au bord de la mer.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député n'a-t-il pas déjà pris la parole sur cette question ?

M. FOSTER : Je croyais que nous étions en comité.

M. l'ORATEUR : J'ai permis la discussion parce qu'elle était de nature à préparer l'ouvrage du comité.

Le PREMIER MINISTRE : Nous pouvons laisser lire le bill une deuxième fois et reprendre la discussion en comité lundi.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

CEREMONIES A CHICAGO — INVITATION AU PREMIER MINISTRE.

M. DAVIN : Si vous me le permettez, M. l'Orateur, je donnerai communication à la

Chambre d'une déclaration importante, publiée dans un journal du soir et attribuée au très honorable premier ministre. Je crois que l'attention de la Chambre doit être attirée sur cette déclaration qui se lit comme suit :

WASHINGTON, 5 août.—F. M. Fitzpatrick, du département du Trésor, est de retour à Washington de son voyage à Ottawa où il s'était rendu à la sollicitation du comité des citoyens de Chicago chargé de la cérémonie de la pose de la pierre angulaire de l'immense hôtel des postes de cette cité au mois d'octobre prochain, par le président McKinley. M. Fitzpatrick devait présenter l'invitation formelle des citoyens de Chicago au Gouverneur général et aux ministres du Canada de participer à ces fêtes et recevoir avis de l'acceptation espérée de cette invitation. M. Fitzpatrick est l'assistant-architecte nommé par le gouvernement des Etats-Unis pour l'édifice en question.

A l'un des représentants de la presse associée, il a admis que la réception officielle qu'on lui avait faite à la capitale du Canada avait été un peu froide, que sir Wilfrid Laurier lui a dit bien franchement que dans les conditions actuelles, il lui serait impossible d'accepter ou même de prendre en considération aucune invitation sociale qui lui viendrait de ce côté-ci de la frontière.

M. Fitzpatrick dit, qu'en substance, les déclarations spontanées et les réponses de sir Wilfrid Laurier aux questions qu'il lui a posées sont les suivantes :—"Je suis très heureux de vous voir comme ami auquel je m'intéresse profondément, mais franchement votre visite comme représentant du gouvernement fédéral ou de tout autre gouvernement local des Etats-Unis, n'aurait pu être plus prématurée. Quand j'ai reçu votre première lettre, j'ai parlé de la chose à Son Excellence le Gouverneur général qui a exprimé le désir sincère de visiter Chicago, et qui paraissait très désireux, comme moi, d'accepter votre invitation. Nous aurions été heureux de nous rendre à Chicago, et nous attendions la date d'un autre voyage avec impatience. Mais, depuis, le ton de vos journaux a été si dur en traitant la question des frontières de l'Alaska, on a si mal représenté mes opinions, qu'il serait tout à fait indigne de nous, de vous rendre visite, et je ne puis conseiller à Son Excellence de se rendre à votre invitation."

M. Fitzpatrick dit que sir Wilfrid a laissé entendre que dans l'état où se trouve actuellement le sentiment public aux Etats-Unis, tel qu'indiqué par le ton de la presse, il ne serait pas sans danger pour le Gouverneur général et lui-même de visiter Chicago, car il craignait que, dans une grande réunion comme celle que l'on voit toujours aux fêtes civiques de Chicago, il pourrait être l'objet de certains procédés indignes et désagréables de la part de personnes stupides. Sir W. Laurier s'est déclaré fortement en faveur de soumettre à l'arbitrage les difficultés au sujet des frontières de l'Alaska et il a terminé l'entrevue par les paroles suivantes : "Non, bien que je le regrette beaucoup, je ne pourrais aller à Chicago dans les circonstances actuelles, et je devrai nécessairement, quel que pénible que soit ce devoir, conseiller à Son Excellence de décliner l'invitation que, je le sais, la cité de Chicago nous a communiqué avec tant de politesse et de gracieuseté."

M. Fitzpatrick a obtenu cependant la promesse de sir Wilfrid Laurier qu'il reconsidérerait la question.

Je désire demander au très honorable premier ministre si ses paroles ont été rapportées fidèlement.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien à dire, M. l'Orateur, je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.45 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 7 août 1899.

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

SÉNAT ET CHAMBRE DES COMMUNES

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je demande à présenter un bill (n° 191) pour amender de nouveau l'acte amendant l'acte concernant le Sénat et la Chambre des communes.

L'objet de cet amendement est de stipuler que lorsqu'un membre de l'une ou de l'autre chambre appartient à la milice active et est obligé de quitter la Chambre ou le Sénat pour assister à un camp de milice, son absence de l'une ou de l'autre chambre ne sera pas comptée contre lui.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

PORT GEORGE, ANNAPOLIS. DIRECTEUR DE LA POSTE.

M. MILLS (par M. Macdonald, I.P.-E.) :

Qui est directeur de la poste à Port-George, comté d'Annapolis? S'est-il produit dans ce bureau de poste des irrégularités nécessitant les services de l'inspecteur? Dans l'affirmative, quelles étaient ces irrégularités ? En quel état sont les choses à présent ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : La directrice de la poste se trouvant malade, a demandé un assistant ; ce dernier n'a pas remis promptement l'argent qu'il avait reçu pour mandats-poste ; il croyait qu'il n'était pas nécessaire de se hâter de remettre cet argent, la directrice de la malle étant une femme riche. L'inspecteur a fait connaître cette irrégularité aux intéressés en leur disant que si la chose se renouvelait, la directrice serait immédiatement destituée.

MAJOR GENERAL HUTTON—RECOMMANDATIONS.

M. ROSS ROBERTSON (par M. Dugas) :

1. Le major général Hutton a-t-il fait quelque rapport ou recommandation favorable ou adverse à la nomination de quelque personne pour commander le corps permanent de milice ? Dans l'affirmative, quelle personne ?
2. Quelles qualités cet officier devra-t-il avoir ?
3. Les règlements actuels relatifs aux qualités pour être nommé à l'état-major ou au corps permanent seront-ils suspendus à l'égard de l'officier qui sera nommé pour commander le corps permanent de milice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (M. Borden) : Je n'ai pas demandé au major général Hutton de faire un rapport ou une recommandation quelconque sur un officier quelconque de notre milice ou d'ailleurs relativement au corps permanent de milice. En ré-

ponse à la deuxième question, je dois dire que cette matière est à l'étude et que je ne puis maintenant dire quelles qualités devra posséder l'officier en question.

M. FOSTER : C'est à peine répondre à une question.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est la seule réponse que je puisse donner.

INTERCOLONIAL—INGENIEURS MECANICIENS.

M. STENSON :

1. Combien d'ingénieurs-mécaniciens sont employé actuellement sur l'Intercolonial pour conduire les locomotives?

2. Combien ont été engagés depuis le 1er janvier 1897.

3. Est-il vrai qu'un ingénieur-mécanicien dont la position a été rendue intolérable par suite des persécutions exercées contre lui par les officiers de la ligne, en 1890, à raison de ses opinions politiques, et qui a subséquemment démissionné, ne peut plus obtenir d'emploi sur ce chemin, bien que ses états de service soient excellents?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Le nombre de mécaniciens employés sur l'Intercolonial actuellement est de deux cents vingt-cinq (225). 2. Sept ont été engagés depuis le 1er janvier 1897, lors du transfert du Drummond. Trente chauffeurs ont été nommés conducteurs de locomotive depuis le 1er janvier 1897. 3. On ne connaît rien de cela au département, mais si le fait dont on se plaint s'est produit et si un mécanicien a démissionné volontairement en 1890, parce que sa position avait été rendue intolérable, à cause de ses opinions politiques, il serait difficile de le réinstaller dans sa position. D'après arrangements existant entre le département et les préposés aux trains ces derniers ont le droit d'être promus d'après l'ancienneté et il serait impraticable de renvoyer à leur ancien emploi des hommes qui remplissent d'autres positions depuis des années peut-être, afin de pouvoir réinstaller un homme qui se trouve dans la position dont il est question ici.

MALLES—SAINT-THOMAS ET AYLMER-OUEST.

M. INGRAM :

Combien de fois le département des Postes a-t-il de mandé, par voie d'annonces, des soumissions pour le transport des malles entre Saint-Thomas et Aylmer-Ouest?

Combien de personnes ont soumissionné, chaque fois, et quel était le montant mentionné dans chaque soumission? A quelle date chaque soumission a-t-elle été reçue par le département?

Quelles dates ont été fixées, chaque fois, comme délai pour recevoir des soumissions?

Qui a obtenu l'entreprise pour le transport des malles entre Saint-Thomas et Aylmer-Ouest?

A quelle date a été passé le contrat?

Le plus bas soumissionnaire a-t-il obtenu l'entreprise?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a demandé des soumissions à deux reprises. La première fois, six soumissions ont été reçues ; elles variaient de $140 à $249 et à part la plus basse, elles ont été toutes reçues le ou avant le jour fixé. La plus basse n'a pas été reçue dans le temps fixé, bien que le soumissionnaire allègue qu'il l'a mise à la poste dans le temps voulu. Au reste, toutes ces soumissions ont été trouvées trop élevées et de nouvelles soumissions ont été demandées. On en a reçu huit et l'on a accepté la plus basse à $25. Le contrat peut être signé, mais le département ne le sait pas et l'on n'a pas l'habitude de donner les noms des soumissionnaires tant que l'ouvrage n'est pas terminé.

M. DAVIN : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur le fait que le rapport du ministre de la Justice au conseil, dans la cause de la Reine versus Skelton et al, dont on nous avait promis la production, n'est pas encore déposé.

LE DOCTEUR PATRICK SCOTT—RESERVE DE SAUGEEN.

M. McNEILL : Je voudrais demander à l'honorable ministre de l'Intérieur s'il peut dire à cette Chambre si le département s'est dispensé des services du Dr Patrick Scott à la réserve de Saugeen.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est la première fois que j'entends mentionner ce nom mais je vais m'informer de la chose et je dirai à l'honorable député ce qui en est.

CARTOUCHERIE DE QUEBEC.

M. CLANCY : L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Ingram) m'a prié de demander à l'honorable ministre de la Milice s'il est prêt à donner la réponse promise depuis quelques jours au sujet des employés à la cartoucherie de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre de la Milice n'est pas à son siège dans le moment. L'honorable député voudrait-il attirer son attention sur cette question lorsque mon honorable collègue sera dans la Chambre ?

YUKON—J. B. CHARLESON.

M. FOSTER : Je voudrais renouveler ma demande pour la production de certains documents que j'ai déjà demandés trois ou quatre fois. L'un de ces documents est l'arrêté du conseil nommant M. Charleson et accordant un certain montant pour le service que ce monsieur a à faire.

COMPAGNIE D'ONTARIO ET DE LA RIVIERE LA PLUIE.

M. RICHARDSON : Je veux attirer l'attention de l'honorable ministre des Che-

mins de fer et Canaux sur une partie de ses remarques en réponse à une question que lui posait l'honorable député d'Alberta et que l'on peut trouver à la page 9776 des "Débats". Voici comment ses paroles sont rapportées :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'exécutif pourrait mettre complètement de côté cette considération.

Le mot "non" est évidemment omis. J'ai compris que l'honorable ministre a dit que le gouvernement ne pouvait mettre complètement de côté cette considération et qu'il ne serait pas excusable d'en agir ainsi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que j'ai dit.

M. RICHARDSON : J'ai proposé une motion basée sur la déclaration du ministre telle que je l'avais comprise. S'il n'avait pas dit "Je crains qu'il ne soit pas excusable d'en agir ainsi" ma motion serait absurde. Cependant le ministre vient de régler la chose.

COMMISSION DU HAVRE DE QUEBEC.

M. BERGERON : Je voudrais demander au très honorable premier ministre s'il a eu une entrevue avec l'honorable ministre de la Justice au sujet de l'acte relatif aux commissaires du havre à Québec et dont j'ai parlé. Le très honorable premier ministre devait voir le ministre de la Justice et nous donner une réponse bientôt ; mais si quelque chose doit être fait dans ce sens, il ne reste que peu de temps pour le faire.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai eu une entrevue avec le ministre de la Justice à ce sujet. Nous avons trouvé que nous avions eu une correspondance sur cet article particulier ; quelques-unes des lettres que nous avons reçues sont en faveur de cet article, quelques autres sont contre : de cette façon le ministre de la Justice ne peut conseiller aucune action de la part du gouvernement.

M. BERGERON : Alors rien ne sera fait.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre de la Justice n'a conseillé aucune action.

QUESTION AU SUJET DE RAPPORTS.

M. BERGERON : Je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur une adresse à Son Excellence passée par cette Chambre le 4 avril dernier demandant les documents très importants qui étaient alors nécessaires et qui le sont encore, mais qui n'ont jamais été soumis, c'est-à-dire les copies de soumission se rapportant au contrat pour la construction de certaines sections du canal de Soulanges. Il est très important que ces documents soient déposés sur le bureau de la Chambre avant la prorogation. Aussi j'attire l'attention de l'honorable ministre sur cette question que l'on a oubliée, je crois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non la chose n'a pas été oubliée ; mais j'ai dit dans le temps, ou quelques jours plus tard qu'il s'agissait d'un rapport qui demandait un travail considérable.

M. BERGERON : Mais il y a déjà quatre mois de cela.

M. WALLACE : L'honorable ministre doit faire allusion à d'autres documents parce que ceux qui sont actuellement demandés n'exigent pas beaucoup de travail à celui qui voudrait les fournir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami (M. Wallace) doit savoir——

M. WALLACE : Je connais les documents auxquels fait allusion l'honorable monsieur (M. Bergeron).

M. BERGERON : L'adresse à laquelle je fais particulièrement allusion telle qu'adoptée dans cette Chambre, le 24 avril, se lit comme suit :

(*a*) Copie des soumissions pour la construction des sections une et deux du canal de Soulanges, et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions.

(*b*) Copie des soumissions demandées pour une nouvelle adjudication de contrats pour la construction des susdites sections et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions.

(*c*) Copie de toute correspondance ou arrêtés du conseil se rapportant directement ou indirectement à l'adjudication des contrats ou nouveaux contrats pour la construction des susdites sections.

Il y eut une autre adresse à la même date pour :

(*a*) Copie de toute correspondance ou arrêtés du conseil pendant l'année fiscale 1896, concernant les arrangements à prendre par le gouvernement ou par le département des Chemins de fer et Canaux pour l'exploitation par ce dernier du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et copie du contrat à ce sujet.

(*b*) Etat indiquant la période pendant laquelle le chemin a été ainsi exploité, les dépenses totales se rapportant directement ou indirectement à cette exploitation et le produit total des recettes provenant de la dite exploitation.

Copie de toutes soumissions pour la fourniture des huiles nécessaires aux chemins de fer du gouvernement pendant les années 1896 et 1897, et de toutes correspondances et arrêtés du conseil se rapportant directement ou indirectement à ces soumissions.

(*a*) Copie des soumissions pour la construction des sections quatre, cinq, six et sept du canal de Soulanges et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions.

(*b*) Copie des soumissions demandant une nouvelle adjudication de contrats pour la construction des susdites sections et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions.

(*c*), Copie de toute correspondance ou arrêtés du conseil se rapportant directement ou indirectement à l'adjudication des contrats ou nouveaux contrats pour la construction des susdites sections.

Mon honorable ami (M. Blair) peut comprendre par ces motions que je viens de lire qu'il ne faut pas beaucoup de recherches ni de travail pour préparer ces rapports et

c'est pourquoi je suis porté à croire que la chose a été oubliée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis porté à différer d'opinion avec mon honorable ami quant au travail de préparation de ces rapports qui, a mon avis, sera très considérable. Les fonctionnaires de mon département reçoivent instruction de préparer les rapports aussi vite que possible, mais nous avons eu beaucoup de demandes de ces rapports. Les fonctionnaires me disent que depuis un grand nombre d'années, on n'a jamais demandé autant de rapports. Je tiens mes fonctionnaires continuellement à l'ouvrage et ces rapports sont produits le plus tôt possible.

M. WALLACE : J'aurais pu prédire quand cette motion a été faite que le rapport demandé ne serait pas prêt pour cette session—

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a rien devant le fauteuil.

M. WALLACE : Alors je discuterai cette question plus tard.

INTERCOLONIAL.—PROLONGEMENT A MONTREAL.—CONTRAT AVEC LE GRAND TRONC.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propse que les amendements faits par le Sénat au bill (n° 138) pour confirmer l'arrangement intervenu entre Sa Majesté et la Compognie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, dans le but d'assurer le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal, soient lus une seconde fois et adoptés.

Avant que le vote soit pris sur cette motion, je désire faire quelques remarques. Je comprends cependant que la phase de la session à laquelle nous sommes arivés ne peut permettre des observations très développées; aussi dois-je condenser le plus possible ce qui j'ai à dire. Mais, vu le caractère des amendements faits par le Sénat et comme aucune explication de ces amendements n'a été fournie à cette Chambre, je crois qu'il m'appartient de faire ressortir la nature de ces amendements. On se rappellera que dans l'arrangement qui a été soumis à l'approbation de ce parlement durant cette session, une clause connue sous le titre de clause n° 40 a été inscrite ; cette clause stipulait que l'arrangement concernant le trafic intervenu entre les fonctionnaires représentant l'Intercolonial et la Compagnie du Grand Tronc devrait être continué jusqu'à l'expiration du temps pour lequel le bail était fait. excepté si les deux parties s'accordaient à le changer. Le Sénat, quand il s'est occupé de ce bill, a prétendu que l'on devait s'opposer à cette clause pour plusieurs raisons : d'abord il disait que les termes de l'arrangement concernant le trafic pour tout le terme du bail, étaient préjudiciables aux intérêts du gouvernement et de l'Intercolonial, à moins que le gouvernement n'eut l'autorité, à tout événement, de mettre fin à cet arrangement concernant le trafic. Et il regardait les termes de cet arrangement comme étant des moins favorables parce que, disait-il, dans sa nature même, cet arrangement donnait au Grand Tronc les avantages qui n'auraient pas du lui être accordés, avantages qui donnaient pratiquement à la compagnie, le droit de recevoir tout le trafic de l'Intercolonial qui atteignait Montréal et qui était destiné à certains endroit de la Colombie Anglaise, du Nord-Ouest et du Manitoba, de préférence à tous autres chemins de fer. Le Sénat disait que par là nous portions sérieusement préjudice aux intérêts des chemins de fer canadiens et que cette clause était de nature à faire passer sur le territoire des Etats-Unis tout le fret des provinces maritimes à destination de l'ouest. Il prétendait que cet arrangement, après qu'il eut été adopté par cette Chambre, était d'abord un arrangement concernant le trafic, et de plus qu'il soulevait de graves et sérieuses objections. Je crois devoir faire remarquer d'une manière spéciale que ce dernier arrangement était en la possession de cette Chambre, quand le bill du Grand Tronc était à l'étude et que des copies avaient été distribuées a tous les députés et que même il était discuté dans cette Chambre. Je crois de plus que les membres de cette Chambre seront surpris d'apprendre, d'après les déclarations faites au Sénat, que la nature de ces arrangements, leur caractère et leur effet général n'ont pas été saisis d'abord par le gouvernement et ensuite par les membres du parlement car, bien loin de là, cet arrangement a fait le sujet d'une discussion spéciale dans la Chambre des communes. L'honorable monsieur qui dirige l'opposition en l'absence de son chef, a profité de la circonstance pour proposer une résolution par laquelle il désirait que le parlement se prononçat contre cet arrangement à cause de la forme sous laquelle, nous l'avions présenté. Mais bien loin d'entretenir l'opinion qui a engagé le Sénat à adopter ces amendements, il entretenait, et cette Chambre entretenait, une opinion que cet arrangement était trop permanent dans son caractère, qu'il devait durer tout le temps pour lequel le bail était fait, tandis que dans cette Chambre, après que ces messieurs de l'opposition eurent examiné avec soin cet arrangement concernant le trafic, ils en arrivaient à la conclusion que la manière dont il en était question dans le bail n'était pas d'un caractère tel qu'elle assurait la permanence de l'arrangement. Ce n'était pas parce que cet arrangement était contracté pour une période trop longue ; ce n'était pas parce qu'il était trop absolu dans ses termes mais c'était parce qu'il était possible au gouvernement de changer cet arrangement qui était si désirable et si bien de nature à favoriser les intérêts de l'Intercolonial. Il était possible au Grand Tronc d'une part et à l'Intercolonial de l'autre, de s'entendre en-

semble pour abroger cet arrangement et par là faire une grande injustice au pays. Ainsi vous pouvez voir que les honorables membres de l'opposition n'ont omis aucun point et d'un autre côté le gouvernement a considéré attentivement cette question et il en est venu à la conclusion que cet arrangement concernant le trafic était avantageux et que plus il sera certain et déterminé, plus il serait dans l'intérêt général du pays. Pour démontrer que cet arrangement n'a pas été fait sans mûre considération, je dois dire que le sujet a été sérieusement débattu par les fonctionnaires de l'Intercolonial et que pour ma part, je lui ai donné la plus sérieuse attention possible. Nous en sommes arrivés à la conclusion que cet arrangement était le plus avantageux pour nous et c'est avec une répugnance extrême, je dois le dire, ce n'est qu'après des négociations prolongées que le Grand Tronc a consenti enfin à nous accorder ce privilège. Ce n'était pas un avantage pour le Grand Tronc d'être partie à cet arrangement, parce que, par le fait même, il s'engageait pour tout le temps que durerait le bail si le gouvernement voulait ne pas abréger la durée de ce bail, il s'engageait à nous donner tout le trafic destiné aux endroits traversés par l'Intercolonial, sans considération du montant de trafic que nous pourrions lui donner en retour, parce que nous savions comme tout le monde qui connaît le volume d'affaires des deux chemins de fer, le sait, que le trafic de l'Intercolonial destiné aux points de l'ouest serait très faible comparé au trafic que nous recevrions du Grand Tronc; nous savions que sous ce rapport, l'avantage serait plutôt de notre côté que du côté du Grand Tronc. Ces questions cependant ne semblent pas avoir été reçues avec beaucoup d'attention par le Sénat. Les membres de l'autre Chambre semblent avoir eu en vue tout autre intérêt que celui de l'Intercolonial.

M. FOSTER : A l'ordre ! à l'ordre !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au moins ceux d'entre les sénateurs qui se sont occupés de cette question d'une manière plus spéciale semblent avoir eu en vue des intérêts qui n'étaient pas ceux de l'intercolonal et qui les faisaient agir, tandis que l'arrangement avait été fait au point de vue des intérêts qui n'étaient pas ceux de l'Intercolonial et qui les faisaient agir, tandis que l'arrangement avait été fait au point de vue des intérêts exclusifs de l'Intercolonial.

M. l'Orateur, la question qui est actuellement soumise à la considération du comité ne donnera plus lieu à aucune discussion, je l'espère. Le cabinet acceptera l'amendement. Quant au parlement, je n'ai pas l'intention de lui en demander le rejet, non que l'amendement comporte une amélioration par rapport à l'arrangement tel qu'on l'a fait, ni qu'il soit moins avantageux que le contrat qu'on a soumis à la considération du parlement, mais parce qu'il vaut mieux, d'après moi, accepter des propositions propres à modifier l'arrangement, que de le voir réduire à néant et de voir différer la ratification du bail.

Nous aimons mieux accepter ces modifications que de subir les conséquences du renvoi du projet de loi à une autre année. Mais comme on allègue que les avantages que l'Intercolonial va retirer de cet accord sont tels que nous ferions mieux de garder le pouvoir de terminer cet arrangement, et de le laisser, dans l'intervalle, comme il arrive d'ordinaire en pareil cas, c'est-à-dire de laisser au gouvernement la liberté de le terminer, il sera peut-être intéressant aux honorables députés et au pays de connaître exactement quel est le volume des affaires qui procèdent de l'Intercolonial pour se répandre à l'ouest de Montréal, ou, en d'autres termes, au Manitoba, à la Colombie Anglaise ou sur la côte du Pacifique, car c'est en partant de ce point de vue là qu'on a dit que cet arrangement n'était pas conforme à l'intérêt du pays.

On a surtout prétendu que si l'on n'en arrivait pas à une conclusion, le trafic qui se serait dirigé vers l'ouest en passant par les voies canadiennes, prendrait la route des Etats-Unis, et que les chemins de fer du Canada seraient, en conséquence, privés des recettes qui, d'après ces honorable députés, devaient leur échoir plutôt qu'à aucun autre chemin se raccordant avec le Grand Tronc.

Pour faire voir à la Chambre la frivolité de ces prétentions, je vais simplement démontrer quel est le volume de ce trafic. Mais d'après les statistiques de l'année dernière, je vois que tout le trafic qui a passé par l'Intercolonial et dans la Colombie Anglaise, ne s'est élevé, dans toute l'année qui s'est terminé le 1er mai 1899, qu'à 76 tonnes, et que les recettes brutes de l'Intercolonial, provenant de ce trafic, ne se sont chiffrées qu'à $278.72.

Imaginons maintenant qu'un arrangement fait avec toute la considération voulue et après mûr examen de tout ce qui pouvait affecter l'intérêt de l'Intercolonial, soit mis de côté pour la raison que le trafic venant des provinces maritimes et étant destiné à la Colombie Anglaise, au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest, s'y rend, en passant par quelque chemin de fer américain et sur une partie du territoire américain, lorsque tout le trafic qui s'est fait pendant les derniers douze mois ne s'est élevé qu'à 76 tonnes, dont les quatre cinquièmes consistaient en bagages apartenant aux colons.

Il peut se faire qu'à l'avenir, et peut-être longtemps avant que ces quatre-vingt-dix-neuf ans ne se soient écoulés, cet état de choses se modifie, bien que je ne pense pas qu'il en soit ainsi. Il peut y avoir une immense augmentation du trafic qui passe sur l'Intercolonial pour se rendre au Manitoba, aux Territoires du Nord-Ouest et à la Colombie Anglaise, et l'on prétend qu'il serait fort malheureux que ce fret passât sur le territoire américain de manière à y fran-

chir une distance de 50, 100, 200 ou 600 milles. Cet argument ne vaut absolument rien. J'ai toute raison de dire que, lors même que le fret transporté par l'Intercolonial serait mille fois plus considérable qu'aujourd'hui, les chemins de fer canadiens n'en souffriraient pas. Ce qui me justifie de parler ainsi, c'est que les expéditeurs sont libres de choisir la voie par laquelle ce qu'ils expédient se rendra à destination. C'est à eux qu'il appartient entièrement de choisir cette voie, et s'il devait se transporter plus grande quantité de marchandises au Manitoba, aux Territoires du Nord-Ouest et à la Colombie Anglaise, il n'y aurait rien de plus simple pour les intéressés que de choisir la voie par laquelle ils entendraient faire leurs expéditions. Ils peuvent faire transporter ces marchandises par les chemins de fer du Canada d'une manière bien facile. Si on les livrait au Grand Tronc, à Montréal, celui-ci, ayant une entente avec le Pacifique, pourrait les lui livrer à son tour à North Bay, de sorte que le Pacifique pourrait les transporter lui-même à travers le territoire canadien. Il me semble qu'on n'a pas mûri l'objection qu'on a faite au premier arrangement, et nombre de critiques qu'on en a faites dans cette Chambre et ailleurs, et qui ont abouti à l'amendement de ce bill, étaient loin d'être fondées.

Il est un autre point dont je désire parler par rapport à ce bill. Dès qu'il a été question du projet, on lui a prédit de tristes résultats ; et je vois que l'honorable chef de l'opposition, sir Charles Tupper, a répété, l'autre soir, à Toronto, les déclarations qu'il avait faites à différentes reprises, entr'autres la suivante, que je me permettrai de lire afin d'y attirer plus particulièrement l'attention. D'après le "Mail et Empire" du premier d'août, l'honorable député s'est exprimé comme suit :

Sir Wilfrid Laurier ajoute qu'on a poussé l'Intercolonial jusqu'à Montréal en achetant le chemin de fer du comté de Drummond. Croyez-vous que cela puisse justifier le gouvernement de dire qu'il a favorisé les intérêts du Canada, lorsque, de fait, il n'est résulté de tout cela qu'un déficit additionnel d'environ 200,000 dollars par année, qu'il vous faudra payer pour l'Intercolonial ?

L'honorable député, en parlant ainsi, songe évidemment à ce que j'ai dit au commencement de la session, savoir : que sous notre administration, il n'y aurait plus de déficit par rapport à l'Intercolonial. Cette prédiction, non seulement l'honorable député l'a faite, mais d'autres députés de la gauche l'ont faite également et régulièrement, et ils refusent de reconnaître que le nouvel arrangement puisse avoir d'autre effet que d'ajouter au déficit normal de $50,000 ou $60,000 par année, le chiffre du loyer que nous devions payer d'après cet arrangement. Je suis en état de renseigner la Chambre relativement aux résultats actuels, et ce, non pas d'après une simple supputation, mais d'après le compte rendu de toute l'année ; elle sera, sans doute, heureuse de les connaître et de constater ce qu'on a pu faire d'après cet arrangement que le bail dont il s'agit a pour objet de confirmer, en ce qui regarde le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Montréal.

Les recettes brutes de l'Intercolonial pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1899, se sont élevées à $3,738,331.44. Les frais d'exploitation, pour la même période, se sont élevés à $3,675,686.21, ce qui laisse, comme résultat des opérations de toute l'année, un excédant net de $62,645.23. Or, le déficit ordinaire de l'Intercolonial jusqu'à ce qu'on l'eût prolongé ainsi, était de $50,000 à $60,000 par année ; tel a été le déficit normal de ce chemin de fer durant les dix dernières années. En 1897-1898, il a été beaucoup plus considérable, il s'est élevé, je crois, à $200,000, mais comme je l'ai expliqué à la satisfaction de la Chambre, cette augmentation dépendait d'une cause toute particulière ; les honorables députés de la gauche, devant se rappeler l'explication que je leur ai fourie, j'éviterai de la répéter. J'ai dit à la Chambre que cet état de choses ne durerait pas, et qu'il n'existait que parce que nous étions obligés, pour cette année-là, de nous débarrasser du système qui consistait à retarder les dépenses à faire sur l'Intercolonial, dépenses qu'il fallait faire dès les début de la saison, dans l'intérêt du chemin.

M. HAGGART : Cela comprend-il le paiement au Grand Tronc et au chemin de fer du comté de Drummond ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais en parler. Les $3,675,686.21, dépenses de l'année, comprennent $210,000 de loyer pour les lignes que nous avons louées. Tout ce loyer est payé Tout ce que nous devions pour la réparation et l'entretien du chemin de fer du comté de Drummond est payé, de sorte que, à la fin de l'année, nous nous trouvons avec un excédant net de $62,145 après avoir payé nos loyers et toutes nos dettes.

M. FOSTER : Rien de plus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Dans un temps de progrès ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien de plus, dit l'honorable préopinant (M. Foster) ; mais une différence d'environ $300,000 à $400,000 entre le déficit prédit par les députés de la gauche, et l'excédant que nous avons devrait suffire à contenter les plus rapaces d'entre eux. Le chef de l'opposition a dit que le déficit serait de $260,000, mais de fait, il y a un excédant de $62,000, de sorte que, d'après son modeste calcul, l'honorable député (sir Charles Tupper) s'est trompé de $312,000.

M. l'orateur, qu'on veuille bien m'accorder un instant pour démontrer ce que me paraît être la valeur du prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Montréal ; on a dit

que cela ne valait rien et qu'on n'en retirerait aucun revenu additionnel ; voilà ce que l'on n'a cessé de répéter, et cependant, les $210,000 de loyer que nous avons payés, les $62,000 d'excédant que nous avons, et les $60,000 de déficit d'autrefois, représentent une différence de près de $400,000 dans le résultat des opérations de l'Intercolonial depuis les douze mois que le trafic passe par la partie nouvelle de ce chemin. Et pour empêcher les honorables membres de la gauche de prétendre que ce résultat dépend de la manipulation des comptes, de la réduction des dépenses ou de moyens impropres à les justifier, je vais leur fournir des preuves.

On aurait peut-être réussi, par une réduction des dépenses, à montrer un résultat encore meilleur, et cette réduction aurait pu s'opérer quant aux frais des travaux de terrassement qui comprennent tout ce qu'il faut faire pour poser les rails et ce qui sert à les maintenir en place, pour faire les réparations en bois, réparations aux quais et aux édifices, réparations aux tracés, mise du chemin en équilibre, etc. Si on avait réduit le coût de tous ces travaux au plus bas mot possible, on aurait démontré qu'on avait encore mieux réussi, au point de vue financier, mais cela ne nous aurait été favorable que pour une année, car notre chemin ne se serait pas trouvé en aussi bon état.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur les résultats réels de l'année qui vient de s'écouler, et lui dire ce qu'on a dépensé, durant cette année-là, pour l'entretien du chemin et ce qu'a dépensé, pour les mêmes fins, le gouvernement conservateur, la dernière année qu'il a été au pouvoir. Nous avons dépensé, l'année dernière, $849,322, tandis que, pour l'année qui s'est terminée le 30 juin 1896, il s'était dépensé $774,556.

M. FOSTER : Les dépenses et les revenus dont parle le ministre comprennent-ils les dépenses et les recettes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. C'est de l'Intercolonial que je parle. Vous verrez qu'il y a, entre les dépenses de l'année dernière 1898-1899 et celles de l'année 1895-1896, une différence de $75,000 en chiffres ronds, c'est-à-dire que l'année dernière, nous avons dépensé, pour les mêmes fins, $75,000 de plus que n'ont fait les honorables députés de la gauche, la dernière année qu'ils ont été au pouvoir.

M. FOSTER : Pourriez-vous dire quelles sont les recettes et les dépenses du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas en état de fournir, dans le moment, des renseignements à ce sujet ; je ne traite pas de ce chemin-là.

M. FOSTER : C'est malheureux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas que ce soit, du tout, malheureux ; comme le sait l'honorable député, les comptes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard n'ont jamais été compris avec ceux de l'Intercolonial ; ce sont deux chemins tout à fait différents, et le prolongement de l'Intercolonial n'a absolument rien de commun avec le chemin de l'Ile du Prince-Edouard. Les comptes relatifs à ce dernier ne m'ayant pas encore été fournis, j'ignore quel est le résultat des opérations de ce chemin, pour l'année dernière. Si j'avais ces comptes-là, je serais heureux de les fournir à quiconque en ferait la demande, mais pour éviter de la confusion, je ne veux pas les mêler à cette discussion qui ne les regarde pas.

M. HAGGART : Savez-vous quelle est la dépense faite à compte du capital, pour l'année dernière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. HAGGART : Oh ! là ! là !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais je sais ce qu'on a dépensé, cette année, pour l'entretien du chemin, et cette dépense est faite à même le revenu. Ce n'est pas affecter la question du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, que de dire que nous avons dépensé tant, à compte du capital, il est vrai que nous avons fait des dépenses à compte du capital, mais pas beaucoup l'année dernière ; il n'y a aucune telle dépense qui contribue à former le montant de $849,322. Ce que je veux démontrer, c'est que, l'année dernière, nous avons dépensé, pour l'entretien de l'Intercolonial, $75,000 de plus que ce qui s'est dépensé pendant l'année qui s'est terminée le 30 juin 1896, et bien que nous ayons fait cette dépense à même le revenu, nous avons, en ce qui concerne l'Intercolonial, pour l'année dernière, de beaux résultats, que j'ai exposés à la Chambre.

M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne semble pas bien désireux de faire adopter ce bill pendant la présente session. Toute la Chambre était sous l'impression qu'on avait renoncé, pour toujours, à faire adopter ce bill, et cependant, en proposant l'adoption des amendements du Sénat, le ministre a cru devoir faire un long discours. Tout d'abord, il s'est permis une digression pour attaquer ces amendements ; il a accusé le Sénat d'avoir voulu favoriser certaines gens, au détriment de l'Intercolonial.

Le Sénat est tout à fait justifiable d'avoir agi comme il l'a fait, et le pays l'en approuvera. Le ministre nous a dit que les arrangements par rapport au trafic avaient été soumis à la considération de la Chambre, et complètement examinés par elle pendant qu'on cherchait à faire adopter ce bill. Qu'on me pardonne de ne pas accepter cette déclaration : nous pensions que l'arrangement relatif au trafic

était le même que celui qui se rattachait à la convention précédente, et nous avons ignoré quelle était la différence entre les deux, jusqu'à ce que M. Foster, l'ancien ministre des Finances, en eut arraché l'expression au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député veuille bien me pardonner, il a eu copie de la convention relative au trafic, plusieurs jours avant que la question fût soumise à la considération du comité.

M. HAGGART : L'honorable ministre a tout à fait tort.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart), doit avoir eu une copie.

M. HAGGART : On m'a remis copie de la convention dont il était question avec le Grand Tronc, mais l'arrangement relatif au trafic n'y avait pas été annexé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On l'a envoyé en même temps.

M. HAGGART : Je ne l'ai toujours pas reçue ; et je n'ai rien connu au sujet de la différence qu'il y avait dans l'arrangement relatif au trafic, jusqu'à ce que le débat fût passablement avancé. L'honorable ministre dit que l'objection faite au bill par le Sénat est infiniment légère, comme si l'une des principales objections du Sénat ne se rapportait pas au transport, par l'Intercolonial au Grand Tronc, de tout le fret non consigné. Tous les autres chemins de fer du pays ont droit d'objecter à pareil arrangement, qui consistait à transporter virtuellement l'Intercolonial lui-même, au Grand Tronc. Quel meilleur arrangement ce dernier pouvait-il espérer ? Il obtient ainsi, tout le fret non consigné de l'Intercolonial et un arrangement d'après lequel tout son fret, à lui, est transporté aux provinces maritimes par l'Intercolonial, à un taux exceptionnel. Cet arrangement procure au Grand Tronc l'avantage de laisser au gouvernement le soin de tenir ce chemin de fer en opération, et en même temps, de n'être aucunement responsable lui-même des déficits qui peuvent survenir.

L'honorable ministre dit que le Sénat a commis un grand crime. En quoi ? En pourvoyant à ce que le gouvernement n'ait pas besoin de considérer cet arrangement comme permanent, mais qu'il ait le droit d'y mettre fin en donnant un avis de six mois, et en ce que ce pouvoir est accordé au gouvernement seul.

Le gouvernement peut continuer cet arrangement indéfiniment, mais ce à quoi le Sénat pourvoit, c'est qu'au lieu de se trouver lié pour 99 ans, le gouvernement a la liberté d'y mettre fin à l'expiration d'une année. Cette modification est très favorable au gouvernement.

L'honorable ministre prend occasion de cela pour faire son exposé relativement à l'Intercolonial. Pendant qu'on était à considérer le budget de l'Intercolonial, il a dit qu'il y aurait, cette année, un excédent plus considérable qu'auparavant, savoir $62,000. Quel moyen avons-nous de nous assurer de ce qui en est ? L'honorable ministre a porté au compte du capital des dépenses qui avaient toujours été faites jusqu'ici à même le revenu. Nous ne savons pas du tout ce qui s'est dépensé l'année dernière, à compte du capital ; de sorte que l'examen de ces chiffres peut nous révéler un déficit au lieu d'un excédent. Si l'honorable ministre dépense $1,500,000 à compte du capital, dont une grande partie devrait être portée au compte du revenu, il lui est bien facile d'avoir un excédent ; il aurait pu, sans peine, nous fournir un état des recettes et des dépenses relatives à l'Intercolonial, pour cette année, en même temps qu'un état de ce qu'il avait dépensé à compte du capital ; il n'a pas cru devoir le faire.

Il a attendu la fin de la session pour nous fournir un état informe des recettes et des dépenses, et venir nous annoncer qu'il y a un surplus de $62,000. Il faut nous contenter de ces chiffres et nous en aller avec l'espérance que la session prochaine nous fournira l'occasion de les analyser. Toutefois, je m'oppose à cette manière de procéder ; l'honorable ministre n'a pas le droit de fournir cet état au pays sans avoir mis l'opposition à même de le critiquer.

D'après cet arrangement, le Grand Tronc se trouve beaucoup mieux que s'il était propriétaire de l'Intercolonial, car il va recevoir de lui tout le fret non consigné qu'enverront les provinces maritimes, et il ne sera pas du tout responsable des déficits de l'Intercolonial qui, à l'exception de deux ou trois ans, se sont produits chaque année sur cette ligne ; et lorsque le Sénat veut protéger les intérêts du pays dans la moindre mesure, l'honorable ministre s'efforce de réduire autant que possible l'effet de l'amendement adopté par le Sénat, car en produisant un état du fret qu'il dit devoir être affecté par là, il n'y inclut que le fret transporté au Manitoba et au Nord-Ouest, tandis que tout le fret de l'Intercolonial qui se livre au port de Montréal, sera sujet à cet arrangement. C'est là un privilège accordé au Grand Tronc par rapport au fret du Canada, au préjudice de tous les autres chemins de fer canadiens, et les chemins de fer américains en profiteront aussi par rapport au fret qui doit être livré au Manitoba et au Nord-Ouest.

M. McMULLEN : Il est évident que l'honorable député ne peut pas se résigner à être juste, lorsqu'il discute des questions qui ont trait à l'Intercolonial.

Sans vouloir prolonger la session d'une minute de plus qu'il ne faut pour répondre à l'honorable député, je dirai qu'il a tort de prétendre que le ministre des Chemins de

fer aurait dû fournir à la Chambre un état des dépenses faites à même le capital, afin de lui permettre de juger exactement s'il n'avait pas porté à ce compte les dépenses qu'il fallait faire à même le revenu. J'avoue franchement que si le ministre des Chemins de fer avait suivi l'exemple de l'honorable député et de ses prédécesseurs, il serait nécessaire que la Chambre eût en mains les items de ces dépenses, car nous savons que l'honorable député encombrait les voies d'évitement de Moncton, de wagons presque entièrement usés, les laissait là sans les remettre en état de servir, s'en procurait d'autres, et portait ce qu'ils avaient coûté, au compe du capital, simplement parce qu'il voulait réduire les frais d'exploitation. Nous savons que lorsque ses prédécesseurs présidaient aux opérations de l'Intercolonial, ils portaient eu compte du capital le coût des gardes-neige, afin de faire voir que l'Intercolonial payait des frais d'exploitation. Nous savons parfaitement que c'était là le système d'après lequel l'Intercolonial était administré, de leur temps. Quels sont les faits ? Mon honorable ami a dit clairement que, l'année dernière, il a fait faire, sur le chemin, des travaux permanents, pour $73,000 de plus que ces prédécesseurs n'en avaient fait faire, l'année précédente, ce qui indique assez que le chemin lui-même est généralement en meilleur état qu'il ne l'était sous l'administration précédente.

M. HAGGART : L'honorable député a dit que j'avais envoyé de vieux wagons sur les voies d'évitement, et que je ne les avais pas réparés, puis, que j'en avais acheté de nouveaux et que j'en avais porté le prix au compte du capital. Comment cela peut-il affecter le résultat ? Je l'ignore, et j'aimerais à savoir où l'honorable député a pris ses renseignements, car je nie catégoriquement ce qu'il vient de dire.

M. McMULLEN : Je vais dire à l'honorable député comment cela affecte le résultat.

M. HAGGART : Mais ce que vient de dire l'honorable député n'est pas exact.

M. McMULLEN : Lorsque vous avez de vieux wagons , et qu'au lieu de les faire réparer et d'inscrire le prix de ces wagons aux frais d'exploitation vous mettez ces vieux wagons sur une voie d'évitement, et en achetez de nouveaux à même le capital, naturellement, vous permettez au compte du revenu de figurer d'une manière plus avantageuse, selon la proportion du prix des réparations que vous auriez faites aux vieux wagons, et que vous auriez inscrites dans le compte des dépenses courantes.

M. HAGGART : Tout ce que je puis dire, c'est que l'honorable député a été mal renseigné.

M. McMULLEN : L'honorable ministre des Chemins de fer pourra, par l'entremise de son gérant, me faire connaître la vérité.

M. HAGGART : L'honorable député connaît les faits et est en possession des documents qui les attestent. Il peut prendre les comptes et démontrer si j'ai inscrit le prix des nouveaux wagons dans le compte du capital.

M. McMULLEN : Les comptes ne font pas voir combien de wagons ont été faits sans votre approbation. Quant au Sénat, mon honorable ami dit qu'il a rendu de grands services au Canada en s'occupant de la question de la manière qu'il l'a fait. Personne n'objecte à une clause pourvoyant à ce que le gouvernement mette fin au contrat au bout de six mois ou d'un an, pourvu que nous puissions toujours le faire agir conformément aux intérêts du pays, mais si nous avons un gouvernement qui fasse le jeu d'autres compagnies de chemins de fer, ou qui purement par mauvaise intention, et dans le désir de faire mieux que ses prédécesseurs, donne avis qu'il va mettre fin à un contrat avantageux et destiné à le devenir de plus en plus, il peut abuser de cette clause. Un gouvernement sans scrupule pourrait, pour des motifs inavouables, mettre fin à un contrat avantageux et qui promettrait de l'être davantage. Mon honorable ami a dit ensuite, que, d'après ce contrat, nous sommes convenus de passer tout le fret au Grand Tronc mais cela ne s'entend que du fret non consigné.

M. HAGGART : Le fret non consigné ? c'est ce que j'ai dit.

M. McMULLEN : Le fret non consigné—c'est-à-dire celui pour lequel on n'a pas stipulé qu'il partirait de Montréal par aucune ligne particulière. Mais je voudrais savoir si cela peut empêcher le chemin de fer du Pacifique Canadien de solliciter du fret dans les provinces maritimes ? Non, pas du tout. Il peut envoyer ses agents dans les provinces maritimes et le long de sa ligne, pour s'entendre avec les expéditeurs au sujet du transport de leur fret, quel qu'il soit, par le Pacifique au lieu du Grand Tronc. Cela ne s'applique, cependant, qu'au fret qui n'est pas destiné à partir de Montréal par aucune ligne particulière, et en pareil cas, le gouvernement a droit de l'envoyer par le Grand Tronc.

Cela ne fait que démontrer que le parlement et le Sénat subissent trop l'influence des princes de chemins de fer qui s'en viennent ici leur faire faire de pareilles lois, et le jour n'est pas éloigné où cela devra cesser. Les représentants du peuple et le Sénat devraient se mettre en état d'agir d'une manière impartiale et conformément à l'intérêt public, en se débarrassant de l'influence des intérêts de ces compagnies de chemin de fer, et en permettant au pays d'obtenir justice.

Je trouve cette opération excellente, et je suis sûr qu'en peu d'années, vu les avantages dont nous jouissons, et vu notre ré-

union à la cité de Montréal, l'Intercolonial produira de bien meilleurs revenus et justifiera ainsi le gouvernement d'avoir fait cet arrangement. Nous n'avons cessé, depuis des années, de perdre des millions de dollars, mais nous ferons mieux à l'avenir. Quant à cette année, nous ne pouvons la considérer comme un critérium auquel il faille s'en rapporter, car la mise en pratique d'un arrangement comme celui dont il s'est agi pour la première année, entraîne toujours des dépenses qui ne se répètent pas dans les années subséquentes.

En vérité, il fait bon de voir que l'honorable ministre des Chemins de fer a, cette année, un excédent de $63,000 à $64,000 qui peut être considéré comme un indice que, chaque année, l'excédent va augmenter, s'il n'est pas enrayé par une législation malencontreuse ou par l'intervention de l'autre Chambre. Nous avons vu le dernier de nos déficits, et l'avenir nous réserve des excédents qui indemniseront le peuple des énormes dépenses que ce chemin lui a occasionnées.

M. SPROULE : L'aveu même de l'honorable député affaiblit son argument. Il admet franchement qu'il serait bon de savoir combien nous avons dépensé à compte du capital et combien pour réparations, et que si le ministre des Chemins de fer avait suivi l'exemple de ses prédécesseurs, nous saurions tout cela depuis longtemps. La seule conclusion logique qui puisse se tirer des remarques de l'honorable député, c'est qu'il a assez de confiance dans l'administration actuelle de nos chemins de fer pour juger tous les renseignements inutiles, et pour croire tout ce que le ministre lui dira. Mais si, d'après son propre aveu, il est bon que nous sachions combien les prédécesseurs du ministre actuel des Chemins de fer ont dépensé à compte du capital, il s'en suit qu'il n'est pas trop mauvais que nous sachions la même chose aujourd'hui. S'il désire savoir exactement ce qui en est, pour juger de la valeur de l'arrangement actuel au point de vue de l'intérêt public, il doit nécessairement admettre qu'il nous fallait ces renseignements pour la discusstion de cet arrangement ; voilà ce que j'ai pensé lorsque l'honorable ministre a fait son exposé, mais il nous a donné fort peu de renseignements, et nous a laissés dans une complète ignorance de ce qui s'était dépensé à compte du capital, de même que pour les réparations et l'entretien.

L'honorable ministre dit que, ayant devant nous un état des recettes, nous n'avons pas lieu de nous plaindre, mais lorsqu'il s'est agi de discuter l'arrangement, bien que nous eussions demandé cet état à maintes reprises, nous ne l'avons pas encore.

L'honorable ministre a, enfin, communiqué cet état à la Chambre, et c'est la première fois que celle-ci a l'occasion d'en prendre connaissance. Lors du débat qui a eu lieu il y a environ deux semaines, on ne le lui avait pas encore fourni.

M. McMULLEN.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Sproule) voudra bien me permettre de lui dire qu'il se trompe ; j'ai fourni l'état des recettes, à la date où la discussion a eu lieu, car j'étais, dès lors, en état de le fournir ; mais ce qu'on a demandé, c'était un état des dépenses pour une certaine partie du chemin. Cet état là, je ne pouvais le fournir, mais j'ai donné les détails de toutes les recettes jusqu'à la fin de mai.

M. SPROULE : L'honorable ministre a parlé des recettes de tout le chemin, et non pas des dépenses ou recettes de cette partie du chemin qui est connue sous le nom de Comté de Drummond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jai fourni un état de tout cela.

M. SPROULE : Ce devait être en mon absence, car je ne m'en souviens pas ; mais puisque l'honorable ministre, dit qu'il l'a fourni, ce doit être exact. Cependant, les difficultés que nous avons eu à rencontrer alors, nous ne pouvions pas très bien y faire face, avec le peu de renseignements que nous avions. Je ne me suis levé que pour dire combien il est nécessaire que nous sachions, sous toute administration, combien il s'est dépensé à compte du capital, et combien pour l'entretien, et qu'il vaut autant le savoir à présent que n'importe quand.

M. FOSTER : Je suis quelque peu surpris qu'à cette époque avancée de la session, l'honorable ministre (M. Blair) se mêle de discuter, avec des exposés boiteux, les questions relatives à l'Intercolonial. Je ne saurais laisser passer cela sans remarques. Il lui serait aussi facile de produire un état des dépenses faites à compte du capital, que des dépenses courantes, et faites à même le revenu ; il se serait alors présenté un problème que la Chambre aurait pu étudier sérieusement, à la lumière des états des deux ou trois dernières années. Tous ceux qui ont assisté, l'an dernier et cette année, à la discussion du budget de l'Intercolonial, savent que toutes les dépenses qui se payaient autrefois à même le revenu, l'honorable ministre les paie, aujourd'hui, à même le capital. La Chambre a fait la revue de tous les cas de ce genre, et l'honorable ministre (M. Blair) a admis la vérité de ce que je viens de dire. Cette année, c'est l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), qui s'est chargé d'étudier et de critiquer les états, et il a prouvé clairement qu'une grande partie des dépenses que l'honorable ministre se propose de faire, cette année, pour l'Intercolonial, et de porter au compte du capital, se rapportent à des travaux que l'on payait autrefois, non pas à même le capital, mais à même le revenu. La seule excuse de l'honorable ministre, c'est que, cette année, il a plus dépensé qu'à l'ordinaire à cette fin sur la ligne, et qu'il lui

a été imposible de prendre l'argent du revenu, pour payer ; il admet donc, par le fait même, que, sous plusieurs rapports, il procède autrement qu'on ne procédait autrefois, et de manière à ce qu'on ne puisse déduire de conclusion des chiffres, tels qu'ils apparaissent dans les rapports publics. Il nous est imposible de parvenir à la vérité sans connaître les diffrents items des dépenses faites à même le capital, car c'est de cette seule manière que nous pouvons établir jusqu'à quel point on a payé à même le capital ce qui se payait autrefois à même le revenu. Ainsi, les fleurs dont l'honorable ministre enguirlande l'annonce de son si modeste excédant de $62,000, en ce temps de prospérité, ne se trouveront pas bien en place tant que nous n'aurons pas eu des chiffres qui nous permettent de faire une comparaison entière. L'honorable monsieur est fort heureux,—et je le suis autant que lui,—d'avoir un excédant de $62,000 ; il l'attribue au prolongement du chemin jusqu'à Montréal, mais il fait une pétition de principe et ne donne aucune preuve. Toute l'histoire de l'année, au sujet des compagnies de chemins de fer, est là pour démentir ce qu'il a dit. Tous les autres chemins de fer du Canada, ainsi que de l'Angleterre et des Etats-Unis, ont vu, cette année, augmenter leurs recettes, grâce au développement des affaires en ce pays, et à l'augmentation de la quantité de marchandises qu'il a fallu transporter. Mon honorable ami de Westmoreland (M. Powell), a cité, d'après les rapports, des chiffres qui établissent l'augmentation de ces recettes sur les grands chemins de fer. L'honorable ministre (M. Blair) et les membres du gouvernement ont dit et répété que les affaires avaient beaucoup augmenté en ce pays. Nous savons que c'est vrai, et qu'il y a une beaucoup plus grande quantité de marchandises à transporter, de sorte qu'il y a tout lieu de croire que l'Intercolonial doit profiter de cette augmentation, et produire des revenus plus considérables. Pour toute cette année de prospérité, l'honorable ministre a un excédent d'un peu plus de $100,000, c'est-à-dire, un excédent de $62,000 combiné avec le déficit de l'an dernier, qui se chiffrait à environ $59,000, ce qui constitue une amélioration d'environ $120,000. Pour peu qu'il consulte les rapports des chemins de fer, il verra que, si l'augmentation des recettes de l'Intercolonial avait été proportionnée à celle des autres chemins de fer, il aurait réalisé ce montant par suite de l'augmentation des affaires et de la quantité de produits à transporter. Ainsi, il fait une pure pétition de principe, quand il abaisse ce progrès jusqu'au niveau de son administratiin ou jusqu'au fait qu'il avait conclu un arrangement avec le Grand Tronc et acheté le chemin du comté de Drummond. L'honorable ministre, s'est permis une digression pour attaquer le Sénat. Moins il parlera du Sénat et moins son parti lui-même en parlera, mieux ce sera pour eux. Plus vite ils feront oublier au peuple l'extravagance du marché qu'ils proposaient et la modification considérable que le Sénat y a apportée, mieux ce sera pour eux encore. M. l'Orateur, ce pays doit de la reconnaissance au Sénat pour s'être mêlé de cette affaire ; il a ainsi empêché mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) d'entreprendre, dès à présent, la croisade qu'il se proposait de faire, dans le pays, contre le Sénat, en vue de faire disparaître ce dernier. Pourquoi a-t-il remis l'épée au fourreau ? parce que le Sénat a prouvé son utilité de la belle manière, en paralysant à ce sujet l'action de mon honorable ami (M. Blair) et celle du gouvernement. L'honorable ministre a essayé de se prévaloir de l'intervention du Sénat au sujet de la clause relative au trafic, en disant qu'on avait discuté cette clause à fond, en cette Chambre. Mais il n'en a pas été ainsi ; l'honorable ministre sait que nous avons été retenus ici une journée entière, puis toute la nuit, et la moitié du jour suivant, à discuter ce bill avant d'en arriver à l'article du trafic, à cause de son refus de produire les renseignements qu'on avait demandé et qu'il avait promis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il était onze heures du soir lorsque nous nous sommes formés en comité.

M. FOSTER : Fort bien, mon honorable ami se rapelle, au moins, qu'il s'est agi de temps et d'efforts, et de mme que ce célèbre quadrupède de la vieille histoire, il lui a fallu descendre, à la fin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me rappelle très bien que lorsque ces honorables députés ont fait voir ce qu'ils voulaient, c'est-à-dire un état des distances parcourues par les locomotives et les wagons, sur l'Intercolonial et le Grand Tronc respectivement, l'heure avancée de la nuit ne permettait pas de télégraphier aux gens du Grand Tronc de nous le fournir, et je n'ai télégraphié que le lendemain matin. Il ne s'est pas agi de ce point là avant onze heures du soir.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne sait-il pas que, six longs jours auparavant, sous la dictée de l'honorable député de Halifax (M. Borden), il a pris note de ce qu'on demandait ? S'il a perdu la feuille qui contenait ces notes, il aurait pu la retrouver et la lire dans les "Débats," le lendemain. Cependant, au bout de six jours, lorsqu'il s'est agi de la discussion, l'honorable ministre ne l'avait pas encore ; il fait peu d'honneur à son intelligence en venant dire qu'il ignorait ce qu'on avait demandé.

J'allais donc dire que cette longue séance a été consacrée à l'examen des articles précédents du bill, et à solliciter l'honorable ministre de produire les renseignements voulus ; et lorsque, enfin, dans l'avant-midi du deuxième jour, on en vint à une entente en vertu de laquelle, les renseignemnts

ayant été fournis, nous devions terminer le débat dans une heure, il devint alors impossible de nous occuper longtemps des articles suivants de cette convention, et de fait, nous avons, pour ainsi dire, passé par dessus. Toutefois, j'ai moi-même, parlé d'un arrangment relatif au traité. L'honorable ministre a cherché à faire croire à la Chambre que ceux qui ont voté avec moi étaient si charmés de cet arrangement qu'ils ont proposé, avec moi, qu'il fût impossible de le changer sans le consentement de la Chambre. Les "Débats" donnent le démenti à cette prétention. Je n'ai parlé que d'un trait de cet arrangement, qui m'avait frappé : J'ai dit qu'il y avait là un point qui le rendait supérieur à l'arrangement de 1897, c'est-à-dire que le Grand Tronc devait choisir Montréal au lieu de Lévis, comme lieu de transbordement, et qu'il s'en suivrait des frais de transport additionnels. J'ai dit que cela valait mieux. Nous avons à payer, pour toujours, un loyer, mais quand il y aura dix ans que ce bill sera en vigueur, le ministre pourra biffer ce point de l'arrangment relatif au trafic, et permettre au Grand Tronc de choisir Lévis comme lieu de transbordement, s'il le désire. C'est cela, et rien que cela qui a attiré mon attention, bien que je ne fusse pas un expert. Il faut connaître mieux que moi ce que c'est que des arrangements relatifs au trafic, pour peser toutes les conséquences qu'ils peuvent avoir entre deux grandes lignes de chemins de fer. Je ne veux pas imposer à la Chambre la tâche fatiguante d'écouter la lecture de citations, mais je pourrais en lire, que vous trouverez aux pages 5066 et 5067 ; ce sont des remarques que j'ai faites à ce sujet. Tout ce que je voulais, c'était d'empêcher le gouvernement de modifier ce point de l'arrangement qui nous donnait un avantage sur l'arrangement précédent, après que ce bill serait devenu loi, et je tenais à ce qu'il nous fût impossible de le modifier sans le consentement du parlement. C'est pour cela que j'ai parlé, et les raisons que j'ai données à l'appui de ma thèse, tout homme d'affaires doit les comprendre. Quant aux autres effets de cet arrangement, qui équivalaient à livrer pour 99 ans les provinces maritimes à la merci d'un seul chemin de fer, et à leur couper virtuellement toute communication avec d'autres chemins, il n'en était pas question en cette Chambre, et je ne les ai pas discutés. L'honorable député de Wellington-nord pense qu'il suffit à un expéditeur de dire par quel chemin il veut que passe sa marchandise ; l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et d'autres députés des deux côtés de cette Chambre, qui s'y entendent, ont pourtant admis que c'est là une précaution bien inutile, car d'abord, il n'est pas touujours avantageux à l'expéditeur d'indiquer la route à suivre, et ensuite, c'est que la plupart du temps, il ne le fait pas.

M. McMULLEN : Il le fait.

M. FOSTER : Très bien, restons-en là. Lorsque deux autorités aussi éminentes que l'honorable député de Wellington-nord et moi-même diffèrent d'opinion, il est inutile de discuter plus longtemps ; il faut nous en rapporter au jugement de la Chambre. Cependant, j'infère mon opinion, en grande partie, de ce qu'ont dit en cette Chambre et ailleurs des hommes qui s'y connaissent en fait de chemins de fer. C'est là le point auquel j'ai objecté. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons tâché de remédier au mal en disant que si pareille chose a lieu, et qu'il y ait abrogation, cela ne se fasse pas, au moins avant que le gouvernement et la Chambre y aient consenti. Mais dire que cette déclaration et la résolution que j'ai proposée signifient que, de ce côté-ci de la Chambre, on s'accorde à reconnaître que le grand avantage de cet arrangement, c'est qu'il soit perpétuel, cela ne prouve rien du tout ; le très honorable monsieur le sait aussi bien que moi.

Je ne veux pas entreprendre une chaude discussion sur des riens, ou sur une chose réglée ; d'ailleurs nous n'entendions pas faire de discussion du tout, et le ministre aurait aussi bien fait d'avaler, sans rien dire, la petite dose qu'on lui a si adroitement administrée. Mais il a préféré parler des recettes et dépenses de l'Intercolonial, ainsi que de son administration, et dès qu'on a commencé à traiter un pareil sujet, on ne sait pas où l'on s'arrêtera.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne désire faire qu'une simple remarque. Tous les députés de la gauche qui ont parlé aujourd'hui me semblent particulièrement mécontents des résultats que j'ai communiqués à la Chambre en ce qui concerne le fonctionnement du chemin qu'on a prolongé jusqu'à Montréal, et dont j'ai fait le relevé pour les derniers douze mois ; ils sont mécontents de ces résultats, non pas parce qu'ils sont comparativement peu importants, mais parce qu'ils le sont trop.

M. SPROULE : Je demande pardon à l'honorable ministre, je ne suis pas mécontent du tout.

M. FOSTER : Que l'honorable ministre me permette, à mon tour, de me réjouir avec lui, de ce que les résultats sont si considérables ; je regrette qu'ils ne le soient pas encore plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'a demandé pourquoi je n'avais pas fourni plus de renseignements ; j'ai fourni à la Chambre tous les renseignements qui ont le moindre rapport au fonctionnement de l'Intercolonial pour les derniers douze mois. J'ai fourni un état des recettes et dépenses de l'année ; cet état, on l'a fait de la même manière qu'il se faisait autrefois, et que les fonctionnaires du département ont l'habitude de

le faire. Je nai pas parlé des dépenses qu'on a faites cette année à même le capital, parce que ces dépenses-là n'ont rien de commun avec celles qui se font à même le revenu.

Mon honorable ami, à mon avis, ne proposerait pas d'ajouter les dépenses imputables sur le capital aux dépenses imputables sur le compte du revenu. Cela ne serait guère juste. La chose n'a jamais été faite dans le passé ; cela n'a jamais été fait par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). Cela ne se fait pas aujourd'hui, et ce serait une chose injuste et de nature à induire en erreur. Je n'aurais aucune objection si ces comptes et ces faits n'avaient été fournis, mais je ne les ai pas. Ce que j'ai pu faire de mieux ça été de produire ici un état des dépenses imputables sur le compte du revenu pendant les douze derniers mois, état que j'ai fourni à la Chambre, et la Chambre est aujourd'hui en mesure d'établir une comparaison complète et exacte avec les années passées A mon avis, le résultat de la comparaison n'est pas défavorable à l'administration du chemin pendant les douze mois passés.

Permettez-moi d'ajouter une autre observation à la question de cette dépense sur le capital. Si j'avais montré une dépense pour l'entretien et les réparations de l'Intercolonial à même le capital durant l'année dernière, l'honorable député aurait pu dire : Vous avez emprunté de l'argent sur le compte du capital et vous l'avez dépensé en réparations et en frais d'entretien, et vous l'avez ajouté à vos dépenses sur le revenu. Dans ce cas-là, il est possible qu'il eût été important pour moi de produire un état des dépenses sur le compte du capital. Mais ce n'est pas ce qui arrive. Je ne montre pas une réduction de dépense sur le compte du revenu ; je montre une augmentation de dépense sur le compte du revenu, de sorte que, pour les fins de la comparaison durant les douze derniers mois, l'on voit que les dépenses pour l'entretien et les réparations ont été de $75,000 de plus que ce que mon prédécesseur a dépensé. Mais chaque partie venait du revenu. S'il y avait eu quelque dépense sur le capital pour l'entretien et les réparations—et je ne sache pas qu'il y en eût —cela aurait augmenté la différence entre les années de l'administration de mon prédécesseur et celles de l'administration actuelle, et l'on m'accuserait justement d'agir très irrégulièrement en cherchant à établir des comparisons défavorables par des démoyens peu convenables. Mais c'est ce que je n'ai pas fait. Lorsque j'ai montré à la Chambre ce que nous avons pris sur le revenu pendant l'année, et lorsque je dis que nous avons dépensé $75,000 de plus que mon prédécesseur en réparations et en entretien, où se présente la question des dépenses sur le capital ? Mes honorables amis se trompent s'ils s'imaginent que cela concerne la question des dépenses imputables sur le capital, et je crois, en outre, que lorsque les comptes seront fournis, indiquant ce que les dépenses imputables sur le capital ont été, ils verront que, durant les douze derniers mois, il n'a été rien déboursé que l'on pourrait légitimement ranger sous le titre de "dépenses imputables sur le revenu." J'ai fait beaucoup de dépenses imputables sur le capital, parce qu'il nous a fallu fournir de nouveaux wagons et de nouvelles locomotives et prolonger les voies d'évitement, ce qui était nécessaire pour répondre à l'augmentation des affaires.

Je dis ceci—et l'argument et la conclusion sont irrésistibles—c'est que ces honorables députés, qui ont condamné ce marché et qui ont dit que le résultat serait une perte pour le pays, et qu'il y aurait un déficit plus considérable que jamais, doivent être confondus par ce qu'ils voient. Nous avons démontré que pour le loyer, il a été payé $210,000, dont chaque dollar vient du chemin, et qu'il y a eu un excédent de $62,000, ce qui fait $272,000. Dans le passé, le déficit nominal était de $50,000 à $60,000, mais mettez-le à $50,000, et cela ferait une différence de $322,-000 entre le résultat et l'exploitation du chemin pendant l'année 1899 et celui de l'année qui a précédé les quatre années dernières.

M. WILSON : Si j'ai bien compris, M. l'Orateur, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a dit ici, dans une circonstance précédente, qu'il ne pouvait pas faire d'exposé exact, parce que le compte de l'exploitation du chemin de fer du Comté de Drummond et celui des recettes n'étaient pas tenus séparément.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a tout à fait raison.

M. WILSON : Aujourd'hui l'honorable ministre attribue tout l'excédent du chemin de fer Intercolonial à l'achat du chemin de fer du Comté de Drummond. Comment sait-il quel a été le résultat, s'il ne peut pas tenir un compte exact des recettes du chemin de fer du Comté de Drummond ? A mon avis, si l'honorable ministre désire attribuer ce mérite au chemin de fer du Comté de Drummond, il doit soumettre les chiffres à cette Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député doit savoir que jamais, dans le passé, l'Intercolonial n'a donné d'excédent de plus de $30,-000 ou $35,000, une fois seulement, je crois.

M. WILSON : Les temps sont aujourd'hui prospères.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais l'honorable député dit-il que jamais il n'y a eu, dans ces provinces, de temps aussi prospères qu'aujourd'hui ? Durant les dix-huit années que les honorables députés ont passées au pouvoir, dois-je comprendre, d'après ce que dit l'honorable monsieur, qu'il n'y a pas eu de temps où l'Intercolonial, où les affaires en général

étaient aussi propsères qu'aujourd'hui ? Je dis que nous avons eu des temps prospères dans les provinces maritimes, et nous avons eu des temps pendant lesquels les affaires de l'Intercolonial ont été tout aussi bonnes naturellement, attribuer la prospérité à l'Innaturellement, attribuer la prospérité à l'Intercolonial, indépendamment de ce prolongement. Il y a eu des temps où le commerce de bois était de beaucoup plus florissant qu'aujourd'hui, et ce commerce constitue une grande partie des affaires de l'Intercolonial, mais jamais nous n'avons eu de résultat comme celui de l'année dernière. J'ai dit à l'honorable député—et je crois que c'est perdre son temps de discuter davantage—que, d'abord, nous ne tenons pas nos comptes séparément en ce qui se rattache aux différentes sections de l'Intercolonial, et que, en second lieu, nous ne pouvions pas dire la quantité d'affaires faite par l'ancienne partie du chemin et celle faite sur le prolongement. Ces affaires ne sauraient être estimées séparément, et nous ne saurions en faire la matière d'un calcul exact.

J'ajouterai simplement que ce que l'honorable député (M. Foster) a proposé par sa résolution relative à l'arrangement de trafic n'explique pas du tout la position qu'il prend, ou qu'il a prise à cette époque, par comparaison avec la position prise plus tard par le Sénat. L'attitude du Sénat était en opposition directe avec l'idée exposée par l'honorable député qui a proposé cet amendement. D'après le Sénat, l'Intercolonial pouvait mettre fin à l'arrangement après un avis de six mois. L'argument de mon honorable ami comporte que le gouvernement ne devrait avoir aucun pouvoir d'y mettre fin, mais qu'il devrait demander au parlement la permission d'y mettre fin. Cela est absolument opposé à la prétention émise dans l'autre Chambre et sur laquelle cet amendement a été basé. Le chemin de fer du Grand Tronc serait toujours bien aise de mettre fin à l'arrangement. Nous n'avons pas besoin de législation pour nous autoriser à décider le Grand Tronc à mettre fin à l'arrangement. Il lui répugnait de le conclure, et il y mettrait fin n'importe quand.

L'honorable député parle de l'iniquité de l'arrangement relatif au trafic.

M. CLANCY : La compagnie du Grand Tronc a-t-elle consenti à accepter l'amendement fait par le Sénat à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, elle y a consenti dès le début. Elle consentait à ce que cet arrangement fût annulé absolument. Elle s'opposait à le conclure, parce que, en vertu du projet, nous recevions plus d'avantages que nous n'en donnions.

L'honorable député (M. Foster) parle de l'iniquité de cet arrangement, mais s'il était inique, il fait un pauvre compliment à son talent lorsqu'il dit qu'il n'en connaissait rien avant qu'il fût soumis au Sénat. Je le défie de produire l'énoncé d'un homme qui possède des connaisances en chemin de fer portant que cet arangement renferme quelque chose de désavantageux aux provinces maritimes, au chemin de fer Intercolonial ou au pays. L'arrangement a été fait pour l'avantage du chemin de fer Intercolonial, et parce qu'il nous permet d'échanger autant de trafic que possible avec le Grand Tronc, car le Grand Tronc est au bout de notre ligne et plus nous pouvons échanger de trafic, plus nous favoirisons le chemin de fer Intercolonial. Dans une affaire de ce genre, nous ne sommes pas obligés de tenir compte des intérêts d'un chemin de fer autre que l'Intercolonial, nous sommes tenus de considérer nos propres intérêts, et c'est ce à quoi le gouvernement a toujours songé .

M. CLANCY : Le ministre a parlé pendant trois quarts d'heure, et il a parlé sans avoir un seul fait pour prouver sa prétention. Il prétend qu'il y a un petit excédent de $62,000, et il dit sans hésiter que cela est entièrement dû au prolongement de Montréal, mais il est incapable de signaler un seul fait pour prouver qu'un seul dollar de cet argent provienne de ce projet. Le ministre (M. Blair) peut avoir autant d'excédents que cela lui plaira sur le chemin de fer Intercolonial, s'il ajoute des millions de dollars au capital et n'en tient pas compte dans le calcul. Mais il sait et le pays sait que le peuple devra payer l'intérêt sur ce capital. Le peuple canadien n'est pas assez stupide pour croire que vous pouvez dépenser des millions de dollars sur le compte du capital sur le chemin de fer Intercolonial, puis avoir un excédent, sans qu'il lui faille payer de lourdes taxes. De fait, il est possible que le prolongement à Montréal n'ait pas fourni un seul dollar à cet excédent, et le ministre est maintenant incapable de le prouver.

Le ministre (M. Blair) est à converser avec l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), et il semble ne pas écouter les appels que nous faisons de ce côté-ci de la Chambre. Qu'il m'écoute un instant pendant que je le défie de signaler un seul fait qui prouve que le prolongement de Montréal a ajouté un seul dollar à l'excédent de $62,000 qu'il prétend avoir. Le ministre possède ou devrait posséder les renseignements qui lui permettent d'accepter ce défi. Ce n'est pas une excuse pour lui de dire que le système de comptabilité a été tel et tel dans le passé. C'est la première fois qu'il a dû s'occuper de l'état de choses existant, et sa comptabilité devrait être telle qu'il puisse montrer au moins un cas pour prouver que le prolongement de Montréal a été de quelque avantage au chemin de fer Intercolonial. Il s'est laissé aller à des généralités qui sont absolument de nature à induire en erreur, et à moins qu'il ne puisse nous donner quelques faits, ce qu'il a dit n'a aucune importance quelconque. S'il ne le fait pas, je lui laisse le choix de sa position dans le pays.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : Quel position choisissez-vous ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Laquelle cherchez-vous ?

M. FOSTER : Je vais vous le dire plus tard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai plus en état de juger lorsque je saurai où vous allez.

M. CLANCY : Le ministre des Chemins de fer est-il disposé à garder le silence en présence du défi que je lui ai lancé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne retiendrai pas l'honorable député.

M. CLANCY : Il ne s'agit pas de cela, mais le pays désire avoir ce renseignement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous vous en remettons au pays à ce sujet.

M. CLANCY : L'honorable ministre se charge d'un grand nombre de choses qu'il aura quelque difficulté à faire sanctionner par le pays, et il ne s'est chargé d'une chose qui soit moins justifiable que celle-ci. Même à cette heure, le ministre (M. Blair) a essayé de donner une explication, mais la Chambre, je crois, voit qu'il vaudrait mieux qu'il n'eût rien dit. Lorsqu'un homme se met dans une fausse position, il arrive naturellement qu'il reste dans cette fause position, car personne ne peut commencer mal et finir bien.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : L'honorable ministre a mal débuté, et il finit mal. Il a commencé par refuser les renseignements, et il finit en les refusant. La chose aurait été plus honorable pour lui s'il avait gardé le silence plutôt que de faire le pauvre exposé qu'il a fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il aurait sans aucun doute été plus satisfaisant pour la gauche si j'avais gardé le silence.

M. CLANCY : Je dirai au ministre (M. Blair) que s'il veut tirer un avantage politique, il s'y prend mal. S'il veut servir les intérêts du pays, il prend le mauvais moyen.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, asseyez-vous si vous êtes satisfait. Nous sommes tous heureux.

M. CLANCY : Je dirai au premier ministre que j'aime mieux voir servir les intérêts de ce pays que ceux d'un grand parti politique. A cette dernière heure même, le ministre des Chemins de fer et Canaux refuse de produire les renseignements, et sans ces renseignements, il ne saurait se mettre en règle ni devant le pays ni devant la Chambre. Je veux bien, M. l'Orateur, laisser cette question en cet état et m'en remettre au jugement du pays.

La motion est adoptée, et les amendements sont lus la seconde fois et adoptés.

M. BERGERON : Sur division.

Le PREMIER MINISTRE : Si vous ne vous accordez pas avec le Sénat, nous ne pouvons rien y faire.

M. BERGERON : Je ne m'accorde pas avec le gouvernement.

Les amendements faits par le Sénat au bill (n° 133) autorisant l'acquisition, par l'Etat, du chemin de fer du comté de Drummond sont lus la seconde fois et adoptés.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

LIBERATION CONDITIONNELLE DE DETENUS AUX PENITENCIERS.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 171) du Sénat, relatif à la libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers.—(sir Wilfrid Laurier.)

(En comité.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Depuis que ce bill a été soumis au comité, l'autre jour, j'ai discuté avec le ministre de la Justice la question soulevée par l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), et je vois que le ministre de la Justice partage absolument les opinions exprimées par cet honorable député, et ne s'accorde pas avec moi. L'honorable député d'York a prétendu que l'on ferait mieux de confier l'administration de cette loi au ministre de la Justice qu'à l'exécutif, tandis que j'ai soutenu le contraire. Le ministre de la Justice est d'avis que ce bill devrait suivre la procédure que l'on suit aujourd'hui relativement au pardon des délits secondaires. Le pouvoir de pardonner ne saurait être exercé par le gouvernement en matières de meurtre et autres crimes graves, excepté sur l'avis de ses ministres ; mais, relativement à tous les autres délits, le droit de grâce est aujourd'hui exercé par le gouverneur sur l'avis d'un de ses ministres qui, d'après la règle qui existe aujourd'hui, est le ministre de la Justice. En conséquence, je proposerai un amendement qui répondra aux vues de mon honorable ami, sous ce rapport ; je propose que les mots suivants soient aujourd'hui ajoutés comme article 12 :

Il sera du devoir du ministre de la Justice de conseiller le Gouverneur général sur toutes questions se rattachant à l'application de cette loi.

L'autre jour, l'honorable député d'York m'a demandé s'il existait une loi de cette nature dans quelqu'un des Etats-Unis. Le

ministre de la Justice m'a remis un mémoire qui démontre que cette loi est aujourd'hui en vigueur peut-être dans vingt-trois Etats. Voici le mémoire :

Les Etats suivants ont adopté le système de la libération sur parole ou du billet de mise en liberté relativement aux détenus : Alabama, Californie, Colorado, Connecticut, Idaho, Illinois, Indiana, Kansas, Massachusetts, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, New-Jersey, New-York Dakafo-Nord, Ohio, Pennsylvanie, Utah et Wisconsin.

Les Etats de l'Iowa, Vermont, Virginie et Virginie-ouest ont des systèmes de libération conditionnelle, différant quelque peu du système de la libération sur parole, qui existe dans les Etats mentionnés.

Le Maryland a une loi qui permet au tribunal de libérer un détenu sur parole, et de le faire revenir si l'on juge à propos de le faire.

Les gouverneurs des Etats suivants qui, en 1898, n'avaient pas adopté le système de la libération sur parole, se sont prononcés en faveur, savoir : Nouveau-Mexique, Orégon, Caroline du Nord et Tennessee.

Le secrétaire particulier du gouverneur de l'Alabama écrit : " Se basant sur l'expérience d'une année, le gouverneur est très satisfait de son application et de ses résultats."

Californie :—Sur 72 prisonniers libérés sur parole, huit ont violé les conditions de leur libération sur parole, et 64 restent en liberté et se conduisent bien. Le gouverneur de la prison d'Etat déclare : " J'approuve cordialement la loi, et je crois qu'elle a déjà fait beaucoup de bien et que son utilité continuera à augmenter à l'avenir."

Dans le Kansas, le greffier de l'exécutif dit : " En somme, l'expérience que nous avons faite à ce sujet est tout à fait satisfaisante. Nous croyons que cela fournit le moyen de corriger les jeunes criminels."

Dans le Massachusetts, le secrétaire de la commission des prisons écrit : " Autant que possible, on s'en tient à la bonne conduite du prisonnier. Règle générale, le but est atteint."

Dans l'Etat de New-York, où la loi est en vigueur depuis le plus longtemps, on en fait de très grands éloges.

Il n'y a aucun fondement dans la prétention que l'on pourrait exercer une pression sur le ministre de la Justice pour recommander d'accorder des billets de mise en liberté lorsque l'on ne devrait pas le faire. La pression pour libération est toujours forte et continue, mais les règles établies d'après lesquelles le ministre procède toujours fournit un frein efficace à l'abus de pouvoir sous ce rapport.

Un prisonnier libéré sur parole, ou en vertu d'un billet de mise en liberté doit toujours veiller à sa bonne conduite, et il a un motif constant de se conformer à la loi s'il veut garder sa liberté, et ainsi il a le temps de contracter des habitudes conformes à la loi, et, en vertu de ce système, il est possible que le prisonnier passe de la classe des criminels à la classe des observateurs des lois.

Sir WILFRID LAURIER.

M. BERGERON : Si je comprends bien, cela ne détermine pas l'offense. S'agit-il de toute espèce d'offenses, ou seulement de délits secondaires ?

Le PREMIER MINISTRE : De toute espèce d'offenses.

M. BERGERON : Le meurtre compris ?

Le PREMIER MINISTRE : La loi comprendrait l'homicide involontaire, mais nous n'avons pas l'intention de l'appliquer aux cas de meurtre, bien qu'il n'y ait aucune restriction.

M. BERGERON : Si je comprends bien, c'est là l'intention, mais elle n'est pas exprimée.

M. DAVIN : Avant l'adoption de cet article, je dirai que, si j'ai bien compris, ce bill ne sera pas adopté à cette session.

Le PREMIER MINISTRE : Oh ! non.

M. DAVIN : Il est possible que j'aie mal saisi ce que l'on a dit. Je n'ai pas la moindre hésitation à dire que j'objecte beaucoup à ajouter au pouvoir du ministre de la Justice bien que ce département soit administré comme il l'est aujourd'hui. Si la cause de la Reine vs. Skelton doit être considéré comme un échantillon de la manière dont cette loi sera administrée, elle fournit un exemple frappant des graves abus qu'il serait possible de commettre. Sous l'empire de la loi actuelle, qu'avons-nous vu ? Deux hommes ont été jugés——

Le PREMIER MINISTRE : J'ai par devers moi les papiers qui se rattachent à cette cause, et ils seront déposés sur le bureau de la Chambre demain matin ; alors, nous pourrons discuter cette question.

M. DAVIN : Alors, je n'en parlerai pas, car nous l'aborderons lorsque les papiers seront produits, mais je ne suis certainement pas disposé à augmenter le pouvoir que possède aujourd'hui le ministre de la Justice de s'immiscer dans l'application de nos lois criminelles. Qu'apporte-t-on à l'appui de ce projet de loi ? Le précédent établi par certains Etats de l'union américaine. Or, s'il est un pays sur lequel nous ne devrions pas nous guider en matière de législation criminelle, ce sont les Etats-Unis, car, par une législation sentimentale ou par des actes empiriques, ils ont introduit la confusion et l'incertitude dans l'application de leur loi criminelle. Ce bill aura l'effet d'introduire l'incertitude dans l'application de notre loi. Aujourd'hui, celui qui a l'intention de commettre un crime a devant les yeux un châtiment certain et efficace pour le détourner, mais si l'on adopte ce bill, cet homme, au lieu de cela, aura la probabilité que dans le cas même où il serait condamné, ses amis pourront exercer leur influence auprès de leur député, ou de quelque autre personne influente, ou s'attirer les sympathies de quelques

personnes sentimentales qui auront peut-être quelque influence auprès du ministre de la Justice, et par ce moyen, porteront ce dernier à libérer ce prisonnier sur un billet de mise en liberté, peut-être pour revenir à une vie honnête, peut-être pour voler le public. S'il y a des cas qui exigent l'exercice de la clémence de la Couronne, le code criminel renferme des articles amplement suffisants à ce sujet.

M. QUINN : Je suis fâché de ne pouvoir partager l'opinion de mon honorable ami, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) en cette matière. Je crois que le bill est très bon. Possédant quelque expérience des affaires criminelles, je sais que l'une des grandes difficultés qu'il y a à poursuivre les jeunes criminels en particulier c'est la certitude de les exposer à la contamination dans un pénitencier, et il doit toujours y avoir un moyen par lequel les erreurs commises parfois par des juges et des jurés pourraient être corrigés par l'examen du ministre de la Justice et les rapports envoyés de temps à autre par les préfets des pénitenciers. Je ne crois pas que, dans ce bill, nous suivions absolument l'exemple des Etats-Unis, bien qu'il soit certainement avantageux d'avoir l'expérience des divers Etats de l'union qui ont adopté ce système, lequel est en vigueur en Angleterre depuis un grand nombre d'années. Nous empruntons ce système, non des Etats-Unis, mais de l'Angleterre, où il est appliqué depuis un grand nombre d'années, et où il a eu, je crois, des résultats admirables.

Je puis rappeler un certain nombre de cas où, si nous avions eu en ce pays un système que nous aurions pu appliquer à la libération des prisonniers, beaucoup de bien en serait résulté, surtout dans le cas de jeunes délinquants. Le plus grand tort possible que l'on puisse faire à un jeune homme, c'est de le laisser au pénitencier pendant un certain nombre d'années. Bien qu'il soit nécessaire, pour le bien de la société, qu'un châtiment sévère soit infligé, il y a des cas où des détenus ne devraient pas être obligés de passer en prison toute la période pour laquelle ils ont été condamnés, et, jusqu'ici, aucun moyen n'a existé en vertu duquel on pourrait obtenir leur libération, si ce n'est l'intervention de l'exécutif.

Nous adoptons maintenant une loi en vertu de laquelle le ministre de la Justice peut mettre en liberté les prisonniers sur leur parole, ce qui signifie qu'ils ne seront réellement libres que lorsque la période pour laquelle ils ont été condamnés sera terminée, et, en outre, s'ils se rendent coupables de quelque autre délit dans l'intervalle, ils devront compléter ce temps, subissant, de plus, toute nouvelle peine qui peut leur être infligé.

A mon avis, ce n'est pas seulement une chose sage, mais généreuse et humaine, et propre à favoriser les plus grands intérêts de la société.

M. FOSTER : L'amendement du très honorable premier ministre fait disparaître la principale objection que j'ai au bill ; par cet amendement, il laisse la question au ministère de la Justice. J'ai dit aussi que, vu que la chose n'avait pas encore été mise à l'épreuve en ce pays, et vu que le nombre des députés était relativement restreint, il ne serait pas mauvois de suspendre ce bill pendant un an pour obtenir l'opinion mûrie de gens qui s'y intéresseraient naturellement, et qui donneraient leur avis à cause de l'importance de la législation ; et j'ai cru que le premier ministre ferait lever la séance du comité avec cette idée.

Je n'insiste pas fortement. Je crois qu'il serait bon de suspendre le bill, car le très honorable premier ministre dit que cette loi est à l'épreuve depuis longtemps en Angleterre ; et bien que les conditions soient différentes ici, il n'est peut-être pas mal de l'essayer. Je suis sous l'imprsssion, toutefois, que ce ne serait pas du temps perdu de suspendre le bill un an, mais je n'insisterai pas sur cette opinion.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministère de la Justice a examiné ce bill et, en outre, il s'est abouché avec des avocats, surtout avec des avocats comme mon honorable ami, le député de Montréal (M. Quinn), qui ont acquis de l'expérience en ces matières. C'est après un examen approfondi et après consultation que le ministère est arrivée à la conclusion que l'on devait adopter ce bill ; vu ces faits, je crois que nous devrions suivre l'avis de l'honorable député de Montréal et adopter le bill.

M. DAVIN : A mon avis, M. l'Orateur, les pires avocats au monde que l'on puisse consulter sur un sujet de cette nature, ce sont ceux qui défendent ou poursuivent des criminels. Ceux qui poursuivent ou défendent les criminels pendant toute leur vie—et j'en ai connu un bon nombre—nourissent l'une ou l'autre de ces deux opinions. Beaucoup d'entre eux se préviennent tellement contre les criminels qu'ils en arrivent à croire qu'aucun accusé ne saurait être innocent. Plus d'une fois, je m'en souviens, j'ai osé dire à un jury que sir William Bodkin, devant lequel j'avais coutume d'exercer ma profession lorsque j'étais très jeune, ne pouvait jamais croire qu'un homme amené au banc des accusés fût innocent du crime dont on l'accusait. D'autres nourrissent l'opinion contraire. S'il arrive qu'ils possèdent, comme mon honorable et savant ami (M. Quinn), un noble esprit et un grand cœur, ils envisagent les choses au point de vue du sentiment. Pourtant, je ne crois pas que des hommes qui se sont occupés de l'administration de la loi criminelle soient plus aptes à donner un avis que d'autres qui ont étudié ces choses et se sont formé des opinions à leur sujet. Je prétends que le but principal de la législation criminelle est de détourner du crime. Après avoir suivi autant que possible la législation en Angleterre et en cette

Chambre, j'en suis arrivé à la conclusion que les lois qui tendent de quelque façon vers le sentimentalisme ne contribuent pas à détourner du crime. Ce que je crains, c'est qu'une loi du genre de celle que l'on propose maintenant, au lieu de venir en aide aux jeunes gens pour lesquels mon honorable et savant ami éprouve de la sympathie—et si je pensais autrement, je serais le premier à partager son opinion—n'augmente les crimes.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 85) modifiant de nouveau l'acte des chemins de fer.

M. FOSTER : Je croyais que l'on n'examinerait pas ce bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au comité des chemins de fer, il y deux articles que j'ai été obligés de supprimer en raison de l'opposition qu'on y a faite. Ces articles ne sont pas dans le bill actuel.

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

(*En comité.*

Article 2.

M. FOSTER : Quelles sont ces dispositions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le comité a approuvé ces dispositions, d'une manière tout à fait unanime, je crois. Ce ne sont que de simples formalités.

M. SUTHERLAND : Les dispositions insérées depuis un certain nombre d'années dans les bills qui ont été adoptés ont subi très peu de modifications. Cet article a pour but d'insérer ces dispositions dans la loi des chemins de fer, au lieu d'être obligé de les incorporer dans chaque acte. On les a bien examinées au comité, et on les a approuvées généralement.

M. BERGERON : En effet, ces dispositions sont si peu importantes, que je ne vois pas pourquoi nous les adopterions.

M. MACLEAN : Je demanderai au ministre si l'on ne pourrait pas profiter de l'occasion pour incorporer dans ce bill une disposition en vertu de laquelle le gouvernement pourrait avoir la haute main sur le choix des stations de chemin de fer et sur les arrangements relatifs au trafic.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai soumis cette disposition au comité. C'est un des articles que j'ai proposé d'ajouter au bill ; un autre devait donner à l'exécutif le pouvoir d'établir des règlements uniformes pour l'exploitation des chemins de fer au Canada. Ces deux articles étaient dans le bill tel qu'il a été soumis au comité des chemins de fer ; mais lorsqu'il a fallu les examiner, l'on y a objecté, et je puis dire que des députés qui y étaient opposés m'ont menacé de les combattre d'une façon énergique. Le chef de l'opposition, qui assistait à cette séance du comité, a déclaré que l'on ne permettrait pas que ce bill fût adopté, que l'on était arrivé à une phase de la session où il serait possible d'en empêcher l'adoption ; de fait, il a dit qu'il assumerait la responsabilité d'empêcher l'adoption de ces articles. En conséquence, j'ai cru devoir abandonner ces articles. A mon avis, vu l'arrangement conclu entre le premier ministre et le chef de l'opposition, il ne serait pas convenable de ma part d'incorporer de nouveau ces articles. Partant, je suis obligé de prendre le bill tel que le comité l'a adopté.

M. WOOD : Je ne saurais laisser adopter ce bill ainsi mutilé sans protester contre l'acte du gouvernement qui permet aux membres de l'opposition de se rendre maîtres de la situation en refusant de voter les deux meilleurs articles du bill. L'article 4 est réellement dans l'intérêt de la population de la partie occidentale du pays, car en vertu de cet article, les compagnies qui construisent des chemins de fer ne pourraient pas passer par des villages établis et formant des emplacements de villages, pour augmenter les recettes du chemin.

L'article 5 est dans l'intérêt des employés par tout le pays. Des règlements faits récemment par un chemin de fer étaient très difficiles à comprendre, de l'avis d'un grand nombre des employés de chemin de fer. En voyant que le gouvernement s'était chargé de cette matière, ils étaient absolument sûrs que les règlements seraient raisonnables, et plusieurs m'ont dit qu'ils étaient parfaitement convaincus que le gouvernement ferait des règlements qui donneraient satisfaction par tout le pays. Or, au nom de ces employés de chemin de fer, je proteste contre l'acte du gouvernement qui permet à l'opposition de rejeter ce qui, à mon avis, est un article très important dans l'intérêt de ces employés. Je suis peiné que ces hommes honnêtes et laborieux soient soumis à des règlements que leur imposent des membres de cette Chambre qui ne comprennent pas la question.

M. FLINT : En réponse à l'honorable préopinant, je désire dire qu'il arrive parfois que nous sommes obligés de reconnaître l'existence de certains faits, et un des faits que le gouvernement est obligé de reconnaître, c'est que nous devrions toucher à la fin de la session, que nous devrions finir nos travaux aujourd'hui, d'après ce qui a été entendu entre les deux partis. Mais nous constatons

qu'il y a encore beaucoup à faire. J'ai moi-même entendu le chef de la gauche dire qu'il avait l'intention de combattre ces articles par tous les moyens à sa disposition.

M. DAVIN : J'en appelle aux règlements. Est-il conforme aux règlements de parler de ce qui s'est passé dans un comité, et d'en tirer des arguments ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je dis que j'ai entendu le chef de la gauche dire qu'il se proposait de combattre ces articles par tous les moyens à sa disposition, et, à cause de cela, le ministre des Chemins de fer et Canaux les a abandonnés. Ainsi, à mon avis, le gouvernement peut être excusable de ne pas insister sur l'adoption de ces articles à cette phase avancée de la session. A mon sens, le chef de la gauche et ceux qui le représentent ici ont à leur disposition, à cette époque de la session, les moyens de faire rejeter la proposition si elle est amenée de nouveau sur le tapis.

M. DAVIN : C'est un fait extraordinaire que d'entendre un gouvernement dire qu'il ne peut pas faire adopter un projet de loi. Dans ce comité, les partisans du gouvernement étaient en majorité, et cependant, l'on nous dit que le comité a décidé d'abandonner ces deux articles ; puis le gouvernement vient nous dire : " Nous les avons abandonnés, mais ne soyez pas trop sévères pour nous ; nous les avons abandonnés, parce que le chef de la gauche s'y est opposé énergiquement.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement ne demande aucune faveur en cette affaire. C'est une question de grande importance ; nous sommes aux dernières heures de la session, et le chef de la gauche n'a pas voulu que cette matière fût examinée en son absence. Il existe dans des matières de ce genre des procédés que l'honorable député semble ignorer. Il vaudrait peut être autant, et mieux, qu'il n'y eût pas de ces procédés de courtoisie, mais je ne suis pas prêt à admettre cette doctrine. Nous désirons tous voir arriver la prorogation, et comme il s'agit ici d'une question qui donnera lieu à beaucoup de discussion, nous croyons qu'il n'est pas nécessaire d'insister à cette session ; en outre, il faudrait la soumettre à une autre Chambre.

M. FOSTER : Je crois que les chefs ont conclu cet arrangement pour hâter la fin des travaux de la session. La seule chose à laquelle j'objecte, est celle-ci : lorsque le gouvernement et le chef de l'opposition ont virtuellement conclu un arrangement en vertu duquel ces deux articles du bill devraient être abandonnés pour hâter la fin des travaux de la session, il sied mal à d'honorables membres de la droite de se lever et de déclarer qu'un bon projet de loi est défait seulement par l'obstruction de l'opposition. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il y en a d'autres, je crois, outre les honorables membres de la gauche, qui se sont opposés à ces articles, et, dans les circonstances, il serait mieux, à mon avis, que le bill n'eût pas été présenté, mais je ne crois pas que l'on doive insister sur l'adoption de ces deux articles, et je ne crois pas que les honorables membres de la droite doivent accuser l'opposition d'avoir défait ce qui, à leur avis, est un excellent bill.

M. FRASER (Guysborough) : On devrait dire que la prorogation devait avoir lieu la semaine dernière, vendredi ou samedi, suivant l'arrangement conclu au comité.

M. MACLEAN : Je n'ai pris aucune part à cet arrangement dont on parle, et j'ai l'intention d'insister sur un amendement à ce bill, lequel donnera juridiction au comité des chemins de fer du Conseil privé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore ce que veut dire l'honorable député d'York- N.-B. (M. Foster) lorsqu'il affirme que j'ai donné à entendre que d'autres députés que les honorables membres de la gauche étaient opposés à cet article. Je ne sache pas que les amis du gouvernement aient manifesté de l'opposition au projet de loi. Il n'y en a jamais eu à ma connaissance, et je ne désire pas insinuer qu'il y en a eu. L'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) lorsque ces articles ont été soumis au comité, s'est levé et a dit qu'il s'y opposait très énergiquement. Il les considérait comme très importants, mais il a dit qu'il ne pouvait pas les appuyer, et qu'il ferait son possible pour les faire rejeter. Vu l'attitude de l'honorable député et l'époque avancée de la session, j'ai demandé au comité s'il voulait laisser l'affaire en suspens, afin que l'on pût l'étudier dans l'intervalle.

L'honorable chef de la gauche a dit très clairement en cette Chambre qu'il ne consentirait pas à ce que ces articles fussent adoptés, car il a déclaré qu'il avait l'intention de profiter de tous les moyens permis par les règlements de la Chambre pour faire rejeter le bill s'il renfermait ces deux articles.

M. BERGERON : La chose m'arrive peu souvent, mais je suis obligé d'appuyer l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur cette question. J'étais présent lorsque toute la discussion a eu lieu, et je puis affirmer que l'honorable ministre a cédé aux circonstances, comme il vient de le dire. L'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) est parti le lendemain, parfaitement convaincu qu'il pouvait compter sur l'arrangement conclu avec le ministre des Chemins de fer et Canaux et le gouvernement. Je regretterais beaucoup que l'on fît quoique ce fût de nature à nuire aux arrangements conclus entre les honorables membres des deux côtés de la Chambre, et j'espère que mon honorable ami (M. Maclean), qui a menacé de faire un amendement au bill, ne le présentera pas.

M. SUTHERLAND : Quelque favorable que je sois aux articles que l'on voudrait insérer, vu les circonstances, l'honorable chef de la gauche ayant dit qu'il s'opposait fortement au bill, et qu'il avait l'intention d'employer tous les moyens en son pouvoir pour en empêcher l'adoption, sous la forme dans laquelle on l'a présenté au comité, et vu l'arrangement que l'on a conclu, je considérais comme un acte inconvenant, en l'absence de l'honorable député, de voter pour tout amendement qui serait proposé, soit d'un côté de la Chambre, soit de l'autre. Voilà quelle est mon idée relativement à une question de ce genre. Je consens volontiers, à titre de membre de cette Chambre, à rester ici un mois ou deux, si c'est nécessaire, pour discuter cette question, mais après avoir conclu un arrangement, je crois qu'il ne serait pas honorable pour moi de manquer à ma parole.

M. MACLEAN : Vu les circonstances, pour me servir des mots de l'honorable député d'Oxford (M. Sutherland), et dans l'exercice de mes droits en qualité de membre de cette Chambre, je propose en amendement que les mots suivants soient ajoutés au bill comme article 4 :

Au cas où le comité du Conseil privé des chemins de fer jugerait opportun pour la commodité du public qu'une gare fût établie sur un point quelconque d'un chemin de fer, le comité peut donner un avis ordonnant à la compagnie d'établir et d'entretenir une gare à l'endroit désigné dans l'avis susdit, et peut définir l'installation de cette gare, et peut ordonner et exiger que des voies soient posées à partir de la ligne-mère de la compagnie jusqu'à la dite gare, ainsi que des voies de garage partout où le comité le jugera nécessaire ; et il sera du devoir de la compagnie possédant ou exploitant la ligne de chemin de fer d'exécuter cet ordre dans le délai y mentionné.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Avant que l'amendement soit mis aux voix, je dirai que l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) et moi, avons eu, avant son départ, un entretien au sujet des travaux de la Chambre, et qu'il a été décidé, de la part du gouvernement, d'abandonner certains projets de loi que nous avions afin de hâter la prorogation. J'ajouterai que l'honorable chef de la gauche s'opposait très fortement à ces articles, et j'ai promis, en ce qui concerne le gouvernement, que nous verrions à ce qu'il n'y aurait pas de discussion en son absence. J'en appelle au sentiment d'honneur et de justice de tout honorable député : lorsque des arrangements sont conclus entre les chefs des deux côtés de la Chambre, relativement aux travaux de la Chambre, ces engagements doivent être sacrés.

M. McNEILL : Je prierai instamment mon honorable ami (M. Maclean) de retirer son amendement. J'ignore comment nous allons faire les travaux de la Chambre, si nous ne faisons pas de cas d'un arangement solennel conclu par les chefs des deux partis. Je demanderai instamment à mon honorable ami de retirer son amendement. Je ne veux par parler longuement à cette phase de la session, mais c'est là mon opinion.

M. BOSTOCK : Je suis probalement un des membres de la Chambre les plus intéressés à cette question, parce que c'est moi qui l'ai amenée sur le tapis au comité des chemins de fer à cette session, deux cas de cette nature s'étant présentés dans ma circonscription électorale. J'ai été très désappointé de voir que ces articles ne seraient pas insérés dans le bill présenté par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Si j'avais cru qu'il en serait ainsi, j'aurais insisté sur l'insertion d'un article de ce genre lorsque le bill relatif au chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise a été soumis au comité au commencement de la session. Si j'ai bien compris, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il dit qu'en vertu de la loi actuelle, le ministre des Chemins de fer peut avoir la haute main sur le choix des stations ?

M. HAGGART : Je ne sais pas si ce pouvoir existe après l'acte, mais dans le cas de tout chemin de fer qui a reçu des subventions de l'Etat, le ministre des Chemins de fer peut approuver ou désapprouver le tracé du chemin de fer, et j'irai jusqu'à dire qu'il peut aussi approuver ou désapprouver le choix des stations. Je puis me tromper, mais, à mon avis, le ministre possède absolument ce pouvoir.

M. BOSTOCK : Je suis heureux de dire que le président du Pacifique m'a affirmé que cette gare serait construite à Moyie et qu'il se rendrait ainsi aux vœux de la population. Dans une lettre, il m'annonce qu'il a fait poser une voie d'évitement à cet endroit afin de rendre service aux citoyens de Moyie, et j'espère qu'il va immédiatement nommer un agent et un télégraphiste, comme l'a demandé la population de Moyie. La compagnie a été lente à faire la chose, mais maintenant elle manifeste l'intention de se rendre aux désirs des citoyens de cette ville. Quant à l'autre question que j'ai amenée devant le comité des chemins de fer, c'est que cet article ne rendra, en aucune façon, service à la population, parce que le tracé de cette voie ferrée devra être changé et modifié. Quand j'ai écrit au ministre des Chemins de fer, l'automne dernier, relativement à l'endroit où devait être construite la gare des Grandes Fourches, le tracé de cette ligne était différent de ce qu'il est aujourd'hui. C'est pourquoi la gare n'a pu être placée où j'avais promis aux habitants des Grandes Fourches qu'elle serait construite. Je crois cependant que dans des questions de cette nature, nous devrions être tenus de nous conformer à l'arrangement intervenu entre le premier ministre et le chef de l'opposition et c'est pour mettre ce principe en pratique que je n'insiste pas à faire inscrire un article dans ce bill dont pourraient bénéficier mes électeurs.

M. WALLACE : Je me propose d'appuyer l'amendement de mon honorable ami d'York-est (M. Maclean). Ce n'est pas moi qui ai soumis cette question à la Chambre, mais puisque cette dernière en est saisie, je vais voter pour l'amendement que je crois opportun. D'une manière générale, on peut dire que toutes les compagnies de chemin de fer du Canada ont reçu des subventions du gouvernement, et, alors même que nous ne leur aurions pas donné un sou, nous leur avons accordé des privilèges et des pouvoirs énormes et nous devrions exercer sur elles tout le contrôle que l'intérêt du pays nous commande d'exercer.

L'amendement actuel est à l'effet d'empêcher une compagnie de chemin de fer de commettre une injustice à l'endroit d'un certain nombre d'habitants de ce pays. Nous nous rappelons que la question a été soulevée immédiatement dans cette Chambre à propos du cas de ces personnes qui avaient choisi un emplacement pour construire une ville et qui avaient construit cette ville, et de cette compagnie de chemin de fer qui quelque temps après avait décidé d'établir une station à plus de deux milles en dehors des limites de cette ville. Eh bien ! les pionniers de cette ville à la construction de laquelle ils ont consacré leur temps, leur labeur et leur argent ont droit à la protection du gouvernement et l'amendement dont il s'agit maintenant est un commencement de justice à leur rendre. Mais que voyons-nous ? A la dernière session comme à celle-ci, nous avons vu la majorité ministérielle voter en faveur de toute mesure proposée par ce gouvernement. Aujourd'hui, on nous dit que le gouvernement ne peut faire voter cet article et pourquoi ? Par déférence pour les opinions du chef de l'opposition C'est la première fois que le gouvernement propose de faire des lois ou de n'en pas faire par considération pour le chef de l'opposition. A-t-il peur de s'avancer avec cet article et veut-il se cacher derrière le chef de l'opposition ? Mais quelle est la cause tout de même de cette manière d'agir ? Le gouvernement fort de sa majorité devrait pousser cette législation qu'il a présentée à la Chambre, s'il croit que cette législation est bonne. S'il vaut mieux pour le pays que cette législation ne soit pas adoptée, nous devrions le savoir. Mais le gouvernement se trouve dans une humiliante position ; il est effrayé de passer une loi dans ce sens et il veut se cacher derrière le chef de l'opposition. Une pareille ligne de conduite est indigne du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois faire appel une fois de plus au sentiment de justice de la Chambre sur cette question. Pour ma part, je suis en faveur de cette législation et le gouvernement est aussi en faveur de cette loi. Mais le chef de l'honorable député (M. Wallace) y est fortement opposé et je crois qu'on doit à un homme de son âge, de son expérience et de sa position de ne pas traiter ses opinions à la légère.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Quand le chef de l'oppposition a demandé que cette question ne fût pas débattue durant son absence, je me suis entendu avec lui pour que cet article entre autres, ne fût pas discuté afin de lui donner, en le remettant à plus tard, l'occasion de faire connaître son opinion sur cet article.

M. FOSTER : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Nous sommes maintenant au 7 août et afin de permettre la prorogation de la Chambre, le chef de l'opposition et moi-même en sommes venus à une entente dont un des détails était que cette question ne devait pas être discutée durant son absence. Si nous n'acceptions pas cet amendement, ce n'etst pas parce, que nous partageons les vues de l'honorable chef de l'opposition, loin de là, mais c'est parceque nous voulons tenir notre parole envers l'honorable monsieur. Nous pourrons discuter cette question en temps opportun car elle peut être renvoyée à une autre session.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois qu'il serait étrange de trouver quelqu'un dans cette Chambre qui ne comprit pas que, dans les circonstances, le gouvernement agit d'un manière juste et honorable en suivant la ligne de conduite que vient d'indiquer le premier ministre. Je ne me lève pas dans le but d'ajouter quelque chose à ce qu'il a dit, mais simplement pour dire que je n'ai aucun doute que l'attitude des membres de ce côté-ci de la Chambre ne prête à aucune fausse interprétation. Pour moi, je suis en faveur de l'artice que mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté et que j'aurais été prêt comme l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) à rester ici encore un mois, si la chose eût été nécessaire, pour discuter cet article et le faire insérer dans les statuts. Mais dans toute assemblée délibérante, il se présente des circonstances où un simple membre ne peut exercer son propre jugement mais se trouve lié par des arrangements que doivent faire de temps en temps les chefs des partis, si l'expédition des affaires de la Chambre l'exige. C'est pourquoi, bien que je sois en faveur de l'article en question, tout autant que l'est l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même, je crois que nous sommes liés par l'arrangement conclu et que ce serait nous déshonorer que de ne pas le tenir.

M. HAGGART : Nous n'avons aucune objection à ce que l'arrangement fait par le chef de l'opposition soit maintenu ; cependant, il est tout à fait injuste de dire que le chef de l'opposition devait employer tous les moyens possibles pour empêcher l'adoption de cet article, et d'invoquer cela comme une raison pour retirer cet article.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est la seule raison.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit que n'eût été la tactique adoptée par l'opposition, les honorables membres de l'autre côté de la Chambre auraient insisté pour que cet article fût adopté. Ils ont eu cependant, durant ces derniers cinq mois, toute l'occasion voulue pour présenter cet article et le faire adopter, s'il eût été nécessaire. Je doute beaucoup que le ministre des Chemins de fer et Canaux eût appuyé l'amendement proposé par l'honorable député de d'York-est (M. Maclean). Est-ce que l'honorable ministre voudrait appuyer une législation qui lui donnerait le pouvoir de forcer toute compagnie de chemin de fer, dans ce pays, à mettre des voies d'évitement et à établir des stations où bon lui semblerait, que cette compagnie ait reçu des subventions du gouvernemtnt ou qu'elle n'en ait pas reçu ? Si je me rappelle bien, le plus loin que l'honorable monsieur s'est avancé, a été d'appuyer la proposition en tant qu'elle se rapporte aux chemins de fer qui ont reçu des subventions du gouvernement. Je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux a déjà le pouvoir de déterminer l'endroit où une compagnie de chemin de fer subventionnée par l'Etat doit construire une gare. Le contrat avec la compagnie doit être approuvé par un arrêté du conseil et le ministre peut y insérer toutes clauses qu'il veut y insérer, y compris celle relative aux endroits où doivent se trouver ces gares. Ainsi ce pouvoir appartient déjà aux ministres, et cet article est inutile à moins qu'il ne veuille que l'article préparé ait un effet rétroactif. Est-ce que le ministre des Chemins de fer voudrait avoir le pouvoir d'obliger le Grand Tronc ou le Pacifique à établir une station où il le voudra, dans n'importe quelle partie du pays ? C'est un pouvoir qu'il n'aimerait pas posséder, car il pourrait recevoir une requête des habitants d'une partie quelconque du pays demandant à voir une gare à un endroit où la compagnie intéressée ne voudrait pas en construire. Il en a assez de l'Intercolonial sous ce rapport. Il n'y a pas de doute qu'il a une foule de demandes de la part des partisans du gouvernement, je sais que j'en avais quand j'étais ministre ; ces gens demandent au ministre d'établir des gares à différents endroits. S'il lui fallait se rendre à toutes ces requêtes, il y aurait une gare à chaque deux milles, le long de la route. C'est un pouvoir que le ministre ne doit pas demander et qu'il ne doit pas posséder.

Mais ce à quoi je trouve à redire, c'est le fait qu'on retire cette législation et qu'on veut rendre responsable de ce fait l'opposition parce que son chef a fait un arrangement avec le chef du gouvernement à l'effet que ces articles ne seraient pas discutés à cette session. Je proteste contre le fait d'un ministre qui se lève dans cette Chambre et qui dit à ses partisans : " Vous auriez eu telle législation, n'eût été l'objection du chef de l'opposition." Si je ne me trompe, c'est lui-même qui a poussé l'honorable député d'York-est à présenter cet amendement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais sur quoi l'honorable député s'appuie pour faire cette déclaration.

M. HAGGART : Je puis me tromper à ce propos.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore avoir eu aucune communication avec l'honorable député de York-est à ce sujet ; cependant, si j'étais libre de voter sur un article comme celui qui a été présenté quand le bill se trouvait devant le comité des chemins de fer, j'aurais été prêt à l'appuyer de tout cœur. L'honorable député n'a pas représenté exactement, je crois, la position dans laquelle nous nous trouvons aujourdhui au sujet de cet article. Quand le bill est venu devant le comité des chemins de fer, l'honorable député qui dirige l'opposition, était présent et il a déclaré qu'il était fortement opposé à l'adoption des articles 4 et 5. Il a déclaré en outre qu'il était prêt à épuiser tous les moyens que les règlements de la Chambre lui fournissaient pour empêcher l'adoption de ces articles. J'ai fait un appel pressant à l'honorable député. J'ai fait ressortir le fait que ces deux articles avaient été devant le comité depuis des semaines et des mois et que la raison pour laquelle ils n'avaient pas été présentés plus tôt, c'était parce qu'on avait insisté auprès de moi, des deux côtés de la Chambre, pour me faire consentir à ce que les bills qui, disait-on, n'étaient pas contentieux, vinssent d'abord devant le comité, en faisant remarquer que ce bill étant un bill du gouvernement pourrait être plus facilement discuté. Par courtoisie pour ces messieurs, en différentes occasions, j'ai consenti à ce que ce bill ne fût pas pris en considération par le comité des chemins de fer ; mais, je le dis très sincèrement, je ne m'attendais aucunement à une opposition si forte à ces deux articles. Quand j'ai dit au comité que je n'insisterais pas sur l'adoption de ces articles, je ne parlais pas d'après l'entente intervenue entre l'honorable chef de l'opposition et moi-même. Je n'ai pas dit que j'abandonnerais ces deux articles. J'avais le droit, je suppose, d'en proposer l'adoption a cette Chambre. Je désirais que cette question fût discutée sur toutes ses faces par le comité, et je consentais à accepter toute répresentation que les députés auraient pu faire. Mais lorsque ces empêchements eurent disparu, j'ai dit au chef de l'opposition et au comité que je ne voulais plus de retard et le chef de l'opposition a dit qu'il était prêt à accepter la responsabilité que comportait l'abandon de la discussion sur ces deux articles. C'est pourquoi, il n'est que juste pour le gouvernement que tout le pays sache pourquoi ces articles n'ont pas été adoptés,

qu'il sache que ce n'est pas parce que le gouvernement ne voulait pas et ne désirait pas sincèrement que ces articles fussent inscrits dans les lois du pays, mais parce que, à cette époque de la session, il est très facile de retarder toute législation comme de tuer tout bill. Considérant le désir de tous les députés de terminer cette session, nous avons retiré ces articles, vu que ce fait ne préjudiciait en rien aux intérêts du pays. Il est très facile au gouvernement, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) vient de le dire et comme je l'ai dit moi-même au comité, d'insérer dans tout contrat que nous pouvons faire avec une compagnie qui reçoit une subvention du gouvernement, une clause relative aux gares, mais je croyais que cela n'allait pas assez loin et que nous devions avoir une clause spéciale qui nous permît de déterminer les endroits où devaient se trouver les gares sur tout chemin de fer subventionné par une province ou par le Canada. Je voulais que tous ces chemins de fer fussent mis sur un pied d'égalité et c'est pourquoi je désirais que cet article fut inscrit dans l'acte. On peut le présenter durant une autre session et dans l'intervalle, le gouvernement pourra voir à ce que, dans le cas des compagnies de chemin de fer qui pourront recevoir une subvention de ce gouvernement, une clause à cet effet soit inscrite dans le contrat.

M. RICHARDSON : L'honorable ministre veut-il promettre qu'il présentera un bill semblable à la prochaine session ? S'il en est ainsi, je suis prêt à accepter la décision à laquelle en est arrivé le très honorable premier ministre, et à accepter l'arrangement fait avec l'honorable chef de l'opposition.

M. HENDERSON : Je regrette beaucoup que l'article 4 surtout ait été abandonné par le gouvernement, mais après ce qui a été dit, j'espère qu'à une autre session, cet article sera présenté de nouveau. Si je comprends bien la chose, on a l'intention d'appliquer cet article non seulement aux chemins de fer qui sont construits, mais encore aux chemins de fer qui ont reçu des subventions ces années passées.

M. HAGGART : A tous les chemins de fer subventionnés ou non subventionnés——

M. HENDERSON : L'amendement de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) s'appliquerait à tous les chemins de fer. Je ne voudrais pas aller aussi loin, surtout quant aux chemins de fer qui n'ont reçu aucune aide du parlement fédéral, ou des législatures provinciales. Je regrette qu'on se soit entendu pour retrancher cet article, même si par là la date de la prorogation se trouve plus rapprochée. Nous sommes ici depuis bien près de cinq mois et un jour de plus n'eut pas fait une grande différence, si nous avions pu discuter cet article dans tous ses détails, et je ne crois pas que le gouvernement puisse, par une raison comme celle-là, s'excuser d'avoir retiré cet article. J'ignorais qu'il y eut une entente quelconque et j'attendais l'adoption de ce bill pour en informer un de mes électeurs qui aurait pu faire une demande au comité des chemins de fer du Conseil privé en vertu de ce bill. J'espère qu'à une prochaine session, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux reprendra ce bill et, soit sous sa forme actuelle, soit sous une autre forme bien étudiée, il soumettra un article qui embrassera tout la question en jeu. En faisant cela, l'honorable ministre aura mon appui. Je n'oserai pas dire que je suis prêt à appuyer l'amendement de mon honorable ami d'York-est parce qu'il va plus loin que je ne le voudrais.

M. McMULLEN : Etant l'un de ceux qui ont demandé instamment et qui ont défendu l'article en question, j'ai été désappointé quand il a été retiré. Rien ne pouvait m'induire à voter contre l'adoption de cet article excepté l'entente entre le très honorable premier ministre et l'honorable chef de l'opposition. Je suis prêt à accepter cette entente et c'est pourquoi je voterai contre l'amendement.

M. MACLEAN : On a essayé de faire croire au peuple que c'est parce que les membres de ce côté-ci de la Chambre étaient opposés à cette législation qu'elle n'a pas été adoptée à cette session.

Quelques VOIX : Et c'est le cas.

M. MACLEAN : Tout le contraire existe, nous étions en faveur de cet article et nous étions prêts à le voter.

Quelques VOIX : Non.

M. MACLEAN : Ceux qui sont réellement responsables du fait que cet article n'est pas devenu loi se trouvent de l'autre côté de la Chambre——

Quelques VOIX : Non.

M. MACLEAN : S'il y a un parti qui est responsable de ce fait, c'est bien le parti libéral qui s'est engagé d'année en année à nommer une commission des chemins de fer qui aurait disposé de toutes ces questions. Ayons cette commission que l'hooorable miistre des Chemis de fer ous a promise à chaque session. Je ne veux pas que ces difficultés se perpétuent alors qu'elles devraient être réglées immédiatement par une commission des chemins de fer si le gouvernement voulait seulement présenter une mesure à l'effet de nommer cette commission.

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami fait partie du comité des chemins de fer et doit savoir ce qui s'est passé. Son chef (sir Charles Tupper) a assumé la pleine responsabilité de l'attitude qu'il prenait sur cette question ; il l'a assumée ouvertement et publiquement. Cependant, mon honora-

ble ami et l'honorable député de Halton (M. Henderson), ainsi que les autres membres de ce comité n'ont pas protesté alors, mais ont appuyé leur chef dans l'attitude qu'il prenait. Assurément, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a droit à cette justice qui doit animer tous les membres de cette Chambre, parce qu'il a montré beaucoup de courtoisie aux députés des deux côtés de la Chambre durant les long mois de cette session, et qu'il a retardé en son propre nom la considération de ce bill du gouvernement de manière à donner aux députés l'occasion de disposer de la législation privée. Mais l'honorable député d'York-est (M. Maclean) prend maintenant une position toute opposée à celle prise par son chef. Au comité, mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen) a protesté de son mieux contre le retrait de cet article, mais la majorité en est venue à la conclusion que le ministre des Chemins de fer et Canaux devait discuter la question avec le très honorable premier ministre. Après l'entrevue que ces deux messieurs eurent avec l'honorable chef de l'opposition, le ministre des Chemins de fer et Canaux annonça l'entente à laquelle on en était arrivé et, à l'unanimité, le comité accepta cet arrangement.

M. HAGGART : Dois-je comprendre que l'honorable monsieur dit qu'il y a eu une entente entre lui et l'honorable chef de l'opposition pour retirer ces deux articles du bill ?

M. SUTHERLAND : Oui, et ces deux articles seulement.

Le PREMIER MINISTRE : Ces deux articles seulement.

M. SUTHERLAND : La chose s'est faite ouvertement et à la connaissance de tout le monde.

Les deux chefs ne se sont pas simplement rencontrés pour en arriver à une entente mais, la chose s'est faite ouvertement il y a déjà plusieurs jours à la connaissance de tous les membres du comité, de tout le monde, parce que les journaux ont rapporté la chose au long, de telle sorte que, quiconque était opposé à cette entente, aurait pu protester avant le départ du chef de l'opposition. S'il y a quelque chose d'humiliant là-dedans, c'est bien de voir l'attitude prise par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) et ceux qui sont prêts à ne pas observer l'entente conclue avec le chef de l'opposition. Je désire me faire comprendre de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et dire que nous ne considérons pas qu'en exposant la question devant la Chambre comme l'a fait le premier ministre, ce dernier a fait quelque chose de contraire au désir de l'honorable chef de l'opposition ou à la position prise par celui-ci. Il a déclaré publiquement, en parlant du comité, qu'il voulait que la Chambre et le pays comprissent que telle était l'attitude qu'il prenait sur cette question. Si quelqu'autre personne avait une opinion contraire, c'était l'endroit et le temps de soulever des objections. Pour moi, jai déjà déclaré que, vu l'arrangement fait, je ne ferais rien pour aucune considération qui fût de nature à empêcher la Chambre d'observer cet arrangement.

M. MILLS : Je me lève pour rendre témoignage à l'honorable premier ministre, au ministre des Chemins de fer et Canaux et au président du comité. Je me trouvais au comité quand cet arrangement a été fait et sans prendre en considération aucune le mérite de l'amendement proposé ici, je vais voter contre cet amendement, non parce que je suis opposé au principe qu'il contient, mais parce que je crois qu'il est juste et honorable qu'un arrangement de cette sorte, conclu entre les deux partis, soit observé. Quant à la responsabilité de la chose, comme cette question a été soulevée ici, je dirai un mot. Je dis que cette responsabilité quant à ce bill reste au gouvernement. On aurait eu le temps durant plusieurs semaines, surtout durant la première partie de cette session, au lieu de perdre du temps comme on l'a fait, de présenter ce bill. C'est une honte pour ce gouvernement qu'une législation aussi importante soit présentée et poussée activement dans les derniers jours de la session.

M. DAVIS : Je désire dire quelques mots.

M. BERGERON : Oh ! oh !

M. DAVIS : Si mon honorable ami, (M. Bergeron) veut prendre patience——

M. BERGERON : Parlez, parlez. Nous attendons avec impatience ce que vous allez dire.

M. DAVIS : Je n'étais pas au comité quand l'arrangement dont on a parlé a été conclu ; mais je ne puis comprendre que les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre essaient de jeter la responsabilité du retard apporté à cette législation sur ce côté-ci de la Chambre. C'est le chef de l'opposition qui les a forcés—pratiquement forcés,— à abandonner cet article du bill pour cette session, en leur donnant à entendre que cet article donnerait matière à obstruction dans la Chambre et que cette dernière verrait la session se prolonger deux ou trois mois de plus. Je suis peiné de ce que l'honorable député d'York-est (M. Maclean) n'était pas au comité. S'il avait été là, il aurait voué aux gémonies le chef de l'opposition qui a conclu cet arrangement, de la même façon qu'il l'a voué aux gémonies à propos du bill du chemin de fer Stikine.

Mais j'ai défendu dans cette Chambre le principe de cet amendement, à différentes reprises, et je crois qu'il n'est que juste qu'une semblable loi soit inscrite dans nos statuts dans l'intérêt du peuple et surtout de la population de l'ouest. Dans cette partie du pays des villes seront fondées, nous

l'espérons, et nous voulons qu'elles soient protégées. Dans la ville que j'habite comme dans d'autres endroits du comté que j'ai l'honneur de représenter, nous avons grandement éprouvé par expérience le besoin d'une législation comme celle-ci. Je désire dire à l'honorable député d'York-est que, comme je n'ai pas été partie à l'arrangement dont on a parlé, je suis prêt à appuyer son amendement.

M. OLIVER : Je suis très peiné de voir que les deux partis jouent comme au ballon avec cette question qui est d'une importance vitale pour le Nord-Ouest. Je veux me disculper de l'accusation de prendre une part injuste aux délibérations de cette Chambre par le vote que je vais donner sur l'amendement proposé. J'étais présent au comité quand le ministre des Chemins de fer et Canaux a annoncé que vû l'attitude prise par le chef de l'opposition, il retirait les deux articles du bill auxquels on s'opposait. J'ignorais qu'il y eut une entente à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; cela a été fait plus tard.

M. OLIVER : Je comprends qu'il existe une grande différence entre retirer une section d'une projet de loi d'après une entente et retirer cette section parce qu'on est forcé. Je ne me crois pas tenu d'appuyer une attitude qui a été prise sous l'empire de la contrainte exercée par ceux qui sont opposés à ce que je considère être juste. Si j'avais su dans le temps qu'il y eût une entente, j'aurais pu protester contre un pareil arrangement et j'aurais protesté ainsi que le président du comité des chemins de fer (M. Sutherland) nous a conseillé de le faire. Je n'ai connu cette entente que tout à l'heure, et je comprends maintenant qu'il y a une entente entre le chef de l'opposition et le chef du gouvernement en vertu de laquelle cet article devrait être retranché. Pour approuver cet arangement, on nous demande de voter contre un principe auquel je crois, pour ma part. Je suis toujours prêt à observer une entente entre moi-même, ou mes amis, et mes adversaires pourvu que ces derniers observent aussi cet arrangement, mais pas autrement. Je suis convaincu que dans le cas actuel je ne me trouve pas lié par l'entente dont on a parlé et je vais voter en toute liberté.

M. HENDERSON : Il me semble que les honorables messieurs qui siègent du côte des bancs du trésor désirent grandement jeter la responsabilité du retrait de l'article dont il est tant parlé, sur les membres de l'opposition. Je constate qu'ils mettent les membres du gouvernement dans une position des plus humiliantes quand ils viennent dire devant la Chambre et le pays que le gouvernement ne peut faire adopter une mesure qu'il considère être dans l'intérêt de ce pays, simplement parce que un ou deux membres de ce côté-ci de la Chambre ont déclaré qu'ils ne l'approuvaient pas. Je crois que plusieurs des honorables députés qui font partie du comité des chemins de fer se rapelleront que dans une occasion qui se présentait dans ce comité, sir Charles Tupper déclina le qualificatif de chef de l'opposition qu'on voulait lui appliquer en rapport avec l'ouvrage de ce comité—dans l'occasion, il n'y avait aucune question de parti en jeu. Il a alors déclaré qu'il n'y avait dans ce comité, personne qui fût chef de l'opposition. Donc, si cet honorable monsieur (sir Charles Tupper) a parlé devant le comité des chemins de fer, il ne parlait qu'en son nom personnel, puisqu'il avait refusé de se laisser appeler le chef de l'opposition dans ce même comité. C'est pourquoi je dis qu'injuste est cette tentative de tromper cette Chambre et le pays quant à la raison du retrait de cette législation. Si tel était le cas, il a dû y avoir deux parties à l'arrangement dont on a parlé et si le chef de l'opposition était l'une des ces parties, l'honorable ministre des Chemins de fer ou l'honorable premier ministre devait être l'autre. Je voudrais savoir comment vous pouvez tenir responsable d'une entente une des parties qui ont contracté cette entente sans tenir aussi responsable l'autre partie. Il me semble donc, après les déclarations faites ici, que les deux parties sont responsables de cet arrangement. Si le chef de l'opposition doit prendre sur lui la responsabilité du retrait de cete mesure, à mon sens, le chef du gouvernement doit partager ce blâme avec lui, si blâme il y a.

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots sur le sujet qui nous occupe, parce que je me trouve quelque peu dans une position anormale en appuyant cette proposition. Les faits qu'on a relatés ici, bien que probablement exacts en substance, ne contiennent cependant pas toute la vérité. Lors de la première discussion de ce bill, le chef de l'oposition a demandé que ce bill fut renvoyé à l'année prochaine ; il trouvait à redire surtout aux articles 4 et 5. Le ministre des Chemins de fer et Canaux refusa d'acorder ce que l'honorable chef de l'opposition demadait, mais dans la suite il déclarait que si l'opposition était limitée à ces deux articles seulement, il serait disposé à considérer si ce bill serait renvoyé à plus tard quant à ces deux articles, le reste du bill devant être rapporté. Invoquant l'époque avancée de la sesion, j'ai moi-même demandé que ce bill fut renvoyé à l'an prochain parce que il y avait d'autres articles qui devaient être considérés plus attentivemet. Mais l'heure avait marché et nous en étions arrivés à une heure et, en tant que j'en suis informé il n'y avait pas eu d'entente ; cependant le ministre avait dit au chef de l'opposition qu'il consulterait ses collègues et qu'il verrait à en arriver à une décision à ce sujet.

A la réunion suivante du comité des chemins de fer, ni le chef de l'opposition, ni

moi-même n'étions présents, mais le bill fut rapporté d'après une représentation faite par le chef de l'opposition à la réunion précédente, et qui consistait à dire que les objections de l'honorable monsieur se rapportaient surtout aux articles 4 et 5. J'aurais été content et j'aurais accepté cet arrangement qui impliquait une entente à laquelle en étaient arrivés le chef de l'oppositon et le gouvernement par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux n'eût été le fait qu'aujourd'hui, on prétend que si ces deux articles n'ont pas été discutés, adoptés ou rejetés, le chef de l'opposition en est responsable. Je crois que cette prétention est des plus injustes parce que s'il y a quelque responsabilité, les deux côtés de la Chambre sont également responsables du fait que l'on reproche au chef de l'opposition. Quand l'honorable député d'York (M. Maclean) a proposé cet amendement, j'ai offert de l'appuyer et c'est ce que j'ai fait parce que je croyais qu'il n'était pas juste de tenir l'opposition responsable de ce qui est arrivé dans la circonstance qui nous occupe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se rappellera que j'ai dit au chef de l'opposition, au comité, que si ces articles étaient retranchés, il devrait prendre la responsabilité du fait, parce que c'était grâce à son attitude que ces articles auraient pu être rejetés. Il a expliqué sa position de façon à ne laisser planer aucune équivoque et les honorables députés sauront s'il y a un simple membre de l'opposition qui était présent, qui se soit opposé à l'attitude de son chef sur ce bill.

M. SPROULE : Je me rappelle que quelqu'un a parlé sur un article de ce bill lors de la discussion sur ce projet de loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable monsieur peut-il se rappeler s'il y a eu un simple député de l'opposition qui ait élevé la voix contre l'attitude que le chef de l'opposition se proposait de prendre et qui eût résulté, comme il le savait, à faire rejeter le bill ?

M. SPROULE : Je me rappelle parfaitement qu'un ou plusieurs membres ont parlé en faveur de cet article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il est bien compris maintenant pourquoi ces articles n'ont pas été adoptés. Tout ce que je désire ajouter maintenant c'est que le gouvernement a l'intention bien arrêtée de présenter de nouveau ce bill à la prochaine session du parlement.

M. McNEILL : Je désire dire, au sujet de cette question, qu'il est toujours bon d'être du bon côté quand il s'agit d'une entente ; s'il y a quelque doute au sujet de cet arrangement il vaut mieux prendre pour acquis que cette entente a été conclue, que de courir le risque de briser cette entente, si réellement on savait qu'elle existât. Je crois que la question que nous discutons est de beaucoup plus importante au point de vue du principe, que celle qui se rapporte plus exclusivement aux articles du bill en question. Car c'est une question très importante en vérité que celle qui se rapporte au fait de tenir la parole donnée entre les deux côtés de cette Chambre. Je voudrais dire à mon honorable ami qui a proposé cet amendement que si je vote contre cet amendement, j'espère qu'il ne croira pas que je désire manquer de courtoisie à son égard. Je puis dire que si l'archange Gabriel lui-même eût proposé cet amendement, j'aurais de même voté contre cet amendement.

M. MACLEAN : Si l'honorable premier ministre veut déclarer à cette Chambre qu'il ne tient pas l'opposition responsable du retrait de ce bill alors je me rendrai à ses représentations.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai que ceci à déclarer : j'en suis arrivé à une entente avec le chef de l'opposition à l'effet que nous ne procéderions pas à la discussion de ces deux articles durant son absence, et j'ai l'intention d'observer cette entente. Je puis dire que ces deux articles contiennent la politique de ce gouvernement au sujet de ce bill et qu'ils seront présentés de nouveau à la prochaine session.

L'amendement est rejeté.

Sur le préambule.

M. SPROULE : Je désire faire allusion à un article qui a été adopté, parce que l'on m'a remis une lettre venant du maire de Toronto, et qui, je crois doit être considérée. Cette lettre se rapporte au paragraphe deux de l'article deux qui contient ce qui suit :

Toute personne qui volontairement abat, détruit, endommage aucune barrière, cloture, bâtisse, édifice ou construction d'une compagnie———

Une punition serait imposée. L'avocat de la cité de Toronto dit que le paragraphe en question devrait être amendé en ajoutant après le mot "compagnie" les mots "érigés suivant la loi par cette compagnie," parce que, dit-il, une compagnie peut mettre une clôture sur un terrain qui ne lui appartient pas et on ne pourrait avoir le droit d'abattre cette clôture ; quelconque toucherait à cette clôture serait sujet à la punition imposée par cet article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'explication de ce qui serait un acte illégal se trouve dans les mots mêmes de l'article.

M. SPROULE : Supposons qu'une compagnie ait élevé une clôture à un endroit qui ne lui appartient pas et que cette clôture soit restée à cet endroit depuis des années. Cet article rend toute personne ou corporation qui abat cette clôture passible de la punition imposée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas, si telle personne ou corporation a le droit légal d'enlever cette clôture ; il ne saurait y avoir de punition dans ce cas. Je crois que l'honorable député trouvera que cela est satisfaissant.

M. WALLACE : On demande d'insérer les mots suivants : "érigés d'après la loi par cette compagnie." Je ne vois pas comment le ministre peut s'opposer à cela. Une difficulté peut s'élever entre une corporation et une compagnie de chemin de fer ou entre une compagnie de chemin de fer et un particulier, la compagnie se permettant de construire un enclos qu'elle n'aurait pas le droit de construire. Ce bill dit, dans sa forme actuelle, que si une compagnie de chemin de fer construit une clôture, c'est un acte criminel d'abattre cette clôture. Il y a une difficulté semblable à Toronto au sujet de la traverse de l'avenue Lansdowne, comme le ministre des Chemins de fer et Canaux le sait. Le règlement de cette question dépendra de l'interprétation que l'on donnera à la rédaction de la loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire que cet article n'est qu'une répétition des termes contenus dans la loi actuellement en vigueur et telle qu'elle a été inscrite dans nos statuts depuis de longues années. Le seul changement est celui qui concerne les punitions : celles-ci sont limitées.

M. WALLACE : Je n'attaque pas ce que le ministre nous dit, mais de jour en jour nous nous apercevons que la loi est injuste. Lors d'une enquête au comité des chemins de fer du Conseil privé a laquelle j'étais présent, l'attention du ministre a été appelée sur cette question de la traverse de l'avenue Lansdowne, à Toronto, où une clôture avait été élevée suivant la loi, peut-être, d'abord, mais dans la suite, la ville établit une rue à cet endroit où elle prétendit qu'il ne devait pas y avoir de clôture. Si une clôture est construite suivant les conditions exigées par la loi, je ne vois pas pourquoi nous devrions la considérer comme sacrée et décider que c'est commettre un acte criminel que de l'abattre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors vous accorderiez à n'importe qui le pouvoir de détruire cette clôture et la compagnie devra établir son droit légal à la construction de cette clôture à l'endroit où elle a été erigée.

M. WALLACE : Quant à la ville de Toronto, comme aux autres endroits, où une clôture se trouve sur un chemin public, il appartiendrait à la corporation et non à des personnes irresponsables, d'agir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous adoptez cet amendement, ce ne serait plus une offense pour personne qui se trouverait à passer près d'une clôture, de l'abattre ; on pourrait détruire ainsi toutes les autres constructions, à moins que les personnes qui possédent ces constructions ou cette clôture n'établissent qu'elles ont le droit de les construire. Vous accorderiez à n'importe qui le droit de détruire la propriété.

La motion est adoptée, le bill lu une troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.—EMBRANCHEMENT DE MURRAY BAY.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 183) pour autoriser le gouvernement du Canada à construire un embranchement de chemin de fer de Charlottetown à Murray Harbour, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, cette construction devant être considérée comme ouvrage public.

La motion est adoptée.

(En comité.)

Article 2.

M. MARTIN : M. le Président, avant que cet article soit adopté, je voudrais attirer l'attention du comité et spécialement celle de l'honorable ministre des chemins de fer et Canaux sur ce qui, à mon avis, constitue un conflit entre ce bill, quant à la subvention que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard se propose d'accorder pour la construction du pont, et un bill adopté par la législature locale. Le bill actuellement soumis à la Chambre contient une stipulation à l'effet que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard devra payer annuellement sans escompte $12,000. Un bill a été adopté par la législature de l'Ile du Prince-Edouard et sanctionné le 5 mai 1899. Ce bill contient l'article suivant :

Le lieutenant-gouverneur peut faire un arrangement avec le gouvernement du Canada stipulant que si ce dernier gouvernement construit un pont au-dessus de la rivière Hillsborough, d'un point quelconque dans ou près la ville de Charlottetown à un point quelconque dans ou près de Southpoit, le dit pont devant être construit de manière à servir non seulement à un chemin de fer, mais encore comme chemin public pour les voitures, les piétons et le trafic en général,——

Voici le point important :

——le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, quand ce pont sera fini à la satisfaction du gouvernement, paiera annuellement au gouvernement du Canada environ l'intérêt de l'argent qu'il faudra dépenser pour construire cette partie du pont qui ne servira qu'au trafic général et à toutes fins autres que celles d'un chemin de fer, une somme ne dépassant pas $12,000.

Dans le bill maintenant soumis au comité, on trouve la stipulation suivante :

Et avant d'être partie à aucun contrat pour la construction du dit pont, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard devra consentir à payer annuellement la somme de $12,000.

A mon sens, il n'y a pas de doute qu'il y a conflit entre les deux articles. Voici ce qui en est : on a proposé, il y a des années, et un bill à cet effet a été présenté à la législature, de construire un pont, aux fins du trafic seulement, sur la rivière Hillsborough. Quand le gouvernement du Canada a parlé de construire un pont de chemin de fer sur cette rivière, on a pensé qu'on épargnerait de l'argent sur le coût de construction si les gouvernements fédéral et provincial s'entendaient pour construire ce pont qui servirait en même temps au chemin et aux fins du trafic. L'intention du gouvernement local, telle qu'indiquée dans l'acte auquel je fais allusion, était de contribuer à la construction de ce pont, mais en prenant pour base de cette contribution le coût additionnel résultant du fait que l'on faisait en même temps de ce pont un pont devant servir aux voitures et aux piétons ; mais d'après l'article de ce bill dont je parle, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard serait obligé de payer annuellement $12,000, sans parler aucunement du coût d'un pont pour le trafic ordinaire. Pour moi, le gouvernement de cette province n'avait l'intention de payer que l'intérêt sur le coût additionnel encouru pour faire de ce pont un pont servant au trafic et au chemin de fer. Ce coût additionnel pourrait ne pas dépasser $250.000 et alors $12,000 par année seraient un montant plus élevé que celui que l'Ile du Prince-Edouard aurait à payer.

Il y a un autre aspect de la question que le comité pourrait bien considérer. Le parlement a, ces jours derniers, voté des montants considérables pour des ponts et si le pont de la rivière Hillsborough avait été construit par la province aux fins du trafic, tel que proposé dabord, on se serait adressé au gouvernement fédéral, ainsi qu'on l'a fait dans d'autres parties du pays pour en obtenir une contribution d'environ 15 pour 100, et le gouvernement aurait difficilement pu refuser cette demande. Au lieu de cela, le gouvernement devrait prendre à sa charge l'entretien du pont, et je crois que le bill devrait être amendé de manière à se lire comme suit :

Contribuer pour une somme ne dépassant pas $12,000 à la construction et à l'entretien du pont——

Tel qu'il est maintenant, il se lit comme suit :

——Contribuer pour une somme de $12,000——

Cela, je crois, ferait que le bill se trouverait à rencontrer les vues du gouvernement local. Si ce bill était adopté dans sa forme actuelle, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard pourrait dire : Nous n'avons pas positivement consenti à payer $12,000 ; nous n'avons consenti qu'à payer l'intérêt sur le montant d'argent qui serait nécessaire pour la construction de cette partie du pont qui sert au trafic. Je crois que l'entretien de ce pont pourrait être mis à la charge du gouvernement du Canada pour remplacer les 15 pour 100 que le gouvernement accorde pour la construction de ponts dans toutes les parties du pays. Si l'on faisait cela et si l'on accordait les droits de péage au cas où ces droits pourraient être prélevés au gouvernement provincial, ce dernier n'aura pas beaucoup raison de se plaindre. J'ai ici une liste des ponts pour la construction desquels on a accordé des subventions ces dernières années. En 1897, ces subventions ont été accordées comme suit :

A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc pour la reconstruction et l'élargissement du pont Victoria, à Montréal, 15 pour 100 du montant dépensé de ces chefs, et ne dépassant pas $300,000.

A la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord, pour la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, 15 pour 100 du montant dépensé de ce chef, ne dépassant pas $52,400.

Il y a pour un pont de chemin de fer et de trafic, sur la rivière Ottawa, à la Pointe Nepean, entre Ottawa et Hull, 15 pour 100 ne dépassant pas $112,000. Cela était voté en 1897.

Cette année, on a voté $1,000,000 pour le pont de Québec, $50,000 pour le pont de Yamaska, $35,000 pour le pont de la rivière Richelieu, $50,000 pour le pont de la rivière Saint-François, $15,000 pour le pont de Nicolet, $33,700 pour le pont de Shubenacadie, $16,425 pour le pont de la rivière Saint-Maurice, $15,000 pour le pont de la rivière du Loup et $15,000 pour le pont de Maskinongé ; total, $1,235,625 pour cette année et pour les deux années $1,692,625. Je ne crois pas que je ferais une demande à laquelle le ministre pourrait difficilement se rendre, si je le priais d'ajouter à la 17° ligne, après les mots :

L'Ile du Prince-Edouard devra consentir à payer la somme de $12,000.

Je dis que je ne crois pas trop demander au gouvernement s'il veut consentir à ce que cette partie de l'article se lise comme suit :

L'Ile du Prince-Edouard devra consentir à payer une somme n'excédant pas $12,000 par année, comme étant sa part dans le coût de construction et d'entretien de ce pont, laquelle contribution devra être déduite semi-annuellement des montants à accorder et payables à la dite province, etc.

Je crois que le gouvernement reconnaîtra avec moi que c'est là une juste proposition. Le bill de la législature provinciale se lit comme suit :

Paiera annuellement au gouvernement du Canada environ l'intérêt de l'argent qu'il faudra dépenser pour construire cette partie du dit pont qui ne servira qu'au trafic général et à toutes fins autres que celles d'un chemin de fer.

L'intention du gouvernement provincial n'est pas d'aider le gouvernement fédéral à construire une partie quelconque du pont servant au chemin de fer, mais de contribuer à payer le coût de cette partie du pont servant au trafic général. Même dans ce cas, je crois que la province peut demander en justice une diminution de 15 pour 100 au gouvernement fédéral ; c'est cette réduction représentant le montant accordé pour la

construction des ponts dans différentes parties du pays. Au lieu de cela, si le gouvernement insérait dans le bill une stipulation disant que cette contribution est pour "construction et entretien" et ajoutait l'autre condition dont j'ai parlé, je crois qu'il rendrait justice au pays et à l'Ile du Prince-Edouard. Je crains que si vous adoptez le bill tel qu'il est maintenant, vous ne constatiez l'impossibilité d'en arriver à une entente avec la législature provinciale parce que cette dernière va prétendre que ce bill vient en conflit avec l'acte qu'elle a adopté elle-même. C'est maintenant le temps de prévenir toutes ces difficultés en faisant un arrangement à l'amiable et j'espère que le gouvernement fera cet arrangement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Sir Louis Davies) : Mon honorable ami (M. Martin) est animé, je n'en ai aucun doute, des meilleures intentions possibles, mais il pourra voir, en réfléchissant, qu'il n'y a pas de nécessité d'amender ce bill. L'acte de la législature provinciale est une proposition qu'a faite à ce gouvernement le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard qui a porté à pas plus de $12,000 la limite de ses obligations, et cela en termes bien distincts. L'amendement à ce bill adopté à la dernière session contenait une stipulation par laquelle les deux gouvernements consentaient à être parties à une entente avant que le contrat fût accordé et le bill actuel stipule simplement que le ministre des Chemins de fer et Canaux pourra s'entendre avec le gouvernement de l'Ile au sujet de la construction d'un pont pour laquelle ce dernier gouvernement paiera la somme de $12,000 annuellement, soit l'équivalent de 3 pour 100 d'intérêt sur $400,000 ; les parties en cause pourront conclure les arrangements qu'elles jugeront convenables et justes au sujet des règlements concernant ce pont et le contrôle de ce pont. Cette stipulation, je crois, accorde tout ce que demande l'honorable député (M. Martin). Je désavouerais hautement toute action qui serait de nature à empêcher le gouvernement de mettre le projet en question à exécution. Telles que les choses se trouvent actuellement et considérant le bill adopté par la législature locale et le bill soumis actuellement, j'attends avec un espoir réel un arrangement entre les deux parties. Les conditions relatives au paiement des $12,000 par année peuvent être arrêtées entre les deux gouvernements et j'espère que mon honorable ami (M. Blair) pourra s'entendre libéralement et généreusement avec la province de l'Ile du Prince-Edouard quand il fera cette entente. Ce que désire l'honorable député (M. Martin) se trouve dans le bill tel qu'il est maintenant et peut à tout événement, être compris dans l'arrangement dont il est question. Je ne doute pas que, lorsque l'honorable ministre (M. Blair) fera cet arrangement, il agisse de manière à rencontrer les vues des intéressés.

M. HAGGART Quel est le coût de ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce coût, d'après estimation, sera de $800,000 à $900,000. Si nous ne précisions pas tous les détails de cette question, dans le bill actuel, plus que ne l'a fait la législature de l'Ile du Prince-Edouard, il pourrait s'élever un grand nombre de difficultés entre les deux gouvernements au sujet de la construction de ce pont. Mon honorable ami (sir Louis Davies) est dans le vrai en disant que le bill de l'Ile du Prince-Edouard est de la nature d'une proposition à notre gouvernement et, au point de vue de la législation, nous ne pouvons l'accepter autrement que par le bill que nous présentons. On ne saurait déterminer d'une manière absolue, ou même approximativement, le coût proportionnel d'un pont qui doit servir en même temps comme pont de chemin de fer et comme pont de trafic, c'est-à-dire d'établir ce que coûte la partie qui sert au chemin de fer. Il vous faut pratiquement la même superstructure pour l'une ou l'autre ; il faudra peut-être qu'elle soit plus forte pour ce pont à deux parties, mais vous ne pouvez établir exactement la proportion du coût de chaque partie. Nous avons dit à la province de l'Ile du Prince-Edouard : En prenant pour base le coût de ce pont à $800,000, vous aurez à en payer une moitié et nous paierons l'autre. La contribution de l'Ile se trouve ainsi fixée et limitée, mais si le pont coûte plus de $800,000, nous aurons à payer le coût additionnel et à donner toutes les facilités d'un pont de trafic. Je ne crois pas que l'on puisse trouver quelque chose de plus juste et cela règlera la question. Il ne saurait y avoir de cause de difficulté, puisque le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard consent à payer $400,000. C'est pourquoi, comme le disait mon honorable ami, il n'y a pas de raison qui nous empêche d'en arriver à une entente satisfaisante avec le gouvernement de l'Ile par le bill actuel.

M. HAGGART : Permet-on au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard de percevoir des droits de péage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, notre idée est de permettre à ce gouvernemnt, d'après des règlements qui satisferont le ministre des Chemins de fer, de percevoir tels droits. Le pont est un pont devant servir de grande route.

M. BELL (I. P.-E.) : Si je comprends bien, la législature de l'Ile du Prince-Edouard a donné le pouvoir au lieutenant-gouverneur en conseil de conclure un certain arrangement avec le gouvernement du Canada. Il est évident que le lieutenant-gouverneur en conseil ne peut conclure d'autre arrangement avec le gouvernement du Canada que celui que la législature l'a autorisé à faire. Ce pouvoir est donné et res-

treint par une législation spéciale ; cela est évident. Si ce parlement décide d'autoriser le gouverneur général à faire une autre proposition, alors il est clair que les deux gouvernements ne pourront s'entendre. Il est aussi évident pour moi que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard n'a aucune autorisation pour accepter la proposition contenue dans ce bill. C'est le cas d'un seul homme qui s'offrirait à faire un contrat. Si l'autre partie ne veut pas accepter ses conditions, il n'y a pas de contrat. Il me semble que ce que nous devrions faire par notre législation, à moins d'objection d'une nature purement matérielle, serait d'accepter la proposition de la législature de l'Ile du Prince-Edouard, dans les conditions qu'elle l'a faite parce que si nous ne faisons pas cela, rien ne sera fait tant que la législature de l'île ne se sera pas réunie pour accepter notre proposition. Considérons la proposition du gouvernement de l'île et voyons en quoi elle consiste.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dois-je comprenre que l'honorable député n'approuve pas le bill actuellement soumis au comité ?

M. BELL (I. P.-E.) Ce que je veux faire ressortir c'est que la législature de l'Ile du Prince-Edouard nous a fait une proposition spécifique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et nous l'avons pratiquement aceptée.

M. BELL (I. P.-E.) : Si je pouvais constater le chose, je ne soulèverais aucune objection ; mais je veux faire remarquer à mon honorable ami qu'il y a une différence entre le bill maintenant devant la Chambre et l'acte passé par la législature de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sous quel rapport ?

M. BELL (I. P.-E.) : D'abord la législature de l'île propose de payer une contribution raisonnable, c'est-à-dire l'intérêt sur le coût de construction, intérêt ne dépassant pas $12,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement local a le pouvoir de faire cela, n'est-ce pas ?

M. BELL (I. P.-E.) : Le gouvernement local a le pouvoir d'entrer en négociations avec le gouvernement du Canada à l'effet de payer une somme à être déterminée d'après l'intérêt sur le coût de construction, cet intérêt ne dépassant pas $12,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et ne peut-elle pas s'entendre avec le gouvernement du Canada qui fixera à $400,000 la part du coût qu'elle aura à payer ?

M. BELL (I. P.-E.) : Non ; je ne vois pas qu'il y ait aucune proposition de ce genre comprise dans la proposition principale ou autorisée par la législation dont j'ai parlé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment allez-vous régler le coût de construction ?

M. BELL (I. P.-E.) : Ce coût, je crois, on n'a pas eu l'intention de le fixer par cette législation, mais on a voulu laisser la chose à la discrétion du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et de celui du Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La proposition du gouvernement local ne lui permet-elle pas de consentir à payer une somme égale à $12,000 par année sur le coût de construction de ce pont ?

M. BELL (I. P.-E.) : Non, ce n'est pas la manière dont cette proposition est faite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par cette proposition, la somme de $12,000 est mise comme représentant l'intérêt sur le coût de construction. Quelle différence la phraséologie peut-elle faire ? Le montant que le gouvernement de l'île doit payer est de tant par année ; le montant que nous consentons à accepter est de $12,000 par année et si les deux gouvernements s'accordent sur ce montant, c'est fendre les cheveux en quatre que——

M. BELL (I. P.-E.) : Je ne considère pas que se soit là fendre des cheveux en quatre. La question est de savoir combien d'intérêt devra payer le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard sur le coût de la construction. Le taux d'intérêt peut changer d'une année à l'autre. Le montant de l'intérêt payable maintenant dépend du montant fixé comme notre part de contribution au coût de la construction et aussi du taux d'intérêt que l'on considère maintenant comme raisonnable. Je crois connaître un peu le sentiment du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et je puis dire qu'il ne considère pas le montant de $12,000 comme étant définitivement fixé, mais il dit que c'est là la limite extrême dans laquelle il doit se tenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La législature lui a donné le pouvoir d'aller jusqu'à ce montant.

M. BELL (I. P.-E.) : Ce parlement prend sur lui de fixer d'une manière absolue à $12,000 le montant de cette contribution annuelle qui devrait être fixé à la discrétion des deux gouvernements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Puis-je demander à l'honorable monsieur s'il y a quelque chose dans le bill adopté par la législature locale ou dans celui que nous présentons, qui force le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard de consentir à payer ces $12,000 à moins qu'il ne le veuille ? Ne peut-il pas refuser d'accepter cet arrangement ?

M. MARTIN : L'honorable ministre veut-il me permettre de lui poser une question ?

Le gouvernement du Canada peut-il accepter moins de $12,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, nous ne pouvons accepter moins, parce que nous savons qu'il nous est impossible de déterminer ce montant, si ce n'est par arrangement entre les deux gouvernements et nous avons trouvé juste de fixer à $400,000 la valeur de la partie de ce pont qui servira au public et au trafic, d'après l'estimation. Si ce montant ne peut être fixé par nous, il ne peut être fixé d'aucune façon.

M. BELL (I. P.-E.) : Je voudrais poser cette question à l'honorable ministre : Est-il compris maintenant que la somme de $400,000 représente la part que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard aura à payer dans le coût de ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement de l'Ile peut ignorer peut-être à ce moment ou jusqu'à ce que nous lui ayions comuniqué la chose d'une manière certaine quel sera le coût de ce pont.

M. BELL (I. P.-E.) : C'est là précisément la question. On me dit qu'il n'a pas consenti à payer la moitié du coût.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personne n'a dit qu'il avait consenti à payer cette moité.

M. BELL (I. P.-E.) : La somme de $400,000 représente la moitié ou environ la moitié.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; ce montant ne représente rien de tel.

M. BELL (I. P.-E.) Ce débat s'est fait sur cete idée, mais le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard n'a certainement pas consenti à payer la moitié du coût ; il ne s'attend qu'à payer la différence entre le coût d'un pont de chemin de fer et le coût d'un pont pour piétons, voitures et trafic.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Personne n'a dit qu'il s'attendait à payer la moitié du coût mais il a consenti, il y a quelque temps, à payer $10,000 par année, mais on lui a dit que ce montant n'était pas suffisant. Il nous a demandé quel montant serait suffisant et nous lui avons dit qu'il faudrait $12,000. Alors il a obtenu de la législature le pouvoir de porter le montant de sa contribution à ce dernier chiffre. Il ne s'est pas engagé à nous donner cette somme, mais il a obtenu le pouvoir de nous la donner. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit qu'il ne pouvait accepter moins et que de la manière dont est rédigé l'article de ce bill, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard pouvait accepter de payer ce montant de même que nous pouvions accepter ce montant. Il n'y a pas matière à dispute et je ne sais pas ce que à quoi s'oppose l'honorable monsieur si ce n'est à ce qu'une somme arbitraire soit fixée et ne soit pas réglée au moyen d'une entente.

M. BELL (I.P.-E.) : C'est justement là le principal élément de mon objection. Sans doute, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard peut accepter la proposition de ce parlement et payer les $12,000 annuellement, mais je ne considère pas qu'il en soit encore arrivé à cette conclusion. Si l'honorable ministre dit qu'il ne peut faire mieux, il est aussi bien pour moi d'abandonner la discussion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai donné à la question la considération la plus entière possible, et je ne vois pas comment il me serait possible de réduire ce montant à moins de $12,000. Le coût du pont, d'après la plus basse estimation, dépassera $800,000, et nous devons prévoir le fait que, dans les conditions actuelles, le coût de la superstructure en acier dépassera le crédit demandé à cause de l'augmentation récente dans les prix de l'acier et du fer.

M. BELL (I. P.-E.) : Si l'honorable ministre dit qu'il ne peut faire mieux, je ne me propose pas de continuer la discussion, mais je veux dire que je crois que le gouvernement du Canada, dans les circonstances actuelles, agit dûrement à l'endroit de l'Ile du Prince-Edouard.

Je puis dire que, d'après les arguments qui ont été apportés lors d'un débat précédent et que je ne veux pas répéter ici, l'Ile du Prince-Edouard aurait droit au coût total de la construction de ce pont, si on voulait lui accorder sa part des octrois publics. Le montant que le gouvernement du Canada devrait payer à l'Ile du Prince-Edouard comme la part à laquelle elle a droit à cause des dépenses considérables pour les canaux et les chemins de fer des autres provinces, s'élèverait au-dessus du montant autorisé et convenu lors de la Confédération et qu'on a dépensé pour aider des chemins de fer locaux jusqu'à concurrence de plus de $1,500,000. Alors même que ce pont coûterait $1,400,000, ce montant ne serait qu'un accompte payé à l'Ile, même si le gouvernement devait payer tout le coût de construction de ce pont et de ce chemin de fer. Si ce gouvernement-là décide de porter la contribution de l'Ile à $12,000, il devrait considérer alors que ce montant sera la limite extrême de cette contribution non seulement pour la construction, mais encore pour l'entretien de ce pont à l'avenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personne n'a soulevé cette objection et pourquoi l'honorable monsieur la soulève-t-il ?

M. HAGGART : Avant que cet article soit adopté je voudrais rappeler à l'honorable ministre que le gouvernement de l'Ile

du Prince-Edouard retire l'entier bénéfice de l'argent qu'il dépense pour la construction de ce pont. Tous les droits de péage qui seront perçus seront payés au trésor de l'Ile. L'honorable député a soulevé un point qui n'a pas échappé à mon attention. Le gouvernement de l'Ile perçoit tous les droits de péage ; il a virtuellement la possession du pont et son usage et il ne paie rien pour son entretien. Le bill stipule que :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut conclure un arrangement avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard à l'effet que le pont à être construit sur la rivière Hillsborough sera construit de manière à servir comme pont public et comme pont de chemin de fer ; et avant de conclure——

Il ne stipule pas quelle est la nature de l'arrangement avec l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet arrangement est pour un pont à être construit de manière à servir comme pont public et comme pont de chemin de fer.

M. HAGGART : Les mots employés sont "à l'effet que". Il me semble qu'il ne rendent pas toute l'idée, il faudrait "stipulent".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : "A l'effet que" signifie qu'on voit à ce que——

M. HAGGART : Ce n'est pas le sens ordinaire.

M. FOSTER : Mettez "qui devra stipuler que".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne sauriez trouver une meilleure phraséologie.

M. HAGGART : Elle est bien incertaine.

La motion est adoptée, le bill lu une troisième fois et adopté.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose que le bill (n° 190) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés, soit lu une deuxième fois.

M. CLANCY : Ce bill n'est imprimé que dans un seule langue.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'espère que mon honorable ami n'insistera pas sur son objection.

M. CLANCY : On me permettra maintenant de dire ceci. Il s'agit d'une mesure très importante et nous ne devrions pas en commencer la discussion avant qu'elle soit imprimée dans les deux langues.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère que mon honorable ami ne soulèvera pas cette objection. Si nous voulons terminer la besogne, il ne devrait pas insister sur ce point. Je ne crois pas que cela lui soit d'un grand avantage de lire ce bill dans une autre langue.

M. CLANCY : Le très honorable monsieur ne me donne pas grand encouragement. Il y a certains item tellement vexatoires que j'ai cru qu'il était de mon devoir d'affirmer les droits de ceux que je représente en forçant au moins le gouvernement à suivre la procédure régulière. Je crois que le très honorable premier ministre, en justice pour moi, au sujet d'une certaine question que je n'ai pas le droit de discuter maintenant, est prêt à considérer cette question. Je comprendrai par son acquiescement qu'il m'accordera ce que je crois fermement être juste et je n'aurai aucune objection à laisser discuter le bill.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Clancy) est dans son droit en insistant sur toute objection à ce bill, mais certainement qu'il ne profitera pas des vues qu'il pourrait avoir et sur lesquelles il peut vouloir insister auprès du gouvernement, pour empêcher maintenant la discussion du bill. Discutons ce bill et nous serons ensuite heureux de donner toute la considération possible aux vues qu'exprimera l'honorable monsieur. Mais la question soulevée est une question d'ordre ; il s'agit de savoir si nous devons nous occuper de ce bill ou le laisser de côté maintenant. Je considère que nous ne devrions pas retarder ce bill pour une simple question de procédure.

M. CLANCY : Je m'en remets à la générosité et à l'esprit de justice de mon très honorable ami et je vais travailler avec lui sur ce bill.

Le PREMIER MINISTRE Je suis très obligé à mon honorable ami (M. Clancy)——

La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

(En comité.)

M. CLANCY : Il y a nombre d'articles de ce bill qui semblent prêter passablement à la critique vu leur rapport avec d'autres articles, bien que, en principe général, on pourrait ne pas s'y opposer. Je vais expliquer ma position sur cette question, afin de sauver du temps. Je ne serais probablement pas dans l'ordre si je discutais aucun article de ce bill avant qu'on fût arrivé à cet article, mais je puis parler de la section 49 dans le but de discuter les stipulations générales du bill. Je ne veux pas abandonner la discussion avant que nous ayons étudié chacun des articles qui pourraient directement ou indirectement prêter à discussion. Ainsi, au fur et à mesure que nous arriverons à ces articles, je me propose de prendre chacun de ces articles pour en démontrer les effets en rapport avec l'article 49.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela commencera au deuxième article du bill.

M. CLANCY : Ce sera le cas pour plusieurs articles, comme mon honorable ami (M. Blair) le verra et je me propose d'exprimer mes vues sur chaque article pour sauver du temps.

M. MACLEAN : Je désire attirer l'attention sur certaines déclarations qu'a faites l'honorable premier ministre quand il a parlé de ce bill. Il a expliqué sa position dans les termes suivants, en parlant de certains membres de cette Chambre :

Ils veulent que le gouvernement construise ce chemin de fer. C'est une politique nouvelle de prétendre que le gouvernement devrait construire et posséder des chemins de fer. En tant que je suis concerné, je n'ai que ceci à dire: je ne suis pas en faveur de ce principe que le gouvernement construise et possède des chemins de fer. Nous possédons un chemin de fer et c'est assez pour le présent.

Et un peu plus tard, le ministre des Chemins de fer et Canaux, parlant sur la même question, disait :

J'ai compris que l'honorable monsieur a dit que c'est un des articles du programme conservateur au Manitoba que le gouvernement possède tous les chemins de fer. Eh bien ! c'est une question dont l'énorme importance donne le vertige à celui qui ose y penser. Je suis convaincu que mon honorable ami d'York-est n'a pas réfléchi à cela.

Ainsi nous avons deux membres du gouvernement qui viennent déclarer au nom de leur parti qu'ils ne croient pas à la possession des chemins de fer par l'Etat et nous avons assez entendu——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député (M. Martin) ne me cite pas ?

M. MACLEAN : Je dis deux membres importants du gouvernement. A tout événement, nous avons le chef du gouvernement qui déclare que nous avons été assez loin dans la construction de chemins de fer appartenant a l'Etat——

Le PREMIER MINISTRE : Pour le moment——

M. MACLEAN : Et cela malgré qu'il y ait un bill parmi ceux qui se trouvent devant la Chambre, qui concerne la dépense d'un million et demi pour le prolongement de notre seul chemin de fer national. Je suis en faveur des chemins de fer appartenant a l'Etat. Je ne dis pas que nous devrions acheter tous les chemins de fer qui existent maintenant dans le pays, mais je dis que la seule manière de venir en aide au pays au sujet de la question du transport du fret est d'avoir confiance dans notre système de chemins de fer et d'étendre ce système. Ma prétention n'est pas de voir tous nos chemins de fer propriétés de l'Etat ; je ne crois pas non plus que ce soit là la prétention de l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) ; mais nous sommes en faveur de prolonger notre chemin de fer national actuel de manière à contrôler tous les autres chemins de fer du pays.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit à la Chambre que nous ne faisions qu'inaugurer l'ère de la construction des chemins de fer en ce pays, qu'il nous fallait un réseau de chemins de fer considérable, et même, deux ou trois lignes transcontinentales. C'est ce que je crois. Mais nous devrions avoir une ligne nationale, sous la direction même du gouvernement. Quant à l'Intercolonial, je ne suis pas de ceux qui peuvent en avoir honte, bien que, d'un autre côté, je ne sois pas prêt à m'en faire l'apologiste ; je crois avoir raison de dire que c'est le chemin le mieux bâti que nous ayons. Ce sont les conservateurs qui ont eu l'idée de le construire, et les libéraux, eux, ont travaillé à l'améliorer ; cette Chambre et le pays devraient être disposés à le prolonger jusque dans l'ouest, afin de régulariser, par là, la direction des autres grands chemins de fer du Canada. Je crois représenter le sentiment général en disant que loin d'avoir honte de ce chemin de fer national, nous songeons à le prolonger, et qu'une partie de l'argent que nous votons pour les chemins de fer, en quantité si considérable, devrait être affectée au prolongement du réseau des chemins de fer du gouvernement. C'est là une idée tout à fait digne d'attention et qui tend à devenir populaire en ce pays. Pour moi, je profite de l'occasion pour la proclamer de nouveau, et pour dire, contrairement au premier ministre, que je n'ai pas honte de ce que le Canada a un chemin de fer à lui, et que je ne suis pas opposé à ce qu'on le prolonge, et contrairement au ministre des Chemins de fer et Canaux, que je ne regarde pas comme des visionnaires ceux qui veulent le prolonger.

M. RICHARDSON : Je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur un point : la résolution que j'ai proposée l'autre soir en amendement à une clause, a vu surgir une nouvelle clause : c'est la suivante :

Que le tarif concernant et les voyageurs et le fret, sera toujours sujet à revision par l'Exécutif, pourvu que lorsqu'il produira une recette nette de plus de six pour cent du coût réel du chemin et de son matériel, moins le montant des subventions reçues de quelque source que ce soit, il soit réduit de manière à ce que la recette n'équivale qu'à six par cent du coût réel du chemin et de son matériel.

Le ministre a dit que c'était trop peu de six pour cent, et que cela constituerait une injustice à l'égard de la compagnie. Quant à moi, je ne tiens pas particulièrement au chiffre de six pour cent ; tout tarif raisonnable aura mon approbation. Ce que je veux dire, c'est que le tarif devrait être basé, non pas sur le coût du chemin et de son matériel, tel qu'il peut être dans l'opinion de celui-ci ou de celui-là, mais sur le prix auquel il revient réellement à ses propriétaires, moins les subventions publiques qu'on a pu accorder ; et si l'honorable monsieur en intervenant au sujet de l'établissement du tarif, voulait voir à ce qu'il soit basé sur le

prix réel du chemin, moins les subventions, j'en serais très heureux, et la population de l'ouest le serait également. Je ne fais pas là une motion, mais simplement une lecture.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit, l'autre soir, à ce sujet, tout ce que j'avais à dire, et c'était le contraire de ce qu'on a rapporté. J'ai dit que quiconque avait à déterminer le tarif qui se rapporte à ces chemins-là pouvait déduire du coût réel le montant des subventions accordées par le gouvernement, et je persiste dans cette opinion-là.

M. SPROULE : C'était lorsqu'il s'est agi du tarif relatif au fret ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. C'était lorsqu'on a examiné si le tarif proposé par la compagnie était convenable. Ayant devant elle tous les renseignements d'après lesquels elle pouvait voir combien le chemin avait coûté et à combien se montaient ses recettes, elle ne devrait faire entrer en ligne de compte que le coût du chemin de fer et non pas les subventions accordées par le gouvernement.

M. WALLACE : Sans vouloir retenir la Chambre davantage, je crois cependant devoir protester contre toutes les subventions comprises dans ce bill. Le gouvernement se propose d'accorder au moins $6.500.000 aux chemins de fer. Il y a deux considérations qui se rattachent à ce montant : la première, c'est que, dans presque tous les cas, si la compagnie dépense $15,000 ou $21,400 par mille, elle aura droit, non seulement à $3,200, mais au double de cette somme, savoir : $6,400 par mille.

On a demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux comment il s'assurerait si la compagnie avait fait cette dépense ; il a répondu qu'il ferait inspecter les livres et le reste, et qu'il enverrait l'ingénieur du gouvernement voir ce qui en serait. Mais, M. le président, notre expérience des chemins de fer ne nous a-t-elle pas appris que le gouvernement ne peut réussir à faire auditer les livres comme il convient ? L'entreprise que fait la compagnie, elle peut le faire avec ses propres amis pour n'importe quel prix. Le chemin peut coûter $21,000, $22,-000, $24,000 par mille, y compris le coût des ponts, jusqu'à $25,000 par pont. De cette manière, la compagnie peut établir que le chemin a coûte plus de $21,000 et que, par conséquent, elle a droit à la subvention du gouvernement ; ce dernier enverra ensuite ses inspecteurs. Je voudrais bien savoir par quel moyen le gouvernement peut s'y prendre pour que ce genre d'ouvrage soit efficace ? Il a envoyé son inspecteur s'enquérir de ce qui concernait le chemin de fer du Comté de Drummond, et de fait, ce dernier ne s'est pas rendu plus loin que Montréal et n'a jamais fait d'inspection du chemin. Il est absolument difficile d'inspecter et d'évaluer un chemin de fer après qu'il est bâti. Ainsi, nous sommes en voie d'accorder $6,500,000 sur la supposition, qu'en bien des cas, la subvention devra être de $3,200 par mille. Au chemin de fer de la rivière La Pluie et à quelques autres, il est accordé $10,000,000 pendant cette session.

Mais il est une autre considération ; nous accordons une subvention pour 40, 50 ou 100 milles, le gouvernement accordera encore une subvention semblable à celle-ci, pour aider à la construction de ce chemin, quand même elle devrait être trois ou quatre fois plus élevée que celle dont il s'agit aujourd'hui. Ainsi, en votant ces $6,500,000, nous en votons peut-être $10,000,000, vu les subventions plus considérables que nous devrons payer, et nous obligeons le peuple à payer, dans l'avenir, d'autres sommes considérables et dont nous ne connaissons pas exactement le chiffre. Je crois que c'est là une loi tout à fait mauvaise ; nous songeons à la construction des chemins de fer partout dans le pays ; et dans bien des cas, par exemple entre Montréal et Québec, à construire des lignes parallèles. Pour donner plus de facilité au chemin de la Rive Nord, ou au chemin de fer Canadien du Pacifique, nous construisons un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec, et nous donnons au chemin de fer Candien du Pacifique de plus grands avantages sur la Rive Nord. Le Grand Tronc réunit ces deux cités ; il y a, de plus, le chemin de fer du Comté de Drummond, où nous avons placé $7,000,000 pour nous assurer un troisème chemin. Aujourd'hui, nous votons encore au chemin de fer de la Rive Sud une subvention considérable dont une partie sera affectée à la construction d'un pont sur ce chemin là, de manière à ce qu'il y ait une quatrième ligne entre ces deux cités. Comme de raison, le gouvernement va dire qu'il ne s'agit pas seulement du commerce de ces deux cités entre celles, mais du trafic local, également. Ce trafic-là ne vaudra pas grand'chose au chemin de fer du Comté de Drummond. Quant au chemin de la Rive Sud, c'est celui qui doit bénéficier le plus du trafic local, car il traverse une région bien établie, populeuse et riche. Le Grand Tronc, lui, est un vieux chemin de fer qui a déjà eu l'aide du gouvernement, dans le passé. Le Canada a aidé libéralement à la construction des autres. On a dit et répété à la Chambre que ces lignes-là sont parallèles, nous sommes aujourd'hui à subventionenr d'autres lignes parallèles, comme celles du Lac Erié et plusieurs autres ; nous sommes à subventionner des chemins de fer qui traversent les régions les plus populeuses et les plus riches. Le gouvernement dit : c'est intolérable, il faut lui voter une subvention, pour que le chemin de fer passe dans ses limites.

On ne saurait prétendre qu'il va paser un chemin de fer à 5 milles de chaque ferme. Dans la province d'Ontario, il y a littérallement tout un réseau de chemins de fer, et dans la province de Québec, c'est la

même chose ; on me dit même, et cela me paraît extraordinaire, que, dans cette dernière province, on a bâti, au moyen des deniers publics, des chemins de fer qui ne fonctionnent pas encore ; l'honorable député de Missisquoi nous en a cité, l'autre jour, un exemple. On me dit que dans la province du Nouveau-Brunswick, il y a des chemins de fer où il ne circule qu'un train ou deux par semaine ; cela démontre que, dans bien des endroits, nous avons bâti plus de chemins de fer qu'il n'en fallait pour répondre aux exigences actuelles ; certes, il y a des endroits, de même que des entreprises, qui méritent des subventions du gouvernement ; mais ce sont là des exceptions, et il faudrait les traiter comme telles. Je m'oppose à la politique du gouvernement telle que l'a annoncée l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ainsi qu'aux résolutions actuellement soumises à la considération de la Chambre et qui tendent à l'application de cette politique, car je crois que nous cherchons à aller plus loin que nos forces ne nous le permettent, et que ne l'exigent les besoins présents ; nous faisons plus que notre devoir, et à mon avis, nous devrions suivre l'exemple que nous donnent nos voisins, les Etats-Unis, à ce sujet ; on me dit, en effet, qu'ils ont cessé de subventionner les chemins de fer ; là-bas, les chemins de fer ne sont plus considérés que comme des entreprises comerciales ; il devrait en être ainsi chez nous, les particuliers devraient placer leur argent dans ces entreprises, avec espoir de retour. Le Canada s'est beaucoup occupé de construire des chemins de fer, dans le passé, et le parti conservateur a surtout fait sa part dans ce sens. Les deux partis ont admis, à tout événement, le parti conservateur lui-même, a admis, que les chemins de fer étaient nécessaires au progrès du Dominion et au développement des rapports des différentes provinces entre elles. Nous avons construit un chemin de fer à travers les régions inhospitalières qui se trouvent au nord du Lac Supérieur, à travers les plaines du Nord-Ouest et les montagnes de la Colombie Anglaise, que l'on considérait alors comme inhabitables. Les Canadiens ont vu combien il était nécessaire de construire cette grande voie ferrée, malgré les difficultés que ce projet pouvait offrir, malgré la violente opposition du parti libéral, qui n'a cessé de prédire toutes sortes d'insuccès et de désastres qui, Dieu merci, ne se sont pas encore réalisés. Non, les evénements ont fait mentir ces prédictions qu'inspirait aux libéraux leur opposition à cette grande entreprise que les conservateurs croyaient nécessaire à la stabilité, au progrès du Canada et au développement de ces vastes régions de l'ouest. Qu'est-il arrivé ? Le succès a couronné nos efforts et la prospérité qui s'est répandue dans le pays, est venu récompenser le patriotisme et le courage de ceux qui avaient osé entreprendre et mener à bonne fin la construction de cette grande voie ferrée.

Mais nous voici entrés dans une ère nouvelle, où le gouvernement devra traiter ces entreprises-là comme des entreprises commerciales sans inciter a là construction de chemins de fer par l'offre de gratifications énormes, offre que font également les législatures provinciales et souvent même, les municipalités. Dans le cas du chemin de fer de la Rivière La Pluie, la gratification qu'on propose n'est pas du tout justifiable. On nous dit que la législature d'Ontario a accordé $4,000 par mille pour cette partie du chemin qui passe dans ses limites ; or, le gouvernement fédéral accorde déjà $6,400 par mille, ce qui fait, de la part de gouvernement d'Ontario et du Canada, une subvention totale de $10,400 par mille. La partie de ce chemin qui traverse la province de Manitoba et qu'on appelle, je crois, le chemin de fer Sud-est, est l'objet d'une subvention d'argent qui se chiffre à $6,400 par mille, et la législaturea de la province lui a accordé une subvention de terrain et d'argent, qui, me dit-on, équivaut à plus qu'il ne faudrait pour construire le chemin, sans compter que la compagnie a, de plus, le pouvoir d'émettre des bons et d'hypothéquer le chemin. Grâce à ces magnifiques subventions, elle peut se présenter sur le marché monétaire et obtenir, en échange de ses bons tout l'argent qu'il lui faudra, de sorte que le chemin de fer peut se construire sans qu'il en coûte un seul dollar à la compagnie. De plus, dans ce cas particulier, le gouvernement n'exerce pas le contrôle qu'il faudrait ; s'il est obligé de bâtir le chemin de fer, il devrait en être propriétaire, car la raison pour laquelle se construit ce chemin, c'est qu'il nous ouvre la porte de tout le Nord-Ouest, et il importe souverainement que le gouvernement soit maître d'au moins une des lignes qui pénètrent dans le Nord-Ouest, mais il y a renoncé. La compagnie du chemin de fer de la Rivière La Pluie peut ne former qu'une seule et même personne avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou elle peut former une personne distincte qui soit hostile à cette dernière. Nous l'ignorons et nous ne tenons pas à le savoir, mais ce que nous savons, c'est que le gouvernement n'a rien à faire au sujet de l'administration de ce chemin. On dit qu'il a le pouvoir de déterminer les tarifs ? Ce pouvoir, il l'a par rapport à tous les chemins de fer du Canada, excepté la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique et je voudrais savoir s'il l'a exercé et si l'administration précédente l'a exercé également ? N'importe quelle compagnie de chemin de fer de ce pays peut faire sa cause bien belle aux yeux du gouvernement ; de fait, celui-ci semble s'être toujours gardé de mettre la moindre entrave au succès des représentations de ces compagnies-là, car il est inouï qu'il ait dit : votre tarif est trop élevé, vous faites payer trop cher au peuple le service que vous lui rendez, et par conséquent, il faut réduire ce tarif-là. Cette réduction, il y a des années qu'on la

demande en vain ; je me rappelle que, il y a douze ou quatorze ans, feu M. Dalton McCarthy a présenté un bill pour l'institution d'une commission qui s'occupât de régulariser le tarif et de faire droit à toutes les plaintes qu'il avait soulevées, de manière à ce que tout le monde fût convenablement traité, à l'avenir. Ce bill a été rejeté. Les compagnies de chemin de fer, je m'en souviens, avaient alors encombré cette Chambre des représentants qu'elles pouvaient avoir dans tout le Canada, afin d'empêcher la réussite du bill de Dalton McCarthy.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce qu'il s'est pris un vote sur ce bill-là ?

M. WALLACE : Je le crois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semblait qu'il ne s'en était pas pris.

M. WALLACE : Je ne sais pas si c'est dans cette Chambre ou au comité des chemins de fer, mais il s'est pris un vote, et j'ai voté moi-même en faveur de la commission, car j'y étais aussi favorable qu'aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE : Vous y tenez plus aujourd'hui que dans ce temps-là.

M. WALLACE : Non, pas plus ; je n'avais pas raison d'y être moins favorable j'y étais aussi favorable qu'aujourd'hui.

Nous avons sur les bras cette dépense de $6,500,000 et l'obligation de payer encore la moitié de ce montant, ce qui fait, en tout $1,000,000 qu'il nous faut débourser. Nous devons, en outre, faire face à l'obligation que ce gouvernement a assumée à la légère de voter d'autres gratifications en vue du prolongement de ces chemins-là, et cette obligation est presque illimitée. Voilà pourquoi je suis forcé de m'opposer, de la manière la plus catégorique, à ce qu'on demande. Cette habitude d'accorder des gratifications dans des cas comme celui-ci, est tout à fait contraire aux intérêts du pays ; elle nous fait construire des chemins de fer là où il n'en est pas besoin, et le gouvernement n'exerce pas même de contrôle sur ces chemins-là. Nous avons voté $1,700,000 à la compagnie de la Rivière La Pluie ; nous accordons à certaines compagnies assez de subventions pour leur permettre de bâtir des chemins sans qu'il leur en coûte un cent. Ce gouvernement gaspille, jette çà et là les deniers publics, et endette inutilement le pays; il viole toutes les promesses qu'il a faites au peuple. A l'époque où il était raisonnable d'accorder des subventions, les libéraux s'y opposaient, et, aujourd'hui qu'il n'y a plus lieu d'en accorder, ils en accordent de plus considérables que jamais. Je dis que le gouvernement travaille, à ce sujet, à la ruine du pays ; il essaie de se justifier en disant que le pays est prospère, mais je puis l'assurer, et quiconque a étudié la question, dira comme moi, que la prospérité actuelle du Canada dépend de la politique sage qu'ont eue les conservateurs dans le passé, et du courage avec lesquel ils l'ont mise en pratique, en dépit des libéraux. Je m'oppose de toutes mes forces a ce projet de loi.

M. McMULLEN : L'honorable député (M. Wallace) est devenu membre de cette Chambre à peu près dans le même temps que moi——

M. WALLACE : Je vous demande pardon; il y avait quatre ans que j'étais ici, lorsque vous y êtes entré. Vaut autant le dire, afin d'éviter des inexactitudes.

M. McMULLEN : En bien ! depuis que l'honorable député siège en cette Chambre et qu'il y appuie le parti conservateur, il a voté aux chemins de fer des gratifications pour un montant de $42,145,000 en quatre parlements. Sur cette somme, il a été payé $41,-890,887. Il n'a jamais été question de subventions accordées à un chemin de fer sans que mon honorable ami (M. Wallace) n'y ait été tout à fait favorable. Aujourd'hui, il trouve à redire à tout et partout.

M. HERDERSON : Vous, vous faites tout le contraire ; vous trouvez à redire à tout et partout, lorsque vous étiez dans l'opposition, et maintenant, vous avalez n'importe quoi.

M. HAGGART : Je voudrais corriger les chiffres fournis par l'honorable député (M. McMullen). L'acte des subventions est entré en vigueur en 1882, et nous en avons surveillé l'aplication jusqu'au jour où nous sommes descendus du pouvoir, en 1896. Le montant des subventions payées jusqu'alors était de $15.000,000 ou d'un peu plus de $1,000,000 par année. L'honorable député (M. McMullen) se trompe du tout au tout ; et j'ai ici les comptes publics pour établir que ce que je dis est exact.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. McMullen) a parlé des subventios votées.

M. HAGGART : Il a parlé des subventions payées, et à tout événement, ce montant n'a jamais été voté.

M. McMULLEN : J'ai pris mes chiffres dans les comptes publics et les ai fait contrôler par un comptable, pour m'assurer de leur exactitude. Je répète que le montant total qu'on a voté pour la construction de chemins de fer, depuis l'inauguration du système des gratifications, jusqu'à la fin de l'année 1897, et dont les conservateurs sont responsables, est de $42,945,176, et le montant payé, de $41,890,887.

M. HAGGART : Cela comprend le chemin de fer Canadien du Pacifique, comme d'ailleurs, l'honorable député ne l'ignore pas.

M. McMULLEN : Eh bien ! qu'est-ce que cela fait ?

M. HAGGART : Cela importe beaucoup ; les sommes payées comme subventions aux chemins de fer, sont les suivantes ; elles se lisent comme suit, dans les comptes publics :

1884	$ 208,000
1885	403,245
1886	2,701,249
1887	1,406,533
1888	1,027,041
1889	846.721
1890	1,678,195
1891	1,255,705
1892	1,248,000
1893	811,000
1894	1,229,895
1895	1,310,000

En 1896, on a voté $3,228,745, mais avant cette date, on a voté, pendant 14 ans, une moyenne de $1,000,000 par année. Le ministre des Finances a transporté les dépenses de 1885 qu'on a faites pour les embranchements du chemin de fer du Pacifique Canadien, dans la province de Québec ; il a modifié les comptes et les a ajoutés à celles de 1896, de manière à avoir le chiffre de $2,039,000.

M. MACLEAN : Combien dépensez-vous cette année ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne s'agit pas de cela.

M. MACLEAN : C'est de cela qu'il s'agit ; vous dépensez 6 millions et demi, d'après ce bill, et un million et demi d'après un bill précédent, ce qui fait $8,000,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Haggart), a lu $208,000 pour 1884, et $403,000 pour 1885. Ce fut une dure année que celle où l'on vota entre huit et neuf millons de dollars.

M. HAGGART : L'honorable ministre doit savoir que j'ai discuté cela avec le chef du gouvernement. Ce dernier ayant dit qu'il s'était voté $9,500,000 en 1894, j'ai nié que ce fût à titre de subventions. J'aurais pu le prouver par les comptes publics et établir aussi que tout ce que l'on a dépensé ne se chiffrait qu'à $404,000. Et, en arrivant au pouvoir, en 1896, le ministre des Finances a dit que les montants qui figurent dans les comptes publics comme subventions, n'étaient pas exacts ; qu'en 1884, il a été payé $2,000,000 de plus que ne le font voir les comptes publics, et il a ajouté ce montant aux dépenses qui figurent dans les comptes publics pour 1896.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'est-ce que cela fait, en somme, qu'on inclue ce montant dans les dépenses d'une année ou d'une autre ?

M. HAGGART : Je vais vous le dire, car je nie que le montant dépensé en 1884-1885 ait été affecté au paiement des subventions, dans la moindre mesure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais l'honorable député refuse-t-il de reconnaître que, dans l'acte du parlement qui accordait ces montants, il était dit clairement que c'étaient des subventions ?

M. HAGGART : Et le ministre des Chemins de fer et Canaux ne sait-il que les deux derniers item qu'il nous a fallu reconnaître, n'étaient pas des subventions, mais des sommes additionnelles, accordées à l'Intercolonial, bien que l'acte du parlement leur donnât le nom de subventions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais rien de tel. Les deux derniers item sont des subventions, suivant le terme de l'acte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi se quereller au sujet du mot " subvention " ? L'acte de 1884 accordait des secours aux chemins de fer pour $9,500,000.

M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend que, parce que l'acte permettait d'accorder certaines subventions aux différentes lignes de chemin de fer, tout ce qu'on a voté était subvention; mais, quand il s'est agi de l'embranchement de l'Intercolonial, entre Métapédia et Paspébiac, et de celui qui s'étend de la Station de Derby jusqu'à Indian Town, l'honorable député a dû admettre que les sommes qui s'y rapportaient n'étaient pas des subventions, bien qu'elles fussent comprises dans la même classe que les autres.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député sait pourtant que c'étaient des subventions. Ces chemins de fer n'ont pas été construits comme partie de l'Intercolonial, mais par des compagnies.

M. RICHARDSON : Je crois qu'on n'aurait pas tout dit, si l'on ne mentionnait pas, qu'à part les énormes montants d'argent que l'administration précédente a votés à titre de gratifications, pour la construction des chemins de fer, elle a donné quarante millions d'acres de terres, dont la valeur, à raison de $3.00 l'acre, serait de $120,000,000.

(Advenant six heures, l'Orateur lève la séance.)

Séance du soir.

(En comité.)

Article 3.

M. WALLACE : Nous n'avons pas fini d'examiner l'article 2.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'article 2 est adopté.

M. CLANCY : Il n'est pas raisonnable de précipiter ainsi la besogne comme s'il y avait incendie. Ce bill est important ; l'article 2, telle qu'imprimé dans le bill, renferme tous les paragraphes jusqu'au numéro 51.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable député ne tient pas à ce qu'on lise tous ces articles, car ce sont précisément les mêmes que ceux dont le comité s'est occupé. S'il y a dans l'article certains points sur lesquels l'honorable député désire attirer l'attention—

M. CLANCY : C'est pour cela ; l'article 2 contient tous les item importants.

M. FOSTER : Prenez-les l'un après l'autre.

M. WALLACE : Dois-je comprendre que les 52 item se trouvent inclus dans un seul article ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Oui, et c'est cet article que l'on discute.

M. FOSTER : En principe, M. le Président a raison, mais nous discutons toujours ces articles item par item ; c'est beaucoup plus commode, et il n'en résulte pas de perte de temps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a qu'une motion pour tout article, mais si quelque député veut attirer l'attention sur quoi que ce soit qui se trouve compris dans l'article, il n'y aura pas d'objection à ce que la discussion qu'il désire ait lieu.

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami n'objectera pas à ce qu'on examine tous ces item un par un ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela prendrait beaucoup de temps pour rien.

M. FOSTER : Le moyen le plus facile et le plus rapide d'en finir, c'est de les examiner un par un.

A la Compagnie de chemin de fer Ontario Central pour un prolongement de sa ligne à partir de ou près des stations de Coe Hill ou Rathburn sur la ligne de la compagnie à ou près de Bancroft, n'excédant pas 21 milles, au lieu de la subvention accordé par le chapitre 2 de 1892.

M. WALLACE : Quelle était la subvention, d'après le chapitre 2 du statut de 1892 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais envoyer chercher le statut même ; comme on a discuté tous ces item en comité l'autre jour, je pensais que la discussion se ferait à un point de vue général et qu'on ne descendrait pas à l'examen des détails ; c'est pourquoi je n'ai avec moi ni documents ni mémoires.

M. CLANCY : L'honorable ministre savait très bien que la discussion allait se faire ; pourquoi n'a-t-il pas apporté avec lui ses documents ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne me comprend pas du tout ; je ne parlais pas de la discussion qui a eu lieu aujourd'hui, mais de celle qui s'est faite au comité, l'autre jour, et je ne m'attendais pas à ce que nous eussions à considérer les mêmes points que l'autre soir.

M. FOSTER : Il vaut mieux différer l'examen de cet item jusqu'à ce que l'honorable député se soit procuré ces documents.

M. BERGERON : Est-ce cette compagnie qui doit se fusionner avec le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est la continuation du Canada Atlantique.

M. BERGERON : Où cela ?

Le PREMIER MINISTRE : Elle rejoint le Canada Atlantique à Hawkesbury, où il doit se faire un pont sur l'Outaouais, et continue jusqu'au chemin de fer de Saint-Jérôme, Montcalm, Saint-Tite et du Lac Saint-Jean, avec droit de passer sur ce chemin de fer pour se rendre jusqu'au port de Québec.

M. BERGERON : C'est une partie de la compagnie connue sous le nom de Grand Nord ?

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être.

M. BERGERON : L'honorable ministre voudrait-il me dire, à titre de renseignement, si c'est une ligne dont il a parlé lorsqu'il a traité la question de l'élévateur qu'on se propose de construire à Québec ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. FOSTER : Pourquoi n'accorde-t-on pas cela à une seule compagnie de chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il serait peut-être à propos d'en agir ainsi, mais cette subvention-ci est destinée à ce chemin de fer seulement.

M. FOSTER : Oui, mais vous l'accordez à une entité quelconque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être, mais il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il en soit ainsi, bien que la compagnie de chemin de fer de Strathroy et de l'Ouest soit celle qui devrait l'avoir.

M. WALLACE : J'objecte à la phrase (au lieu de la subvention accordée par le statut 57 Victoria, chapitre 4), qui se lit dans l'article relatif à cette subvention-ci. La subvention qu'on a accordée en 1894 se rapportait à cette partie du chemin qui part de Saint-Thomas et non de Strathroy ; cette subvention-ci ne peut prendre la place de celle-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, elle la prend.

M. WALLACE : Si j'obtiens une charte d'Ottawa, et qu'ensuite, je veuille construire un chemin qui s'étend depuis Toronto jusqu'à Kingston, il ne me sera guère possible de dire que ce chemin prend la place de celui que je me proposais d'abord de bâtir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En accordant la subvention, on avait d'abord en vue les 25 milles de chemin qui s'étendent jusqu'à la Station de Forest ou jusqu'à Parkhill, d'après la modification que l'on veut faire, nous n'avons en vue que 24 milles à partir de Strathroy au lieu de Saint-Thomas, pour atteindre le même point, de sorte que cette subvention prend la place de l'autre. Il est évident que c'est exact. Je voudrais, cependant, que le mot "compagnie" fût inséré.

L'amendement est adopté.

M. FOSTER : Que pense-t-on qu'il va advenir de la construction de ce chemin ? La subvention dont il s'agit ici est une nouvelle édition de celles qu'on accorde depuis longtemps ; y a-t-il plus de raison, aujourd'hui, qu'il n'y en avait il y a huit ans, de croire que ce chemin de fer va se bâtir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Beaucoup plus, à ce que l'on dit ; il paraît, même, que certains capitalistes de New-York, qui ont des intérêts dans la compagnie, vont entreprendre l'exécution du projet, mais, naturellement, je ne puis garantir à la Chambre que le chemin va se faire.

M. BERGERON : On ne mentionne ici le nom d'aucune compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il s'agit du chemin en lui-même.

M. BERGERON : De sorte que la subvention peut être accordée à n'importe quelle compagnie qui le construira ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, si le gouvernement pense que la compagnie est capable de faire l'ouvrage, il se passera un contrat à cette fin.

M. BERGERON : Est-ce qu'il a été accordé une charte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il en a été accordé deux.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je crois qu'il y a certaines difficultés quant aux parties qui détiennent la charte ; il y a deux ou trois différentes personnes qui prétendent, chacune, avoir le droit exclusif de construire le chemin.

M. FOSTER : D'après les chartes accordées par le parlement du Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, par la législature provinciale, je crois.

M. FOSTER : N'est-on pas à construire ce chemin-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Quelle est la compagnie qui le construit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La compagnie Midland.

M. FOSTER : Pourquoi ne pas le dire dans le bill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de doute que c'est la compagnie Midland qui est désignée.

M. FOSTER : Est-ce à elle qu'on a donné l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : A-t-il été fait des travaux quelconques sur ce chemin-là ? Il y a déjà plusieurs années que cette charte a été accordée. Où en sont rendus les travaux, et qu'espère-t-on gagner par cette subvention ?

Le PREMIER MINISTRE : On a accordé une subvention pour la construction d'un chemin de fer de Saint-Rémi à Napierville. Dix milles de ce chemin ont déjà été terrassés, mais en se terminant à Napierville, le chemin ne se termine nulle part, il ne se relie à aucun autre. Nous avons maintenant en vue, de le prolonger de Napierville à Stottsville.

M. BERGERON : Sur quelle distance ?

Le PREMIER MINISTRE : Sur une distance de 8 milles. Le chemin aura vingt milles.

M. BERGERON : Si je comprends bien, cette subvention va s'appliquer à toutes les lignes, à la partie qui est déjà terrassée, comme à celle qui reste à finir ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BERGERON : Alors, cette ligne va être située entre ce point du Delaware et Saint-Rémi ?

Le PREMIER MINISTRE: Ce point va être entre le Grand Tronc et Saint-Rémi et le Delaware et Hudson, à Stottsville.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand il s'est agi de ce crédit, au comité, l'autre jour, nous y avons ajouté l'amendement suivant :

Cette subvention ne sera payable que si le droit de traverser le chemin de fer Sud-Est entre les deux points ci-dessus mentionnés, n'est pas accordé à la compagnie en premier lieu mentionnée, à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé.

On a ajouté cet amendement, parce que quelqu'un a fait remarquer que nous étions à subventionner une ligne parallèle à une autre qui passait à quelques milles de là. On a dit qu'on pourrait ajouter cela afin que, si l'on réussissait à obtenir le droit de passer sur l'autre chemin et de répondre ainsi aux exigences actuelles, la subvention ne fût pas payée.

M. CLANCY : Le gouvernement du Canada a-t-il subventionné le chemin de fer Sud-Est ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, ce chemin a été construit en 1871-1875 et il a été subventionné par le parlement provincial seulement.

M. CLANCY : Il me semble qu'en faisant cet amendement, le très honorable ministre a cherché à mettre de côté le cas du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit. Il a alors déclaré qu'il n'avait pas cette intention, mais si l'on s'en rapporte à la signification du débat, il semble avoir pour principe de ne subventionner aucune ligne parallèle dans les cas où le gouvernement fédéral ou provincial a déjà subventionné des lignes de chemin de fer. En est-il ainsi ?

Le PREMIER MINISTRE : Je vais dire à l'honorable député pour quel motif nous avons accepté cet amendement.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra bien me permettre de parler d'un autre cas, savoir : celui du chemin de la Rive Sud en vue d'élucider le cas actuel. Voici ce qui s'est dit, dans le débat qui a eu lieu par rapport à ce chemin-là :

M. BERGERON : Je ne m'y oppose pas, mais je veux que l'on comprenne bien : nous allons avoir, sur une distance d'environ 30 milles, cinq ou six chemins de fer qui vont s'étendre presque dans la même direction.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y aura toujours que trois lignes parallèles.

M. BERGERON : Le chemin de fer du Comté de Drummond, celui du Grand-Tronc, de la Rive Sud, de l'Atlantique et du Lac Supérieur.

Le PREMIER MINISTRE : L'Atlantique et le Lac Supérieur ne sera jamais construit dans cette direction, parce qu'il n'aura jamais de subvention. Mon honorable ami ne doit pas supposer que le parlement va subventionner deux lignes parallèles.

Je veux savoir du très honorable ministre si le gouvernement a pour principe de ne subventionner aucune ligne parallèle ou de ne refuser de les subventionner que lorsqu'elles auront reçu de l'aide, soit du gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux. Voilà deux cas bien différents, et je désire savoir quelle politique va suivre le gouvernement à cet égard ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune objection à dire à l'honorable député que, personnellement, je m'accorde avec lui, en ce qui concerne le chemin de fer dont il veut tout particulièrement parler, mais quant à l'Atlantique et au Lac Supérieur, et au chemin de fer de la Rive Sud, leur cas n'est pas du tout semblable à celui qu'il a dans l'esprit, ni à celui des chemins de fer du Sud-Est et des Comtés-Unis. Pour l'Atlantique et le Lac Supérieur, et le chemin de fer de la Rive Sud, le parlement du Canada a accordé à deux compagnies différentes, deux chartes qui leur permettent de construire un chemin de fer au même endroit, de sorte que si elles construisaient deux chemins de fer, à certaines places, il n'y aurait pas entre eux dix verges de distance ; en ce qui concerne ces deux chemins, le gouvernement entend n'accorder de subvention qu'à celui de la Rive Sud.

M. CLANCY : Et quant au chemin de fer du Comté de Drummond ?

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! celui-là est à une distance d'environ vingt milles.

M. CLANCY : Est-ce une ligne parallèle ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, pas du tout, elle ne passe pas sur le même terrain ; le chemin de fer de la Rive Sud traverse une série de paroisses, et celui du Comté de Drummond, une autre. Le chemin de fer de la Rive Sud traverse les paroisses situées sur la rive principale du Saint-Laurent, savoir : les paroisses de Sorel, de Saint-François-du-Lac, de Pierreville, de Saint-Zéphirin, de La-Baie-du-Febvre, de Nicolet, de Saint-Grégoire et de Bécancour ; toutes ces paroisses-là sont situées sur les bords du Saint-Laurent.

Les paroisses qui doivent être desservies par le chemin de fer du Comté de Drummond, sont celles de Gentilly, de Saint-Pierre-les-Becquets, de Saint-Jean-Deschaillons et de Lotbinière. Ces deux séries de paroisses ne se touchent pas, et la population qui les habite ne pourrait, pour cette raison, transporter ses produits d'une série dans l'autre.

Quant aux deux autres chemins de fer, celui des Comtés-Unis parvient à Sorel en passant sur le chemin de fer du Sud-Est, sur une distance de 7 milles ou environ ; il ne vient actullement qu'à 7 milles au sud de Sorel ; nous disons donc qu'il n'y a pas besoin d'un autre chemin de fer actuellement et qu'on n'en demande point. Mais il semble que le chemin de fer des Comtés-Unis éprouve quelque difficulté et qu'on craint de ne pouvoir garder le droit de passer dessus. Le premier soir où nous avons discuté ces subventions, le député d'York a demandé quelle objection il y avait à la construction d'un deuxième chemin au delà de ces sept milles. Je dois dire à l'honorable député que si les Comtés-Unis devaient bâtir un chemin de fer qui s'étendrait jusqu'à la ville de Sorel, non seulement ce chemin serait parallèle à celui du Sud-Est, mais il n'y aurait probablement pas un mille de distance entre les deux. Il n'y a aucune raison de construire un autre chemin, et nous avons dit à la compagnie que nous n'accorderions de subventions que si elle était impuissante à garder le droit qu'elle a à présent de passer sur le Sud-Est. Mais si, comme elle nous le laisse entendre, elle peut garder ce droit-là, il n'y aura aucune nécessité de faire un nouveau chemin.

J'en arrive au cas dont veut parler l'honorable député, c'est-à-dire, à celui du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit. Toutes les localités que ce chemin de fer doit desservir, depuis Ridgetown jusqu'à Saint-Thomas, ont accordé des octrois pour qu'il se construise ; elles ont adopté

des règlements et voté des sommes d'argent à cette fin. Voilà ce qui donne à ce chemin un tout autre caractère, et pour moi, je crois qu'il est bon de subventionner un chemin de fer comme celui-là.

M. CLANCY : Je suis heureux de voir que le très honorable ministre n'a pas fait de ce cas un cas de ligne parallèle. Il ne s'agit ici que d'une petite ligne de 6 milles de long et qui donne entière satisfaction, n'ayant rien de commun avec le chemin de fer dont je veux parler.

M. FOSTER : Le comité des chemins de fer du Conseil privé peut, sur requête à cet effet, accorder des droits de passage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, si le chemin a reçu une subvention du gouvernement du Canada, mais non, s'il n'en a pas reçu.

M. FOSTER : Ce chemin n'est-il pas avantageux au Canada en général ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que l'article général, qui s'applique à tous les chemins de fer qui coupent le Pacifique ou le Grand Tronc devrait s'appliquer à celui-là.

M. BERGERON : Je crois que c'est le Pacifique qui, pendant un certain temps, a tenu le Sud-Est en opération.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est fort douteux que l'article général classifie comme étant généralement avantageux au Canada les chemins de fer qui coupent le Grand Tronc ou le Pacifique, et à cause de cela seulement. Il faut qu'ils soient tout particulièrement mentionnés.

M. FOSTER : Ce n'est pas nécessaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il le faut. Les tribunaux ont jugé que l'article général n'avait pas l'effet ni la portée qu'on lui avait attribués et que lui avait d'ailleurs reconnus les tribunaux des provinces ; les juges de la cour Suprême ont expliqué cette opinion dans une certaine cause ; elle fera autorité auprès des tribunaux provinciaux et il sera, je crois, définitivement admis que l'article général n'a pas toute la portée qu'on lui avait supposée.

M. FOSTER : J'ai fait cette question parce que cette disposition semble tout laisser à la discrétion du chemin de fer du Sud-Est. Je voulais que sur requête de la compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis au comité des chemins de fer du Conseil privé, les droits de passage demandés dans cette requête pussent être accordés absolument par le comité des chemins de fer du Conseil privé, aux conditions que le comité jugerait raisonnables.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que ce soit le cas pour un chemin de fer qui ne reçoit pas de subvention du gouvernement du Canada.

M. FOSTER : J'ignorais que cela fût une condition pour tous les chemins de fer qui sont considérés être construits pour l'avantage général du pays, et je crois qu'il n'en est pas ainsi d'après la loi générale. Cependant, le très honorable premier ministre est à chercher la chose et en attendant nous pourrions passer à l'item suivant :

Pour un chemin de fer partant d'un point quelconque sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, N.-E., et se rendant à la ville de Liverpool, *via* le village de Caledonia, *via* Liverpool, ou pour aucune partie du dit chemin, la distance totale ne devant pas dépasser 62 milles.—(Crédit voté de nouveau.)

M. MILLS : Cette subvention est-elle pour un chemin en voie de construction ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je prévois que s'il y a une compagnie constituée civilement pour construire un chemin de fer dans cette direction, elle recevra la subvention mentionnée dans ce bill.

M. MILLS : La raison pour laquelle je demande cela, c'est qu'on pourra à volonté construire l'une ou l'autre voie ferrée :

Pour un chemin de fer partant d'un point quelconque sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, N.-E., et se rendant à la ville de Liverpool *via* Caledonia——

Caledonia Corners, je suppose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MILLS (lisant) :

——ou au village de Caledonia *via* Liverpool, ou pour aucune partie du dit chemin, la distance totale ne devant pas dépasser 62 milles.

N'est-il pas vrai que l'on est à construire une voie ferrée d'après certain tracés ? Comme l'honorable ministre des Finances est ici et qu'il s'intéresse d'avantage à cette partie du pays, je voudrais lui signaler le fait que d'après ce que je connais des désirs de la population de Liverpool et de Caledonia, elle demande un chemin de fer de Liverpool à Annapolis et que l'une ou l'autre des lignes proposées tend plutôt à laisser à l'écart Caledonia qui se trouve dans le comté que représente mon honorable ami. Je puis dire maintenant que depuis l'arrivée au pouvoir de ce gouvernement, cette partie du pays entre Caledonia et Annapolis a été tristement négligée quant à ce qui regarde les facilités de communication avec le dehors. C'est un fait reconnu que depuis un demi-siècle à peu près on n'a qu'un service de diligence dans cette partie du pays, au moins depuis Annapolis jusqu'à Liverpool, et si vous désirez envoyer une lettre d'Annapolis à Maitland, au sud du comté d'Annapolis, cette lettre devra se rendre via Middleton à Chesley's Corners, par le chemin de fer Central, traverser à

Caledonia et se rendre de là à Maitland, laissant environ une distance de 13 milles entre Maitland et Milford, qui n'a aucune communication quelconque. Je désire attirer l'attention du gouvernement et celle du ministre des Finances particulièrement sur cet état de choses et leur faire connaître que la population croit avoir été mal traitée sous ce rapport. Mais si le gouvernement juge à propos d'accorder une subvention au chemin de fer projeté depuis si longtemps entre Liverpool et Annapolis et que demande depuis des années, la population de Liverpool, Caledonia et Kempt, il rendra justice à cette dernière qui, au lieu de subir encore l'état de choses qui existait il y a un demi-siècle, profitera de tous les avantages du progrès moderne. Actuellement, elle n'a qu'un service de petite diligence à un seul cheval alors qu'auparavant une diligence trainée par quatre chevaux faisait le service entre Liverpool et Annapolis et entre Annapolis et Lverpool. Je ne me plains pas autant pour le comté d'Annapolis que pour la partie nord du comté de Queen. La population de Kempt et de Queen-nord se plaint autant que celle d'Annapolis de cet état de choses. J'appelle l'attention du gouvernement et celle de l'honorable ministre des Finances sur ces faits afin qu'ils se rendent enfin aux desirs de la population intéressée.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Mills) a parlé de deux questions, l'une se rapportant au service de la malle à Queen-nord, et l'autre relatif a une subvention de chemin de fer. Je puis dire que c'est la première fois que j'entends dire qu'il existe du mécontentement dans Queen-nord au sujet du service actuel de la malle. Il y a quelques années, Annapolis était le point le plus rapproché sur la ligne du chemin de fer du comté de Queen, et la voie régulière de communication s'étendait depuis Annapolis et par la partie nord du comté de Queen à Liverpool. C'était là l'ancienne route de la malle. Plus tard, un autre chemin de fer fut construit dans le comté de Lunenburg par lequel New-Germany s'est trouvé plus rapproché qu'Annapolis de la partie nord de Queen, et profitant de ce nouvel état de choses, nous avons fait partir de New-Germany au lieu d'Annapolis la malle destinée à la partie nord du district de Queen jusqu'à Liverpool. On a aussi établi d'autres services locaux qui, en tant que je puis le savoir, donnent satisfaction aux populations qui se trouvent le long de ce chemin de fer. Sans doute, cette partie du district qui se termine à Annapolis ne se trouve plus sur la ligne directe de la malle et de ce chef elle a quelques inconvénients a supporter.

Quant à la subvention au chemin de fer, je dois dire qu'il y a quelques années, on a reconnu que pour ouvrir cette partie du pays, il fallait des communications par chemin de fer depuis Annapolis jusqu'à Liverpool. Cependant, les années suivantes ce projet fut pratiquement abandonné, et durant plusieurs années aucune compagnie, à ma connaissance personnelle, n,a proposé au gouvernement fédéral pas plus qu'au gouvernement provincial de construire un chemin de fer entre Annapolis et Liverpool. L'état de choses nouveau a amené des changements dans cette question de chemin de fer comme dans celle du service de la malle. Depuis quelque temps, on a fait de l'agitation en faveur de la construction d'un chemin de fer soit entre New-Germany et Liverpool, soit entre Bridgewater et Liverpool, le long de la côte. Je ne crois pas me tromper en disant que depuis quelques années passées le projet d'un chemin de fer d'Annapolis à Liverpool n'a pas été très sérieusement discuté soit dans cette Chambre, soit dans la législature locale. Naturellement, je comprends le désir de l'honorable représentant d'Annapolis (M. Mills) d'obtenir que la ligne suive l'ancien tracé.

M. MILLS : Je ne me suis pas levé dans l'espoir d'obtenir quelque modification dans le tracé de la ligne ; je ne suis pas si ambitieux que sela. Je me suis levé seulement pour attirer l'attention du gouvernement et celle du ministre des Finances en particulier, sur la condition des affaires qui d'après mes observations existerait dans la partie nord de son comté et du mien. Ce choix entre deux routes à construire paraît asez curieux à moins qu'on l'explique. Je ne puis comprendre comment il pourrait y avoir deux chemins de fer dans cette partie du pays. Je ne suppose pas que le gouvernement se propose d'accorder des subvnetions à plus d'un chemin de fer qui s'étendrait d'un point quelconque sur le chemin de fer Central jusqu'à Liverpool via Caledonia ; ce tracé contourne le coin d'un angle droit ; ou jusqu'au village de Caledonia via Liverpool, ce qui serait encore tourner un autre coin d'un angle droit dans une autre direction. Je supose que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'ignore pas ce que l'on se propose de faire des lignes dites Hervey et Robertson. A laquelle de ces lignes ira cette subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La population de cette partie du pays s'est découragée des luttes des compagnies rivales à tel point qu'elle serait satisfaite d'avoir l'une ou l'autre de ces lignes.

M. MILLS : Plutôt que rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; il y a plusieurs années le tracé de la route a été désigné en des termes tels que le gouvernement pouvait accorder une subvention à l'une ou l'autre de ces routes si une compagnie s'offrait de bonne foi à faire les travaux. Cette question des routes rivales à subsisté jujsqu'à nos jours ; cependant dernièrement, m'a-t-on dit, l'une des compagnies a fait une effort plus vigoureux. J'ai

raison de croire que la compagnie qui fait faire des travaux dans le comté de Lunenbourg près de New-Germany, dans le but de prolonger sa voie à Caledonia et à Liverpool, existe légalement maintenant à cause de certaines difficultés au sujet de sa charte. Mais elle pourra obtenir du gouvernement provincial les modifications nécessaires à sa charte et avoir droit à la subvention actuellement demandée. Pour le moment, tout en étant bien heureux dapprendre que les deux compagnies montrent des signes d'activité, je ne voudrais pas dire lequel de ces deux chemins sera construit. J'espère grandement qu'avant longtemps le gouvernement pourra passer un contrat avec l'une ou l'autre de ces compagnies de chemin de fer. Comme représentant du comté, je désire si ardemment la construction du chemin de fer projeté que je serais prêt à accorder le contrat à la première compagnie qui s'offrira bona fide de construire tel chemin.

M. MILLS : J'approuve ce qu'a dit le ministre quant au désir de la population d'avoir un chemin de fer. Elle a été en dehors de la civilisation sur ce point, bien plus longtemps qu'elle n'aurait dû l'être et il me fait plaisir d'apprendre qu'elle va se moderniser sous ce rapport.

Pour un chemin de fer depuis Indian Gardens, comté de Queen, N.-E., jusqu'à Shelburne, dans la dite province, une distance de 37 milles.

M. MILLS : Cette subvention est pour une partie du chemin de fer dont il vient d'être question. Pourquoi cette division ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la ligne de la côte était construite, comme on l'a projeté déjà et comme on parle encore de la construire, cette section d'Indian Gardens à Shelburne ne serait pas construite. Elle forme partie du chemin de fer du sud de la Nouvelle-Ecosse appelée route Hervey, M. Hervey étant le président de la compagnie. Si cette compagnie met son projet à exécution, cette ligne d'Indian Gardens en fera certainement partie ; mais elle n'est pas nécessaire à l'autre projet.

La subvention que la Compagnie de chemin de fer Ontario et rivière La Pluie a droit de recevoir d'après le chapitre 4 de 1897, sera de $6,400 par mille pour les 80 milles mentionnés dans le dit acte.

M. FOSTER : Il n'y a aucun doute quant au montant de cette subvention et les $512,000 en question devraient être mentionnés.

M. WALLACE : Ce serait bien mieux s'ils étaient retranchés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas comment ce montant pourrait dépasser $512,000.

M. BERGERON : Ça toujours été la coutume de mentionner les chiffres si nous parlons d'une somme ronde. Je propose qu'on ajoute les mots suivants :

Ne dépassant pas $512,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas d'objection à la chose.

L'amendement est adopté.

A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 12 milles de son chemin de fer depuis le terminus de sa ligne en eau profonde sur l'embranchement de Chicoutimi jusqu'à la baie des Ha Ha, au lieu de la subvention accordée pour les 12 milles par le chap. 4 de 1894.—*A voter de nouveau.*

M. BERGERON : J'ai déjà fait remarquer au comité qu'en vertu d'un bill adopté à cette session, le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean est appelé le Grand Nord ; et pourquoi ne pas donner ce dernier nom dans le cas actuel, au lieu d'avoir les deux noms, qui sont de nature à créer de la confusion ?

M. SUTHERLAND : La compagnie possède une loi l'autorisant à opérer le fusionnement, mais la chose n'a pas encore eu lieu légalement.

M. BERGERON : De fait, la compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean appartient aujourd'hui à la compagnie du Grand Nord.

Le PREMIER MINISTRE : Si je comprends bien, l'on a adopté une loi autorisant les deux compagnies à se fusionner ; mais cette loi doit être ratifiée par les actionnaires des deux compagnies avant qu'elles soient appelées la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord. A l'heure qu'il est, elle n'est pas en vigueur.

M. BERGERON : Il y a plus. Les gens les plus intéressés à l'adoption de la loi relative au changement de nom étaient les actionnaires du Québec et Lac Saint-Jean. Pour que cette loi soit mise en vigueur, il ne faut plus que la signature du Gouverneur général.

Le PREMIER MINISTRE : Il faut le consentement des deux compagnies.

M. BERGERON : Tout cela est fait, et il ne faut que l'acte du parlement pour que la chose devienne un fait accompli.

M. SUTHERLAND : Non ; il n'y a qu'une entente. La fusion n'a pas encore été complétée.

Pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury sur le détroit de Canso, à l'Anse Caribou (Nouvelle-Ecosse), sur une distance de 10 milles.

M. BERGERON : Aucune compagnie n'est mentionnée ici. Dois-je comprendre que cette subvention doit être donnée à toute compagnie qui proposera de construire le chemin, et que l'exécutif trouvera acceptable ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Pour un chemin de fer de Port-Clyde à Lockport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance n'excédant pas 20 milles.

M. MILLS : Est-ce que cela fait partie du chemin Robertson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. MILLS : Jusqu'où ce chemin Robertson est-il construit aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est exploité depuis Yarmouth jusqu'à Pubnico, distance de 31 milles.

M. MILLS : Ceci est un prolongement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. La subvention a été votée en diverses occasions, petit à petit.

Pour un chemin de fer d'un point de l'Intercolonial à ou près Halifax jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, n'excédant pas 20 milles.

M. MILLS : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la première démarche faite pour la construction d'un chemin depuis Halifax, par le littoral, à travers la partie occidentale de la province. La partie occidentale de la ligne a été subventionnée par tronçons, mais il y a environ 70 milles entre Halifax et le chemin de fer Central pour lesquels il n'a jamais été voté de crédit. C'est un crédit pour 20 milles de ce chemin. Si une compagnie consent à la construire, il sera sans aucun doute accordé de nouvelles subventions.

M. MILLS : Alors, nous devons comprendre que cela ne concerne en rien le chemin de fer Victoria Beach ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En rien.

Pour un chemin de fer d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario à Meaford, n'excédant pas 21 milles.

M. WALLACE : Il ne m'a pas été donné d'être présent lorsque cet item est venu devant le comité, et je ne sais pas si l'on en a donné une explication. Le ministre des Douanes est peut être en mesure de l'expliquer.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est pour un chemin de fer d'Owen Sound à Meaford, distance d'environ 21 milles. L'honorable député, je suppose, connaît l'état des affaires, là-bas. Le chemin de fer Canadien du Pacifique va jusqu'à Owen-Sound, et le Grand Tronc va de Toronto à Barrie, et puis jusqu'à Collingwood et Meaford, et arrête-là.

M. WALLACE : Est-il décidé quelle compagnie doit avoir la subvention ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : La chose est laissée au Grand Tronc ou au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DES DOUANES : A toute compagnie autorisée à le construire en vertu de la loi.

M. MACLEAN : Si je comprends bien, c'est pour faire concurrence au chemin de fer Candien du Pacifique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Naturellement, cela sera examiné.

M. BERGERON : Existe-t-il un acte pour cette ligne ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en sais rien.

M. WALLACE : La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou celle du Grand Tronc est-elle autorisée à construire un chemin en cet endroit ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en suis pas sûr.

M. WALLACE : Qui demande cette subvention ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le président de la Chambre de commerce d'Owen-Sound.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas une compagnie constituée en corporation ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en suis pas certain.

M. FOSTER : Pourquoi voter ce crédit ? Aucune compagnie ne peut être constituée en corporation avant la prorogation, et une compagnie peut l'être par la législature provinciale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La population de cette ville désire beaucoup que ce chemin soit construit, et offre au gouvernement de donner de l'aide et, ainsi, d'en encourager la construction.

M. BERGERON : Si aucune compagnie n'est constituée en corporation, il y aura du temps plus qu'il n'en faut pour accorder la subvention lorsque la compagnie sera autorisée, que le très honorable premier ministre emploie les fonds à construire un pont pour la population de l'Assomption et de Joliette.

M. WALLACE : Cela n'est que pour blaguer le peuple. Aucun acte n'a été adopté.

M. SUTHERLAND : Je crois que l'on en a adopté un.

M. WALLACE : En faveur de qui ? Il n'a pas été adopté d'acte pour construire un chemin depuis Owen-Sound jusqu'à Meaford. Pas un seul dollar de cette subvention ne pourrait être dépensé avant que le parlement fédéral ou la législature provinciale ait adopté un acte ; la législature provinciale ne pourrait pas en adopter en faveur du Grand Tronc ou du chemin de fer Canadien du Pacifique, parce que ce sont là des chemins fédéraux, et le chemin ne pourrait être construit que par une de ces compagnies, probablement celui du chemin de fer Canadien du Pacifique, car il serait absurde qu'une petite compagnie locale cherchât à faire des affaires en cet endroit. On nous demande de voter ces fonds maintenant, afin

que les partisans du gouvernement puissent dire : " Voyez quel bon représentant possède la circonscription électorale de Grey-Nord ; il peut obtenir une subvention pour un chemin impossible. " Mais malgré la subvention, je crains que le peuple ne le réélise pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous craignez qu'il ne soit réélu.

M. WALLACE: On dirait qu'il va chercher à s'y faire réélire. Le bill de redistribution a partagé en deux le comté de mon honorable ami pour lui permettre de retourner dans cette division, mais il devra chercher à se faire réélire dans Grey-nord. La dernière fois, la " machine " lui a donné 200 voix de majorité, mais je crains que l'on n'ose plus rapporter cette " machine " dans Grey-nord.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député doit se restreindre à la question.

M. WALLACE : Je suis à Owen-Sound, et c'est le terminus de ce chemin, et je rapporte des faits historiques qui ont eu lieu à Owen-Sound même. Lorsqu'il touchera à Meaford, il sera dans la division de Grey-nord, et comme il n'y a pas d'acte, on peut construire le chemin n'importe où, et l'on peut dépenser la subvention ou sur terre ou sur mer. Nous votons des fonds que l'on ne peut pas employer, pour permettre à l'honorable ministre des Douanes d'aller à Meaford dire qu'il a obtenu une subvention de $132,800 pour cette circonscription électorale.

A mon avis, nous devrions retrancher cette subvention, car elle réduirait le montant à $6,400,000. Que ce projet soit bon ou mauvais, nous devrions avoir les détails qui sont censés justifier cette demande. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que des représentations lui ont été faites, par l'entremise du ministre des Douanes, et je crois avoir entendu quelqu'un dire que le président de la Chambre de commerce, probablement d'Owen-Sound, avait demandé cette subvention. Est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Toute la ville le désire, les deux villes, je crois.

M. WALLACE : Indubitablement, toute la ville le désire. Mais j'aimerais voir la demande que l'on a faite, afin que je connaisse les raisons qui portent à solliciter cette subvention. Il va sans dire que les deux villes désirent l'avoir. Toutes les villes veulent avoir un autre chemin de fer.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que l'on a l'intention de prolonger le chemin de fer Northern jusqu'au dock de Meaford ? Comme le savent ceux qui sont allés à cet endroit, le chemin de fer passe en dehors de la ville, mais l'on pourrait le prolonger jusqu'au dock. Et pourrait-on employer la subvention à cette fin ? Et si le chemin va à Owen-Sound, serait-ce le long du lac ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne suis pas en mesure de répondre à cela. Naturellement, l'honorable député (M. Wallace) a le droit d'objecter à cela, et peut proposer de retrancher le crédit s'il ne l'approuve pas, c'est son droit. Mais ce serait établir une distinction entre ce crédit et d'autres crédits. Le chemin est très important pour la partie du pays qu'il traverse, et je ne doute pas qu'il ne soit construit si l'on vote ce crédit. Le chemin qui relie Meaford à la ville de Toronto est à vingt et un milles au plus de la ville florissante d'Owen-Sound, dont la population est de 8,000 ou 10,000 âmes et qui a un port d'expédition considérable. L'honorable député d'York-ouest prétend que c'est une subvention de $6,400 par mille, au lieu de $3,200 par mille, et cette dernière somme est tout ce que le chemin a demandé autant que je puisse voir. Je ne sache pas que ce document contienne des subventions basées sur de meilleures raisons que celle-ci, et je ne saurais comprendre pourquoi l'on objecte à ce qu'elle soit adoptée.

M. WALLACE : Sur quoi l'honorable ministre se base-t-il pour dire que c'est un crédit de $3,200 le mille ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A moins qu'il n'excède——

M. WALLACE : Mais ce n'est pas ce que l'honorable ministre a dit ; il a dit que l'on ne demandait que $3,200 par mille.

Le MINISTRE DES DOUANES : Que fait l'honorable député (M. Wallace) ? Il porte la subvention à $6,400 du mille. A moins que le chemin ne coûte plus de $15,000 du mille, ce que je ne suis pas en mesure de dire, mais je ne le crois pas, je dis que la subvention ne sera pas de plus de $3,200 du mille. Et l'honorable député n'est pas en mesure de dire qu'il coûtera assez pour porter la subvention à $6,400 du mille.

M. WALLACE : Le ministre des Douanes (M. Paterson) change très facilement d'attitude. Lorsque j'ai dit que la subvention votée était de $6,400 du mille, il a déclaré que tout ce que l'on demandait était $3,200 du mille.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je dis que c'est ce qui figure ici.

M. WALLACE : Je dis que ce n'est pas ce qui figure ici, et le ministre des Douanes n'a pas lu les résolutions, ou il ne les cite pas exactement. Il devrait savoir que le paragraphe 2 stipule que si le chemin coûte plus de $15,000 du mille, la subvention sera de plus de $3,200, et si le chemin coûte $21,400 du mille, alors la subvention sera de $6,400 du mille. J'ignore ce que coûtera le chemin; le ministre des Chemins de fer et Canaux l'ignore aussi. Mais les $6,400 du mille sont là, et c'est ce que nous votons, et quand le ministre des Douanes dit que nous votons la moitié de ce montant, il fait un énoncé inexact. Or, nous ne connaisons aucune com-

pagnie constituée en corporation pour construire ce chemin. Il n'y a pas de tracé, et nous ne savons pas quelles raisons l'on a données pour cette subvention. Nous avons demandé une copie de la requête de la Chambre de Commerce, ou du président de la Chambre de Commerce, requête qui a été présentée, si j'ai bien compris. Nous avons demandé tout document qui démontrerait les raisons sur lesquelles on s'est basé pour demander cette subvention au gouvernement. A mon avis, nous avons droit à cela.

M. FOSTER : J'aimerais à savoir ce que pense le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) de cette manie des subventions. A mon avis, jamais il n'y a eu preuve plus évidente de ce que mon honorable ami (sir Richard Cartwright) avait coutume d'appeler l'abus du système des subventions aux chemins de fer, et je désire attirer doucement son attention et l'attention du gouvernement sur la question. Voici une subvention destinée à un chemin de fer que l'on veut construire dans une partie du pays où aucune compagnie n'a été constituée en corporation pour le construire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle en est la preuve ?

M. FOSTER : La preuve que ni le ministre des Chemins de fer et Canaux, ni le ministre des Douanes, ni aucun autre membre de la Chambre ne peut signaler d'acte constituant une compagnie en corporation. Nous avons posé la question, et il est du devoir du ministre des Chemins de fer et Canaux de dire quelle compagnie a été constituée en corporation. Mais l'on n'a donné aucune réponse, et nous pouvons seulement supposer qu'il n'y en a aucune. Aucune compagnie n'a été constituée en corporation, et il est impossible qu'il en soit constitué entre cette session et la prochaine session du parlement. Lorsque nous demandons si ce chemin est nécessaire, on nous répond qu'il y a une ville à une extrémité, et une autre ville à l'autre extrémité, et que ces deux villes aimeraient à avoir le chemin. Ces deux villes, je crois, sont situées sur des lignes de chemins de fer, et sur des voies navigables. Owen Sound possède aujourd'hui les deux grandes lignes de chemin de fer. Meaford a aussi des commodités de chemins de fer. On ne dit pas un mot sur la contrée située entre ces deux villes ; mais simplement parce qu'elles sont aussi importantes que quelques autres auxquelles des subventions ont été accordées, dit le ministre des Douanes (M. Paterson), on doit aussi leur en accorder. C'est l'argent du peuple, que l'on dépense à droite et à gauche ; pourquoi ? Pour rien, si ce n'est pour bien disposer les électeurs envers le parti. On nous dit que la Chambre de commerce a demandé ce chemin de fer, et que deux villes désiraient l'avoir, et que, en conséquence, l'on devait l'accorder. A mon avis, c'est pousser la chose à l'extrême limite, et c'est amener le peuple à la conclusion que l'on doit arrêter ce système de subventions. Owen Sound a les deux grandes lignes de chemins de fer, et cela devrait nous empêcher de demander à la population de ce pays de donner $127,000, pour construire un autre chemin. Assurément, Meaford possède assez de commodités pour le transport et le trafic, sans rien demander de cette subvention.

M. SPROULE : On ne saurait trouver une plus belle région que celle que devra traverser ce chemin. La compagnie qui le construira pourra, je crois, exiger les $6,400 par mille, car il y a une section qu'il sera assez difficile de construire ; il y a la rivière Big-Head à traverser, ce qui entraînera des dépenses considérables. La population d'Owen-Sound, j'en suis convaincu, et la population qui habite la partie située entre les deux villes verront construire le chemin de fer avec plaisir.

Je suis fâché de dire qu'aucune compagnie n'a été constituée en corporation pour construire ce chemin, car nous pourrions profiter plus tôt de la subvention. Mais, à mon avis, ce n'est pas là l'objection la plus sérieuse, car, tant que les fonds seront disponibles, il sera facile de faire constituer une compagnie en corporation. Il y avait une charte, mais elle est expirée il y a environ deux ans. La population de Meaford fait de grands efforts pour prolonger le chemin de fer Northern jusqu'au quai de Meaford, et si on le prolonge jusqu'à Owen-Sound, c'est, en toute probabilité, ce qui arrivera.

Si la subvention est acceptée, je suis sûr que la population en général sera heureuse d'avoir le chemin, car, il n'y a pas longtemps, il y a eu ici une députation qui faisait des efforts pour obtenir que le Grand Tronc aidât à construire la route, et si je ne me trompe, cette compagnie a offert de l'aide, ainsi que la ville.

Ce chemin traversera une excellente région, et une partie en sera un peu difficile à construire, mais non extraordinairement. Je crois qu'il faudra les $21,000 pour le construire, mais lorsqu'il sera construit, il desservira une nombreuse population.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le chemin de fer dont il est maintenant question doit avoir $21,400 du mille, vous pouvez voir qu'il faudra que la compagnie qui en entreprendra la construction dépense $15,000 par mille pour obtenir le maximum de la subvention qu'elle a le droit d'avoir en vertu de cet acte ; et si la compagnie fournit $15.000 du mille pour construire ce chemin de fer, en sus de la subvention qu'elle obtiendra du gouvernement, cela sera une bonne preuve qu'on la considère comme digne d'être encouragée. A mon avis, vous ne sauriez avoir de preuves plus satisfaisantes que celle-là.

M. WALLACE : La compagnie pourrait obtenir une subvention du gouvernement provincial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le gouvernement provincial accorde une subvention, il n'en coûte rien au trésor féderal, en tout cas, et s'il donne la subvention, ce doit être parce qu'il croit l'entreprise digne d'être encouragée. Je connais des provinces qui ont dans leurs statuts des lois conçues en termes généraux, et qui autorisent généralement à donner des subventions aux chemins de fer pour la construction desquels une compagine est constituée en corporation jusquà concurrence de $3,200 par mille lors de l'achèvement de la ligne. C'est une règle adoptée en tout cas dans quelques-unes des provinces, et basée sur le principe qu'il sera très avantageux de pouvoir construire les chemins de fer avec une subvention de $3,200. L'honorable député d'York (M. Foster) tire la conclusion que parce que cette subvention n'est pas faite en termes précis à une compagnie, et qu'il n'y a peut-être pas de compagnie réellement constituée en corporation dans le but de construire cette ligne, le parlement ne devrait pas subventionner cette entreprise.

M. SPROULE : Il y avait une compagnie, et la charte est expirée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'il y ait eu, ou non, une compagnie constituée en corporation dans le but de construire ce chemin, cela ne semble pas être une objection à ce que l'on accorde cette subvention. Si ce que l'honorable député de Grey-est a dit est vrai—et je n'en doute pas, car il connaît personnellement le pays—l'on peut convenablement aider l'entreprise de cette manière. Si l'on s'oppose à ce que l'on accorde une subvention de cette nature, non à une compagnie, mais à un chemin de fer, il est un peu singulier que dans le passé, et, toujours, depuis l'inauguration du système, l'on ait adopté cette forme d'accorder des subventions aux chemins de fer. Si l'honorable député veut examiner la liste depuis 1882 jusqu'à la dernière loi, il y verra qu'un grand nombre de chemins de fer ont été subventionnés sans que le nom de celui qui a reçu la subvention soit mentionné. J'ai jeté un coup d'œil sur la liste de 1894, et j'y vois que l'on a voté au moins 20 subventions, non pas à une compagnie, mais à une ligne de chemin de fer entre certains points. Naturellement, je suppose qu'aucune compagnie n'a été constituée en corporation, ou qu'il y a eu des compagnies rivales au sujet desquelles le gouvernement n'est venu à aucune conclusion ou n'a pas résolu de payer la subvention. Dans l'acte de 1894, au moins 20 lignes de chemins de fer ont reçu des subventions s'élevant en totalité à $1,300,000, ou à plus d'un million et quart, et les compagnies ou n'étaient pas constituées en corporation ou, en tout cas, n'étaient pas mentionnées.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a rien prouvé. Il ne s'agissait pas entre l'honorable ministre et moi de savoir si vous devriez ou ne devriez pas accorder de subvention à un chemin de fer mentionné, ou si vous ne deviez pas le mentionner. Ce n'était pas là la question. J'ai prétendu que c'était une subvention, s'élevant peut-être à $130,000, qui n'était accordée à aucune compagnie, et qu'il était impossible de l'utiliser durant la présente année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par votre dernier bill, n'avez vous pas voté un million et quart de dollars de subventions, bien qu'aucune compagnie ne fût mentionnée.

M. FOSTER : L'honorable ministre fait là un énoncé qu'il ne saurait appuyer de preuves.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que je le pourrais, si j'en prenais le temps.

M. FOSTER : Mais il n'en prend pas le temps ; en conséquence, sa déclaration ne contient rien. Il dit avoir donné une raison très satisfaisante pour accorder ce crédit à un chemin de fer entre Meaford et Owen-Sound. Il dit que si vous trouvez des gens disposés à mettre $15,000 par mille dans ce chemin, qui va coûter $21,400 par mille, ce sera la meilleure preuve qu'il doit être construit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'ils ne le font pas, la subvention ne sera pas payée.

M. FOSTER : D'après l'honorable ministre, la raison sur laquelle il se basait pour accorder cette subvention était qu'il y avait des gens qui consentaient à dépenser pour ce chemin $15,000 par mille de leur propre argent. Il ne nous a pas prouvé ce fait.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Foster) parle comme si ce que l'on fait était absolument sans précedent, comme s'il s'agissait d'une innovation, et comme si l'on n'avait pas accordé les subventions comme aujourd'hui, en termes généraux, sans mentionner les compagnies.

M. FOSTER : Je désire de nouveau corriger le très honorable premier ministre. Il ne s'agit pas de cela. Je parle contre le fait de donner une subvention à une ligne projetée de chemin de fer quand aucune compagnie n'a été constituée en corporation pour la construire.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, j'accepterai la proposition de l'honorable député dans la mesure qu'il la modifie. Je dis qu'il n'y a là aucune innovation. A maintes reprises, il a lui-même accordé des subventions qui n'étaient pas votées pour une compagnie constituée en corporation. Je puis signaler des crédits destinés à des compagnies qui n'avaient pas été constituées en

corporation. Et je puis signaler des cas où l'exécutif s'est arrogé le pouvoir d'organiser et de constituer des compagnies en corporation.

M. MILLS : Les honorables membres de la droite ont toujours soutenu que cela était irrégulier.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Foster) dit que lorsqu'ils ont fait cela, il n'y avait rien d'irrégulier, mais qu'il n'en est pas ainsi pour nous. La proposition soumise au comité demande d'accorder une subvention à une ligne de chemin de fer entre Owen-Sound et Meaford. Voici l'acte de 1884 :

Pour une voie ferrée et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier et le chemin de fer de la Rive Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité $200,000.

Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $22,400.

Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $51,200.

Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $22,400.

Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $217,600.

Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $64,000.

Il y a plusieurs autres subventions semblables. Voici la disposition qui suit :

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies, respectivement; les autres subventions seront accordées aux compagnies qui seront approuvées par l'Exécutif comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et de compléter les dits chemins de fer, respectivement.

Que prétendait mon honorable ami, il y a un instant ? Il prétendait que le gouvernement avait réservé quelque chose pour des fins politiques, il prétendait que le gouvernement s'était réservé ce pouvoir.

Voici un autre article de la loi des chemins de fer de 1884 :

Et considérant qu'il peut devenir nécessaire pour arriver à la construction d'un chemin de fer conformément à l'intention et au but de la subvention accordée pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis son terminus à la Jonction Saint-Martin, ou quelque autre point du dit chemin de fer jusqu'au havre de Québec, qu'il soit constitué une compagnie revêtue des pouvoirs requis pour cette construction, et pour faire des arrangements financiers dans ce but.

A ces causes, il est de plus par le présent décrété comme il suit : Dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, et aussitôt qu'un contrat sera passé entre elles et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour cette construction, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, etc.

Il y a là un pouvoir conféré à l'exécutif pour la création d'une compagnie. Si l'honorable député (M. Foster) désire blâmer, qu'il attaque le système en général, mais qu'il n'attaque pas un système adopté dans le but de suivre un précédent, établi par nos prédécesseurs. Mon honorable ami (M. Foster) doit admettre que nous n'établissons pas de nouveau système. Personne ne doute de l'opportunité de construire ce chemin de fer. Il y avait une charte qui semble périmée ; nous le supposerons, et voici une raison pour le renouvellement de la charte et pour la construction du chemin de fer. Assurément, l'honorable député (M. Foster) ne blâme pas cela . S'il condamne ce système, il condamne se propre ligne de conduite.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre n'a pas prouvé sa thèse.

Le PREMIER MINISTRE : Pas à votre satisfaction, sans aucun doute.

M. FOSTER : Ni à la vôtre, comme je puis le démontrer. Le très honorable ministre a lu une demi-douzaine de crédits destinés à des chemins de fer entre tels et tels endroits. J'ai objeté à ce que l'on accordât des crédits à un chemin de fer entre deux endroits, au sujet duquel aucune compagnie de chemin de fer n'a été constituée en corporation, ou ne peut l'être. Mon très honorable ami n'a pas répondu à cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi cela ne serait-il pas possible d'ici à neuf mois ?

M. FOSTER : On l'a dit une demi-douzaine de fois à l'honorable minstre et il n'est pas nécessaire de le répéter. Est-il possible en accordant un crédit à un chemin de fer entre certains points, de ne pas mentionner du tout la compagnie ou le chemin de fer, et cependant, il peut arriver que vous ayez trois ou quatre compagnies qui possèdent les privilèges de le construire? Vous n'avez pas décidé et vous ne dites pas à quelle compagnie vous donnez ce crédit. Vous réservez la chose à l'exécutif.

M. McMULLEN : Lorsque les conservateurs ont accordé une subvention à la ligne courte de Montréal à Saint-Jean est-ce qu'il existait alors une compagnie ?

M. FOSTER : Certainement.

M. McMULLEN : Pas du tout.

M. DAVIN : Je suis porté à croire que le pays sera peu satisfait de la raison donnée pour ce crédit et des crédits assez sem-

blables, et cette raison, c'est qu'il y a quinze ans, un gouvernement précédent a fait quelque chose d'analogue. Est-ce là une justification ? Pas du tout. On a interpellé le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), mais il a prudemment gardé le silence. Je profiterai de l'occasion pour lui dire ce qu'il a écrit en 1894, il y a juste cinq ans. Le 1er octobre 1894, sir Richard Cartwright a écrit à un gentleman attaché à la rédaction du " Farmers' Sun " une lettre très éloquente dans laquelle il disait :

Quels sont les autres articles du programme des patrons, en ce qui a trait à la politique fédérale ? Les voici : Administration économique, pureté et indépendance du parlement, tarif de revenu seulement, réciprocité de commerce, protection du travail contre le monopole, aucune subvention aux chemins de fer.

Quelques VOIX : Oh !

M. DAVIN : Il continue :

Il n'y a pas une seule de ces choses pour l'obtention de laquelle le parti libéral n'a pas combattu, pour l'obtention de laquelle il n'a pas proposé de résolutions et fait son possible depuis les vingt dernières années.

Et alors, M. l'Orateur, avec une subvention pour des fins électorales, dès que l'on dit que ce système est vicieux, le premier minstre se lève et dit : Que dites-vous ? Mais on a fait la même chose il y a quinze ans.

M. FOSTER : Et on ne le prouve pas.

M. DAVIN : Et, supposons qu'il y aurait eu quelque chose de semblable de fait, ce sont ces messieurs qui se sont évertués à dénoncer, chaque année, cette politique de subventions. L'excuse de leur chef aujourd'hui est que l'idée n'est pas neuve, qu'ils n'ont pas le courage d'adopter une nouvelle politique et qu'ils ne sont que les humbles imitateurs de ceux qu'ils ont dénoncés pendant 18 ans. En cela les honorables députés font une grave erreur. Le meilleur effet que pourrait avoir cette accumulation de dépenses serait d'ouvrir les yeux du public sur le genre d'administration que nous avons aujourd'hui dans le pays. Si ces honorables messieurs croient pouvoir entraîner à leur suite l'élement respectable du parti libéral, ils se trompent. J'ai ici le " Canadian Gleaner " qui traite cette question.

M. MACLEAN : Où ce journal est-il publié ?

M. DAVIN : A Huntingdon. Le 3 août dernier, le " Gleaner " publiait l'article suivant qui renferme l'opinion d'un Canadien libéral sur une question comme celle-ci. Voici :

Les résolutions accordant des subventions aux chemins de fer ont été soumises à la Chambre, et l'on voit de nouveau détruire l'espoir que sir Wilfrid Laurier adopterait une nouvelle politique à ce sujet.

L'excuse que nous donne le très honorable ministre, est que la chose a été faite il y a 15 ans, et que lui et ses collègues ne sont que de pauvres imitateurs.

La saine doctrine préconisée par les libéraux lorsqu'ils étaient dans l'opposition, était que l'on ne devait donner de subventions qu'à des chemins de fer d'un caractère national, servant à réunir entre elles les provinces ; que les chemins locaux sont du ressort des provinces et doivent être laissés aux municipalités et aux législatures locales.

Certes, c'est là une saine doctrine. Si ce chemin de fer est nécessaire, comme nous le disent le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et le ministre des Douanes (M. Paterson), pourquoi n'obtiendrait-il pas une subvention de la province ? Pourquoi ce chemin serait-il subventionné par le gouvernement fédéral, lorsque c'est une entreprise purement provinciale, ou plutôt une affaire de comté ?

Le parcours de cette ligne est dans un comté, et du train que nous allons, il nous faudra construire des chemins de fer d'une porte à l'autre, et le ministre des Chemins de fer viendra nous dire : il faut aimer à faire de l'obstruction pour critiquer ainsi notre politique de chemins de fer.

Dans ces résolutions qui sont actuellement devant la Chambre on accorde des subventions aux plus petits chemins de fer, non pas des chemins de fer reliant deux provinces, deux villes, mais des chemins de fer reliant un village à un autre, et même reliant des hôtels à des stations de chemins de fer. Peut-on classer comme entreprise fédérale, une voie ferrée entre Hawkesbury et South-Indian, entre Saint-Rémi et Stottsville, ou entre Mount Johnson et Saint-Grégoire ? Pourquoi un propriétaire de carrière ferait-il construire aux dépens du gouvernement fédéral, un chemin de fer jusqu'à un certain quai ? Pourquoi fait-on cadeau aux contribuables de Parry-Sound, de $16,000 pour relier leur village à la station du chemin de fer ?

L'honorable député semble avoir oublié que nous avons dans le budget, 91 crédits pour des quais, dans certains endroits, même où il n'y a pas d'eau. Nous verrons bientôt probablement, le ministre des Finances, soumettre, si l'occasion se présente, un bill à l'effet de construire des portiques en style corinthien aux dépendances de ses principaux partisans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont des goûts classiques.

M. DAVIN : Il va sans dire, puisque ce sont les constituants de mon honorable ami.

Nous voyons se renouveler dans les résolutions soumises par l'administration libérale, tous les abus dont on se plaignait sous l'administration de sir John Macdonald. Quel montant demande-t-on au delà de six millions cinq cent mille piastres. On prétend que tout ce montant ne sera pas dépensé, que plusieurs des projets ne seront pas mis à exécution, mais cet argument même est détruit par les résolutions qui comprennent les crédits votés de nouveau pour un montant de $1,597,000 pour des chemins de fer qui dans le passé, n'ont pas gagné ces subventions. On donne à ces entreprises une nouvelle occasion et il en sera de même des nouvelles compagnies qui retireront jusqu'au dernier sou des subventions qui leur seront votées. C'est en vain que l'on veut prétendre que ces subventions sont accordées à d'autres conditions que sous l'administration conservatrice.

Ainsi vous le voyez, on retranche même à l'honorable ministre cette excuse.

Les compagnies sont tenues de payer trois pour cent par année sur les subventions qui leur sont accordées. Si cet intérêt devait être payé comptant, ces gratifications deviendraient une espèce de prêt; mais il n'en est pas ainsi. Ces chemins de fer pourront offrir une compensation à ce taux d'intérêt par le transport des malles et aussi des militaires. Nous nous demandons alors, comment, par ces petits services, ces compagnies peuvent-elles payer 3 pour 100 sur leurs subventions. Le fait est que ces compagnies reçoivent en réalité un cadeau de $3,200 à $6,400 par mille et lorsque l'on ajoute à cela, ce que donnent les législatures provinciales et les municipalités, on constatera qu'elles reçoivent assez pour payer le coût réel de leurs chemins.

La chose a été clairement établie ici, dans le cas d'un chemin de fer en particulier.

Comme preuve, voyez le chemin de fer de la rivière La Pluie, 140 milles de parcours. Le gouvernement d'Ontario lui a voté $1,120,000. Le Manitoba lui a aussi voté une subvention, et le gouvernement fédéral veut ajouter à cela $896,600. Dans les mains d'entrepreneurs intelligents, comme le sont McKenzie et Mann, ces subventions suffiront pour construire le chemin. Ainsi le pays paie un chemin qui sera leur propriété. C'est la répétition dans de faibles proportions de l'histoire du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Aux $6,500,000 demandées pour des subventions aux chemins de fer, ajoutez les $52,000,000 des estimations, $1,600,000 pour le chemin de fer du comté de Drummond, et la dépense des deniers publics pour la présente session du parlement qui dépasse $60,000,000. En mettant la population du Canada à 6,000,000 vous avez une taxe de $10 par tête pour hommes, femmes et enfants. C'est une dépense de $1,200,000 par semaine, $165,000 par jour. Voilà pour le fédéral. Ajoutez les dépenses des législatures provinciales, et des municipalités et vous vous demanderez si le pays est capable de supporter un tel fardeau? Cela affectera surtout la classe agricole.

Ici, j'attirerai tout spécialement l'attention de la Chambre.

——car ce que les fabriques, les mines, les forêts et les pêcheries contribuent au trésor national, ne saurait être comparé à ce qui vient de la culture du sol. Les deux tiers de l'argent nécessaire devront venir du fromage et du beurre, du grain et du bétail. Nos cultivateurs sont-ils capables de porter un tel fardeau? Réalisent-ils assez de profits sur leurs fermes pour pouvoir payer en taxes—au gouvernement fédéral seulement $10 par année pour chacun des membres de leurs familles? Personne ne connaît la condition des cultivateurs, personne ne sait combien sont peu élevés les prix qu'ils reçoivent pour leurs produits, combien les gages sont peu rémunérateurs, et leurs femmes, leurs fils et leurs filles peuvent dire qu'ils ne sont pas en état de payer la taxe imposée par le gouvernement Laurier, et que pour correspondre aux recettes du cultivateur, le montant voté par le parlement devrait être de 30 au lieu de $60,000,000. Si l'on prétend que cette somme de $60,000,000, ne sera pas dépensée l'année prochaine, la réponse du cultivateur est toute prête. Cette partie des $60,000,000 que l'on va emprunter en Angleterre, restera comme hypothèque sur la propriété du cultivateur. Lorsqu'il s'agit d'une dépense publique, le gouvernement se soucie peu de la condition de ceux qui devront la payer, et l'argent est voté sur l'instance des partisans, entrepreneurs ou spéculateurs, et comme dans le cas du crédit d'un million pour la construction du pont de Québec, ou du crédit de $320,000 au chemin de la Rive Sud, pour s'assurer des comtés à la prochaine élection.

Voilà un journaliste libéral qui déclare, comme je l'ai déjà fait moi-même, que ces subventions, comme les estimations supplémentaires, sont votées dans un but d'élection :

La conduite du gouvernement met les libéraux dans une position difficile. Le parti libéral a remporté les élections de 1896, en promettant de mettre fin au règne des extravagants et d'adopter une politique d'économie à Ottawa. Cependant, on a augmenté les dépenses. Le parti libéral va-t-il suivre ces hommes qui ont rompu leurs engagements, ou bien va-t-il les répudier et s'efforcer de les remplacer? Voilà une position excessivement délicate. Faire de l'opposition à Laurier et à ses collègues, c'est tourner le dos aux chefs du parti, et d'un autre côté, continuer de les appuyer, c'est avouer que les promesses faites par le parti libéral, de rétablir l'équilibre entre les dépenses et les revenus, et de faire cesser l'augmentation de la dette publique, étaient de fausses professions de foi et une simple ruse pour gagner la confiance des électeurs. Si nos chefs ont mal agi, devons-nous les appuyer? S'ils veulent nous faire suivre une politique que nous avons condamnée pendant des années, allons-nous les suivre dans cette voie? Les ministres ne pourront pas dire qu'ils n'ont pas été prévenus. Sir Wilfrid Laurier a été entrevu par une députation représentant les cultivateurs de cette province qui lui ont dit clairement dans quelle condition difficile ils se trouvaient, et lui ont déclaré qu'ils ne voulaient pas voir ajouter un seul sou à la dette publique. Il leur répond en faisant voter $6,500,000 de subventions aux chemins de fer, les estimations les plus élevées qui se soient vues, et une augmentation en perspective de plusieurs millions de la dette publique. Les libéraux vont-ils maintenir ce qu'ils croyaient juste, ou bien vont-ils suivre les chefs qui se sont ri d'eux? Nous soumettons la question aux lecteurs. S'il croit que la dépense imposée par l'administration Laurier est trop forte, va-t-il, dans l'intérêt du parti rester muet en se contentant de payer sa quote-part? Les intérêts privés et la prospérité du pays exigent que cette question soit réglée et que l'on fasse comprendre aux hommes qui gouvernent à Ottawa, que bien qu'ils aient le titre de libéral ils ne recevront pas l'appui de ce grand corps politique, s'ils s'éloignent du droit chemin. C'est l'abstention des libéraux qui a défait Mercier, et le même sort attend Laurier. Nous ne voulons pas que le gouvernement, à Ottawa, soit le pourvoyeur des chemins de fer ou des compagnies minières ou manufacturières qui demandent nos millions dans le but de créer de gros salaires ou de donner des entreprises à ses partisans, mais nous voulons un gouvernement qui ait en vue les intérêts des Canadiens, et ne mette pas les dépenses à un chiffre plus élevé que nous ne sommes capables de payer.

M. l'Orateur, je vois que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) est sorti. Rien d'étonnant, car je comprends ce qu'il a dû éprouver en entendant résonner à ses oreilles ces éloquentes paroles d'un journal libéral.

Mon honorable ami, à mes côtés, me demande où est l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Nous savons où il est, mais il serait intéressant d'entendre parler le ministre du Commerce. Cependant il a des sympathies. Il fait mieux de se glisser hors de la Chambre, et de se retirer dans son bureau privé pour y verser, probablement, des larmes de repentir, plutôt que d'avoir l'effronterie de se lever ici pour défendre une politique qu'il a dénoncée sous toutes les administrations conservatrices. Peu importe que sir John Macdonald ait inauguré, ou non, cette politique, je dis que ce mode de subventions à tous les petits che-

mins de fer est vicieux, et le ministre du Commerce fait mieux de se cacher dans sa chambre que de venir nous déclarer ici effrontément : Nous agissons ainsi, c'est vrai, mais la même chose a été faite en 1884 ; la même chose a été faite par sir John Macdonald et les autres que nous avons dénoncés.

Est-ce là ce que demande le pays ? Une fois encore nous voyons les honorables messieurs sur les banquettes du trésor renier leur passé, tromper le peuple et trahir le parti.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a dit que cette subvention n'était pas demandée dans l'intérêt de la localité en question, mais pour quelque autre objet. Bien que l'on dise qu'il y a deux chemins de fer à Owen Sound, cela ne règle pas la question. Il est bon de se rappeler que Owen Sound est une ville de progrès qui se développe rapidement, sur la baie Georgienne. Elle a un port magnifique où viennent des navires des ports du nord ; bref, c'est une ville d'avenir. Sans vouloir jeter de l'ombre sur les autres villes de la baie Georgienne, je puis dire que Owen Sound promet de devenir une ville très importante. Son commerce aujourd'hui est surtout avec Toronto, au sud, et le territoire du nord. Comment a-t-elle aujourd'hui des communications par voies ferrées avec Toronto ? L'honorable député de Grey-est connaît bien cette partie du pays, et nul mieux que lui ne peut me reprendre, si je me trompe, et j'espère qu'il aura la bonté de le faire. Bien qu'il y ait deux chemins de fer entre Owen Sound et Toronto, il n'est pas juste de supposer que ces chemins suivent une route bien avantageuse au commerce avec Toronto. Il est vrai que le chemin autrefois connu sous le nom de Toronto, Grey et Bruce suit une ligne comparativement directe entre Toronto et Owen Sound, mais ceux qui ont voyagé sur ce chemin savent qu'il y a de fortes montées. Ainsi il faut monter les côteaux Caledon où les rampes sont si rapides qu'il faut donner au chemin, sur une longue distance, la forme d'un fer à cheval. Cela, je crois, rend excessivement coûteuse la communication entre Owen Sound et Toronto, par la ligne la plus courte.

L'autre chemin est un embranchement du réseau de l'ouest du Grand Tronc, entre Park Head, dans la direction nord-ouest, et Owen Sound. Cette ligne a environ 40 milles de plus que la ligne Toronto, Grey et Bruce, ce qui détruit virtuellement toute concurrence.

M. WALLACE : 40 milles de différence ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le chemin depuis Owen Sound jusqu'à Park Head et de là Toronto est de 30 ou 40 milles plus long que le chemin de Owen Sound à Meaford et de là, par l'ancien Northern jusqu'à Toronto. Quelle est la distance sur ce chemin ?

M. SPROULE : Environ 135 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Disons un peu plus de 130 milles. Je crois qu'avec ce chemin de Owen Sound à Meaford vous aurez une excellente ligne, aussi directe que possible—en tenant compte des rampes—entre Owen Sound et Toronto, à une distance d'un peu plus de 130 milles.

M. WALLACE : 136 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Acceptons le chiffre de l'honorable député (M. Wallace) c'est d'un grand nombre de milles plus court que l'autre route où il faut suivre une direction nord-ouest pour joindre le Grand Tronc, descendre à Wiarton et à Toronto dans la direction sud-est.

M. WALLACE : Et quel est le parcours du chemin de fer Canadien du Pacifique de Owen Sound à Toronto ?

M. SPROULE : 128 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député ne suppose pas, j'en suis sûr, que je ne connais pas la géographie de ce pays. J'ai dit, avant qu'il entrât, que bien que la route de Toronto, Grey et Bruce fût, au point de vue géographique, une route directe il fallait tenir compte des difficultés que présentent les rampes des côteaux Caledon.

M. McLENNAN (Glengarry) : Quelle est la pente.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La pente est si rapide qu'il faut donner à la ligne la forme d'un fer à cheval. Cela est bien connu de ceux qui voyagent sur ce chemin.

M. WALLACE : Je crois qu'il y a——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut me permettre de terminer mes observations, je répondrai ensuite à ses questions. Ainsi étant donnée la nature sinueuse du tracé de ce raccordement du Grand Tronc, nous pouvons dire, je crois, qu'Owen-Sound n'a qu'un seul débouché, c'est par la ligne directe de Toronto, Grey et Bruce. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) admettra avec moi que ce chemin traverse un district fertile et bien colonisé et qu'il est bien préférable à la route d'Owen Sound à Meaford qui rapporte les maigres recettes dont parle l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). La ligne irait à la ville prospère de Meaford, qui a une population de 2,000 à 3,000 âmes. On aurait, sans doute, un service de plusieurs trains par jour qui transporteraient la malle, et conséquemment nous aurions un bon service en retour de cette subvention. Sans cette disposition dans le bill, le gouvernement aurait à payer comptant chaque année pour le service de la malle sur cet embranchement. Ainsi il y va de l'intérêt public. Cette ligne serait très utile au commerce de Owen Sound, au com-

merce de Meaford, et très utile à la classe agricole entre ces deux villes. A mon avis, c'est une bonne entreprise, sous tous les rapports et qui est au-dessus de la critique, et je suis sûr que mon honorable ami n'osera pas mettre en doute l'exactitude des déclarations que je viens de faire.

M. WALLACE : Si l'on considère le ton violent du discours du directeur général des Postes on ne sera peut-être pas surpris de la nature extraordinaire de ses déclarations, dont une est qu'Owen Sound n'a pas de débouché. Owen Sound a, en été, des communications avec plusieurs endroits, par la navigation, puis un débouché par le Grand Tronc, et par le chemin de fer Canadien du Pacifique une ligne directe de 122 milles jusqu'à Toronto.

La ligne qui sera construite avec cette subvention et qui d'après l'honorable ministre (M. Mulock) est une ligne courte, est de 136 milles, soit 14 milles de plus que la ligne actuelle. Cette ligne, dit-il, sera beaucoup plus courte que celle qui passe par Wiarton. Je n'ai pas bien compris quelle serait le parcours de cette ligne jusqu'à Toronto.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Entre 170 et 180 milles, je crois.

M. McMULLEN : Environ 170 milles.

M. WALLACE : J'aimerais à avoir un renseignement défini. Que ce soit 170 ou 270 milles, il s'agit de faire passer le chemin à toutes les villes de l'Ontario-ouest. A Palmerston vous avez des embranchements dans toutes des directions qui mettent Owen-Sound en rapport avec toutes les localités de cette partie du pays, sinon avec Toronto. Et puis, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, Owen Sound est en communication directe, une distance de 122 milles, avec Toronto, tandis que le parcours de cette prétendue ligne courte du directeur général des Postes serait de 14 milles plus long. Voilà un example des notions que possède le directeur général des Postes en arithmétique. Il dit qu'entre Owen Sound et Meaford le pays est fertile. Personne ne niera la chose, mais à quoi importe cela dans la question ? Sans doute Owen Sound désire s'emparer du commerce de Meaford. Mais Meaford ne désire pas si vivement ce chemin, pour la raison que les gros poissons mangent généralement les petits, que les grandes villes accaparent le commerce au détriment des petites ; et lorsque l'honorable directeur général des Postes nous dit que Meaford est prêt à tout sacrifier pour avoir des communications avec Owen Sound, je crois que s'il se donnait la peine de chercher la vérité, il comprendrait que c'est le contraire qui est vrai.

Maintenant, il dit que c'est là une entreprise importante, utile et désirable ; mais il n'en est pas moins vrai que l'on veut donner une subvention à un chemin qui n'existe pas, qui n'a pas de charte. La chose est d'une si faible importance pour Owen Sound et Meaford, et les populations entre ces deux villes, et aussi pour les deux grandes compagnies de chemin de fer, que personne n'a songé à demander une charte au gouvernement fédéral ou à la législature locale.

On nous a dit que le président de la chambre de commerce d'Owen Sound avait écrit à ce sujet. Or, nous voulons que cette lettre soit produite. Nous voulons savoir si quelqu'un demande ce chemin de fer. Mais comme l'honorable ministre des Douanes n'a pu trouver un siège vacant pour lui dans le comté de Brant, il est forcé de chercher ailleurs et il espère peut-être acheter Grey-nord avec une subvention de $134,000 pour ce chemin. Je ne pense pas qu'il réusisse. La population de Grey-nord, bien que l'on dise que nombre d'électeurs aient été trompés, achetés par l'influence de cette organisation dont on a parlé si souvent, et avec raison.

M. McGREGOR : Nous avons déjà entendu parler de cela.

M. WALLACE : Si le député d'Essex l'a déjà entendu dire, ça ne lui a pas encore fait de bien, et il est désireux d'avoir la machine à battre à Essex lorsque arriveront les élections.

M. McGREGOR : Essex est parfait.

M. WALLACE : La machine à battre pourra alors aller à quelque autre ville.

M. McGREGOR : On peut la transporter à York.

M. WALLACE : Oui, je n'ai aucun doute qu'elle sera là. On la transportera à York-nord, et peut-être lui fera-t-on franchir la frontière d'York-ouest. Mais je ne crois pas que la machine à battre soit aussi profitable qu'elle n'a déjà été. Vous savez, il existe certains genres d'affaires qu'on peut exploiter avec profit pendant un certain temps, mais dont le public finit par deviner les dessous, et qui cessent alors d'être avantageux. Je pense que cette machine à battre, avec son équipement, avec ses organisateurs, avec ceux qui l'ont tant manipulée à leur satisfaction par le passé, avec les drôles d'ici à Ottawa, qui télégraphient de tenir Farr hors de portée——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre ! L'honorable député devrait se borner à discuter les subventions de chemin de fer, lesquelles constituent la question soumise.

M. WALLACE : M. le Président, je discute les subventions de chemin de fer.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député s'est élongé de la question des subventions de chemin de fer pour discuter un sujet entièrement étranger à la question.

M. FLINT : En même temps qu'absolument inexact, lorsqu'il a dit que la commission télégraphiait à Toronto pour tenir Farr hors de portée.

M. l'ORATEUR SUPLEANT : A l'ordre ! cette question n'est pas soumise à la Chambre.

M. WALLACE : L'honorable député d'Yarmouth a dit quelque chose d'inexact.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je rappelle l'honorable député à l'ordre. J'invite les membres du comité à discuter la question actuellement soumise à la Chambre c'est-à-dire la question concernant des subventions aux chemins de fer.

M. WALLACE : Mais en discutant cette question, j'ai signalé que nous ne votions pas de subvention dans le but de construire des chemins de fer, car cette subvention concernant la ligne projetée d'Owen-Sound à Mearford ne peut assurer la construction d'un seul pouce de chemin, ces $134,000, ou toute autre somme quelle qu'elle puisse être, ne pouvant nullement servir à la construction d'un chemin de fer. Eh bien ! je vous demanderais d'informer cette Chambre à quoi cet argent peut servir. A quoi est destiné cet argent ostensiblement voté pour construire un chemin de fer, mais dont pas un sou ne peut être appliqué à cette fin ? Il n'existe pas de charte de chemin de fer concernant une ligne s'étendant entre ces deux points. Voulez-vous me dire ce qu'on va faire de cet argent ? Vous ne le pouvez pas, mais je puis vous le dire, moi, M. l'Orateur, et je vous déclarerai que si cet argent est destiné à quelque chose il l'est à des fins de corruption, et à nulle autre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Ce n'est pas la manière convenable de procéder au débat, que de poser à l'Orateur des questions directes.

M. WALLACE : Oui, c'est la manière convenable.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre !

M. WALLACE : Je dis, M. le Président, que je ne recevrai pas de leçon, même du président, sur la manière dont je discuterai la question, tant que j'observerai les règles de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre !

M. WALLACE : Je ne me soumettrai pas.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre ! à l'ordre !

M. WALLACE : A l'ordre vous-même ! Vous ne porterez pas atteinte à ma liberté lorsque je discute les questions convenablement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député doit savoir qu'il viole le règlement. Lorsque le président d'un comité rappelle un député à l'ordre, ce député doit s'asseoir tandis que ce rappel à l'ordre est expliqué. J'ai dit que l'honorable député ne procédait pas au débat convenablement en posant des questions au président, au lieu de les adresser au comité par l'intermédiaire du président.

M. WALLACE : Je ne poserai pas d'autres questions au président. Quand je pose une question, je l'adresse à la droite par l'intermédiare du président. Si le président dit que nous ne devons pas lui poser de questions, je ne lui pose pas ces questions. J'ai toujours observé le règlement de la Chambre, et c'est ce que j'entends toujours faire. J'entends toujours avoir cette liberté de discussion que chaque membre de parlement a le droit de posséder, et je ne permettrai ni au président ni à aucun autre de porter atteinte à mes droits et mes libertés de membre du parlement.

M. FLINT : C'est un noble sentiment.

M. WALLACE : Eh bien ! M. l'Orateur, je suis heureux de voir l'honorable député d'Yarmouth apprécier même ce que c'est qu'un sentiment convenable et noble. Je ne lui avais pas jusqu'à présent accordé le mérite d'une appréciation convenable de ces sujets. Il a aussi prétendu que j'avais déclaré en cette Chambre qu'un membre du comité avait adressé des télégrammes répréhensibles à Toronto. Je n'ai jamais fait cette déclaration.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre! J'ai déjà décidé que cela n'a rien à voir à la question soumise. J'invite les membres du comité, afin d'expédier les affaires, à borner la discussion à la question soumise. Je sais que certaines interruptions ont été faites, mais j'ai rappelé les interrupteurs à l'ordre.

M. SPROULE : Si un député fait une remarque inexacte à l'égard d'un autre, celui-ci n'a-t-il pas le droit de se lever pour opposer une dénégation à cette remarque ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Certainement.

M. SPROULE : Si tel est le cas, le député d'Yarmouth ayant fait une asertion relativement au député d'York-ouest (M. Wallace), je demande si celui-ci, sachant que cette assertion est inexacte, n'a pas le droit de la nier ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Certainement.

M. WALLACE : Alors, d'après votre décision, j'ai raison de mentionner l'assertion faite par le député d'Yarmouth ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je comprends que ce point a déjà été réglé. On a fait une assertion que j'ai déclarée irrégulière, pour le motif qu'elle était étrangère au sujet discuté. J'invite maintenant les membres du comité à discuter exclusivement la question soumise.

M. WALLACE : Vous avez décidé, en réponse au député de Grey-est (M. Sproule), que si le député d'Yarmouth avait fait à

mon sujet une assertion inexacte et mal fondée, je devais avoir le privilège de la nier. C'était là une proposition qui s'imposait d'elle-même. Je nie dans les termes les plus formels avoir fait une assertion semblable.

M. FLINT : Si j'ai fait une remarque qui soit irrégulière je la retire certainement.

M. WALLACE : Cela tranche la question, et cela démontre que parfois l'Orateur lui-même peut errer tout comme les autres.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre !

M. WALLACE : Nous reviendrons à la question qui fait l'objet du débat.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre !

M. WALLACE : J'étais dans l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre !

M. WALLACE : Je ne pense pas que nous fassions avancer les affaires de la Chambre si le président doit occuper presque tout le *temps*.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : J'espère que l'honorable député (M. Wallace) retirera l'assertion que le président a erré dans sa décision.

M. WALLACE : M. l'Orateur Suppléant m'a empêché de faire ce que, lorsque le point d'ordre a été soulevé par l'honorable député de Grey-est, il n'a pu s'empêcher d'admettre que j'avais raison de faire et j'ai dit que l'Orateur avait erré sur ce point comme nous sommes tous exposés à le faire. Je ne dis pas qu'un orateur doive être infaillible, mais nous nous attendons tous à ce que, comme nous, il tienne légitimement compte des règles de la Chambre.

Cette question-là est réglée, et nous procéderons maintenant aux affaires ; et s'il n'y a pas d'interruption, nous pourrons continuer la discussion de ce sujet.

L'honorable directeur général des Postes n'a pas du tout réussi à établir son point, ainsi que l'honorable ministre des Douanes. L'honorable député d'Yarmouth a reconnu sa propre incompétence dans l'affaire. Il ne reste donc plus qu'à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à nous fournir tous les renseignements qu'il a indiqué qu'il nous donnerait relativement à ce chemin. L'honorable ministre a dit qu'il avait les mains pleines de renseignements lorsque les résolutions pourvoyant aux subventions des chemins de fer étaient soumises à la Chambre, et qu'il avait été désireux de les communiquer. C'est là un bon conte, mais ses paroles ne seront pas acceptées sans mot-dire par ceux qui étaient présents alors. J'aimerais que l'honorable ministre nous fournisse la résolution de la chambre de commerce, la lettre du président de cette chambre, ou quelque pièce quelconque d'information, quelque parcelle de preuve, indiquant pourquoi on est désireux de faire construire ce chemin, pourquoi on demande à l'honorable minstre des Chemins de fer et Canaux et à l'honorable ministre des Douanes de faire ce présent de $134,000 pour construire ce chemin de fer à travers un territoire riche, prospère et heureux, mais où un chemin de fer n'est pas nécessaire. Si ce chemin n'est pas nécessaire, on devrait pouvoir nous déclarer pourquoi la population du Canada devrait se fendre de $134,000 afin d'assurer un comté à l'honorable ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : M. le Président, je ne veux pas accaparer le temps de la Chambre pour faire de longues remarques, mais je désire repousser l'insulte que l'honorable député (M. Wallace) a faite aux hommes d'affaires, à la chambre de commerce, au conseil de ville et à tous les habitants de la ville d'Owen Sound. Il a de propos délibéré déclaré que ce crédit est porté là expressément dans le but de corrompre les électeurs et d'acheter la population. Je lui dirai seulement que les hommes d'affaires d'Owen Sound repousseront toute imputation semblable, ainsi que tout parti reconnaissant l'autorité de chef, totale ou partielle, de tout homme qui viendra capricieusement en cette Chambre faire ce qu'il a fait. La population d'Owen Sound lui prouvera si ce crédit est destiné ou non à des fins de corruption, et si elle l'a demandé ou non ; et l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) constatera, s'il ne répudie pas ces déclarations, que les gens de Meaford auront quelque chose à dire à ce sujet. Le temps n'est plus où l'on pouvait dire à des hommes respectables, à des hommes d'affaires importants, en cette Chambre, qu'une proposition qu'ils favorisent et qu'ils désirent voir adopter est de nature corruptrice, et qu'ils sont animés de motifs corrupteurs relativement à cette proposition. Je ne veux pas m'étendre plus longuement, et je renverrai ces messieurs au rapport complet des "Débats" où ils pourront lire ce que ce soi-disant chef du parti conservateur en cette Chambre a à dire à leur égard.

M. WALLACE : On m'a conseillé de proposer la nomination d'une commission médicale pour examiner l'honorable ministre des Douanes relativement à cette sortie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous en auriez besoin d'une, d'abord.

M. WALLACE : Comme d'ordinaire, l'honorable ministre des Douanes viole les règles du débat, je regrette de le dire, sans être repris par le président.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. Wallace) se méprend, j'ai dit "à l'ordre."

M. WALLACE : Je demande pardon à l'honorable orateur, je ne l'ai pas entendu. Dans sa fanfaronnade, l'honorable ministre des Douanes a dit que j'avais été insulté le con-

seil, la chambre de commerce et les citoyens d'Owen Sound. Je n'avais pas la moindre intention d'insulter aucun de ces messieurs. J'ai demandé, j'ai supplié l'honorable ministre des Douanes et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de nous fournir une pièce quelconque, une lettre du président de la chambre de commerce, du maire d'Olhen Sound, des citoyens du même endroit, demandant l'adoption de ce crédit, et de nous communiquer les raisons qui les justifiaient de demander au parlement du Canada de voter $134,000 pour construire ce chemin. Je n'ai fait que demander des renseignements, et cependant, en présence de cela, l'honorable ministre des Douanes, qui est sorti de cette enceinte avant que je me lève pour parler——

M. DAVIS : Il est revenu.

M. WALLACE : Je vois qu'il est revenu,— m'accuse d'avoir accusé ces gens qui, dit-il, ont écrit, pétitionné et demandé la construction de ce chemin de fer. Si tel est le cas, je veux voir produire les documents en cette Chambre. Je veux voir quelles sont les raisons que ces messieurs ont données pour demander qu'on accordât $134,000 pour construire 21 milles de chemin de fer. Je demande à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et à l'honorable ministre des Douanes, qui n'a pas fait preuve de cette sérénité d'âme si désirable et si recommandable, pourquoi il ne nous communique rien de cette information. J'ai entendu déclarer du côté de la droite que le président de la chambre de commerce voulait la chose. Eh bien ! je veux voir la lettre du président de la chambre de commerce, et j'ai besoin de l'information. Est-il déraisonnable de demander cette information-là ? Je ne le crois pas. Je crois qu'il est raisonnable et convenable qu'on nous fournisse ces renseignements, et cependant, de jour en jour, lorsque nous demandons ces renseignements-là, nous voyons ces messieurs de la droite rester à leurs sièges pour y lire leurs journaux, ou dormir en gens satisfaits, ou, comme dans le cas de notre ordinairement aimable ministre des Douanes, perdre son sang froid et faire une scène.

Quelques VOIX : A la question ! à la question !

M. WALLACE : Je m'en tiens à la question. Nous voulons des renseignements. Nous ne serons pas satisfaits d'en obtenir comme ceux que l'honorable directeur général de Postes nous a fournis en disant que cette ligne est de 34 milles plus courte que le Grand Tronc et d'autres lignes pour conduire à Toronto. Elle ne se rend nullement à Toronto, si ce n'est incidemment, et le chemin de fer Canadien du Pacifique est de 14 milles plus court que cette ligne courte de ces messieurs. L'autre ligne du Grand Tronc rayonne dans toutes les directions à Palmerston, comme le sait très bien l'honorable député de Wellington-nord. On y est assez bien pourvu de commodités de chemin de fer déjà, et l'on n'a donné aucune raison justifiant cette subvention-ci.

Le ministre des Douanes nous a déclaré qu'il faudra nous justifier aux yeux des citoyens dOwen Sound, mais je puis lui dire que les citoyens de cet endroit sont trop intelligents pour se laisser égarer par de pareilles sornettes, bien que l'un d'eux l'ait été grâce aux manœuvres de la machine à battre et de la compagnie s'y rattachant.

M. McMULLEN : Lorsque fut construit l'embranchmement s'étendant de Parkhill à Owen-Sound, sur la rive ouest du havre, le juge Masson était alors le député conservateur du comté et il obtint la subvention de cette Chambre. Personne n'a alors porté contre lui les accusations de corruption que formule aujourd'hui l'honorable député (M. Wallace.)

M. WALLACE : Il y avait une charte autorisant la construction de ce chemin-là.

M. McMULLEN : Et il y en avait une quant à celui-ci, bien qu'elle puisse être expirée.

M. WALLACE : L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit qu'elle est expirée.

M. McMULLEN : Eh bien ! je suppose son assertion exacte. Maintenant, la rive ouest du havre requiert une correspondance. car si quelqu'un d'Owen-Sound veut aller à Meaford en hiver il lui faut se rendre d'Owen-Sound à la jonction de Cardwell par le chemin de fer Canadien du Pacifique, puis à Collingwood et, de là, à Meaford, par le Grand Tronc. A moins de faire le trajet en voiture il lui faut faire un voyage de 150 milles.

M. WALLACE : Je l'ai fait en voiture.

M. McMULLEN : Moi aussi mais il serait de beaucoup plus commode d'avoir un chemin de fer. Owen-Sound devient une ville très importante, et ce tronçon de chemin de fer devrait certainement être construit. L'honorable député (M. Wallace) sait que le centre du pays du blé en cette région est Owen-Sound, et s'il était meunier, la seule manière dont il pourrait expédier du blé à Barrie ou à Orillia serait de le faire transporter à la jonction de Cardwell par le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'y faire transborder dans les wagons du Grand Tronc. Tout cela prouve que ce tronçon serait décidément avantageux pour la population d'Owen-Sound et pour celle de Meaford.

Owen-Sound se développe, le chemin de fer Canadien du Pacifique y établit des élévateurs, et cette ligne constituerait une correspondance très désirable. Maintenant, si un homme veut aller d'Owen-Sound à Caledon, vers la rive nord du lac Supérieur, pour correspondre avec le chemin de fer Canadien du Pacifique allant à Winnipeg, il lui faut se rendre en hiver d'Owen-Sound à la

jonction de Cardwell, pour revenir par chemin de fer à Barrie, et de là se diriger dans une autre direction. Ce tronçon lui permettrait de prendre une route beaucoup plus courte.

M. WALLACE : De combien ?

M. McMULLEN : De 100 milles.

M. WALLACE : Pas de la moitié de ce chiffre.

M. McMULLEN : De 75 à 100 milles, comme le disait l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. WALLACE : Non, pas la moitié de cela.

M. McMULLEN : La route serait considérablement plus courte, et si l'honorable député (M. Wallace) comprenait la topographie du pays, il ne combattrait pas cette ligne.

M. SPROULE : Le ministre des Douanes a donné cours à certaine vertueuse indignation parce que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) n'a pas recommandé l'item, bien que déjà j'eusse exposé ce qui, a mon sens, en constituait une défense raisonnable.

M. WALLACE : Votre défense est la seule qui ait été faite de ce projet.

M. SPROULE : Le ministre des Douanes (M. Paterson) était excité et hors de ses gonds, et il a sauté sur ses pieds saas attendre que quelqu'un vienne défendre la chose. Je puis lui déclarer que sa tempête dans un verre d'eau n'aura pas grand effet. Je puis l'assurer que je ne lui demanderai pas son aide pour défendre ma conduite soit en cette Chambre soit ailleurs, non plus que son aide ne me sera nécessaire pour justifier ma conduite aux yeux de la population de Meaford ou de la population d'Owen-Sound. Pareille scène de la part du ministre (M. Paterson), d'après ce que je puis voir en ma qualité de médecin, indiquerait autre chose qu'une vertueuse indignation, lorsqu'il a dit qu'une insulte avait été faite à la chambre de commerce ou d'Owen-Sound ou de Meaford. Si en ma qualité professionnelle, j'étais appelé à dire ce qu'une pareille conduite indique, je dirais que la chose semble plutôt révéler un ramollissement sénile du cerveau que toute autre chose.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais possédez-vous quelque science méidcale ?

M. SPROULE : Il se peut que non, mais après trente années d'expérience, telle est l'opinion que j'exprimerais.

L'honorable député d'York (M. Wallace) a demandé le mémoire reçu de la chambre de commerce, et bien qu'il me fût inutile de demander cela, vu que je connais bien la localité, il n'était pas hors de propos que l'honorable député (M. Wallace) fît une demande semblable.

Je répète ce que j'ai déjà dit, savoir : que ce tronçon de chemin de fer reliera les réseaux de l'ouest et de l'est, et ce besoin est l'un des plus désirables de la situation actuelle. Il pourvoira aussi d'un chemin de fer une partie de pays agricole aussi belle qu'on peut en trouver dans notre région septentrionale de l'Ontario. C'est ce que j'ai déjà dit, et je le répète maintenant.

Quant à la population d'Owen-Sound, je sais, par suite de mes rapports personnels avec elle, qu'elle est désireuse d'obtenir ce chemin de fer, mais j'aimerais à signaler au ministre des Douanes que la partie la plus désirable du chemin de fer conduisant à Meaford est celle qui relierait le chemin de fer du nord au port, et que c'est celle qu'on aimerait à avoir immédiatement. J'ai demandé à l'honorable ministre si l'on devait disposer à cette fin d'une partie de la subvention, et il a été assez bon de me répondre qu'il l'ignorait. Si l'on a maintenant l'intention d'être utile aux besoins de la population, j'imaginerais que l'honorable ministre des Douanes devrait être en état de me déclarer immédiatement si une partie de cette subvention serait disponible en faveur de cette ligne. Cependant, c'est ce qu'il n'a pas fait, mais il m'a plutôt laissé sous l'impression qu'il n'en ferait rien. Dans ce cas, on devrait naturellement en conclure que cette subvention a pour but se servir un objet ultérieur.

Tout ce que je puis dire, c'est qui si le chemin de fer est construit—et j'espère qu'il le sera—il profitera à un grand nombre de personnes. C'est un tronçon dont la construction est fort désirable, ce tronçon devant relier les parties est et ouest du pays, et devant permettre à la population de se rendre par Collingwood, au lieu de le faire par la jonction de Cardwell, d'Owen-Sound au chemin de fer Canadien du Pacifique.

La distance serait d'environ 34 milles plus courte d'Owen-Sound. En outre ce chemin de fer est très désirable et traverserait le meilleur district agricole d'Ontario, je crois. La population serait heureuse de le voir construire, surtout celle d'Owen-Sound et ceux qui habitent entre cette ville et Meaford. A Meaford l'opinion est partagée, mais on serait heureux de voir appliquer une partie de cette subvention au prolongement du chemin de fer Northern jusqu'au port.

A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Hull (Québec), sur une distance n'excédant pas 4 milles.

M. WALLACE : J'aimerais à avoir des renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de terminer la ligne jusqu'à la Pointe Nepean.

M. WALLACE : Est-ce la ligne qui doit passer sur le nouveau pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, pour un chemin de fer allant de la ville d'Edmonton-Sud (Territoires du Nord-Ouest) à Edmonton-Nord, et de là dans une direction ouest vers la passe de la Tête-Jaune, distance n'excédant pas 50 milles.

M FOSTER : Je demanderai à l'honorable ministre s'il est prêt à nous dire quels sont les directeurs de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit.

M. FOSTER : On nous demande d'accorder une forte subvention à cette compagnie pour une ligne des plus importantes, et je crois que nous avons le droit de savoir quels sont les directeurs de cette compagnie avant de donner au gouvernement le droit d'adjuger une entreprise pour la construction de ce chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas plus de renseignements que l'autre jour au sujet de la constitution de cette compagnie. J'ai dit à l'honorable député que M. McAvity était le président et M. Pearson le secrétaire. Si l'honorable député le désire, je puis remplacer les mots, " A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique " par, " Pour un chemin de fer depuis la ville de Edmonton-sud ", et ainsi de suite.

M. FOSTER : Qu'y aurait-il à gagner en cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore. Je soumets simplement l'idée à l'honorable député.

M. FOSTER : Je demanderai au premier ministre s'il croit qu'à titre de représentants du peuple nous avons le droit d'avoir ce renseignement ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député croit-il que cela serait utile ?

M. FOSTER : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas. Mon honorable ami dit qu'il n'a pas d'autres renseignements que ceux qu'il a donnés, et ainsi il me semble qu'il a fait son devoir. L'honorable député veut s'assurer si cette compagnie est capable d'exécuter ces travaux. Lorsqu'un homme de la position de M. George McAvity déclare au gouvernement, qu'il est en état de mener à bonne fin ce projet pour lequel il demande de l'ade au gouvernement, je crois que nous avons là toutes les garanties désirables.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne saurait dire cela. Nous n'avons jamais vu en cette Chambre une requête déclarant que M. McAvity était prêt à construire ce chemin jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune. Il est venu une requête devant la Chambre, et c'est avec beaucoup de peine que nous avons pu la faire lire. Elle était signée par M. George McAvity et M. Pearson, et elle demandait trois choses. Ces messieurs déclaraient qu'ils avaient les capitaux nécessaires, et qu'ils étaient prêts à procéder à la construction de ces trois lignes : un parcours de 4½ milles à partir du côté sud de la rivière jusqu'à Edmonton-nord ; depuis ce dernier point, jusqu'au fort Assiniboine, puis jusqu'au fort Saskatchewan.

Voilà les lignes pour lesquelles messieurs McAvity et Pearson, le président et le secrétaire, de cette compagnie, demandaient une subvention et qu'ils étaient prêts à construire. Qu'est-il arrivé ? Ils n'ont en de subventions pour aucune de ces lignes, sauf pour une petite ligne entre Edmonton-sud et nord ; mais deux ou trois mois plus tard est venue la requête de MM. McAvity et Pearson dont j'ai parlé, demandant une subvention pour un chemin de fer jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune, et une autre subvention de $80,000 pour une certaine période, pour la construction d'une autre ligne dans la direction du Nord-Ouest. Rien dans cette requête ne disait que ces messieurs étaient prêts à construire le chemin de la Passe de la Tête-Jaune. Il n'était fait aucune mention des difficultés du tracé ou de quoi que ce soit, et leur requête ne reposait sur aucune exigence du commerce. Je veux bien reconnaître la valeur de M. George McAvity et sous certains rapports, c'est un homme d'une haute importance, mais ça n'a jamais été un constructeur de chemins de fer, et je crois sincèrement qu'il n'a pas l'idée de le devenir. Je crois sincèrement que ces messieurs sont de simples vendeurs de chartes de chemins de fer. On a mentionné le nom de M. William Pugsley comme garantie. Cela est simplement ridicule. Cet homme n'a jamais été un constructeur de chemins de fer, c'est un solliciteur de chemins de fer et c'est parfaitement son droit, mais on admettra qu'il est ridicule de vouloir en parler dans le sens qu'on le fait.

Il y a quelque chose de louche dans ce brusque changement politique. Pourquoi la ville d'Edmonton a-t-elle obtenu une charte ? Ce n'est pas pour construire un chemin de fer jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune. Edmonton a eu cette charte pour faire certains travaux dont elle a besoin, pour joindre la partie sud à la partie nord, puis construire le chemin jusqu'à Assiniboïa-est, atteindre Athabaska Landing, puis vers le nord-est, jusqu'au fort Saskatchewan. Voilà ce qu'a obtenu M. Pugsley, et depuis, rien ne nous dit pour qui il a agi.

Depuis la première requête de MM. George McAvity et Pearson, il s'agissait l'exécuter les travaux demandés par Edmonton. Aujourd'hui il n'en est plus de même, sauf la construction de 4½ milles entre Edmonton-sud et nord. Au lieu d'être dirigé vers le nord-ouest et le fort Assiniboine, le chemin d'Edmonton-nord, va directement vers l'ouest, jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune. Depuis l'achat de cette charte, M. Pugsley a obtenu des pouvoirs importants du parlement, sans qu'il ne lui en coûtât un sou.

Quels sont ces pouvoirs ? Il a obtenu le privilège de construire un chemin de fer dans le Passe de la Tête-Jaune et dans les régions de la Rivière de la Paix, et il se trouve aujourd'hui avec ces importants privilèges sur le terrain même du chemin transcontinental, qui, d'après le "Globe" de Toronto, est maintenant projeté et subventionné par cette Chambre pour un parcours de 500 à 600 milles. Il se trouve possesseur de ces privilèges que le chemin transcontinental devra acheter avant de pouvoir construire cette ligne jusqu'à la Colombie Anglaise. On peut avoir raison, lorsqu'il s'agit de véritables constructeurs de chemins de fer, comme Mckenzie et Mann, et qu'on leur accorde des privilèges et des subventions ; mais du moment qu'il s'agit de réaliser ce grand projet depuis Edmonton, par la Passe de la Tête-Jaune, ou à travers les régions de la Rivière de la Paix, jusqu'à l'océan, nous nous trouvons en face des possesseursj de ces privilèges, M. Pugsley, le solliciteur, M. McAvity et M. Pearson qui ont demandé cette subvention à titre de secrétaire de la compagnie, sans expliquer en aucune façon le changement.

Comme je crois que ces gens n'ont pas l'intention de construire ce chemin, mais qu'ils veulent simplement bénéficier de la vente des privilèges qui leur sont accordés par la Chambre, il est du devoir du ministre des Chemins de fer et Canaux et du premier ministre, de nous dire quels sont les individus intéressés. J'ai appris qu'il y avait d'autres personnes dans cette affaire; on m'a dit que c'était des membres de cette Chambre. Est-ce vrai ? On m'a dit qu'un fils du ministre était un des promoteurs de cette entreprise, Est-ce vrai ? Je sais que M. Pugsley est solliciteur, et depuis 20 ans, partout où vous avez vu M. Pugsley, vous avez trouvé le ministre des Chemins de fer et Canaux, et vice versa. C'est une affaire grave de la part du parlement d'accorder ces privilèges, qui valent des centaines de milliers de piastres, si ces hommes n'ont d'autre but que de les vendre à de gros bénéfices.

Ainsi que je l'ai dit, je crois sincèrement que ces gens ne sont pas des constructeurs de chemins de fer, mais simplement vendeurs de privilèges, que c'est précisément ce qu'ils veulent faire dans le cas actuel sans aucune idée de construire une ligne transcontinentale. Cete route ne peut être construite et exploitée par divers propriétaires ; elle doit être sous le contrôle d'une main puissante, et je crois voir là les messieurs qui en construisent la plus grande partie et qui reçoivent de fortes subventions cette année. Voilà pour quelle raison je crois que l'on devrait nous donner ces renseignements.

J'ai entendu murmurer dans la ville que certains membres de cette Chambre croient que la discussion qui a eu lieu avant hier leur vaut $200,000. Pourquoi ? Simplement parce qu'ils vont construire une ligne transcontinentale ? Pas du tout, mais parce que cela prend l'aspect d'une ligne transcontinentale, et que cela donne de la valeur à leurs privilèges. Dans ces circonstances, M. l'Orateur, je crois que l'on n'a aucune raison de nous refuser le renseignement que nous demandons. Il s'agit de l'argent du peuple, et lorsque le gouvernement et le ministre des Chemins de fer demandent ce crédit, les représentants du peuple ont le droit de savoir à qui on veut le confier. Voilà pourquoi, à mon avis, la Chambre devrait avoir ce renseignement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il n'y a certainement pas matière à s'exciter.

M. FOSTER : Je ne m'excite pas ; je suis absolument sérieux.

Le PREMIER MINISTRE : Comme il plaira à mon honorable ami (M. Foster), mais sous ces apparences de sérieux il se cache peut-être un peu de comédie. Dans le discours qu'il vient de faire, l'honorable député n'est pas du tout conséquent avec la question qu'il a d'abord posée. Il a d'abord demandé qui demandait la constitution en corporation de cette compagnie, qui la représentait, quels étaient ses directeurs ? Nous lui avons nommé le président et le secrétaire, et nous n'avons rien de plus à lui dire si l'objet qu'il a en vue est de s'assurer de la bonne réputation de ces hommes et de leurs moyens d'action. L'honorable député ne conteste pas la valeur de M. McAvity. Il dit que c'est un homme très compétent, mais qu'il n'a pas toujours été un constructeur de chemins de fer. C'est parfait. Mais est-il raisonnable de supposer que ces hommes aient été toute leur vie des constructeurs de chemins de fer. Je me rappelle un jour où le gouvernement donnait $25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre à des hommes qui n'avaient alors jamais construit de chemins de fer, M. Duncan McIntyre, un commerçant de nouveautés ; M. Robert Angus, un président de banque ; M. Donald Smith, qui avait eu des intérêts dans la Compagnie de la Baie d'Hudson, et M. George Stephen, un marchand de nouveautés. C'étaient des hommes d'affaires capables, qui avaient fait de grandes fortunes et qui s'étaient livrés à la construction des chemins de fer. Que pouvons-nous objecter à ce que M. McAvity, le commerçant heureux de Saint-Jean entreprenne de construire des chemins de fer ? En quoi cela pourrait-il nuire à M. McAvity de ne s'être pas occupé de construction de chemin de fer jusqu'à présent ? Le fait qu'il abandonne une industrie pour se livrer à une autre est-il une raison suffisante pour lui refuser cette subvention ? Cette objection est sans valeur et l'honorable député lui-même doit le reconnaître. Il dit que M. McAvity n'a pas dit, sous sa signature, qu'il était prêt à accepter la subvention. Il reconnaît, cependant, que nous avons une requête signée par ce monsieur, à titre de président, et par M. Thompson, secrétaire de la compagnie. Ce que demandait M. Mc-

Avity, c'était une subvention pour un chemin de fer entre Edmonton-sud et Edmonton-nord. Mais l'honorable député (M. Foster) sait qu'il a été fait une autre demande signée par M. Thompson, au nom de la compagnie. Cette demande, il est vrai, n'est pas signée par M. McAvity ; mais l'honorable député ne sait-il pas que lorsque le secrétaire d'une compagnie respectable fait une demande au nom de sa compagnie, cette demande a la même valeur que si elle était signée par le président de cette compagnie ? Devons-nous n'attacher aucune importance à cette dernière demande parce qu'elle ne porte que la signature du secrétaire ? Assurément mon honorable ami n'est pas sérieux. Cette demande est aussi officielle que si elle portait le sceau de la compagnie avec la signature du secrétaire, que si elle portait la signature de tous les membres du bureau de direction.

Quelle est l'objection de mon honorable ami ? Il voit quelque chose de sérieux dans cette affaire—il voit des exploiteurs de chartes. Il y voit la main de William Pugsley, qui a obtenu des privilèges importants, qui a obtenu une charte pour construire un chemin de fer par la passe de la Tête-Jaune. C'est vrai, M. Pugsley appartient à la compagnie qui a obtenu cette charte ; mais par qui a été accordée cette charte ? Par mon honorable ami (M. Foster). A-t-il alors soulevé des objections et dit que M. Pugsley était un exploiteur de chartes ? Non ; eh bien ! quelle objection veut-il soulever aujourd'hui ?

Et parce qu'une autre compagnie, plus loin vers l'est, possède une charte, est-ce une raison pour que l'on ne construise pas ce chemin de fer depuis Edmonton jusqu'à la passe de la Tête-Jaune, une distance de 50 milles ? A présent ce n'est qu'un chemin de fer local, mais il pourra devenir transcontinental, et je l'espère. Mon honorable ami veut-il sérieusement trouver une objection dans le fait qu'il a été accordé des chartes à d'autres compagnies avec qui celle-ci devra se fusionner plus tard pour prolonger son chemin ? Et demandera-t-il à la Chambre de refuser ce crédit parce que M. Pugsley, ou qui que ce soit, peut avoir une charte pour d'autres lignes plus loin ?

L'honorable député ne saurait être sérieux. Il dit : J'ai entendu des murmures et des rumeurs dans la rue. Le parlement du Canada en est-il rendu au point de s'occuper des rumeurs de la rue ? Cela ne saurait nous affecter. Il s'agit d'accorder un chemin de fer à la ville d'Edmonton qui veut prolonger une voie ferrée vers l'ouest dans un pays fertile, et elle espère retirer de grands avantages locaux de ce chemin. Cela me semble justifier la proposition qui est présentement devant la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire dire quelques mots en répense à l'honorable député d'York (M. Foster). L'honorable député semble croire qu'en disant qu'il a entendu des rumeurs, ou en répétant ces rumeurs et peut-être y mêlant les noms de quelques-uns de mes amis ou de mes connaissances, il pourrait jeter des soupçons à mon sujet dans l'esprit des membres du comité ou d'autres personnes du dehors. Quel autre but pouvait-il avoir en faisant cette déclaration ? Si tel est son but, je désire déclarer carrément que je n'ai absolument aucun intérêt, ni directement, ni indirectement, dans cette entreprise. Je ne sais rien de plus à ce sujet que ce que j'ai dit au comité. L'honorable député a entendu dire que mon fils y était intéressé. Mon fils est majeur et fait affaires pour son propre compte. Il est parfaitement libre de s'engager dans toute entreprise qui se présente. Sil a des intérêts dans cette entreprise, ce n'est pas pour mon compte, ni à ma connaissance ; et j'ajouterai que je ne crois pas qu'il y soit intéressé. Nous avons assez confiance l'un dans l'autre, qu'il m'en aurait parlé, je crois. Je crois donc pouvoir dire que je ne le crois pas le moins du monde intéressé dans cette opération, à moins qu'il n'ait fait quelque travail professionnel pour M. McAvity.

Pour ce qui est de M. Pugsley, l'honorable député prétend que partout où l'on trouve ce monsieur on me trouve, et vice versa. Je répudie formellement cette assertion. Je n'ai eu aucun rapport d'affaires avec M. Pugsley, non que je ne serais pas heureux de la chose car je le connais depuis longtemps. Maintes fois j'ai dû prêter mes services professionnels contre lui. Et comme je le connais, je dois dire que je ne sais rien qui lui soit défavorable. C'est un homme honorable, d'après mon expérience personnelle.

Si M. Pugsley a quelque intérêt dans cette entreprise, n'est-ce pas son droit, comme ce serait le droit de tout oncle, cousin, ou frère de l'honorable député ? Je ne crois pas que l'on puisse causer des embarras à M. Pugsley, parce que nous sommes amis tous deux, parce que nous avons vécu ensemble nombre d'années dans la même province et dans la même ville. C'est enfantin de la part de l'honorable député de croire qu'en unissant nos deux noms qu'il va créer des soupçons sur mon compte. Je suis depuis plusieurs années dans la vie publique, plus d'une attaque a été dirigée contre moi par des personnes animées des mêmes sentiments qui animent l'honorable député et jamais on n'a réussi, par aucun moyen, à trouver quelque chose de louche dans ma vie publique. Je connais mon devoir et je désire m'y conformer strictement.

Maintenant, à propos de ce crédit, je ne vois pas pourquoi l'honorable député s'y oppose. Il a entendu dans la rue, dit-il, que grâce à cette discussion la compagnie va réaliser deux ou trois cents milles piastres. L'honorable député est-il jaloux parce qu'il ne peut pas participer à la chose ? Si ces messieurs sont capables de mener à bonne fin cette entreprise, s'ils ont été assez habiles

pour obtenir le pouvoir de construire un chemin de fer, pourquoi n'en profiteraient-ils pas ? Personne n'a demandé la chose ; le gouvernement ne l'a refusé à personne. Ces messieurs se sont adressés au gouvernement et ont obtenu leur charte, et ils ont fait confirmer leurs privilèges à deux ou trois reprises, je crois, avant ce parlement. S'ils ont pu prévoir une entreprise heureuse pourquoi n'en bénéficieraient-ils pas ? Pourquoi, parce que cette partie de chemin peut plus tard faire partie d'une voie transcontinentale, refuserions-nous d'en encourager la construction ? Je ne vois aucune raison. Le parlement, à cette session, leur a accordé la législation qu'ils demandaient, et s'il y a la moindre objection au bill dans sa forme actuelle, et dans le cas où la compagnie de chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique manquerait de capitaux pour construire la ligne dans le délai fixé par l'acte, je consentirais volontiers à modifier l'article de la loi en retranchant le nom de la compagnie et laissant la chose comme crédit pour un chemin de fer, de sorte que la compagnie qui obtiendrait le privilège de construire la ligne aurait droit à la subvention. On pourrait convenablement suggérer ce changement au point de vue de quiconque croirait que ces messieurs, quelqu'ils soient, qui se cachent derrière MM. McAvity et Pearson, quels que soient ceux qui constituent la compagnie dont ils sont les représentants, ne pourraient pas exécuter les travaux ; dans ce cas, un pareil amendement pourrait être régulier.

M. FOSTER : Le ministre peut-il indiquer la raison pour laquelle les directeurs de ceux qui réclamaient le subvention, ont été changés entre la première requête et la seconde, car le requérant ne donne aucune raison. Dans la première requête, les raisons sont données au long. On y passe en revue les facultés de la compagnie de construire le chemin. Le coût probable de l'entreprise, tout cela est passé en revue, comme si ce conseil du directeurs devait être permanent. On s'est écarté de cette ligne de conduite, et bien que cela soit fait à la demande de la compagnie, sous la signature de sécrétaire, on n'en donne aucune raison. Pourquoi a-t-on changé d'avis ? Quelle raison a déterminé le choix du dernier projet de préference au premier, surtout si l'on considère que le projet précédant était conforme à ce que la ville d'Edmonton avait désiré ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si j'ai bien compris M. Pearson, lorsque il était ici et lorsqu'il a fait sa requête, il s'est adressé au comité des chemins de fer et au parlement, afin obtenir pour sa compagnie la permission de construire sa ligne dans la direction de la Passe de la Tête-Jaune, et ayant obtenu cette autorisation, la compagnie a décidé de suivre ce tracé. En tant qu'il s'agit du coût de la construction de la ligne, M. Pearson a déclaré que d'après ses renseignements, il ne supposait pas que la construction d'une ligne dans la direction de la Passe de la Tête-Jaune offrirait plus des difficultés que la tracé proposé en premier lieu. La région que doit traverser le chemin étant virtuellement de même nature et ne devant pas entrainer de dépenses plus considerables pour la construction d'un chemin de fer. La compagnie a chargé le sécrétaire de nous déclarer qu'il n'était pas autorisé à faire cette demande, et le parlement ayant autorisé le changement du tracé, a adopté celui-ci, et la compagnie désirant obtenir une subvention pour ce tracé, nous n'avons vu aucune raison de refuser cette subvention, vu surtout que comme chemin local il traverse un district fertile et aussi propre à la colonisation que si la ligne eût passé, directement vers le nord. Tels sont les renseignements que nous avons eus, et qui seront corroborés par le député de l'Alberta (M. Oliver), lequel, je crois, a fait une déclaration dans le même sens.

Pour un chemin de fer prolongeant l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, distance n'excédant pas 3 milles.

M. FOSTER : Qui doit construire ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il sera construit sans aucun doute par la compagnie du chemin de fer de Témiscouata ; c'est ce que l'on espère. C'est le prolongement de son chemin, et tout porte à croire que ce sera un excellent bout de chemin.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Paspébiac, province de Québec, ju qu'à Gaspé, dans la dite province, n'excédant pas une distance de 32 milles.

M. FOSTER : Qui doit avoir la subvention pour construire ce chemin ?

Le PREMIER MINISTRE : Il existe une charte pour la compagnie Atlantique et Lac Supérieur, mais nous n'avons pas donné la subvention au nom de cette compagnie, parce qu'il nous faut examiner si elle possède les moyens de construire ce chemin. C'est la seule raison.

M. FOSTER : Croyez-vous qu'il est nécessaire d'examiner cette question ?

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être. Naturellement, la compagnie a été malheureuse sous plusieurs rapports, et, sans faire un examen approfondi de la chose, je dirai qu'il serait opportun, avant d'accorder une subvention à une compagnie, que nous fussions parfaitement convaincus qu'elle peut exécuter l'entreprise.

M. BERGERON : La compagnie "Atlantique et Lac Supérieur" est la seule qui ait une charte, et je vois que ses ingénieurs sont à l'œuvre sur la route. Je ne vois pas comment vous puissiez donner la subvention à une autre compagnie, et j'ignore pourquoi son nom n'est pas mentionné ici.

Le PREMIER MINISTRE : Si cette compagnie peut persuader au gouvernement qu'elle est en mesure de construire le chemin, j'en serai bien aise.

M. FOSTER : Quel est le président de cette compagnie ?

Le PREMIER MINISTRE : M. Préfontaine, je crois, mais je n'en suis pas sûr.

M. BERGERON : Je crois que c'est le sénateur Thibaudeau.

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être.

M. FOSTER : Le très honorable premier ministre croit-il que le nom de M. Préfontaine comme président nons justifierait suffisamment de voter la subvention à cette compagnie ?

Le PREMIER MINISTRE : Si M. Préfontaine pouvait y consacrer tout son temps, son nom serait parfaitement suffisant pour nous justifier de voter la subvention. Mais M. Préfontaine est maire de la ville de Montréal, et il ne peut pas consacrer son temps à cette entreprise. Si M. Préfontaine voulait s'occuper de cette entreprise, je suis sûr quil l'exécuterait.

M. FOSTER : M. McAvity est un marchand en gros, et indubitablement, il ne saurait consacrer tout son temps à ce chemin de fer.

Le PREMIER MINISTRE : M. McAvity est un riche marchand et un homme d'affaires, tandis que M. Préfontaine est avocat, ce qui est bien différent.

M. FOSTER : Oh !

A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et Rivière Détroit, pour une ligne de chemin de fer depuis Ridgetown, Ontario, jusqu'à Saint-Thomas, dans la dite province, une distance n'excédant pas 44 milles ; cette subvention ne devant être payée que dans le cas où l'on n'accorderait pas à la compagnie en premier lieu mentionnée des droits de circulation proportionnée sur le chemin de fer *Canada Southern*, entre les deux points ci-dessus nommés à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé.

M. CLANCY : Je désire dire quelques mots à ce sujet, et il me faudra répéter une grande partie de ce que j'ai dit dans une occasion précédente. Dans l'ouest de l'Ontario, il y a trois lignes mères : le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et le Canada Southern. On a construit un chemin de fer depuis la ville de Sarnia, sur le lac Huron, lequel chemin de fer suit la rivière Sainte-Claire, jusqu'à Rondeau, sur le lac Erié. Puis l'on a construit un chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit, depuis la ville de Walkerville, suivant de très près au sud la rive du lac Erié jusqu'à Ridgetown. Ces deux chemins se sont fusionnés et ne forment aujourd'hui qu'un seul réseau.

Je laisserai de côté les subventions reçues du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, et je dirai que pour le chemin de fer Erié et Huron, chemin provincial, les municipalités ont voté au moins $257,000, à l'exclusion de la somme votée pour continuer le chemin depuis Ridgetown jusqu'à Saint-Thomas. $87,500 ont été votés pour le chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit entre Walkerville et Ridgetown, formant en tout un montant d'au moins $344,000 de subventions municipales. Cela prouve que la population de ces municipalités désire ce chemin. Il est parfaitement évident qu'aujourd'hui le principal objet est de relier le réseau qui apartient à cette compagnie au chemin qu'elle a déjà affermé. Ainsi que l'a dit le premier ministre, il nous est impossible de laisser de côté les conditions locales. Il n'y a que six à huit miles de distance entre le Canada Southern et le Lac Erié. Ce n'est pas une ligne rivale. Il sert simplement de débouché à ces deux chemins et relie ce réseau avec le chemin de London et Port-Stanley.

Pourquoi une compagnie de chemin de fer objecterait-elle à ce que l'on construisît ce chemin de Ridgetown à Saint-Thomas ? Je n'entrerai pas dans les détails, mais je poserai cette question : Peut-on dire pourquoi ce parlement écouterait un seul instant une proposition portant que ce chemin ne doit pas être subventionné, si ce n'est à la condition qu'il s'adresse d'abord à la compagnie du chemin de fer Canada Southern et demande le privilège de passer sur sa ligne ? La population paie des impôts énormes afin d'avoir un chemin local, car les lignes-mères, surtout le Canada Southern, ne s'occupent pas du tout du trafic local. Ce que la population désire et ce pourquoi elle est disposée à payer, c'est un débouché indépendant qui la mette en communication avec le réseau de l'ouest et avec le chemin de Port Stanley à l'est. Je le demande au très honorable premier ministre : est-il juste de mettre cette population sous la dépendance de la compagnie du Canada Southern ? Il n'est pas juste de dire à ces gens qui se sont imposé des taxes et qui sont disposés à se taxer davantage qu'aucune compagnie de chemin de fer ne devra leur donner de débouché lorsque le parlement a constitué cette compagnie de chemin de fer en corporation, et vu, surtout, les subventions qui ont été accordées, parmi lesquelles figure celle relative à la construction de 21 milles de chemin entre Owen Sound et Meaford, dans lequel cas aucune compagnie na été constituée en corporation. La ligne reliant Owen-Sound à Meaford n'est pas une ligne parallèle pour des fins de concurrence. Il n'est pas juste de priver ces gens du privilège de construire cette ligne, avec leur propre argent. La proposition est injuste, et il n'y a pas de cas analogue dans les sommes considérables que nous votons ici.

Je le demande au très honorable premier ministre : est-il possible, à son avis, que ces gens puissent avoir des privilèges de cir-

culation qui soient aussi satisfaisants qu'une ligne indépendante ? C'est une proposition impossible et la plus déraisonnable que j'aie jamais entendu faire. Elle est injuste, et je demande au très honorable premier ministre de ne pas empêcher ces gens qui ont payé de leurs poches près d'un demi-million pour obtenir des communications par chemin de fer d'avoir le débouché qu'ils désirent. Je crois que je ne m'adresserai pas en vain à l'esprit d'équité du très honorable premier ministre, car—je l'ai déjà dit—je ne crois pas qu'il y ait un autre cas semblable à celui-ci. J'espère qu'il pourra se rendre à ma demande, et que l'on accordera la subvention sans y attacher des conditions de cette nature.

Le PREMIER MINISTRE : Je demanderai à l'honorable député (M. Clancy) d'expliquer pourquoi des privilèges de circulation sur le Canada Southern ne seraient pas suffisants pour donner à la population tous les avantages qu'elle veut avoir ?

M. CLANCY : Je dirai au très honorable premier ministre qu'il le sait lui-même, et, à mon avis, s'il veut être parfaitement franc, il l'avouera. Les privilèges de circulation dépendent toujours des circonstances qui peuvent se présenter. Une ligne indépendante peut faire circuler ses trains comme bon lui semble ; et, pour cette raison, nous devrions, à mon avis, être mis dans la même position que tous les autres chemins. Je répète que ce n'est pas là une proposition juste. Je prétends que rien ne devrait nous obliger à compter sur des privilèges de circulation.

Je n'ai pas parlé du fait que le chemin de fer Michigan Central fait partie du grand réseau de Vanderbilt. C'est un chemin qui n'a jamais été subventionné, et en accordant cette subvention, le gouvernement ne subventionne pas une ligne parallèle. La requête vient simplement du chemin de fer Michigan Central, dont les directeurs viennent en territoire canadien, et exigent que vous leur donniez ce qu'ils demandent, et posent les conditions d'après lesquelles le Canada doit dépenser ses propres deniers. C'est là, à mon avis, une proposition impossible ; la population ne demande pas la chose ; seule cette compagnie de chemin de fer la demande. J'aime à croire que le très honorable premier ministre ne dira pas que d'autres font cette demande.

Le PREMIER MINISTRE : J'admets parfaitement avec l'honorable député que la dernière corporation à considérer, c'est la compagnie du chemin de fer Canada Southern. Si les intérêts de cette compagnie viennent en conflit avec les intérêts de ceux qui désirent avoir un chemin de fer dans cette localité, les intérêts de ces derniers doivent être considérés tout d'abord. N'oublions pas cela. Or, mon honorable ami admettra avec moi qu'il n'est pas opportun qu'il y ait deux chemins de fer où un seul suffit.

M. CLANCY : Il ne s'agit pas de cela. Tout le monde sait qu'un seul chemin de fer ne suffira pas.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'est pas bon d'avoir deux chemins de fer là où un seul suffit. Il n'est pas bon de faire les dépenses qu'entraîne la construction d'un chemin de fer, si vous pouvez faire le même trafic sur une seule ligne. La proposition est si claire que, à mon avis, personne ne la contestera. Si je comprends bien, mon honorable ami veut dire qu'une seconde ligne de chemin de fer est nécessaire dans cette localité. Ce second chemin de fer serait construit à pas plus de deux milles de celui qui existe aujourd'hui. Pour quelle raison, construirait-on ce second chemin de fer ? D'après ce que je comprends, il n'y a qu'une seule raison : c'est que la population qui habite la région comprise entre la ville de Ridgetown et Saint-Thomas et qui demande ce chemin de fer, n'y aurait jamais songé, si ses affaires pouvaient se faire par le Canada Southern.

M. CLANCY : Ce n'est pas seulement cette population.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de divergence d'opinions entre mon honorable ami et moi. Si l'on désire un second chemin de fer en cet endroit, c'est parce que le Canada Southern a tant de trafic, qu'il lui est impossible de satisfaire le public. Sur le New-York Central, il y a aujourd'hui quatre voies, depuis New-York jusqu'à Albany, et peut-être jusqu'à Buffalo. Si je comprends bien, le trafic de la localité représentée par mon honorable ami est si considérable, qu'un seul chemin de fer ne peut pas suffire à transporter le trafic d'entier parcours et le trafic local. C'est sur ce fait-là qu'est basée cette proposition.

M. CLANCY : Le très honorable premier ministre n'expose pas la question d'une manière tout à fait juste. C'est le cas entre Ridgetown et Saint-Thomas, mais ce n'est là qu'une partie, et une petite partie, du grave inconvénient qui existe. La population qui habite sur le parcours de ces chemins désire que cette ligne soit indépendante.

Le PREMIER MINISTRE : Pourquoi ? Parce que la ligne existante ne dessert pas convenablement ces gens.

M. CLANCY : Oui, mais ils veulent une ligne indépendante, et non pas compter sur des privilèges de circulation sur le Canada Southern. Ils désirent avoir un chemin simplement local plutôt que de dépendre d'une des lignes-mères.

Le PREMIER MINISTRE : Après tout, la différence n'est pas grande entre l'honorable député et moi. Elle se résume simplement à ceci : que selon les électeurs de mon honorable ami, deux chemins sont devenus nécessaires. S'il en est ainsi, la rédaction même

de la résolution répondra à cette nécessité, et la construction d'une autre ligne serait justifiée. Quant à moi, je partage fortement l'opinion de mon honorable ami. Je lui ai dit cela en particulier et en public, et je le lui répète. Je crois que l'on devrait construire la seconde ligne, mais c'est une chose très sérieuse—l'honorable député le sait—que de subventionner 44 milles d'un chemin de fer qui passe à quelques pieds d'un chemin de fer existant. Je crois que la construction d'une seconde ligne est motivée. Les renseignements que je possède sur la question justifient ce que l'on m'a dit et ce que je répéterai : que la ligne actuelle n'est pas suffisante pour répondre au trafic qui se fait dans cette localité. Le trafic d'entier parcours du Canada Southern est si énorme qu'il ne s'ocupe pas de desservir la population qu'il y a entre Ridgetown et Saint-Thomas.

Dans les circonstances, à mon avis, le gouvernement doit arriver à la conclusion que cette ligne ne pourrait pas donner au public de privilèges de circulation suffisants, et qu'une seconde ligne devrait être construite. Je crois que mon honorable ami ne devrait pas insister davantage sur la question à présent. D'après les faits qu'il a signalés, il aura toute la garantie qu'une seconde ligne doit être construite.

M. CLANCY : Après l'énoncé que le premier ministre a fait, il me semble que le gouvernement ne devrait pas hésiter un instant. S'il n'y a que deux ou trois milles entre ces chemins de fer, la faute n'en est pas à la population de cette localité, qui demande un débouché. C'est parce que le Michigan Central a dans cette région une lignemère sur laquelle la population n'a pas la haute-main. En ce qui concerne le trafic local, la compagnie du Michigan Central s'adresse à cette Chambre et demande que l'on ne donne pas de subvention à une compagnie déjà constituée en corporation, simplement parce qu'il a là un chemin. C'est une demande injuste. Il s'agit simplement de savoir si le Michigan Central ou le peuple l'emportera dans ce cas.

Je n'ai rien à dire contre la Compagnie du Michigan Central, si ce n'est qu'elle fait une demande injuste; et, comme le sait le très honorable premier ministre, dans d'autres circonstances, le gouvernement n'hésiterait pas un instant à faire disparaître cet empêchement. Le très honorable premier ministre croit que je servirai tout aussi bien la cause en n'insistant pas. Je comprends parfaitement que le gouvernement est tout puissant, et que rien de ce que je pourrais dire n'aura le moindre effet sur la question. Mais je l'ai exposée sous son véritable jour, j'ose dire que vous ne sauriez trouver un état de choses analogue au Canada. Vous ne sauriez concevoir une proposition plus absurde que celle que fait le Michigan Central.

Le gouvernement est assez fort pour rendre justice ; je crois que le très honorable premier ministre est assez fort pour rendre justice, et faire disparaître immédiatement cet empêchement. La proposition n'a rien qui la recommande.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne doute pas que si le gouvernement cédait aux instances de mon honorable ami, ce dernier ne fût satisfait aussi. Mais il sait que l'on nous attaque aujourd'hui à cause du chiffre élevé de ces subventions. Il sait que l'on nous attaque dans la Chambre et dans la presse à cause des chemins de fer parallèles, ce que mon honorable ami nous demande de faire. Il est possible qu'il semble très singulier de prime abord que le gouvernement s'engage à donner une subvention à un autre chemin de fer parallèle, mais il y a des circonstances qui nous autorisent à le faire. Je maintiens le position que j'ai prise, savoir, que le gouvernement doit donner à la population des avantages sous le rapport des chemins de fer ; et si deux, trois ou quatre chemins de fer sont nécessaires, le gouvernement devrait en aider la construction afin de donner à chaque citoyen les avantages de chemin de fer auquel il a droit. Mais mon honorable ami ne nous blâmera pas, si nous ne provoquons pas ces critiques, et si nous prenons des précautions pour les éloigner, et si nous nous mettons en mesure de démontrer que, si, à une certaine époque, nous devons accorder la subvention, comme elle doit l'être, à mon avis, nous n'avons pas décidé de le faire justifier avant d'avoir une très bonne raison.

M. CLANCY : La seule critique à laquelle s'exposerait le très honorable premier ministre s'il accordait ma demande, serait celle du Michigan Central, et en refusant de l'appuyer, il s'expose à entendre dire que cette subvention doit dépendre d'une grande corporation de chemin de fer. L'accusation portant que ce serait subventonner un chemin parallèle n'a pas sa raison d'être dans ce cas, car les conditions locales sont telles qu'il serait manifestement injuste d'insister sur une accusation de cette nature, et je suis sûr qu'aucun membre de la Chambre, à quelque parti qu'il appartienne, ne voudrait en porter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député désire qu'une partie de cette 49e clause soit retranchée et qu'une subvention soit accordée à la Compagnie du chemin de fer Lac Erie et Rivière Détroit, sans condition aucune. Le très honorable premier ministre a répondu à cette demande de l'honorable député, et cette réponse, je crois, sera acceptée comme le réponse définitive que doit donner le gouvernement.

M. CLANCY : Sans aucun doute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami est sans aucun doute très en faveur de la concession d'une subvention à cette compagnie, mais il

envisage cette question à un seul point de vue. Il ne la considère pas du tout comme la considérerait le public en général. Si l'on peut dire que ce gouvernement a accordé à un chemin local, parcourant un distance de 44 milles, et qui, sur un parcours d'un mille ou deux, est parallèle à un chemin de fer déjà existant, sans qu'une enquête convenable soit faite, sans être convaincu de la nécessité de le faire, la chose ferait un tort considérable au gouvernement, comme le sait mon honorable ami. Quel est le devoir du gouvernement dans de telles coïncidences ? N'est-ce pas de s'assurer qu'il n'y a pas d'autre ligne de conduite à adopter dans l'intérêt public ? Mon honorable ami (M. Clancy) n'est pas disposé à permettre au gouvernement de faire cette enquête et de s'assurer si, dans ce cas, la construction d'un second chemin de 44 milles serait justifiable.

M. CLANCY : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander si c'est là une proposition juste ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une proposition générale.

M. CLANCY : L'honorable ministre dira-t-il que le gouvernement a été aussi particulier en ce qui concerne tous les autres projets ? Je ne me plains pas de la position qu'il a prise dans d'autres cas, mais je me plains de ce qu'il applique à ce cas une règle qu'il n'a pas appliquée et ne saurait appliquer à d'autres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'énonce une proposition générale, et à mon avis, l'honorable député ne prouvera pas que le gouvernement s'en soit éloigné dans aucun des cas mentionnés dans ce bill. C'est un principe, j'en suis sûr, qu'il est du devoir du gouvernement de suivre. Le simple fait de proposer de construire un chemin de fer sur une distance de 44 milles le long d'un autre chemin de fer déjà existant, est une proposition qui, de prime abord, ne devrait pas être considérée favorablement.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il peur des critiques du Michigan Central ou de celles du peuple ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire déclarer à mon honorable ami qu'il se trompe du tout au tout lorsqu'il dit que nous avons incorporé cet article sous une pression quelconque du chemin de fer Canada Southern. Qu'il soit certain que nous n'avons incorporé cet article sous aucune pression de ce genre.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il dire que ce chemin ne s'est pas opposé à ce qu'une compagnie fût constituée en corporation dans ce même territoire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas qu'il l'a fait ou qu'il ne l'a pas fait. Si l'honorable député qu'il l'a fait, j'accepte sa déclaration et je ne doute pas de son exactitude. Mais je n'en ai jamais entendu parler avant ce soir. Lorsque cette proposition a été soumise au gouvernement et que l'on nous a demandé de l'examiner, il y a un an ou deux, j'ai déclaré,—et l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) corroborera ce que je dis—j'ai déclaré à une députation qui s'est adressée à moi : N'est-ce pas là une proposition déraisonnable ? N'est-il pas déraisonnable de notre part de demander au parlement de subventionner un chemin de fer longeant sur un parcours 44 milles et à une distance de deux milles un chemin existant? J'ai dit : A mon avis, vous devriez vous assurer si, oui ou non, vous pouvez obtenir, à des conditions raisonnables, des privilèges de circulation de l'autre compagnie avant que vous demandiez au parlement de voter autant d'argent pour une pareille fin. Après cela, les membres de la députation se sont retirés.

Je n'ai pas donné cet avis à la demande de la compagnie du chemin de fer Canada Southern, mais parce que la chose m'a frappé, comme elle frapperait tous ceux qui auraient essayé de faire ce qui était juste dans les circonstances. Ils sont allés faire des recherches, je crois, pour arriver à un accord sur la question. On n'a peut-être pas fait d'efforts spéciaux pour arriver à un accord ; je n'en sais rien. Mais il n'en est pas moins du devoir du gouvernement de se mettre en mesure de se défendre.

Or, ce n'est pas là précisément ce que demande la population de cette localité. Toutefois, les gens de la localité ne sont pas les seuls à entendre. Le gouvernement est obligé d'examiner les déclarations de la population de la localité, et de les peser, mais il y a un intérêt supérieur : l'intérêt public.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il dire quel est l'intérêt public dans ce cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. L'intérêt du public en général exige que nous ne prenions pas les fonds publics dans le but d'accorder les demandes d'une localité en particulier, à moins que des intérêts du public en général ne nous justifient de le faire. Après une enquête convenable, si nous constatons que la compagnie du chemin de fer Lac Erié et Détroit peut obtenir du Canada Southern des privilèges de circulation suffisants pour répondre d'une manière raisonnable au trafic de la localité et de la compagnie du chemin de fer Lac Erié et Détroit, il ne nous reste qu'un devoir à remplir : voir, si nous le pouvons, à ce que la compagnie obtienne ces privilèges. Nous devons alors dire à la compagnie du chemin de fer Lac Erié et Détroit : Vos intérêts et votre devoir vous obligent à nous servir des privilèges que la compagnie du Canada Southern consent à vous donner. Ce n'est pas aussi avantageux ni aussi opportun au point de vue de la compagnie du chemin de fer Lac Erié et Détroit. J'avoue volontiers qu'il serait préférable au

point de vue de la compagnie qu'elle eut un chemin indépendant. Quelles que soient les mesures que l'on prenne en cette affaire, et quelque disposées que soient les compagnies de chemins de fer à permettre à d'autres compagnies, de faire usage de leurs voies, l'on éprouve toujours des difficultés à effectuer l'arrangement, et il est possible qu'il surgisse des désagréments. Mais, en même temps, je ne crois pas que nous soyons obligés de subventionner un chemin de fer parallèle à un chemin de fer déjà existant, à moins que nous ne constations qu'il est impossible d'obtenir des privilèges de circulation suffisants pour ceux qui les désirent. Je dirai, en outre, que depuis l'entrevue qui a eu lieu il y a un an ou deux, une enquête a été commencée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER TES : Elle n'est pas encore terminée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, une enquête a été commencée devant la commission des chemins de fer du Conseil privé, en réalité sur cette question, et à cette enquête, la compagnie du Canada Southern s'est montrée disposée à donner à la compagne du chemin de fer Lac Erié et Détroit des privilèges de circulation sur sa ligne aux conditions arrêtées par la commission. La commission des chemins de fer du Conseil privé n'aurait pas de juridiction à moins que la compagnie du Canada Southern ne consentît à se soumettre à cette juridiction.

L'enquête est maintenant commencée. J'ignore quel en sera le résultat. Après avoir entendu les témoignages jusqu'ici rendus, je ne suis pas prêt à dire qu'il est impossible d'obtenir des privilèges suffisants ; je ne suis pas prêt à dire que la chose est possible. La question n'est pas encore décidée, et tant que nous ne pourrons pas arriver à connaître assez les conditions et les circonstances pour nous permettre de nous former une opinion sur cette question, nous ne pourrons retrancher cette clause. En justice pour les intéressés et pour le public en général, dont les intérêts doivent être considérés en fin de compte, il est de notre devoir de maintenir cet article jusqu'à ce que nous soyons en mesure de décider la question d'une manière ou d'une autre.

L'honorable député a toutes mes sympathies——

M. CLANCY : Ce n'est pas ce qu'il me faut ; je veux que l'on fasse disparaître l'obstacle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne tient pas aux sympathies. A mon avis, nous ne saurions raisonnablement nous attendre à ce que l'on fasse disparaître l'empêchement tant que l'enquête nécessaire pour constater si l'on peut obtenir des privilèges suffisants du Canada Southern n'aura pas été faite.

M. CLANCY : Je nie que le gouvernement ait le droit de demander au parlement des conditions comme celles que l'honorable ministre exige maintenant. Dire que cela concerne l'intérêt public, constitue un simple prétexte. Il pose un principe pour l'ouest de l'Ontario et un autre principe pour la province de Québec. Je dis à l'honorable ministre qu'il s'arroge le pouvoir de distribuer, comme il le jugera à propos, une subvention destinée à la construction de 44 milles de chemin de fer ; cela est évident. Je propose que tous les mots après le mot "milles" dans le paragraphe 49 de l'article 2 soient retranchés.

M. COSTIGAN : Vu que le nom de la compagnie dans l'intérêt de laquelle cette subvention est proposée est mentionné, je dirai que j'approuve la chose. Je diffère d'opinion avec l'honorable préopinant sur deux points très importants. Je dois dire que, malgré ma longue expérience, jamais je n'ai vu un premier ministre faire plus, et cela d'une manière courtoise, pour répondre à la demande d'un membre de la Chambre, que n'a fait ce soir le leader de la Chambre pour répondre aux désirs exprimés par l'honorable préopinant.

M. CLANCY : Comment ?

M. COSTIGAN : En promettant formellement qu'il répondrait à ses désirs. Je diffère aussi d'avis avec l'honorable député lorsqu'il prétend qu'il est injustifiable pour une compagnie de chemin de fer de venir ici pour être entendue au sujet de la construction d'un autre chemin de fer. Il y a des précédents. Une compagnie qui possède un chemin de fer a parfaitement le droit de veiller à ses propres intérêts, et si elle s'aperçoit qu'un chemin rival doit nuire à des droits acquis, elle a parfaitement le droit, pour défendre ses intérêts, d'exprimer ses opinions. Voilà tout ce que la compagnie du Michigan Central a fait. Elle prétend que ces 44 milles de chemin seront parallèles à un chemin qu'elle a construit elle-même. Elle a parfaitement le droit de faire ce qu'elle fait. L'honorable député a oublié que nous avons déjà examiné à fond ce principe dans un autre endroit. Il doit se rappeler que la compagnie du chemin de fer "Pontiac Pacific Junction," par M. Beemer, son président, et par toutes les influences qu'elle a pu exercer, s'est opposée à l'adoption d'un bill en cette Chambre sous le prétexte que ce chemin était parallèle à un autre déjà existant. Je ne sais pas comment l'honorable député a voté alors. Je crois qu'il favorisait le chemin existant et qu'il s'est opposé au bill.

M. CLANCY : Vous le croyez sans le savoir.

M. COSTIGAN : La compagnie de Bristol n'insistait même pas sur son droit de venir jusqu'à Ottawa, mais elle voulait aller jusqu'à Quyon, et l'on a proposé que son chemin ne s'étendît parallèlement que jusqu'à Shawville, et, si je ne me trompe, l'honorable député a voté pour obliger la compagnie à ne pas dépasser Shawville.

M. CLANCY : L'honorable député se trompe du tout au tout.

M. COSTIGAN : Je me rétracterai, si l'honorable député dit que je me trompe, mais je suis sous cette impression. Une compagnie a exercé son privilège de s'adresser au parlement. C'est un bon principe. Il existe déjà un chemin, et l'on dit que si l'on peut obtenir de ces gens des privilèges de circulation suffisants, il n'y a pas de raison de dépenser une somme considérable pour construire une nouvelle ligne parallèle. Il a été prouvé, en outre, que vu la quantité de trafic qui passe par la ligne existante, il serait à peu près impossible aux propriétaires de cette dernière de fournir les moyens de transport suffisants. De sorte que nous pouvons raisonnablement nous attendre à ce que le gouvernement soit autorisé à dépenser cette subvention, et l'on a assuré de la manière la plus formelle possible qu'il en serait ainsi. Je conseille à l'honorable député de London (M. Beattie), que la question intéresse, d'accepter cette assurance, qui est dans les intérêts de la compagnie, et, j'en suis parfaitement sûr, si la compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Détroit était ici pour parler pour elle-même, elle l'accepterait.

M. CLANCY : L'honorable député n'a pas le droit de faire un énoncé de cette nature.

M. COSTIGAN : Je le fais sous ma propre responsabilité.

M. CAMPBELL : Je désire dire quelques mots, car c'est une question qui m'est familière. A mon avis, l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), après l'énoncé franc et honnête fait par le premier ministre, n'a pas favorisé la cause qu'il cherche à favoriser en faisant les déclarations extravagantes qu'il a faites. Je ne saurais comprendre pourquoi cet honorable député prend autant d'intérêt à cette question de subvention. Toutes les marchandises de son comté, de Wallaceburg et Dresden, sont transportées par le chemin Erié et Ontario jusqu'à Chatham. Il traverse le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc à Chatham, et l'honorable député voudrait que ce chemin transportât encore ces marchandises sur une distance de 40 ou 60 milles jusqu'à Saint-Thomas, afin de les remettre au chemin de fer Canadien du Pacifique, à Saint-Thomas, lorsque l'on peut tout aussi bien les remettre au chemin de fer Canadien du Pacifique ou au Grand Tronc à Chatham, comme on le fait aujourd'hui.

Puis, il doit se rappeler que les 44 milles que l'on se propse de subventionner longent le Canada-Southern, qui n'a jamais eu un seul cent de l'argent public. Une compagnie a construit ce chemin, et, aujourd'hui, vous voulez la taxer pour construire une voie parallèle à la sienne.

A mon avis, c'est là une question que le gouvernement devrait bien examiner. Comme l'a dit le premier ministre, je crois qu'il y a lieu d'accorder cette subvention, et je l'ai préconisée. D'abord, l'on devrait faire tous les efforts possibles pour obtenir des privilèges de circulation du Michigan-Central avant de construire un chemin qui lui sera parallèle. Je crois que l'on peut obtenir ces privilèges. Le Michigan-Central fait un énorme trafic, et transporte une immense quantité de marchandises, et je crois que cette compagnie a l'intention de doubler sa voie.

M. BEATTIE : Il y a une double voie aujourd'hui.

M. CAMPBELL : Puisqu'il y a une double voie sur tout le parcours, je crois que l'on peut conclure des arrangements satisfaisants pour les deux compagnies, et obtenir des privilèges de circulation sur ce chemin. Je voudrais que le chemin fût prolongé jusqu'à Saint-Thomas, mais non pas pour la raison mentionnée par le député de Bothwell. La partie du pays qu'il habite est aujourd'hui bien desservie. Toutes les marchandises sont transbordées sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et sur le Grand Tronc à Chatham, et rien n'empêche qu'elles ne soient tansportées à 60 milles plus loin jusqu'à Saint-Thomas, puis remises au même chemin de fer. Ce chemin donne un débouché aux comtés d'Essex et de Kent.

Je voudrais que le chemin fût prolongé jusqu'à Saint-Thomas, et si l'on peut faire des arrangements satisfaisants avec le Michigan-Central, je crois que cela suffira. Mais si vous retranchiez maintenant cet amendement et que vous donniez cette subvention au chemin du Lac-Erié et Détroit pour construire une ligne parallèle, le Michigan-Central doublera sa voie et viendra demander à cette Chambre une subvention, que nous ne pourrons pas refuser. Cette dernière compagnie n'a jamais reçu, jusqu'ici, un seul dollar de subvention du gouvernement fédéral. Elle a construit tout ce chemin avec ses propres fonds. Je crois cette proposition très sage : Si l'on peut faire des arrangements satisfaisants, l'on devrait les faire ; sinon, il sera temps d'entreprendre la construction d'une ligne parallèle. A mon sens, l'honorable député de Bothwell ne favorise pas la cause qu'il cherche à favoriser ici ce soir, et il aurait agi sagement, je crois, s'il avait dit beaucoup moins qu'il n'a dit sur la question.

M. McGREGOR : Je m'intéresse à cette question, comme l'honorable député de Kent (M. Campbell). Une extrémité de ce chemin se trouve très près de la ville que j'habite, et il coupe une partie de mon comté. Dans ces circonstances, je dirai que le Canada-Southern, ou, comme on l'appelle, le Michigan-Central, est une ligne qui relie le grand ouest et le grand est. C'est un des chemins de fer qui font le plus d'affaires au Canada ; 48 trains passent tous les jours sur ce chemin, et il y a ordinairement 40 wagons à chaque train, soit plus de 1,700

wagons qui passent chaque jour sur le chemin. Nous croyons qu'il serait presque impossible de conclure avec le Michigan-Central un arrangement qui serait avantageux à notre région.

Je représente un comté où l'on se livre à la culture des fruits. Ce chemin est ce que l'on appelle un chemin à bestiaux. Des trains considérables de bestiaux partent de Chicago et se rendent à Boston, Philadelphie et New-York aussi rapidement que les trains de voyageurs, et à certaines heures du jour, le chemin est encombré. A certaines heures, il vous est impossible de faire avancer un train local, et même l'on met parfois des trains de voyageurs d'un côté pour permettre aux trains de marchandises de continuer. Nous désirons prolonger le chemin de fer Erié et Huron qui part de Sarnia, et le Détroit et Lac-Erié, qui part de Walkerville, le long des rives du lac jusqu'à Ridgetown, l'un ayant 84 milles de long, et l'autre, 80 milles. Nous voulons construire un chemin de raccordement entre Ridgetown et Saint-Thomas, lequel relierait l'Erié et Huron et le Détoit et Lac-Erié à un chemin qui appartient aussi aux Walker, dont l'un va de Saint-Thomas à London et l'autre de Saint-Thomas à Port-Stanley, ce qui nous donnerait, à la longue, non seulement un chemin jusqu'à London, mais un raccordement avec Port-Stanley. Il y aurait d'autres avantages. Les marchandises pesantes, comme le fer, le fil métallique, les clous, etc., seraient expédiées à Port-Stanley de Montréal et d'ailleurs et transportées sur cette ligne à destination. On recevrait aussi de la houille, car les bateaux qui arrivent chaque jour, apporteraient de la houille aux wagons, qui la transporteraient à destination.

Nous comprenons qu'il importe beaucoup pour nous que ce prolongement soit construit vu que nous habitons une région où l'on cultive les fruits, car il est nécessaire que les fruits atteignent le marché où ils sont mis en vente aussitot que possible après la cueillette. Quand bien même le Michigan Central consentirait à nous donner des avantages, nous comprenons qu'il serait simplement impossible de le faire. Le commerce considérable que fait la population qui habite le long du chemin projeté, ainsi que le commerce de ceux qui habitent le long du chemin déjà construit, nécessite la construction de ce prolongement le plus tôt possible. Dans ces circonstances, vous sommes d'avis qu'il n'est que juste que ce chemin soit construit.

L'honorable député de Kent (M. Campbell) dit que ces deux chemins sont parallèles l'un à l'autre. C'est vrai,—mais l'honorable député de Bothwell l'a dit—cette région est très étroite. Si ce chemin devait passer plus près du lac que le Michigan Central, il lui faudrait franchir des ravins profonds qui en augmenteraient beaucoup le coût. Si le chemin est subventionné depuis Ridgetown jusqu'à Saint-Thomas, il faudra une grande partie de la subvention pour la construction de ponts.

M. CLANCY : Je devrais répondre, je suppose, au discours que l'honorable député de Kent (M. Campbell) a fait il y a un instant, mais je crois que l'honorable préopinant lui a donné sa réponse. L'honorable député réfléchira, la prochaine fois, avant d'avoir la naïveté de déclarer qu'il connaît tout ce qui concerne une question de ce genre. Les honorables membres de cette Chambre qui ont coutume d'entendre les déclarations de cet honorable député savent qu'en le faisant il se repose toujours sur son imagniation. Il m'a dit que je favoriserais les intérêts du peuple en gardant le silence, et l'honorable député d'Essex lui a donné sa réponse.

L'honorable député (M. Campbell) a déclaré que la compagnie du Michigan Central pourrait avec raison réclamer des dommages parce que ce chemin serait parallèle au sien. Je demande à l'honorable ministre s'il approuve une idée de ce genre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si j'ai bien compris, l'honorable député n'a pas dit cela.

M. CLANCY : C'est exactement ce que l'honorable député a dit.

M. CAMPBELL : Je n'ai rien dit de semblable.

M. CLANCY : L'honorable député a déclaré que le Michigan Central aurait parfaitement le droit de venir demander au parlement le remboursement des dommages provenant du fait que ce chemin est subventionné et de la construction d'une ligne parallèle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe.

M. CLANCY : Par une subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une compagnie n'a-t-elle pas le droit de demander une subvention ?

M. CLANCY : Toute compagnie a ce droit. Ce n'est pas là une réponse à la question. Ce chemin existe depuis des années. Est-ce la coutume, pour une compagnie, de demander une subvention pour un chemin construit depuis des années ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Kent a fait allusion à la construction d'une nouvelle voie. Si la compagnie doublait sa voie, elle aurait le droit de venir demander une subvention.

M. CLANCY : Mon honorable ami a dit que si l'on construisait une ligne parallèle, la compagnie aurait un droit. L'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan) a déclaré que nous devons respecter les droits du Michigan Central.

Le très honorable premier ministre a dit qu'il partage tout à fait mon opinion, et qu'il croit maintenant que des privilèges de circulation étaient impossibles. L'hono-

rable député d'Essex-nord (M. McGregor) a dit la même chose. L'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan) a dit la même chose. Quelle preuve plus forte que celle-là l'honorable député veut-il ? Tout semble indiquer qu'il est impossble d'obtenir des priviléges de circulation que l'on pourrait utiliser d'une manière raisonnable.

Ainsi, je n'ai aucune autre alternative que de demander au comité de se prononcer sur cette question.

M. BEATTIE : La circonscription électorale que je représente a autant d'intérêt en cette matière que toute autre circonscription électorale de l'Ontario. Le chemin de fer London et Port-Stanley appartient à la ville de London. Il n'a pas reçu un seul dollar de subvention du gouvernement fédéral ; mais il a été construit uniquement par la ville de London, la ville de Saint-Thomas et les townships voisins. La ville de London a acheté toutes les actions du chemin, et il lui appartient entièrement, mais elle l'a affermé pour une certaine période à la compagnie Lac Erié et Rivière Détroit, et, à la fin, cette compagnie l'achètera peut-être. Les trois lignes locales, lorsqu'elles seront reliées, formeront environ 200 milles de chemin de fer, ce qui équivaudra à une ligne-mère. La compagnie du Lac Erié et Rivière Détroit a construit de puissants steamers qui font le service entre Port-Stanley et Conneaut, Ohio, et, à chaque voyage, transportent 27 chargements de wagons de houille. Ils font le voyage deux fois par jour, de sorte qu'ils apportent 54 wagons de houille chaque jour.

Comment allez-vous donner des privilèges de circulation sur le Michigan Central sur 44 milles entre Ridgetown et Saint-Thomas ? Ce serait simplement enlever à ce chemin un commerce que l'on ne devrait pas lui enlever. Ce serait partager le trafic. Nous savons tous ce que signifient des privilèges de circulation. La compagnie de chemin de fer permettra simplement aux trains de se rendre où il lui plaira, et ne permettra pas aux trains d'arrêter entre les stations.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce ne seraient pas des priviléges de circulation suffisants.

M. BEATTIE : Cela signifierait simplement que le chemin de fer sur ces 44 milles ne pourrait faire aucune affaire, et que les priviléges de circulation seraient inutiles.

Lorsque le premier ministre aura examiné à fond cette question, je crois qu'il sera favorable à ce projet. Ces 200 milles de chemin de fer deviendront avec le temps, je crois, une grande ligne. Si je comprends bien, le chemin de fer Pennsylvanie fait beaucoup d'efforts pour avoir une ligne au Canada, et en construira très probablement une de Saint-Thomas à Buffalo.

Je ne sache pas que l'on ait demandé une subvention plus juste ou plus raisonnable, et je crois qu'on l'accordera lorsque l'on aura examiné la question à fond. La ligne possédée par la compagnie du Lac Erié et Détroit équivant à une simple ligne depuis le Pont suspendu "Suspension Bridge" jusqu'à Détroit. Cette ligne ouvrira une grande étendu de pays et permettra à nos marchands de London d'expédier leurs marchandises à une distance de 100 milles le long de rives du lac Erié. J'espère que le gouvernement examinera très sérieusement la question.

Amendement rejeté : pour, 7 ; contre, 34.

A la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, pour la restauration et le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, Québec, $50,000. A voter de nouveau.

M. McLENNAN (Glengarry) : Où est ce pont ? Est-il près du pont du Grand Tronc ?

Le PREMIER MINISTRE : Non. Ce pont se trouve au village d'Yamaska. Autrefois, il y avait là un pont, construit par la compagnie du chemin de fer du Sud-est, mais il a été emporté il y a environ dix ans. Nous avons voté $50,000 pour sa construction, mais jusqu'ici aucune compagnie n'a profité du crédit. La compagnie du chemin de fer de la Rive Sud a l'intention de reconstruire ce pont.

M. McLENNAN (Glengarry) : Ce crédit sera-t-il suffisant pour compléter le pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous l'espérons. C'est toute la subvention que nous allons donner.

M. McLENNAN (Glengarry) : A quelle distance est-il du pont du Grand Tronc ?

Le PREMIER MINISTRE : A vingt milles

M. McLENNAN (Glengarry) : L'autre pont devait coûter $300,000.

Le PREMIER MINISTRE : Celui-ci coûtera davantage.

Article 8.

M. FOSTER : L'honorable ministre possède-t-il les renseignements relativement à ces subventions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je les ai demandés au comptable de mon ministère samedi, et il a dit que pour faire ce relevé il faudrait remonter plusieurs années en arrière, et les employés ayant été occupés à clore les comptes de l'exercice, nous ne pourrions pas avoir les renseignement avant un grand nombre de jours.

Le comité lève sa séance et fait son rapport.

COUR DE L'ECHIQUIER.—DETTES DES CHEMINS DE FER.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 188) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des

chemins de fer. Ce bill est destiné à amender un acte adopté à cette session et qui a été sanctionné par Son Excellence il y a quatre ou cinq semaines. Aujourd'hui, il y a certains chemins de fer interprovinciaux couverts par des obligations. Il est possible que quelques-unes de ces obligations ne soient pas payées, et il s'agit de savoir quel tribunal devrait avoir juridiction pour en presser le paiement. Ce bill autorise la cour de l'Echiquier à agir, mais afin de ne prendre personne par surprise, il ne sera mis en vigueur que le 1er août 1900.

La motion est adoptée, le bill lu la deuxième fois, examiné en comité, lu la troisième fois et adopté.

BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a quelque temps, j'ai dit que je n'avais pas l'intention de soumettre un autre budget supplémentaire, sauf pour suppléer aux omissions. Je désire m'en tenir strictement à ce que j'ai dit, mais il me faut soumettre quelques crédits, relativement aux indemnités des membres de cette Chambre qui sont décédés durant cette session. Ces crédits sont destinés à payer aux représentants de ces députés ce qui reste dû sur leur indemnité, aussi pour payer à lady Edgar la balance du traitement de feu sir James Edgar jusqu'au 30 juin 1900, et pour payer $5,000 pour dépenses de comités et témoins, etc., soit une totalité de $12,451.

Je présente un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR : Voici le message :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1900, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 7 août 1899.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le message et le budget soient renvoyés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

M. FOSTER : En examinant ce budget, je vois qu'il ne contient pas ce que je croyais avoir été le sujet d'un arrêté du conseil, c'est-à-dire, l'autorisation de prendre certaines sommes d'argent sur d'autres crédits et de les appliquer aux premiers travaux de M. Charleson. Je suis porté à croire que cela a été fait par arrêté du conseil.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le seul arrêté du conseil sur le sujet. Il y a une autre allusion relativement à une partie des fonds, mais il n'y a pas d'arrêté ministériel spécial. Le sous-ministre me dit que c'est tout ce qu'il y a.

M. FOSTER : Que ferons-nous demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Demain avant-midi, nous examinerons les bills qui sont encore inscrits à l'ordre du jour, puis nous nous formerons en comité des subsides.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1.10 du matin (Mardi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 8 août 1899.

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

PRIÈRE.

COMPTES PUBLICS.

M. FRASER (Guysborough) : Je présente le sixième et dernier rapport du comité des comptes publics.

M. WALLACE : Je propose, appuyé par M. Casey :

Que le sixième rapport du comité des comptes publics et les procès-verbaux du dit comité soient imprimés en entier dans les procès-verbaux de la Chambre des communes de ce jour.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je demanderai à mon honorable ami (M. Wallace) de ne pas proposer cette motion aujourd'hui. S'il le fait, je soulèverai un point d'ordre.

M. FOSTER : Si je comprends bien, lorsque l'on présente le rapport d'un comité, il est iscrit dans les procès verbaux.

M. SUTHERLAND : D'après ce que je comprends, c'est tout le contraire. J'ai expliqué cela au comité ce matin.

M. FOSTER : Dans le présent cas, il y a un rapport de la majorité et un rapport de la minorité. Nous désirons qu'ils soient imprimés tous les deux.

Le PREMIER MINISTRE : Toutefois, je dois demander que la motion reste en suspens.

M. WALLACE : Pourquoi ?

Le PREMIER MINISTRE : Aucun avis n'a été donné, et je désire examiner la motion et le rapport avant de décider si cette motion doit être appuyée.

PENITENCIER DE LA MONTAGNE DE PIERRE (" STONY MOUNTAIN "). ENQUETE.

M. FOSTER : J'attirerai l'attention du premier ministre sur la commission chargée de faire une enquête sur la conduite du préfet du pénitencier de la Montagne de Pierre, M. Irvine. J'aimerais que le rapport, non les témoignages, fût imprimé. Le rapport n'est pas long.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : A-t-il été produit à cette session ?

M. FOSTER : Je le crois.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, il est entre les mains du comité des impressions. Il peut en ordonner l'impression.

M. FOSTER : Je suppose que le comité des impressions ne se réunit pas.

M. TAYLOR : Le comité des impressions a eu sa dernière réunion de la session, mais le comité qui a été nommé, comprenant le président du Sénat, et le président des communes, peut s'occuper de la chose. Je ne me rappelle pas que ce document ait été soumis au comité des impressions.

INVITATION DU PREMIER MINISTRE A LA DEMONSTRATION DE CHICAGO.

M. DAVIN : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je désire signaler une question de première importance. Samedi soir, avant que la séance fût levée, j'ai attiré l'attention du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur un prétendu interview que l'on dit avoir eu lieu entre lui et M. F. W. Fitzpatrick, du département de la Trésorerie.

M. CLARKE : Quel département de la Trésorerie ?

M. DAVIN : Celui de Washington. J'ai lu l'interview et j'ai demandé si le compte rendu en était exact. Mais le premier ministre a seulement répondu : "Je n'ai rien à dire," puis il a proposé que la séance fût levée. Mais, M. l'Orateur, je vois dans le "Globe," du 7 août, dans une lettre écrite par son correspondant, portant la date du 6 août—c'est-à-dire, le samedi qui a suivi la séance de la Chambre dont je parle—une dépêche qui, si nous en croyons le correspondant du "Globe," prouve que le très honorable premier ministre a fait des confidences à ce correspondant. Le paragraphe est ainsi conçu :

M. F. W. Fitzpatrick, le gentleman de Washington qui est venu à Ottawa pour inviter lord Minto et sir Wilfrid Laurier à assister à l'ouverture du nouvel édifice fédéral de Chicago, a parlé aux journalistes américains. Il a dit que sir Wilfrid l'avait informé que les relations entre le Canada et les Etats-Unis étaient si tendues qu'il ne conseillerait pas à lord Minto d'accepter l'invitation et qu'il n'irait pas à Chicago lui-même. M. Fitzpatrick a dit d'autres choses à ses interviewers et, sans aucun doute, les interviewers ont ajouté quelque peu à ce qu'on leur avait dit. La vérité au sujet de toute l'affaire est——

Cela est dit formellement et avec autorité :

La vérité au sujet de toute l'affaire est que M. Fitzpatrick a vu sir Wilfrid qui lui a dit que la date choisie, le 5 octobre, était si éloignée qu'il lui serait impossible d'accepter l'invitation et que le temps n'était pas convenable. Fitzpatrick est un ancien Canadien, et dans le cours d'une conversation confidentielle, sir Wilfrid lui a dit quelque chose au sujet des questions pendantes entre le Canada et les Etats-Unis. Les opinions de sir Wilfrid ainsi exprimées à Fitzpatrick ne sont pas du tout nouvelles pour la population canadienne, car le premier ministre les a fait connaître en parlement et en d'autres lieux. Evidemment, Fitzpatrick, comme tant de ses concitoyens, connaissait très superficiellement les questions dont il s'agit. Il a été surpris que le Canada ait eu la témérité de différer d'opinion avec les Etats-Unis, et il est retourné à Washington toujours étonné, et il s'est étendu devant les journalistes sur une conversation confidentielle.

De sorte que le correspondant du "Globe" confirme réellement le télégramme que j'ai lu samedi soir à la Chambre. Ainsi, l'on nous apprend que le premier ministre a dit au correspondant que le temps n'était pas convenable. Il est parfaitement évident, d'après ce qui a suivi, que le premier ministre s'est étendu sur cela et a donné les raisons qui le portaient à dire que le temps n'était pas convenable. Or, le "Record," de Chicago, après avoir vu cela, a écrit ce qui suit :

Le directeur de la poste Charles U. Gordon, président du comité chargé des exercices se rattachant à la pose de la pierre angulaire du nouvel édifice fédéral, a dit hier soir: "Il me répugne de croire que sir Wilfrid Laurier ait refusé d'assister à la pose de la pierre angulaire, et je ne le croirai pas tant que notre comité, nommé dans le but exprès de l'inviter, n'aura pas annoncé qu'il n'y assistera pas. Ce comité n'est pas encore formé, mais D. R. Cameron en a été nommé président. Les invitations ne seront pas prêtes avant quelque temps, et il s'écoulera probablement deux ou trois semaines avant que le comité puisse aller au Canada et soumettre l'invitation. Quant à M. Fitzpatrick, il n'a pas été délégué et n'était pas autorisé à porter une invitation à sir Wilfrid ou à tout autre membre du cabinet canadien. Quant à la prétendue raison donnée pour le refus, je dirai que nous ne décidons pas la question de la frontière internationale à Chicago, mais nous célébrons un grand événement, un événement important, et j'espère voir le premier ministre canadien ainsi que d'autres hauts fonctionnaires assister à cette cérémonie."

Ce n'est pas par malveillance pour le premier ministre que j'ai amené cette question sur le tapis. J'ai cru que je devais au premier ministre de signaler le plus tôt possible à son attention cette affaire du prétendu interview, car cet interview était d'un caractère extraordinaire et semblait indiquer de la part du premier ministre une curieuse idée de ce que les circonstances exigeaient de lui.

Vous savez, M. l'Orateur, qu'en 1874, alors que des négociations internationales se poursuivaient entre la Grande Bretagne, le Canada et les Etats-Unis, lord Dufferin a été invité par quelques fonctionnaires civiques d'arrêter à Chicago ; il y a été reçu avec la large hospitalité qui distingue le peuple américain, et les relations sociales et les paroles agréables qui ont été échangées n'ont pu avoir que le meilleur effet sur les rapports entre les deux peuples.

En lisant ce prétendu interview, il m'a semblé que nous n'étions pas en guerre avec les Etats-Unis, et que les paroles, si elles étaient vraies, attribuées au très honorable premier ministre, étaient de nature à causer du tort tant au point de vue impérial qu'au point de vue canadien.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dois demander à mon honorable ami de se conformer aux règlements. S'il veut me poser une question, il est dans l'ordre.

M. DAVIN : Je vais me conformer aux règlement. Le très honorable premier ministre paraissant avoir fait des confidences au correspondant du " Globe ", et lui avoir donné une explication du prétendu interview, je dois à la Chambre, je crois, de dire qu'à mon avis, le plus humble membre de cette Chambre a droit à ce que le premier ministre lui fasse ses confidences. Or, quel résultat a eu cette abstention ? Dans le " Citizen " d'hier, nous avons lu une citation où les paroles du premier ministre sont commentées, tandis que s'il s'était inscrit en faux contre ce compte rendu inexact samedi soir, cela n'aurait pas été écrit.En outre, la presse des Etats-Unis discute aujourd'hui cette question d'une manière peu convenable ; ainsi, par exemple, dans le " Sun " de New-York, il y a sur le sujet un article que je ne lirai pas à la Chambre, parce que cela est inutile.

Une VOIX : Nous vous en dispensons.

M. DAVIN : Je vais en donner lecture à la Chambre en réponse à ce "Nous vous en dispensons ".

UN CARACTÈRE GROTESQUE.

S'il est vrai que sir Wilfrid Laurier, le premier ministre canadien, a refusé l'invitation officielle d'assister à une cérémonie publique à Chicago, en octobre prochain, cérémonie qui sera présidée par le président des Etats-Unis, parce qu'il craint d'être maltraité à cause de la contestation relative à la frontière de l'Alaska, c'est un caractère grotesque, qui se prend trop au sérieux.

Cette phrase, la seule que je lirai, montre la manière erronée dont on interprète cet interview et l'usage que l'on fait de cet interview, laissée pour le moment sans explication ; on ne l'aurait pas fait, si le premier ministre avait donné les explications à la Chambre lorsque l'on a amené cette question sur le tapis samedi soir. Depuis, le corespondant du " Globe " dit que cet interview a eu lieu et qu'il y a eu aussi des conversations expliquant pourquoi le gouverneur général et le premier ministre du Canada ne pouvaient accepter d'invitation et échanger des politesses avec nos grands voisins. Nous devons avoir une explication autorisée de toute l'affaire.

Il y a un autre point. Si le compte rendu de cet interview avec le " Record " est fidèle, lors de l'interview de M. Fitzpatrick avec le premier ministre, il ne paraît pas y avoir eu présentation de lettres de créance, et l'on peut en inférer, que M. Fitzpatrick est venu sans autorisation, comme le dit le "Record" de Chicago. La chose me paraît grave, car elle est propre à diminuer la bonne entente qui existe entre les Etats-Unis et nous. La dignité du Canada est en jeu, et, en ce moment comme samedi soir, je crois remplir un devoir public, et en même temps rendre service au premier ministre et au poste éminent qu'il occupe en signalant ces choses à l'attention de la Chambre. Je propose que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE : Permettez-moi de dire un mot, non pas parce que l'honorable député a signalé la chose à l'attention de la Chambre, mais parce que plusieurs journaux s'en sont emparés. Dans un interview publié dans un journal de Washington, l'on m'attribue certaines paroles que l'honorable député vient justement de mentionner. Je ne me suis pas occupé de cet interview, et je n'ai pas l'intention de le faire. Ce n'est pas moi qui ai rendu cet interview public ; il a eu lieu entre un M. Fitzpatrick et un des reporters de ce journal de Washington ; et ce M. Fitzpatrick me prête des paroles dont je ne suis pas responsable. Lorsque je voudrai parler au public, je parlerai moi-même comme je l'entendrai, et non pas par l'intermédiaire d'un autre. Je n'ai encore reçu des autorités de Chicago aucune invitation pour prendre part à la démonstration qui doit avoir lieu en octobre. Si je comprends bien, il doit y avoir une fête. J'ai été informé d'une manière non officielle ce matin qu'une invitation doit être faite, et lorsqu'elle le sera, j'y répondrai avec toute la courtoisie qu'elle mérite, non pas tant à cause de la position que j'occupe, qu'en raison de nos relations avec nos voisins.

M. DAVIN : Avant que la motion soit mise aux voix, je dirai que je n'ai pas signalé la chose à la Chambre parce que plusieurs journaux en ont parlé, et, à mon avis, la manière dont le premier ministre a répondu samedi soir, et le ton acerbe qu'il a pris ne convient pas à la haute position qu'il occupe. Personne ne prétendra un seul instant qu'il n'était pas à propos de soulever ici la question ; nous en avons la preuve dans le " Globe ", ou bien, le reporter du " Globe " a été coupable de la plus grande inconvenance vis-à-vis du premier ministre. Voici ce que dit le " Globe " : Je vois, l'honorable ministre du Commerce qui a quitté la Chambre la nuit dernière——

M. L'ORATEUR : J'espère que mon honorable ami va garder le décorum ; j'aime à croire qu'il ne se servira pas d'un langage trop énergique. Il est évident d'après les dispositions de la Chambre, que je n'ai besoin que de demander à mon honorable ami d'éviter de se servir d'un langage trop énergique.

M. DAVIN : Voici ce que dit le correspondant du "' Globe ".

La vérité au sujet de toute l'affaire est que M. Fitzpatrick a vu sir Wilfrid qui lui a dit que la date choisie, le 5 octobre, était si éloignée qu'il lui serait impossible d'accepter l'invitation et que le temps n'était pas convenable.

Tel est le langage tenu par une homme qui prétend que le premier ministre lui a dit avoir reçu une invitation, et qu'il avait ré-

pondu à M. Fitzpatrick comme si ce dernier eût été autorisé à faire l'invitation.

Fitzpatrick est un ancien Canadien, et dans le cours d'une conversation confidentielle, sir Wilfrid lui a dit quelque chose au sujet des questions pendantes entre le Canada et les Etats-Unis. Les opinions de sir Wilfrid ainsi exprimées à Fitzpatrick ne sont pas du tout nouvelles pour la population canadienne, car le premier ministre les a fait connaître en parlement et en d'autres lieux. Evidemment, Fitzpatrick, comme tant de ses concitoyens, connaissait très superficiellement les questions dont il s'agit. Il a été surpris que le Canada ait eu la témérité de différer d'opinion avec les Etats-Unis, et il est retourné à Washington toujours étonné, et il s'est étendu devant les journalistes sur une conversation confidentielle.

Je prétends que le correspondant qui a écrit cette dernière partie s'est servi de paroles de nature à causer du tort, en s'efforçant de discréditer M. Fitzpatrick. Et le correspondant du "Globe" qui a écrit ce paragraphe a commis une faute très grave, si ces paroles ne sont pas autorisées.

Je n'ai rien de plus à dire : et je crois n'avoir jamais mieux remplir mon devoir comme membre du parlement que je ne l'ai fait sur cette question.

M. SUTHERLAND : M. l'Orateur, cette session est commencée depuis près de cinq mois grand détriment de plusieurs membres du parlement, et à des frais énormes pour le pays. Et c'est une tâche bien difficile pour un député d'expliquer à ses commettants pourquoi nous sommes restés si longtemps ici.

M. DAVIN : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé pendant une heure et demie, hier.

M. SUTHERLAND : Je saisis cette occasion pour dire au public que nous avons eu des discussions comme celle-ci durant toute la session, lesquelles, je suppose, sont conformes aux règlements de la Chambre.

Pendant les cinq mois qui viennent de s'écouler, nous avons vu des honorables députés, prendre, chaque jour, des journaux, de petitis articles écrits par des personnes inconnues dans bien des cas, et susciter un débat dans la Chambre sur un sujet lorsqu'il n'y a aucun fondement sérieux.

M. DAVIN : Il me semble que dans ce cas-ci il y a une base sérieuse.

M. SUTHERLAND : Les honorables députés font des motions insidieuses, et, à mon avis, le public doit connaître que l'une des principales raisons qui nous ont empêchés de nous occuper des affaires publiques d'une manière plus conforme aux intérêts du pays, c'est l'abus que l'on a fait des privilèges de la Chambre. Ce reproche ne s'adresse qu'à un petit nombre de membres de cette Chambre mais, persqu'à chaque fois que M. l'Orateur a ouvert la séance, quelqu'un s'est levé en lisant un journal ; dans bien des cas, même, le journal n'est pas responsable des énoncés cités par ces honorables députés. Ils prennent des lettres écrites ou censées écrites par certaines personnes, et tâchent de soulever une discussion. J'ose dire que cette coutume a été la principale cause de la prolongation de cette session de deux mois, au grand inconvénient des honorables membres de cette Chambre et à des frais énormes pour ce pays. Et j'espère que les honorables députés qui conduisent les deux partis en cete Chambre emploieront leur influence à faire cesser cette manière d'agir.

M. FOSTER : Je crains que l'honorable député (M. Sutherland) n'ait mal choisi son temps pour faire la leçon aux membres de la gauche. L'honorable député (M. Davin), qui fait cette motion, avait parfaitement le droit de la faire ; sans cela, M. l'Orateur l'eut rappelé à l'ordre. Un honorable député a parfaitement le droit de signaler à l'attention de la Chambre une matière importante ; il l'a fait en se conformant au règlements de le Chambre, et nous nous en rapportons à M. l'Orateur en ce qui concerne l'observation des règlements. Je me suis simplement levé pour dire que bien que tout le monde désire voir finir cette session aussitôt que possible, il est malheureux que l'on essaie maintenant de dire que la session a été prolongée de deux mois par la faute de l'opposition.

M. SUTHERLAND : L'honorable député (M. Foster) doit être juste. Je n'ai pas parlé de l'opposition ; je me suis adressé aux deux côtés de la Chambre.

M. FOSTER : Si je puis être sérieux pour un moment, la faute réelle retombe sur le gouvernement qui, à l'instar de trop de gouvernements, n'a présenté ses projets les plus importants que pendant la dernière période de la session. Nous avons, pendant cette session, mis de côté une multitude de choses qui auraient dû être élucidées ; nous mettons de côté une foule de demandes de renseignements que nous aurions le droit, et qu'il serait presque de notre devoir de faire, afin de terminer les travaux de cette session. J'espère que chacun de nous se dispensera de faire la leçon aux autres, et que nous terminerons les affaires aussi rapidement que possible.

La motion est rejetée.

FABRIQUE DE CARTOUCHES DE QUEBEC.

M. CLANCY : L'honorable ministre de la Milice et de la Défense étant à son siège, je renouvelle la question que j'ai posée hier, de la part de l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram). L'honorable ministre a promis de répondre à la question de l'honorable député d'Elgin-est relativement à la fabrique de cartouches de Québec. L'honorable ministre est peut-être en mesure de donner cette réponse ce matin.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Avec la permission de la

Chambre, je vais donner cette réponse. Les questions sont ainsi conçues : La troisième, la neuvième et la douzième ont été retranchées :

1. Quelles ont été les raisons pour lesquelles le gouvernement a destitué les membres de l'Association du travail, assemblée des Artisans n° 10061, autrefois employés à la cartoucherie de Québec ?

2. Combien ont été destitués ?

4. Combien de filles et garçons ont été blessés à la dite cartoucherie durant les deux dernières années, et quelle était la gravité de leurs blessures ?

5. Quelle rémunération ont-ils reçue pendant qu'ils souffraient des dites blessures, y compris le temps pendant lequel ils n'ont pas travaillé ?

6. Quelle est la nature de la correspondance échangée entre le parti au travail dans la ville de Québec et les autorités de la cartoucherie de Québec au sujet du refus de ces autorités d'admettre pour les fins d'inspection l'inspection des manufactures provinciales, Mme Provencher ?

7. Quel a été le résultat de l'enquête faite par le gouvernement au sujet de ce refus ?

8. Qui est responsable, le ministre de la Milice, le sous-ministre, ou le surintendant de la dite cartoucherie, de la continuation du système de pressuration en vigueur dans cette fabrique ?

10. Quel est le minimum du salaire payé aux jeunes filles et aux jeunes garçons dans la dite fabrique ?

11. Le gouvernement sait-il que les gages de quelques-uns de ces employés ne s'élèvent pas à $1 par semaine ?

13. A-t-on présenté au gouvernement ou à un membre du gouvernement une requête demandant la destitution de Charles Roy ? Quelles étaient les raisons alléguées dans cette requête et par qui était-elle signée ?

1 et 2. Le gouvernement ne sait pas que des employés de la cartoucherie appartiennent à une association ouvrière quelconque. 4. Un garçon. La main brûlée par de la résine en fusion. 5. $10, payés pour soins médicaux. 6. Une résolution de l'Assemblée des Artisans n° 10061, chevaliers du travail, autorisant le secrétaire à écrire au ministre de la Milice et la Défense, pour l'informer, s'il est à sa connaissance, et si c'est de son consentement, que l'on a refusé à l'inspectrice provinciale des manufactures de la province, Mme Provencher, l'entrée à la cartoucherie. Cette résolution a été transmise au ministre de la Milice et de la Défense le 8 novembre 1897. On en a accusé réception le 10 du même mois. 7. Le surintendant de la cartoucherie a reçu ordre d'envoyer au quartier général, pour être approuvée par le ministre, l'autorisation produite par Mme Provencher, mais elle n'a jamais demandé la permission, et rien n'a été fait à ce sujet. 8. Il n'y a pas de "sweating system" à la cartoucherie. 10. On paye aux jeunes filles et aux jeunes garçons un minimum de 20 cents par jour. Paye retranchée pour absence. 13. Une déclaration statutaire expédiée au ministre, alléguant intervention politique à la dernière élection et signée par J. B. Pelletier.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. FOSTER : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je renouvellerai pour la dernière fois ma demande en ce qui concerne la demande des documents relatifs à la destitution de MM. Bélanger et Michaud. Il y aura certainement des difficultés lorsque le budget sera examiné, si ces documents ne sont pas produits. Pour attendre ces documents, j'ai attendu aussi patiemment qu'un homme peut le faire.

Ces documents sont à portée de la main, et il paraît y avoir parti-pris de ne pas les produire ; car nous voici rendu au dernier jour de la session et il n'y a encore rien sur le bureau. C'est au ministre des Chemins de fer et Canaux que j'ai demandé ces documents et il a traité ma demande avec le plus parfait mépris.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : On m'a demandé de produire les documents relatifs à la propriété de la houille sous le port de Nanaïmo. Le fonctionnaire du ministère me dit qu'il a été déposé sur le bureau un rapport contenant la plus grande partie de cette correspondance, et j'ai l'honneur de déposer maintenant sur le bureau le reste des documents.

Le député d'York, N.-B. (M. Foster) a aussi appelé mon attention sur un rapport qui a été déposé sur le bureau, et contenant la correspondance relative aux permis d'importation de spiritueux dans le territoire du Yukon. Il est question dans l'un de ces documents d'une lettre de M. Copp, demandant la permission d'importer des boissons alcooliques dans le territoire du Yukon, et cette lettre ne figure pas à la liasse. Je constate, après être allé aux informations, que cette lettre ne m'a pas été adressée ni au ministère, mais à M. Ogilvie, et qu'elle a été expédié au ministère avec prière de la faire parvenir à destination. Elle a été expédiée à M. Ogilvie, et il n'en pas pas été pris de copie au bureau. Il ne s'agissait dans cette lettre, que d'une demande officielle de permis pour importation de spiritueux dans le territoire du Yukon ; mais j'oublie de quelle quantité il s'agissait. Il a aussi été question d'une autre lettre, dont M. Maxwell est l'auteur. Cette lettre accompagnait une demande de permis faite par un gentleman de la Colombie Anglaise et était adessée au sous-ministre, M. Smart. C'était tout simplement une lettre de présentation ne se rattachant nullement à l'affaire et portant l'indication "confidentielle", et M. Smart n'en a pas gardé de copie.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Voilà qui règle la question de production des documents auxquels a fait allusion mon honorable ami, sauf, toutefois, ceux relatifs à MM. Bélanger et Michaud. Je ferai tenir une note à ce sujet au ministre des Chemins de fer et Canaux. Je dépose maintenant sur le bureau l'arrêté ministériel relatif à la démission de J. K. Skelton.

M. BERGERON : J'appelle l'attention du premier ministre sur les documents que j'ai demandés hier au ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est la réponse à une

adresse de la Chambre, en date du 24 avril, relativement aux entreprises et aux soumissions du canal de Soulanges. Il ne faudrait pas grand temps pour copier ces documents, et je demande au premier ministre de voir à ce que le ministre des Chemins de fer les dépose sur le bureau. Le ministre des Chemins de fer nous a promis de le faire hier, et il a sans doute oublié la chose. La production de ces documents abrègera de beaucoup la débat budgétaire.

LE SENAT ET LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 191) amendant de nouveau les lois relatives au Sénat et à la Chambre des Communes.

La motion est adoptée ; le bill subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité afin de délibérer sur le projet de loi.

(En Comité.)

Article 2.

M. BOURASSA : Ce bill est l'indice de ce singulier sentiment qui s'est développé dans la Chambre au cours de cette session-ci. Je veux parler de ce grand esprit de loyauté, je pourrais dire, de chauvinisme. Il va sans dire que je ne m'oppose nullement à ce que l'on entretienne la milice sur un bon pied, mais en même temps, je suis convaincu que ce serait se mettre en désaccord avec l'opinion publique que d'aller trop loin dans ce sens. Permettre aux députés et aux sénateurs d'aller s'amuser aux camps, c'est bel et bon ; mais il y a des députés qui détiennent des charges à l'extérieur, comme celles de maires de grandes villes et qui sont obligés de s'absenter pour vaquer à des affaires tout aussi importantes que les visites de ces députés militaires aux camps. C'est donc établir un mauvais précédent, à mon avis, que de présenter un bill à la fin de la session, afin de permettre à ces messieurs qui vont s'amuser aux camps, de toucher toute leur indemnité, à titre de députés. Je ne veux pas soulever de débat à ce sujet ; je tiens seulement à protester contre cet esprit exagéré de militarisme, qui est en complet désaccord avec l'opinion publique au pays.

M. BERGERON : Je ne veux pas suivre l'honorable député sur le terrain où il a placé le débat ; c'est sur une autre question que je désire appeler l'attention de la Chambre. Depuis quelques années, il me semble qu'on n'observe guère la règle sous l'empire de laquelle les députés sont censés transmettre au comptable un état indiquant chaque jour d'absence. Il ne m'appartient pas, d'accuser qui que ce soit ; mais j'ai observé, en parcourant le rapport de l'auditeur général, qu'il y a fort peu de députés qui ne retirent pas le plein montant de leur indemnité, bien que, de fait, quelques-uns aient été assez longtemps absents de la Chambre. Je ne signale le fait que pour établir que la loi à cet égard est lettre morte, et qu'il vaudrait mieux l'abroger.

Je ferai observer à cet égard, qu'il peut résulter de cet état choses une injustice pour certains députés qui, plus scrupuleux en cela que d'autres, indiquent chaque jour d'absence, tandis que d'autres ne le font pas. Cette année, il n'y a pas lieu de faire de déclaration, car nous avons dépassé le nombre de jours donnant droit aux députés de toucher le plein montant de leur indemnité sans faire de déclaration touchant leurs absences de la Chambre ; mais, chaque année, le comptable transmet aux députés une formule de déclaration qu'ils doivent remplir et au bas de laquelle ils doivent apposer leur signature, indiquant les jours d'absence, et il en résulte que quelques-uns indiquent leurs absences, tandis que d'autres ne le font point, et il arrive que quelques-uns qui sont demeurés à leur poste pendant plusieurs mois se voient retrancher une partie de leur indemnité, tandis que d'autres, qui n'ont assisté aux séances de la Chambre que quelques semaines, touchent le plein montant de leur indemnité. Puisque la loi n'est pas mieux observée, mieux vaudrait supprimer entièrement cette déclaration.

Le comité fait rapport de ses travaux sur le bill, qui subit sa troisième lecture et est adopté.

DETTE RELATIVE AUX GRAINS DE SEMENCE AUX TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le bill (n° 187) touchant les garanties de la dette relative aux grains de semence (M. Sifton) subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité, afin de délibérer sur le bill.

(En Comité.)

M. DAVIN : J'ai l'honneur de proposer, en amendement, que l'article suivant soit inséré au bill :

Le Gouverneur général en conseil pourra transférer au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest les créances de la Couronne contre le principal débiteur relativement aux grains de semence, avec instructions d'accorder au principal débiteur l'option de rembourser l'argent ou son équivalent, pourvu que la corvée, suffisante, au prix ordinaire pour couvrir le montant dû, soit admise à titre d'équivalent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M Sifton). Non.

M. DAVIN : Je me flattais de l'espoir que le ministre accepterait cet amendement. Ce serait le moyen d'en finir avec cette question qui intéresse hautement les populations des Territoires du Nord-Ouest. Les cultivateurs, qui sont les principaux débiteurs de la Couronne ont contracté cette dette à une époque où la masse des cultivateurs du Nord-Ouest n'avaient pas encore appris la cul-

ture, à une époque, dis-je, où nombre d'entre eux ne savaient encore si la culture des terres rémunérerait leur travail. Les cultivateurs en question se trouvant, à cette époque, dans l'impossibilité de se procurer du grain de semence, le gouvernement leur vint en aide en leur prêtant ce grain, et, en conséquence, ils demeurèrent au pays, tandis que d'autres le quittèrent. Voilà les cultivateurs qui ont prouvé que la culture de ces terres est rémunératrice, et il leur a fallu passer par bien des épreuves et des années bien dures. Il y en a peu qui soient assez pauvres pour ne point rembourser ces avances, mais il y en a d'autres qui, tout pauvres qu'ils soient, ne veulent nullement se soustraire à leurs obligations mais préféreraient s'acquitter de leur dette sous forme de corvée plutôt qu'en espèces sonnantes. En réponse à l'interpellation que je lui ai faite, il y a quelque temps, le ministre a allégué le chiffre élevé de cette dette, et cependant elle n'est pas très élevée. Il serait bien plus facile au gouvernement local de régler la chose avec les cultivateurs ; et, comme je l'ai mainte et mainte fois prouvé ici même, le gouvernement local est loin d'avoir obtenu tout ce qu'il aurait droit d'exiger, et ce serait réellement fort peu de chose que de lui transférer cette dette. Le ministre de l'Intérieur est en conversation avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, chose dont il aurait pu s'abstenir, au moment où je signale à la Chambre et à son attention une question aussi importante.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignorais que l'honorable député s'adressât au ministre de l'Intérieur.

M. DAVIN : Nombre de cultivateurs des Territoires du Nord-Ouest sont intéressés, soit directement soit indirectement, à cette question, et la solution que je propose ne les exposerai nullement au reproche d'avoir accepté du grain de semence sans l'avoir payé. La plupart d'entre eux paieraient en espèces sonnantes, et le gouvernement local gagnerait cette légère somme d'argent. Le principal avantage qui, toutefois, en résulterat, serait de mettre quelques cultivateurs, qui sont dans la gêne, en lieu de s'acquitter de leur dette sous forme de corvée, et toute la dette se trouverait ainsi éteinte.

L'amendement est rejeté.

Le comité lève sa séance et rend compte de ses travaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose la troisième lecture du bill.

M. DAVIN : Je propose que le bill soit renvoyé au comité, afin d'y insérer l'article que voici :

Le Gouverneur général en conseil pourra transférer au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest les créances de la Couronne contre le principal débiteur relativement aux grains de semence, avec instruction d'accorder au principal débiteur l'option de rembourser argent ou son équivalent, pourvu que la corvée, suffisante, au prix ordinaire, pour couvrir la dette, soit admise à titre d'équivalent.

Voici comment se partagent les avis de la Chambre :

POUR :

Messieurs

Beattie,	Macdonald (King),
Bell (Addington),	McNeill,
Bergeron,	Martin,
Clancy,	Sproule,
Clarke,	Taylor,
Cochrane,	Tyrwhitt,
Davin,	Wallace, et
Henderson,	Wilson.—17.
Hodgins,	

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,	Joly de Lotbinière,
Beausoleil,	(sir Henri),
Beith,	Landerkin,
Bell (Prince-est),	Laurier (sir Wilfrid),
Blair,	Mackie,
Borden (King),	McClure,
Bourassa,	McGregor,
Bourbonnais,	McGugan,
Bostock,	McHugh,
Brodeur,	McLellan,
Brown,	Marcil,
Campbell,	Martineau,
Chauvin,	Mignault,
Christie,	Morrison,
Davis,	Mulock,
Demers,	Oliver,
Domville,	Parmalee,
Douglas,	Paterson,
Dyment,	Pettet,
Edwards,	Proulx,
Fielding,	Richardson,
Fisher,	Rinfret,
Fortin,	Scriver,
Foster,	Sifton,
Fraser (Lambton),	Stenson,
Godbout,	Sutherland,
Graham,	Talbot, et
Haley,	Tolmie.—56.
Harwood,	

L'amendement est rejeté.

Le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

AMENDEMENT A LA LOI DU TERRITOIRE DU YUKON.

Le bill (n° 186) amendant la loi du territoire du Yukon subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité afin de délibérer sur le bill.

(En comité.)

Article 1.

M. FOSTER : Quand le gouvernement propose-t-il de mettre cette loi en vigueur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Le gouvernement n'a pas encore été en lieu de délibérer bien mûrement cette question. C'est le ministre de la Justice qui a présenté cette loi au Sénat, ou elle a été débattue à fond, et l'on y a inséré la prescription en discussion, en prévision de la re-

présentation des sujets britanniques de ce territoire dans l'assemblée. Quant à la date précise de l'entrée en vigueur de la loi, je ne suis guère en mesure de dire aujourd'hui même ce que je conseillerai au cabinet à cet égard. Mon intention, toutefois, est de mettre cette loi en vigueur, aussitôt que possible. L'objection, qui s'élève contre toute initiative immédiate à cet égard tient à ce que nous ignorons le chiffre de la population stable du Yukon. Je propose——

M. FOSTER : Attendez. Qui a présenté ce bill au Sénat ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le ministre de la Justice.

M. FOSTER : Voilà qui est fort étrange, en vérité ; le gouvernement élabore ce projet de loi, le fait présenter par le ministre de la Justice au Sénat où il est adopté, puis, maintenant qu'il est délibéré ici, voici qu'un membre du cabinet nous déclare que les ministres ne l'ont pas étudié et par conséquent il y insère un article portant qu'il y aura lieu d'étudier la chose, avant de faire entrer le bill en vigueur. Voilà, certes, une fort singulière législation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a rien d'étrange en cela. Je n'ai nullement affirmé que le gouvernement n'a pas étudié la mesure, et l'honorable député (M. Foster) me met dans la bouche des paroles tout autres que celles que j'ai prononcées. Ce que nous voulons étudier, c'est la date à laquelle il importe de faire entrer cette législation en vigueur : voilà tout ce que j'ai dit, et c'est bien différent de ce que l'honorable député me fait dire. Je propose :

Que le paragraphe 6 soit ainsi amendé :

"Les paragraphes 3, 4 et 5 du présent article deviendront en vigueur à l'époque que le Gouverneur général en conseil jugera convenable, et fixera dans ce but, par voie d'arrêté ministériel. .."

Le paragraphe, dans sa teneur actuelle, est ainsi conçu :

Cet article deviendra en vigueur—

Ainsi de suite. Cela s'aplique à tout l'article. La partie de l'article sur laquelle porte l'amendement est celle qui s'applique à l'élection de deux membres du conseil ; et afin d'atteindre ce but, il est nécessaire d'amender l'article dans le sens indiqué, de sorte qu'il soit ainsi conçu : "Les paragraphes 3, 4 et 5 du présent article deviendront en vigueur, etc."

M. DAVIN : Pourquoi a-t-il été decidé d'éliminer les juges à titre de membres du conseil ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En principle, la présence de juges dans un corps administratif offre des inconvénients. Bien qu'on ait quelquefois trouvé avantageuse de nommer les juges membres du conseil, il n'en est pas moins vrai qu'en principe les fonctions judiciaires doivent être separées de la puissance exécutive ou administrative.

En raison de la rareté de fonctionnaires ayant les aptitudes voulues pour être membres du conseil, j'ai cru devoir accéder à la demande de ceux qui ont proposé dans cette Chambre que les juges fissent partie du conseil, bien que la chose ne fût pas stipulée dans le bill primitif. Toutefois, il a transpiré, depuis cette époque, certains faits que la Chambre connait parfaitement : d'abord, les noms des juges ont été mêlés à des débats qui leur doivent être étrangers, puis, autre fait que j'ai déjà signalé à la Chambre, il a été adopté au conseil en présence du juge, des mesures que celui-ci a dû plus tard déclarer 'ultra vires' ; et mon honorable ami comprend par là qu'il ne convient pas que le juge fasse partie du conseil.

Article 2.

M. FOSTER : Je ne vois pas comment il est possible de parer au conflit de juridiction dans cet article qui attribue au gouverneur en conseil ou au commissaire en conseil le pouvoir de porter des règlements, surtout au sujet des auberges et autres licences, et d'imposer des droits pour l'émision de ces licences. Voilà deux autorités qui ont ce pouvoir, bien qu'elles soient à trois ou quatre mille milles de distance l'une de l'autre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette loi est basée sur celle des Territoires du Nord-Ouest, en ce que la juridiction attribuée au commissaire en conseil est subordonnée à celle du gouverneur en conseil ; et là où il est stipulé que le gouverneur en conseil ou le commissaire en conseil peut établir certains règlements, alors la juridiction du commissaire en conseil est subordonnée à celle du gouverneur en conseil. Le gouverneur en conseil donne instruction au commissaire en conseil d'exercer son autorité, et cela dans la mesure et avec les restrictions stipulées par le gouverneur en conseil. Le conseil étant à la nomination de l'autorité centrale, il est soumis à l'autorité de ce dernier. L'autorité centrale porte l'entière responsabilité des actes du corps de conseillers qu'il nomme ; de sorte que la procédure à suivre d'après la loi en discussion est que la commissaire en conseil reçoit ses instructions du gouverneur en conseil.

M. DAVIN : Cet exercice attribue de plus ample pouvoirs au conseil ; il lui donne le pouvoir de faire des règlements touchant l'hygiène publique et les taxes municipales.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le conseil avait déjà ce pouvoir. L'extension de pouvoirs ne se rattache nullement à la juridiction relative aux questions d'hygiène publique ou autres questions similaires, mais bien aux taxes municipales. Avant d'aborder l'étude d'un autre article, je désire proposer quelques amendements. A la 20ième ligne, je propose d'insérer après les mots "hygiène publique," les mots "ou dans un but d'améliorations publiques." Il est possi-

ble que l'œuvre que l'on se propose d'accomplir relativement à l'hygiène publique réponde à tous les besoins du moment, mais cela donne bien lieu encore à quelque doute. Je propose de biffer des lignes 21 et 22, les mots, "aux habitants de toute localité quelconque." Voici la raison d'être de cet amendement : il pourrait se faire que l'on donnât à ces mots, "aux habitants de toute localité quelconque" une inteprétation s'appliquant à la capitation et non à l'impôt sur la propriété.

M. FOSTER : Il y a une chose qui me frappe ici. Voici un établissement de cinq à six cents mineurs, hommes braves et indépendants. Supposons que le commissaire s'avise de faire entreprendre des améliorations publiques, des travaux de construction et autres. Supposons que l'opinion publique soit hostile à ces entreprises ; et dans ce cas, vous autorisez le commissaire à faire ces travaux, et à imposer la propriété de ces habitants pour pareils travaux. Est-ce là une mesure sage ? Ce serait imposer à la population des fardeaux, à l'encontre des vœux des contribuables, et sans les mettre en lieu de se prononcer à ce sujet. A mon avis, il faudrait que la majorité de la population se prononçât, avant que le commissaire s'avisât de faire des constructions et d'exécuter des travaux publics, aux frais des contribuables. Agir autrement serait le comble de l'arbitraire. Il n'y a pas de gens plus indépendants et plus généreux à la fois que les mineurs, lorsqu'il s'agit de payer leur part des améliorations publiques. Je le répète, ce serait pousser l'arbitraire bien trop loin que de stipuler que le commissaire pourra faire de semblables travaux sans consulter au préalable la population.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je reconnais parfaitement le mérite des observations de l'honorable député. C'est là une des difficultés se rattachant au bill. On a longuement débattu la chose au Sénat.

M. FOSTER : Quant à l'hygiène publique, je ne vois pas qu'il puisse s'élever de difficultés ; mais il en est tout autrement des travaux publics.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est possible que l'on donne aux mots "améliorations de nature locale" une interprétation plus large qu'il ne le faudrait ; mais, si nous stipulions que ces travaux se borneront à ce qui est nécessaire à l'hygiène publique, le bill n'irait pas assez loin. La disposition primitive du bill, présentée au Sénat, portait que cette juridiction ne s'exercerait que sur demande de la majorité des habitants du district.

M. FOSTER : De quel genre d'améliorations publiques ou de travaux de nature locale s'agit-il ici ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a rien de défini dans le bill ; mais je suppose que les travaux ordonnés par le commissaire se résumeraient aux travaux de fossés, de voirie, à l'érection de trottoirs.

M. FOSTER : S'il ne s'agit que de travaux publics nécessaires à l'hygiène publique, comme un égoût, une conduite d'eau, à la bonne heure. Mais s'il s'agit de rues, de trottoirs, à mon avis, il faudrait laisser cela à la décision du peuple.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je comprends parfaitement que si le commissaire agissait imprudemment, il pourrait créer dans l'esprit des habitants du district une impression fâcheuse. Des impôts de ce genre, là où il n'existe pas de représentation directe, sont toujours de nature à soulever plus ou moins d'opposition. Toutefois, il n'y a pas de doute que le commissaire n'agira que sur la pressante demande des contribuables eux-mêmes.

M. FOSTER : Il n'est pas légitime de porter une loi, en s'appuyant sur une semblable présomption. Tout cela serait excusable de la part d'une administration privée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous sommes en présence d'une situation où il est impossible d'appliquer les règles ordinaires, et il nous faut nécessairement laisser beaucoup de latitude au commissaire.

Si l'on objecte à ces mots : améliorations locales, nous pourrions peut-être étudier un amendement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je crois qu'ils sont nécessaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je le crois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sans ces mots-là, il n'y a rien à faire.

M. FOSTER : Que penseriez-vous d'un amendement qui consisterait à insérer dans la clause les mots : "et dans le cas d'améliorations locales", d'après le vote de la majorité des habitants adultes" ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si c'était une question de quelque importance, cela pourrait être nécessaire, mais c'est une question bien ordinaire.

M. DAVIN : Pourquoi est-il nécessaire, au Yukon, de jouir de pouvoirs plus étendus que ceux qu'on a reconnus aux territoires du Nord-Ouest dans des circonstances analogues ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Parce que les circonstances sont entièrement différentes. Dans les territoires, il y avait des villages sans organisation municipale, et indépendants de toute intervention du gouvernement, où tout ne se faisait que par la population elle-même. A Dawson City et dans les villages miniers du Yukon, si un pareil état de choses se continuait une autre

année, et qu'il survînt une épidémie, la population mourrait toute. Il est absolument nécessaire qu'on prenne des moyens comme ceux que l'on prend pour prévenir toute éventualité qui pourrait affecter une population qui change subitement de place, qui établit des camps pour l'exploitation des mines, qui y vit à l'endroit et qui exige, pour cela même, que l'on fasse un chemin ou un égoût ou un trottoir qu'elle ne jugerait peut-être pas nécesasire, au point de vue de l'hygiène ou du comfort général. Il ne suffit guère de songer à l'hygiène publique et de négliger le reste ; je crois que dans les circonstances, les mots : "'améliorations locales n'ont pas un sens trop étendu". L'honorable ministre suggère que les mots : "cet objet", dans la vingt-troisième et la vingt-quatrième ligne soient remplacés par les suivants : "aucun de ces objets", de manière à faire concorder cette dernière partie de l'article avec les amendements que l'on a faits. Je propose que l'amendement soit conçu comme j'ai dit qu'il devrait l'être.

M. SPROULE : L'honorable ministre, voulant faire une distinction entre les améliorations locales et les améliorations nécessaires à l'hygiène publique, je lui suggère de se servir des termes : "améliorations locales pour des fins de salubrité" de manière que la disposition ne s'applique qu'aux améliorations nécessaires à l'hygiène publique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela ne comprendrait pas des améliorations comme en représenterait, par exemple, les trottoirs.

M. DAVIN : Du moment qu'il vous faut des trottoirs, vous allez avoir des municipalités.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'on puisse considérer un trottoir comme un ouvrage de salubrité. Il peut être nécessaire d'ouvrir un chemin à travers un établissement, et que cet ouvrage ne tombe pas dans la catégorie des ouvrages sanitaires, bien qu'il puisse être nécessaire à l'hygiène publique. Cette disposition est due à ce que, dans ces endroits-là, il n'y a pas beaucoup de sujets anglais ; s'il y en avait plus, nous y établirions tout de suite une organisation municipale ; mais vu qu'il n'y a pas d'électeurs, une pareille organisation serait ridicule, de sorte que nous sommes obligés de nous restreindre à ce que demandent les circonstances actuelles.

M. DAVIN : Comme il est pourvu plus loin à l'impôt municipal, le ministre ne pense-t-il pas que c'est donner au commissaire en conseil trop de pouvoir que d'ajouter les mots : "pour des fins d'améliorations locales" ? Cela peut donner lieu à beaucoup de tyrannie, chose qui n'est pas du tout nécessaire. S'il y a là une colonie, dont les habitudes ne sont pas conformes à l'hygiène, d'après l'article, tel qu'il se lisait d'abord, le commissaire en conseil pourrait agir tout de suite, mais d'après la clause telle qu'amendée, il ne peut faire construire des trottoirs ou autres améliorations de luxe dont le peuple ne voudrait pas. Dans les circonstances actuelles, le gouvernement qu'il y a là est, pour ainsi dire, despotique, et en insérant dans la clause , les mots : "pour les fins d'améliorations locales", on augmente encore le pouvoir des commissaires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette disposition, à mon avis, convient à l'état rudimentaire que traverse tout établissement avant de devenir assez populeux pour se former en municipalité. Je crois que nous exagérons les difficultés qui peuvent survenir ; il y a lieu de croire que l'exercice de ce pouvoir sera sage et convenable aux exigences de la situation.

M. CLARKE : Le commissaire est autorisé à prélever un impôt afin de rembourser le prix des améliorations locales. A-t-on déterminé le temps et le cas où il pourrait prélever cet impôt-là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le prélèvement de cet impôt n'a pas pour objet le remboursement du coût des améliorations locales, mais la création des commodités nécessaires à tout établissement nouveau.

M. CLARKE : Si le remboursement du coût des améliorations locales devait se faire pendant l'existence de ces améliorations, on cesserait d'objecter à cette disposition. Je veux éviter la confiscation de la propriété sous prétexte d'une taxe à payer, dans une seule année, pour le coût d'une amélioration.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne faisons que donner au commissaire en conseil le pouvoir d'agir tant qu'il n'y aura pas un conseil municipal pour pourvoir aux besoins de l'établissement, et puisqu'on lui donne le pouvoir de dresser un acte municipal, on peut lui donner, en toute sûreté, celui de pourvoir aux améliorations locales. La suggestion de mon honorable ami implique que le commissaire en conseil voudrait ruiner la localité, mais nous agirions contrairement aux principes de la législation en supposant qu'il va se distinguer par une conduite préjudiciable à l'intérêt publique ; s'il fallait procéder dans cet esprit-là, nous arriverions à ne plus pouvoir donner d'autorité à qui que ce soit. En agissant comme nous le faisons, nous avons pour but de faire face à toute éventualité qui pourrait survenir avant la création d'un gouvernement municipal, et il nous faut, à cette fin, conférer à quelqu'un des pouvoirs plus ou moins étendus.

M. CLARKE : Même sous un gouvernement municipal bien établi, l'impôt, pour améliorations locales, conduit souvent à de graves abus. A Toronto et à quelques autres endroits, on a virtuellement confisqué la propriété par l'imposition d'une taxe ordinaire pour améliorations locales.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce pouvoir ne s'étend pas aux endroits où il existe déjà une organisation municipale.

M. SPROULE : Il ne s'étend qu'aux endroits où il n'y a pas de municipalité locale.

M. CLARKE : C'est encore pire.

M. SPROULE : Il ne peut s'étendre qu'aux endroits où il n'y a pas encore de municipalité locale d'organisée. Là où cette organisation existe, le conseil municipal est dépositaire de l'autorité, ou, s'il ne l'est pas, il peut le devenir par l'intervention de l'exécutif. Mais même dans les endroits où il n'y a pas encore de gouvernement municipal, c'est aller bien loin que de donner au commissaire le droit d'imposer une taxe pour améliorations locales. Je comprendrais qu'il eût ce droit, en ce qui concerne le soin de l'hygiène publique, mais c'est lui confier un pouvoir dangereux que d'aller plus loin que cela.

M. DAVIN : Je crois que l'honorable ministre ne devra pas insister sur cet amendement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On se plaint, non pas de ce que nous en faisons trop, mais de ce que nous n'en faisons pas assez.

Article 3.

M. FLINT : Je voudrais qu'il appartint, non pas aux commissaire en conseil, mais à l'exécutif de régler le commerce des liqueurs enivrantes. La Chambre sait toutes les difficultés qu'il y a à rencontrer, à ce sujet, dans un territoire lointain comme le Yukon, et nous aurions plutôt confiance à l'exécutif qu'au commissaire, ce dernier étant virtuellement indépendant de notre direction et de notre critique, n'étant responsable, ni au peuple ni à aucun corps législatif, si ce n'est au gouvernement lui-même, et ce, d'une manière bien indirecte. Jusqu'à ce que l'état de choses permette d'abandonner au gouvernement du Yukon le soin de régler le commerce des liqueurs il vaudrait mieux le laisser à l'exécutif.

M. FOSTER : La situation actuelle est très avantageuse, à un point de vue ; c'est que personne ne peut savoir ce qui se fait pendant que cela se fait, et que personne, non plus, ne peut savoir quel en est le résultat. Durant toute cette session, nous avons essayé de parvenir à la connaissance de certains faits, mais on nous a fait faire la navette entre ce gouvernement et celui du territoire du Nord-Ouest et le commissaire, etc, de sorte que nous avons vu combien il est impossible d'obtenir des renseignements au sujet de ce qui se fait. Ce gouvernement devrait se charger lui-même de toute la responsabilité et ne prendre que l'avis du conseil. D'abord, les ordonnances, les lois et règlements qui seraient faits ici, à Ottawa, par le gouvernement, commanderaient plus de respect que ceux d'un conseil local, et on serait moins porté à les enfreindre et à refuser de s'y soumettre. Une autre raison, c'est que nous sommes ici, et que c'est à nous que le gouvernement est d'abord responsable ; je pense donc qu'il devrait lui-même faire les règlemnts nécessaires, d'après les meilleurs renseignements et les meilleurs avis qu'il pourrait se procurer.

Qe se propose de faire le gouvernement par rapport à la fabrication des liqueurs au Yukon ? Nous sommes à faire une loi qui pourvoit virtuellement à ce qu'il ne se fasse rien sans la recomandation du gouvernement ; quelle est sa politique à cet égard ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai conseillé jusqu'ici, à mes collègues de défendre la fabrication des liqueurs enivrantes dans ce territoire-là, et il n'est rien survenu encore, pour me faire changer d'opinion.

M. FOSTER : Est-ce que ce doit être là la politique du gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député ne peut pas s'attendre à ce qu'on réponde catégoriquement à pareille question. Cette opinion, c'est celle que je me suis formée jusqu'à présent ; mes collègues ont cru devoir l'approuver, et rien n'est encore survenu pour me décider à y renoncer, mais personne ne peut dire qu'est-ce que nous ferons ou devrons faire à l'avenir.

M. FOSTER : Voici que nous sommes à édicter :

Qu'il ne pourra se fabriquer, se distiller ou se faire, dans le territoire, aucune liqueur enivrante, si ce n'est d'après les règlements établis par l'Exécutif.

Cela veut dire que nous donnons à l'exécutif le pouvoir de permettre la fabrication ou la distillation des liqueurs, dans le territoire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons ce pouvoir à l'heure qu'il est.

M. FOSTER : Mais en pratique, et d'après la déclaration qu'on vient de faire, le gouvernement a pour politique de défendre la fabrication des liqueurs envirantes, au Yukon. Il nous faudrait savoir si c'est là une politique bien arrêtée, sinon, on peut être porté à insérer dans la loi quelques dispositions à cet égard. Je pense absolument comme l'honorable ministre de l'Intérieur, que la fabrication des liqueurs enivrantes n'est pas nécessaire dans ce territoire-là, et j'aimerais que la politique qu'il dit être sienne fût également celle du gouvernement, sans qu'il fut besoin de loi, mais, s'il le faut, je puis faire un amendement dans ce sens ?

M. FLINT : Je propose qu'on substitue le mot " exécutif " aux mots " commissaire en conseil."

L'amendement est adopté.

M. TAYLOR : Je propose que, dans la troisième ligne, après le mot." conseil," on ajou-

te les mots suivants : "et seulement pour des fins médicales ou de fabrication." et après le mot "conseil," dans la quarantième ligne, *les mêmes mots.*

M. FOSTER : J'aimerais mieux que mon honorable ami (M. Taylor), fît son amendement de manière à laisser de côté tous les mots après "on ne pourra fabriquer, ni distiller, ni faire de liqueurs enivrantes dans le territoire."

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Mais est-ce qu'on va en permettre l'importation ? Si on la permet, pourquoi ne pas permettre aussi la fabrication des liqueurs enivrantes dans cette région-là, et ce que je propose est de nature à donner effet à cette politique-là, qui, si elle était bonne dans le passé, doit l'être également dans l'avenir. Même dans le cas où l'on permettrait l'importation des liqueurs enivrantes sous certaines restrictions, il y a d'excellentes raisons pour en prohiber la fabrication dans un pays comme celui-là.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois comprendre que mon honorable ami d'York, N.-B. (M. Foster) propose que dans la phrase :

On ne pourra ni fabriquer, ni distiller, ni faire de boissons enivrantes dans ce territoire, si ce n'est d'après les règlements établis par l'Exécutif.

les mots "si ce n'est d'après les règlements établis par l'exécutif" soient retranchés ?

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Et que l'honorable député de Leeds propose un autre amendement.

Quelques VOIX : Il est une heure.

M. FOSTER : Avant que la séance soit levée, tâchons de bien comprendre en quoi consiste cet amendement. L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a proposé un amendement permetant la fabrication et l'importation des liqueurs enivrantes, mais seulement pour ces fins particulières. D'après mon amendement à moi, il ne devrait se fabriquer, ni s'importer de liqueurs enivrantes dans le territoire que moyennant permission de l'exécutif ; et l'amendement de mon honorable ami (M. Taylor) autoriserait la fabrication et l'importation de ces liqueurs, mais seulement pour des fins médicales et de fabrication.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Peu importe de qui l'on obtienne la permission de limiter la fabrication ou l'importation de ces liqueurs à des fins médicales.

M. FOSTER : Je ne sais pas, mais les mots "fins médicales" ont, parfois, une application très étendue.

Advenant une heure, l'Orateur lève la séance.

M. TAYLOR.

La Chambre se réunit de nouveau, à trois heures.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je comprends que l'honorable député d'York (M. Foster) a proposé que les mots "si ce n'est d'après les règlements établis par l'exécutif," soient retranchés. Cela veut dire qu'on prohibe la fabrication et la distillation des liqueurs dans le territoire, et j'y consens. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a proposé, de son côté, un amendement auquel je ne consens pas, et qui demande qu'on prohibe l'importation des liqueurs, excepté pour des fins médicales et de fabrication. Cet article est une reproduction de la loi qui était autrefois en vigueur dans les Territoires du Nord-Ouest. Cette loi avait, là, des effets satisfaisants, et je crois que nous pouvons prendre la responsabilité de nous occuper du sujet d'après le même principe, en ce qui concerne le territoire du Yukon.

M. DAVIS : Je ne crois pas que l'amendement proposé par l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) soit praticable. Je sais comment les choses se sont passées autrefois dans les Territoires du Nord-Ouest, sous le régime de la prohibition, et je puis dire que l'adoption de cet amendement accorderait aux pharmaciens le monopole de la vente des liqueurs. Quiconque voudrait boire obtiendrait du médecin, moyennant un dollar, une prescription qui lui permettrait d'avoir, du pharmacien toutes les liqueurs qu'il voudrait, et ainsi, les médecins seraient à même d'exercer toute une industrie. Je suppose qu'il y a une centaine de mille habitants dans cette région-là : or, si l'on prohibait l'importation des liqueurs, toute la région se couvrirait d'alambics. Comme conséquence, au lieu de 200 à 300 policiers, qui suffisent à l'heure qu'il est, pour maintenir, là-bas, un bon ordre tel que ceux qui nous reviennent disent ne pouvoir se trouver plus en sûreté dans les rues d'Ottawa ou de Toronto, il y faudrait 1,000 à 1,500 policiers, qui, je le crains, réussiraient à peine à y faire respecter la loi et à y maintenir l'ordre. Je ne crois pas que la population de cette région-là consente à se taxer pour l'entretien d'une pareil effectif de police afin d'enrayer ce commerce, ce à quoi, après tout, elle ne réussirait pas. Ce pays-là est un pays encore sauvage et désert, et il serait impossible d'y découvrir les alambics dont on se servirait pour la fabrication illégale des liqueurs. Par conséquent, on aurait tout autant de liqueurs, mais avec cette différence que l'usage n'en serait pas du tout contrôlé. L'amendement de l'honorable député de Yarmouth (M. Flint) que le gouvernement a accepté, abandonne à l'exécutif le soin de faire les règlements relatifs aux liqueurs, et d'en permettre l'importation dans cette région ; je ne vois pas qu'il soit besoin d'autre sauvegarde, et je crois que nous ferions mal d'adopter l'amendement de l'honorable député de Leeds-sud.

L'amendement de M. Foster est adopté, et celui de M. Taylor est rejeté.

M. DAVIN : Je voudrais faire remarquer au ministre de l'Intérieur que l'article 12 de l'acte du Yukon de 1898, se lit comme suit :

La cour présidée par un juge ou des juges siégera au temps et au lieu que l'Exécutif et le commissaire en conseil détermineront.

Il n'y est pas dit qu'on rendra les jugements sur le banc. L'ancien acte pourvoyait à ce que les séances fussent publiques et à ce que les jugements fussent rendus publiquement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je prendrai cela en considération dans un instant.

Article 2.

M. FOSTER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si cela implique que les juges de la Colombie Anglaise devront siéger alternativement dans le Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Ils n'ont pas de juridiction de première instance, mais seulement une juridiction d'appel.

M. FOSTER : Mon collègue de Victoria, Colombie Anglaise (M. Prior) désirait faire quelques remarques à ce sujet quand il en serait question, et comme il devait s'absenter, il m'a demandé si je les ferais pour lui, service que je suis heureux de lui rendre. Ces remarques se résument à ceci : Les juges de la Colombie Anglaise, vu cette nouvelle tâche qui leur est dévolue, devraient avoir un traitement plus élevé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis surpris que des juges désirent faire augmenter leur traitement.

M. FOSTER : Je pense que l'honorable ministre est seul à s'étonner. Mon collègue voulait dire, et je suppose que c'est assez vrai, que cette nouvelle tâche leur a occasionné beaucoup d'ouvrage additionnel ; qu'ils ont maintenant à exercer leur juridiction dans de très grands districts, mais que leur traitement est inférieur à celui des juges des autres cours d'appel ; c'est pourquoi mon collègue voulait demander pour eux une augmentation de traitement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député partage-t-il l'avis de son collègue ?

M. FOSTER : J'ai dit qu'il me faisait grand plaisir de soumettre la cause pour lui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a dit que dans l'ancien acte des Territoires du Nord-Ouest, il était pourvu à ce que les cours siégeassent publiquement. Je suis d'avis que le droit commun y pourvoyait suffisamment ; cependant, je trouve un artice à cet effet dans l'ancien acte des Territoires du Nord-Ouest, ce qui n'affecte pas précisément la conclusion. Je n'aurais pas d'objection à insérer un article, ici, à cet effet, si c'était nécessaire. Après avoir consulté mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, j'ai reconnu, avec lui, que cet article n'était pas nécessaire, et que le droit commun pourvoit suffisamment à ce que la cour, étant une cour d'archives, doive siéger publiquement.

M. DAVIN : Le droit commun s'appliquait aux Territoires du Nord-Ouest à l'époque où l'acte des Territoires du Nord-Ouest a été passé, aussi bien qu'il s'applique au Yukon, aujourd'hui. L'honorable ministre admettra qu'à cette époque-là, l'insertion d'un pareil article était nécessaire. Il n'y aura plus de juges maintenant dans le conseil, et le commissaire et le conseil vont siéger sans qu'il y ait de juges avec eux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne laisserai pas discuter ce point-là. Si quelqu'un a des doutes à ce sujet, j'insèrerai plutôt un article qui les fera disparaître.

M. DAVIN : Très bien.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'article 12 du bill, tel que d'abord conçu, se lit comme suit :

La cour, présidée par un juge ou des juges, siégera au temps et au lieu que l'Exécutif ou le commissaire en conseil déterminera.

Je propose qu'on ajoute à ce bill un article, l'article 14, qui se lira comme suit :

L'article 12 du dit acte est par les présentes amendé en y ajoutant les mots suivants : " Et ces séances seront publiques.'

La motion est adoptée.

Le bill est rapporté, lu un troisième fois et adopté.

COMMISSION DU HAVRE DE QUEBEC.

La Chambre se forme en comité, pour l'examen du bill (n° 178) concernant les commissaires du havre de Québec.—(M. Fielding).

(En comité).

Article 2.

M. FOSTER : M. le président, la dernière fois que nous avons examiné ce bill, j'ai fait, je pense, la moitié des remarques que je devais faire à la Chambre, à cet égard. Je ne sais pas exactement à quel point je me suis arrêté, et je crains, par conséquent, d'avoir à recommencer, mais je dirai en peu de mots ce que j'ai à dire, et le comité fera ensuite ce qu'il voudra. Je crois que l'on a pour objet de subventionner, au moyen de ce bill, un chemin de fer pour construire un élévateur dans la cité de Québec, sur la propriété des commissaires du havre de Québec. On se rappelle que, il y a plusieurs années, la construction d'un élévateur à Québec fut considéré comme une des conditoins d'un marché que l'on fit avec Québec. Cet élé

vateur, je crois qu'on l'a construit ; il doit être là actuellement, et je voudrais, tout d'abord, savoir du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), où il est, quelle en est la capacité, s'il fonctionne bien et s'il en faut un autre dans le port. Je crois qu'on n'a jamais fait usage de cet élévateur.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'élévateur a été construit par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, conformément à une entente intervenue entre cette compagnie et le gouvernement du Canada après qu'elle eut acheté le chemin de fer de la Rive Nord. Il est situé sur le Grand Quai et sur le Bassin Louise ; au meilleur de ma connaissance, on ne s'en est jamais servi. L'honorable député (M. Foster) m'a demandé pourquoi. Je préfère ne pas le dire, pour la raison que je n'en suis pas bien certain. Je crois, cependant, que la raison pour laquelle on ne s'en est pas servi, c'est qu'il aurait fallu faire trop de dépenses pour le mettre en état de recevoir le grain que les chemins de fer y auraient amené, et que, d'un autre côté, il suffisait de la cargaison d'un navire pour le remplir. Voilà ce qui en est, je crois. Sur ce point, après tout, je puis me tromper, mais une des bonnes raisons pour lesquelles on ne s'est jamais servi de cet élévateur, c'est qu'à ma connaissance, le Pacifique n'a jamais amené un seul boisseau de blé à Québec. Je ne crois pas que cette compagnie entreprenne de transporter du blé à l'est du lac Supérieur, ou si elle le fait, c'est par une très rare exception ; je ne crois pas, non plus, qu'elle s'occupe, comme le chemin de fer de Parry-Sound, du transport du blé comme source de profits.

Mon honorable ami veut savoir, de plus, quelle est la capacité de cet élévateur, et combien il a coûté? Je ne saurais dire quelle en est la capacité, mais je crois qu'il a coûté $100,000, bien que je ne le sache pas au juste.

Mon honorable ami veut savoir aussi pourquoi cette nouvelle compagnie se propose de construire un élévateur à Québec, comme s'il ignorait qu'aujourd'hui, les compagnies de chemins de fer croient manquer de quelque chose, tant qu'elles n'ont pas d'élévateurs. La nouvelle compagnie se prépare à transporter du blé ; mon honorable ami sait que le président et le gérant du Canada Atlantique font actuellement tous leurs efforts pour amener le blé jusqu'à la mer. Actuellement, cette compagnie-là n'a aucun intérêt dans la ville de Montréal, ses convois ne s'y rendent qu'en passant par le Grand Tronc, ce qui lui coûte fort cher, et elle entend se servir du Grand Nord pour amner le blé à Québec, qui, à bien des points de vue, serait un port plus avantageux que celui de Montréal. Sans vouloir déprécier ce dernier, je puis dire que le blé qui se rendrait directement à Québec éviterait les dangers que présente la navigation, entre Québec et Montréal. Que la chose puisse se faire ou non, c'est ce que j'ignore pour le moment. Cette entreprise tient peut-être plutôt d'une expérience, mais quoi qu'il en soit, les promoteurs du chemin et les commissaires du havre de Québec ont, dans le projet, une confiance telle, qu'ils croient pouvoir entreprendre, sans danger, la construction d'un élévateur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je désire expliquer la différence qu'il y a entre l'ancien et le nouvel élévateur. Pour n'être pas allé à Québec depuis assez longtemps, je n'en connais pas moins cet endroit, et je n'ignore pas qu'on veut construire le nouvel élévateur sur un terrain loué par les commissaires du havre, près de l'hôtel des douanes. Je sais assez bien où se trouve situé l'ancien élévateur, pour me rappeler que l'eau ne peut l'atteindre que d'un côté, tant il en est éloigné, tandis que le quai sur lequel on se propose de construire le nouvel élévateur, est situé de telle sorte, que cet élévateur sera abordable de trois côtés, de sorte qu'on pourra y charger trois navires à la fois.

M. FOSTER : Je crois que l'honorable ministre n'a pas beaucoup ajouté aux raisons qui militent en faveur de la construction d'un second élévateur. Supposons, par exemple, qu'un homme se soit acheté une maison et qu'il veuille y ajouter une pièce ou deux, s'il est obligé de mendier ou d'emprunter à ses voisins l'argent qu'il lui faudrait pour en construire une nouvelle, il aimera peut-être mieux garder la première et s'en servir telle qu'elle est, jusqu'à ce qu'il soit en état de s'en procurer une autre. C'est un peu notre cas. S'il y a, aujourd'hui, un élévateur dans le port de Québec, c'est parce que le pays a payé pour en faire construire un. Il est vrai que c'est la compagnie du Pacifique qui l'a construit, mais pour l'imdemniser de cela, on lui a donné une subvention. Donc, on a construit cet élévateur, et je ne puis me résigner à croire que des hommes d'affaires l'aient érigé à un endroit où l'on ne pourrait pas s'en servir avec avantage, ni que cet élévateur ne puisse être utilisé, car il n'est pas construit à l'ancienne façon, et n'est certainement pas assez détérioré par l'usage qu'on en a fait, pour ne pouvoir plus servir. Ainsi, nous avons un élévateur au bassin Louise, où le chemin de fer peut parfaitement se rendre, puisqu'on y a posé des rails. La compagnie du Pacifique ne se sert pas de cet élévateur, aujourd'hui, et mon honorable ami, dit qu'elle n'a jamais transporté de grain à l'est du lac Supérieur. Je crois qu'en cela, il se trompe.

M. SPROULE : Oui, il se trompe complètement ; la compagnie transporte du grain jusqu'à Owen-Sound et jusqu'à Toronto.

M. FOSTER : Il suffit, pour l'argument, qu'elle n'ait pas amené de blé à Québec, bien

que, si elle peut en transporter jusqu'à Saint-Jean, je ne vois pas pourquoi elle ne pourrait le rendre jusqu'à Québec et l'expédier de là. Nous avons donc, à Québec, un élévateur en état de servir. Mais voici qu'une autre compagnie de chemin de fer s'en vient dire : "Nous voudrions expédier du grain, mais c'est une expérience que nous tentons et nous n'avons pas d'élévateur. Nous sommes une corporation importante, qui a un avenir et des moyens immenses, et nous sommes à construire ce chemin de fer du Grand Nord avec ses embranchements et nous allons demander aux commissaires du havre de Québec, une corporation tellement chargée de dettes, qu'elle ne peut payer même la moitié de l'intérêt qu'elles représentent de garantir nos obligations sans quoi nous n'érigerons pas un élévateur là, pour l'usage de notre propre chemin."

Les commissaires du havre ne sont pas en état de garantir les obligations, mais le gouvernement vient à leur rescousse. Ils doivent à ce gouvernement $5,000,000, sur quoi ils sont tenus de payer l'intérêt, chose qu'ils n'ont jamais faite, car ils ont toujours donné pour excuse que leurs dépenses payées, il ne leur reste pas assez d'excédent pour effectuer le paiement de l'intérêt. Mais, disent-ils à ce gouvernement : si vous voulez renoncer à la créance que vous avez contre nous, nous allons prendre, si c'est nécessaire, ce qui nous reste de notre revenu—et il faut croire que c'est nécessaire, puisque c'est la raison même du projet de loi actuel. Pour payer l'intérêt des obligations qu'il faut pour aider à la construction de cet élévateur, et nous allons donner cette garantie comme étant notre contribution à cette œuvre. Donc, nous lui faisons remise de dette jusqu'à concurrence de ce qu'elle prend à même leur revenu, pour contribuer à cette œuvre, au lieu de nous le donner à compte de l'intérêt qu'elle nous doit. Donc, en définitive, c'est le trésor public du Canada qui met les commissaires du havre de Québec à même de garantir ces obligations. Il surgit donc de ce point trois questions. Pourquoi, au nom de ciel, est-il besoin d'un second élévateur, quand il y en a déjà un dont on pourrait se servir, et dont on ne se sert pas. Vous dites qu'il n'appartient pas au Grand Nord ? Mais il est là à ne rien faire, et la compagnie du Pacifique—à propos, qui est propriétaire de cet élévateur, la compagnie du Pacifique ou les commissaires du havre ?

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie du Pacifique.

M. FOSTER : Mais elle n'a pas d'objection à ce qu'on se serve de sa propriété moyennant une indemnité raisonnable, si elle ne peut pas s'en servir elle-même ; elle retirerait de cette source, un revenu, et naturellement, elle est prête à faire un arrangement à cet effet. Ainsi, en louant tout simplement un élévateur qui est déjà là, le Grand Nord pourrait essayer de faire ses expéditions, jusqu'à ce qu'il eût prouvé qu'il est capable de faire le transport du grain, et jusqu'à ce qu'il fût démontré que cet élévateur ne suffit plus à son commerce ; c'est alors qu'il pourrait construire un autre élévateur, et il le ferait bientôt. Pourquoi le pays aiderait-il à la construction d'un second élévateur, lorsqu'il y en a déjà un dont on ne se sert pas ? Pourquoi le gouvernement accorderait-il des subventions aux chemins de fer, de cete façon ? La compagnie du Pacifique construit elle-même ses élévateurs.

Qu'on aille dans la cité de Saint-Jean, dans la partie ouest du havre, on trouvera de grands élévateurs, bâtis par qui ? par la compagnie du Pacifique et par la ville de Saint-Jean——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et par le gouvernement de la province——

M. FOSTER : Oui, par le gouvernement de la province aussi, car il y a contribué. Quant à la ville de Saint-Jean, l'esprit public qui y domine, et le désir qu'elle a d'augmenter son commerce par l'amélioration de ses moyens de transports, lui ont fait fournir, pour la construction de ces élévateurs-là, peut-être plus qu'elle n'aurait dû. Mais, dans la ville de Québec, ce n'est pas le chemin de fer qui va construire l'élévateur, le gouvernement provincial n'en fera rien non plus, et, à cette fin, la corporation de Québec ne donnera pas un sou, mais on s'en vient trouver les commissaires du havre qui sont chargés de dettes, et on les prie de demander au gouvernement du Dominion de *renoncer à sa créance en leur faveur, afin* qu'ils puissent subventionner un nouvel élévateur. Au point de vue des affaires, je ne vois pas, d'abord, que cela soit du tout nécessaire, ni d'après quel principe le gouvernement va aider les chemins de fer à construire des élévateurs dont il n'a pas la propriété, ni qu'il fasse bien de donner priorité à cette dette sur sa propre créance. Comme on nous a reproché, lorsque nous étions au pouvoir, d'avoir dépensé, pour le havre de Québec, tant d'argent dont nous ne devions jamais revoir la couleur ! et que nous fûmes heureux, le jour où il nous fut permis de déclarer que cette dette avait cessé d'augmenter ! Voilà ce qui en est. Nous retirerons notre argent lorsque nous le pourrons, mais, à tout événement, la dette a cessé d'augmenter.

Aujourd'hui, que voit-on ? Chaque année, on ajoute une somme et puis une autre à la créance que nous avons déjà, bien que nous restions avec une seule garantie du paiement d'une partie de l'intérêt qui nous est dû ; ce qui n'empêche pas mon très honorable ami de croire que le chemin de fer est capable, à lui seul, de mener à bonne fin l'entreprise en question. Voici un gouvernement qui,

d'un côté, par l'entremise de son ministre des Travaux publics, gratte le fond du Saint-Laurent aussi profondément que possible, pour permettre à n'importe quel transatlantique de se rendre jusqu'à Montréal, le port central du pays, et qui, de l'autre, ajoute de nouvelles sommes d'argent à toutes celles qu'il a déjà accordées au port de Québec, afin d'aider à une grande compagnie de chemin de fer à y construire un élévateur. Je crois que c'est aller loin, très loin.

Le PREMIER MINISTRE : Si les déclarations et les arguments de mon honorable ami, M. Foster, étaient justifiés par les faits, je ne les discuterais pas.

M. FOSTER : Prenez le premier point.

Le PREMIER MINISTRE : Très bien. La première question, c'est celle de savoir s'il faudrait ou non construire un second élévateur ?

M. FOSTER : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là une question sur laquelle, en se plaçant au point de vue de mon honorable ami, il pourrait y avoir beaucoup à dire. Il y a là, dit-il, un élévateur dont on ne s'est jamais servi, pourquoi donc en construire un autre ? Tout d'abord, cette remarque peu paraître plausible. Quand il n'est pas passé un seul boisseau de grain dans un élévateur, depuis les dix ou douze ans qu'il est là, on peut bien se demander pour quelle raison il faut en bâtir un autre tout à côté. La raison, c'est que cette population ne veut pas construire d'élévateur, ni entreprendre de faire des dépenses pour en construire, sans savoir pourquoi. Voici des hommes d'affaires qui disent vouloir en ériger un : M. Garneau, le président du chemin de fer, et M. Scott, sont deux hommes d'une grande habileté ; ils l'ont prouvé de plus d'une manière, et ils ont de grands intérêts dans le chemin de fer, qu'ils rendent, cette année, jusqu'au havre de Québec, et qu'ils entendent munir d'un élévateur qu'ils croient nécessaire de construire. La construction de cet élévateur va démontrer s'ils ont tort ou raison. J'oppose à mon honorable ami l'opinion de ces hommes d'affaires, car ils doivent avoir de bonnes raisons pour en être arrivés à la conclusion que l'on sait. Je conviens, cependant, avec mon honorable ami, que les arguments que je donne ne suffiraient pas, si nous demandions au gouvernement du Canada de contribuer d'un seul denier à la construction de cet élévateur. Dans ce cas, j'aurais le devoir de démontrer clairement à mon honorable ami et aux députés qui siègent de l'autre côté de cette Chambre, qu'un second élévateur est absolument nécessaire ; mais je dois le répéter, on ne demande pas au gouvernement de contribuer d'un seul dollar. L'honorable député a dit qu'on avait reproché souvent au gouvernement auquel il a appartenu, d'avoir créé cette dette, mais qu'il était arrivé un jour où son gouvernement et lui avaient pu déclarer que la dette avait cessé d'augmenter. C'est vrai, et ce que nous faisons là n'augmentera pas d'un seul denier le montant dû au gouvernemnt.

M. FOSTER : Mais cela va en rendre le paiement plus difficile.

Le PREMIER MINISTRE : Il faut que mon honorable ami soit raisonnable ; si la dette était de $100,000 ou de $200,000 au lieu de $5,000,000, son argument pourrait valoir, jusqu'à un certain point ; mais il s'agit d'une dette de $5,000,000, garantie par une propriété dont le revenu brut est d'environ $74,000, et ce montant a été absorbé par les frais d'administration et autres dépenses incidentes, et pas un cent n'a été appliqué au paiement de l'intérêt, ni ne peut l'être — —

M. FOSTER : Quelles sont les dépenses ?

Le PREMIER MINISTRE : Les dépenses sont aussi d'environ $74,000.

M. FOSTER : Où va-t-on prendre l'argent nécessaire au paiement de cet intérêt ?

Le PREMIER MINISTRE : A même l'excédent de revenu que va créer l'augmentation du commerce, grâce à cet ascenseur et à d'autres travaux. L'année dernière, on a adopté un bill autorisant les commissaires à émettre des obligations jusqu'au montant de $350,000, ce montant n'a pas été encore complètement dépensé.

M. WALLACE : Que se proposait-on de faire avec cela ?

Le PREMIER MINISTRE : D'améliorer le havre, en y construisant des quais plus commodes, et ainsi de suite. Nous donnons ainsi de la valeur à la propriété qui répond du paiement de notre dette ; de fait, elle vaut aujourd'hui, plus qu'elle ne valait. Le commerce augmente, et cette année, le havre de Québec et le revenu vont le prouver. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a dit, l'autre jour, que nous aidions à ces travaux, à même le trésor ; il semblait être sous l'impression que la Couronne serait responsable, tandis que, de fait, elle ne l'est pas ; elle ne contracte aucune responsabilité. Elle ne fait que permettre aux commissaires du havre de passer avant elle, mais s'il survient une difficulté par rapport à ces nouvelles obligations, ceux qui les auront achetées devront s'en prendre au commissaires et non à la Couronne. Le gouvernement ne s'engage nullement à venir à la rescousse des commissaires du havre. L'argent qui se dépense dans le havre, et la nouvelle obligation qui s'y crée, ne font qu'augmenter la valeur de nos garanties. Comme je l'ai dit l'autre jour, je n'espère pas que les commissaires du havre puissent jamais rendre au gouvernement les $5,000,000 qu'ils lui doivent, mais ce que j'espère, c'est que, grâce au réveil qui se produit dans le port de Québec, ils seront capables de faire avec le gouvernement de nouveaux arrangements

qui leur permettront de lui payer, sinon en entier, du moins en partie, la dette dont leur quai est garant. Mais, pour réaliser cette espérance, il nous faut permettre aux commissaires de munir le port de ce qu'il lui faut.

Je tiens à le dire à mon honorable ami, voici le port de Québec avec une dette de $5,000,000 ; pour se procurer les améliorations nécessaires, il lui faut de nouveaux pouvoirs d'emprunter ; or, il est aujourd'hui tellement chargé de dettes, qu'il ne peut pas emprunter à moins que le gouvernement ne lui en donne le pouvoir. Les choses en sont à ce point, que le gouvernement se voit obligé, non pas d'avancer de l'argent, je n'appelle pas cela un prêt, mais d'accorder aux commissaires la permission d'emprunter de l'argent afin de donner de la valeur à leur propriété. On dira peut-être : " Mais en permettant aux commissaires d'émettre de nouvelles obligations, vous mettez un obstacle d'autant plus grand au remboursement de ce qui vous est dû " ? Ce n'est là qu'un argument superficiel ; ce qui est vrai, c'est qu'en permettant aux commissaires de s'obliger davantage, par l'émission de nouvelles obligations, dont le produit se dépensera dans le port, on les met en état de faire face aux exigences du commerce, et en même temps, de retirer des revenus plus considérables que jusqu'à présent. Voilà pourquoi cette demande me paraît absolument juste et raisonnable ; et à mon avis, il n'y a absolument rien là qui puisse engager la Couronne pour un seul denier.

M. HAGGART : L'honorable ministre a parfaitement raison de dire que cette compagnie de chemin de fer a le droit de construire l'élévateur comme enterprise commerciale, mais il semble oublier la signification générale de la question. La corporation construit cet élévateur sur le quai de la Princesse Louise, émet des obligations dont le gouvernement n'a plus à s'occuper, dit le très honorable premier ministre, dès que les commissaires du havre en ont garanti le paiement jusqu'à concurrence du coût de l'élévateur. Il oublie les dispositions de l'acte qui définit les pouvoirs des commissaires du havre. Pour peu qu'il veuille jeter un regard sur l'acte qui a trait à l'aide qu'on peut donner à la corporation, et qui parle aussi de l'amélioration du havre de Québec, il verra que l'article 34 de cet acte se lit comme suit :

A titre de subvention à la corporation et pour l'amélioration du havre de Québec, le Gouverneur en conseil peut prélever, en vertu des dispositions de l'Acte relatif au revenu consolidé et à l'audition, la somme de $362,197.58, étant le montant, non emprunté et négociable, des emprunts non autorisés pour cette fin par les divers actes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Ce n'est pas un pouvoir nouveau, mais seulement la reconnaissance d'un pouvoir qui existe déjà.

M. HAGGART : Quand l'exécutif prélève une somme d'argent, la prélève-t-il sur le crédit du Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Pas pour l'élévateur.

M. HAGGART (lisant) :

La somme ainsi prélevée sera avancée de temps à autre à la corporation pour faire les paiements à compte des améliorations dans le havre de Québec, si ces améliorations ont été auparavant approuvées par le Gouverneur en conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est l'acte de refonte de la présente session.

M. HAGGART : Non, c'est un nouvel acte concernant les commissaires du havre de Québec. L'article 3 dit :

A mon avis, cet article signifie que du consentement de l'exécutif, le gouvernement du Canada peut prélever la somme de $362,-197, et l'appliquer directement à la construction de cet élévateur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'article que l'honorable député cie n'est que la refonte des lois existantes, il ne confère pas de nouveaux pouvoirs et permet seulement de prélever cet argent pour les fins qui y sont spécialement mentionnées.

Or, cet acte ne parle pas de la construction de l'élévateur.

M. HAGGART : Pas du tout. Elle n'est cependant pas exclue des fins de l'acte en question. L'article 2 dit :

Les sommes ainsi prélevées, on les passera, de temps à autre, à la corporation, pour lui permettre de payer des à-comptes sur le coût des améliorations faites au havre de Québec, si ces améliorations ont été approuvées au préalable par l'Exécutif, sur le rapport conjoint du ministre de la Marine et des Pêcheries et du ministre des Travaux publics ; et les dites sommes ne devront servir à aucune autre fin.

Il n'y a jamais eu d'acte en vertu duquel ont ait imposé des restrictions ; c'est un nouveau pouvoir d'emprunter, qu'on donne à ces messieurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, non.

M. HAGGART : Cet article se trouve-t-il dans l'autre acte ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cet acte n'est que la refonte des statuts existant déjà.

Le PREMIER MINISTRE : Tout le monde, à Québec, sait que sur les emprunts faits pour construire les bassins du port de Québec, il est encore dû $375,000, qu'on pourrait appliquer, chose que l'administration n'a pas voulu faire.

M. FOSTER : L'administration précédente a eu raison lorsqu'elle a dit : nous avons accordé tout ce que nous pouvions, et maintenant, ce compte est fermé. Mais ce compte, l'honorable ministre l'a rouvert.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En jetant un regard sur la dernière partie de l'article, il trouvera des extraits des actes existants et dont ces articles ne sont que des parties.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Solliciteur général, qui avait charge de l'acte a dit à la Chambre que ces articles n'étaient que des transcriptions d'articles et des refontes de lois existant déjà, et qu'ils ne contiendraient absolument rien de nouveou.

M. FOSTER : Mais on peut, en vertu d'un arrêté ministériel, décider tout cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est de cette manière qu'on s'y est pris pendant des années.

M. HAGGART : Mon argument, c'est que la garantie donnée par la municipalité de Québec à cette compagnie de chemin de fer en vue de la construction de ces élévateurs, a assuré le paiement pendant un certain nombre d'années, et par suite de cela, les sommes d'argent que possèdent les commissaires du havre de Québec, se trouvent affectés.

Le PREMIER MINISTRE : Q'on veuilie me permettre de lire l'article 34 de cet acte : il est conçu comme suit :

L'Exécutif peut, en vue d'aider à la corporation et d'améliorer le havre de Québec, prélever, en vertu de l'Acte du revenu consolidé et de l'audition, la somme de $362,197.58, montant non emprunté et négociable, des emprunts permis à cette fin par les actes 36 Vic., 43 Vic., 45 Vic., et 47 Vic.

Et ainsi de suite. Comme le sait mon honorable ami, la somme ainsi prélevée doit être affectée à la construction d'un bassin, et à l'exécution d'autres travaux déterminés ; mais on ne peut l'affecter qu'aux objets déterminés par ces actes-là.

M. HAGGART : Sur ce point, je suis d'un tout autre avis que mon très honorable ami.

M. FOSTER : Lisez le paragraphe 2 de l'article 34.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est qu'une reproduction de l'ancien acte :

Si ces améliorations ont été approuvées par l'Exécutif, sur le rapport conjoint du ministre de la Marine et des Pêcheries et du ministre des Travaux publics.

Telles sont les améliorations dont parlent les actes 3, 43, 45 et 47 Vic.; et ainsi de suite. Ainsi, le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Travaux publics ne peuvent commander ces travaux que dans le cas où ils se trouvent compris parmi les différents objets de ces actes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans tous les cas, l'article dont il s'agit à présent ne s'y applique pas du tout. Cette loi-là, c'est l'ancienne loi telle qu'elle existe depuis longtemps dans le statut ; il n'y a là qu'une refonte des pouvoirs tel que le statut les accordait, et cet article n'a rien de commun avec tout cela.

M. FOSTER : L'article 34 de l'acte qui permet la dépense de $362,197 a été adopté à cette session-ci.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas la moindre intention de l'appliquer à la question de l'élévateur.

M. FOSTER : Mais vous en avez le pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, d'après l'opinion qu'on nous en a donnée, en vertu de la loi, nous ne l'avons pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui vous a donné cette opinion-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a étudié le cas avec soin.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tous les statuts spécifient les améliorations qu'il y a à faire, et il n'est question de l'élévateur dans aucun.

M. FOSTER : Le paragraphe 2 dit d'une manière impérative que les $362,197 ainsi prélevés seront avancés graduellement à la corporation pour qu'elle fasse des paiements, au sujet de quoi ? Au sujet d'améliorations dans le havre de Québec.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est-à-dire les améliorations dont il est question dans l'article précédent.

M. FOSTER : Non pas les améliorations mentionées dans cet article, mais seulement des améliorations au havre de Québec. Et à quelle condition ?

Si ces améliorations ont été auparavant approuvées par l'Exécutif, sur le rapport conjoint du ministre de la Marine et des Pêcheries et du ministrs des Travaux publics. Et cette somme ne sera affectée à aucun autre objet.

Donc, si cet élévateur est considéré comme une amélioration au havre de Québec, cette clause doit s'y rapporter.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe ; le ministre des Travaux publics et le ministre de la Marine et des Pêcheries ne peuvent autoriser un emprunt de $362,000 que pour l'exécution des travaux mentionnés dans les différents statuts dont il s'agit. Je signalerai à l'honorable député un fait qu'il connaît lui-même : l'année dernière, les commissaires voulaient dépenser $350,000 dans leur port. Nous les avons autorisés à emprunter de l'argent, non pas de nous, mais du public ; nous n'avons pas fourni un seul denier.

M. FOSTER : C'est vrai, mais vous vous êtes liés.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'avons pas prétendu que nous pouvions dépenser un seul des deniers publics pour d'autres fins que celles que prévoient ces différents actes, savoir : la construction d'un bassin et

certains autres travaux. C'est là le sens que nous avons attribué à cet article, et nous voulons nous gouverner en conséquence.

M. SPROULE : Je n'objecte pas au bill sur le principe que le gouvernement a, d'après cet acte, le pouvoir de construire un élévateur, mais sur le principe que chaque, dollar d'intérêt payé sur l'obligation qui va grever cet élévateur ne sera pas payé sur le prêt qu'on a déjà fait aux commissaires du havre de Québec, et qu'ainsi, le trésor public qui y a droit, en sera privé. Une autre raison de mon objection, c'est que je vois dans ce projet une injustice à l'égard des autres villes et cités du Canada, qui se sont construit des élévateurs à leurs propres frais. En général, les villes qui ont besoin d'un élévateur s'entendent avec une compagnie de chemin de fer ou de navigation, et fournissent les fonds nécessaires. Ainsi, l'élévateur d'Owen Sound est l'œuvre conjointe de la corporation et de la compagnie du Pacifique ; la ville a voté une gratification et la compagnie a fourni le reste. Lorsqu'il a fallu un autre élévateur, à cet endroit, la même chose s'est répétée, et aucune autre partie du Canada n'a été appelée à contribuer d'un dollar à la construction de cet élévateur. Dans le cas de la ville de Quebec, c'est précisément le contraire qui a lieu : Québec ne fournit rien, et ce sont les autres villes qui vont se taxer pour tout fournir. Ce qui c'est fait à Owen Sound va se répéter bientôt à Collingwood.

En réalité, l'argent vient indirectement d'en dehors du Dominion ; on dit que les commissaires du havre de Québec ne dépenseront pas d'argent appartenant au Dominion. Pourquoi garantissent-ils l'intérêt ? Est-ce parce que leur garantie vaut mieux que tout autre ? On ne le croit que parce que le Dominion leur a accordé des pouvoirs considérables. Ils peuvent, en effet retenir ce qu'ils doivent au Dominion et ce qu'ils devraient lui payer, et ils peuvent l'affecter à la construction de cet élévateur. C'est pourquoi je trouve le projet injuste à l'égard des autres villes du Canada. Oui, il est injuste que les commissaires du havre de Québec, prennent, pour payer l'intérêt du coût de la construction d'un élévateur, l'argent qui devrait leur servir à payer l'intérêt de leur dette envers le Dominion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député vient de répéter l'argument qu'il a fait l'autre soir, et auquel on a, alors, répondu : il n'a pas raison de dire qu'on a fait à Québec des concessions qu'on avait refusées à Collingwood et à d'autres ports situés sur les grands lacs. Il sait que, il y a des années, le parlement a garanti des paiements et avancé de l'argent en vue d'améliorations à faire à ce port, et que ces prêts se montent à $3,000,000 ou à $5,000,000, en y comprenant l'intérêt. Cette dette, c'est leur cauchemar, et la garantie ne sera jamais en faveur d'un tiers, tant que le Dominion restera leur créancier et aura droit de toucher le premier l'intérêt de sa créance.

M. SPROULE : L'honorable ministre considère-t-il l'intérêt comme une dette envers le Canada ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déjà dit que les commissaires du havre de Québec doivent au Dominion $3,000,000 comme capital, puis, comme intérêt, une somme qui, jointe à celle-là, forme un total de $5,000,000. Ils ne peuvent rien faire pour l'amélioration de leur port, sans le consentement du gouvernement du Canada, et si l'on veut juger de l'avenir par le passé, on peut dire que nous continuerons à ne retirer d'eux aucun intérêt, tant qu'il ne se produira pas de changement dans l'état de choses actuel. Faites les ogres, tant que vous voudrez, répétez-leur à loisir que vous ne leur permettrez pas de profiter de la prospérité publique et du développement du commerce sans souci de faire honneur à leurs obligations envers vous, cela ne servira de rien, ils ne nous paieront pas plus cette année ou l'année prochaine, qu'ils ne nous ont payés depuis quinze ans. L'honorable député sait que, dans les circonstances, notre créance ne signifie rien et que l'intérêt n'en sera jamais payé. C'est précisément cela et rien que cela, qui justifie l'attitude que nous voulons prendre. Si, en permettant aux commissaires de donner à leur garantie, préséance sur leur dette envers nous, nous déterminons une augmentation considérable des affaires du havre, nous nous créons un moyen de retirer probablement une partie de notre intérêt, tandis qu'en écoutant les avis de mon honorable ami, nous n'aurons jamais rien.

M. SPROULE : Que l'honorable monsieur me permette de lui présenter un autre aspect de la question. Il dit que, dans les circonstances, nous n'avons aucun espoir de retirer notre intérêt ? Cela se peut, mais si nous rejetons cette demande, à quoi nous exposons-nous ? Il peut arriver, à Québec comme ailleurs, que la compagnie de chemin de fer veuille prendre les moyens de développer ses affaires, et que, dans ce but, elle détermine Québec, comme elle a déterminé Owen-Sound et d'autres villes, à lui accorder une gratification, en vue de la construction d'un élévateur. Cela n'augmenterait-il pas les affaires dans le havre et ne faciliterait-il pas le remboursement de notre argent ? Si la compagnie et la ville s'entendent pour se procurer elles-mêmes les commodités dont elles ont besoin, les affaires du port n'en bénéficieront pas moins que si nous prêtions notre concours, et si le développement du commerce permet aux commissaires de nous payer, ils nous paieront tout aussi bien. Au lieu de garder notre argent pour payer l'intérêt de la dette qu'ils auront contractée pour la construction de l'élévateur, il nous paieront des acomptes sur ce qu'ils nous doivent.

M. HAGGART : Voici comment je comprends la situation : à la dernière session ou à la session précédente, nous avons donné préséance à une créance de $350,000, sur celle que nous avons contre les commissaires du havre de Québec, et nous sommes à faire absolument de même à l'égard de cette nouvelle garantie de $200,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui prend rang immédiatement après l'autre.

M. HAGGART : A tout événement, les deux ont priorité sur notre réclamation. Mais voici un autre point : vous faites avec les compagnies de steamers une espèce de loterie, en disant que la première d'entre elles qui prendra une cargaison de grain à l'élévateur sera exempte pendant cinq ans de toute redevance envers le port. C'est tout à fait inadmissible et il faudrait changer cet article.

Le PREMIER MINISTRE : Je serais heureux que mon honorable ami exposât ses vues à ce sujet.

M. HAGGART : Ce que je ne veux pas, c'est qu'on donne à une compagnie un avantage exceptionnel. Pourquoi la compagnie qui, la première, prendra une cargaison à l'élévateur, sera-t-elle exempte de redevances envers le port pendant cinq ans, tandis que toutes les autres ne le seront pas ? C'est là un avantage exceptionnel qu'aucune compagnie ne devrait avoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas ; on accorde cet avantage à la compagnie dont le terminus sera à Québec.

M. FOSTER : Il va y avoir un grand concours.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis loin de le croire.

M. FOSTER : Alors, vous ne devriez pas construire un second élévateur.

M. WALLACE : A entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries on dirait qu'on a entreprise de faire, au port de Québec, certaines améliorations, mais qu'on ne les a jamais achevées, et que, par conséquent, pour mettre le port en état de répondre aux exigences des affaires, nous devrions dépenser un énorme montant d'argent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député n'a pas bien compris mon argument.

M. WALLACE : Tout l'argument de l'honorable ministre avait ce sens-là. Il a dit que notre créance ne signifierait plus rien, si nous ne permettions pas de faire ces améliorations, et qu'en mettant les commissaires du havre à même de donner cette garantie, nous nous assurerons le remboursement des fonds que nous avons avancés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je n'ai pas dit " assurerons ".

M. SPROULE.

M. WALLACE : J'ai pris note de ce qu'a dit l'honorable ministre. Il a dit que nous n'avions aucun espoir de retirer notre argent si cette dépense ne se faisait pas. Mais, si je comprends bien, le port de Québec a été mis en état de répondre aux exigences des affaires ; le parlement a voté aux commissaires tout l'argent qu'il fallait à cette fin ; il leur a même fait construire un élévateur qui, parait-il, n'a jamais servi, depuis les douze ans qu'il existe.

Nous voici arrivés à cet article extraordinaire de l'acte de refonte du port de Québec, qu'on a tant discuté aujourd'hui. On pensait en avoir fini avec cet acte, lorsqu'on a voté $3,975,000 au port de Québec pour le mettre en état de faire face aux exigences des affaires, et qu'on a déclaré qu'il ne faudrait plus rien, à cette fin, mais il parait qu'il faut encore $362,000. Je vois le très honorable premier ministre hocher la tête ; veut-il dire que ces $362,000 sont compris dans la somme de $3,975,000 ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce que je veux dire, c'est que sur la somme que les différentes statuts ont autorisé à avancer, il reste encore $360,000 que nous n'avons pas avancés aux commissaires du havre, comme ces statuts nous en donnaient le droit. Mais qu'à cela ne tienne ; le compte a été fermé, il y a déjà plusieurs années, et nous n'entendons pas le rouvrir. C'est si vrai que, l'année dernière, lorsque les commissaires du havre de Québec ont eu besoin d'argent pour des fins d'améliorations, nous avons refusé de leur en avancer et leur avons dit d'aller en emprunter.

M. WALLACE : Le très honorable ministre n'a pas répondu à ma question. Ce que je lui ai demandé, c'est ceci : Ces $362,000 se trouvent-ils compris dans les $3,975,000 que le gouvernement du Canada a avancés aux commissaires du havre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $3,975,000, c'est ce qui nous a été permis d'avancer, mais ce n'est pas ce que nous avons avancé. Il n'a été avancé que $3,748,000. En faisant cette déclaration, je corrige une erreur que j'ai faite hier soir.

M. WALLACE : Pourquoi n'a-t-on pas dépensé tout cet argent pour les améliorations en question ? Probablement parce qu'elles étaient faites, et qu'il n'y avait plus lieu de faire d'autres dépenses. Nous pensions que le compte était fermé, mais nous voici en présence de $362,000 et d'une autre somme de $350,000 qu'on a dépensés l'année dernière. Est-ce exact, ce que je dis-là ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout.

M. WALLACE : On a permis aux commissaires du havre d'emprunter $350,000, qui doivent avoir préséance sur notre réclamation, et on se propose maintenant de dépenser $362,000.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. WALLACE : L'acte se lit comme suit :

Pour venir en aide à la corporation des commissaires du havre de Québec, l'Exécutif pourra, d'après l'Acte du revenu consolidé et de l'audition, prélever une somme de $362,927.

On ne se propose pas de dépenser tout cela ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. WALLACE : Alors qu'est-il besoin d'insérer dans l'article : " pour que la somme ainsi prélevée soit avancée de temps à autre à la dite corporation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là l'ancien statut, et c'est simplement une refonte.

M. FOSTER : C'est en prévision de jours nuageux.

M. WALLACE : Nous en arrivons à un autre point : ils nous doivent un capital de $4,000,000, qui, si l'on y ajoute l'intérêt, forme un montant de $5,200,000. Le prêt de l'année dernière, $350,000, passe avant notre réclamation, et on nous demande aujourd'hui d'en laisser passer un autre, de sorte qu'il va y avoir deux hypothèques au lieu d'une, avant nous.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'argent va se dépenser pour l'amélioration de la propriété.

M. WALLACE : Oui, et nous aurons cette dernière hypothèque. La Compagnie du Pacifique a aussi fait des dépenses pour améliorer sa propriété dans ce même endroit, et tout cela n'a pas valu un dollar. J'espère qu'on obtiendra un meilleur résultat, cette fois. Je serais fort aise de voir la prospérité sourire enfin à la cité de Québec, dont je garde de bien chers souvenirs. Je voudrais même que Québec reprit, dans le commerce, un rang encore plus élevé que celui qu'il lui fut donné d'occuper un jour ; mais il ne nous faut pas perdre de vue la question d'affaires. On nous demande de permettre aux commissaires du havre, d'accorder, aux frais du Canada, une gratification à une compagnie de chemin de fer, pour que cette dernière construise un élévateur. Quand vous avez une hypothèque sur une propriété et que vous cédez votre rang à un autre, comme créancier hypothécaire, vous diminuez d'autant votre garantie. Comme l'a dit l'honorable député de Grey-est, (M. Sproule), il a été admis ailleurs, que la construction des élévateurs était une entreprise locale, dont devaient se charger les compagnies de chemins de fer et les villes intéressées ; or, dans le cas actuel, nous avantageons une compagnie de chemin de fer à nos dépens. De l'aveu du très honorable premier ministre, cette compagnie de chemin de fer fait partie du Canada Atlantique, et s'étend de Parry-Sound à Ottawa, et de là à South-Indian, et au delà. Elle se rend de Parry-Sound à Ottawa, et de là à South-Indian, en passant sur la ligne du Canada-Atlantique. Là, elle traverse l'Outaouais et se dirige vers Québec. Il est possible que ce soit, et c'est probablement une bonne entreprise commerciale, que cette ligne. Nous lui accordons une subvention pour chaque mille qu'elle comprend, jusqu'à Québec, et je crois que nous avons raison d'en agir ainsi. Nous lui accordons de plus une subvention pour la construction d'un pont sur l'Outaouais, et non contents de cela, nous l'aidons à construire un élévateur.

M. FOSTER : Quand il y en a déjà un.

M. WALLACE : Et dont on peut se servir.

M. TAYLOR : Et dont les affaires ne donnent pas lieu de se servir.

M. WALLACE : Il peut y avoir assez d'affaires pour qu'on l'emploie, et nous espérons qu'il se transportera, par ce chemin de fer d'énormes quantités de grain à Québec ; mais ce qu'on propose semble équivaloir à l'abandon de notre garantie et de notre actif, à un gaspillage d'argent en vue de construire un autre élévateur, quand il y en a déjà un qui est parfaitement pourvu de tout ce qu'il faut pour lui permettre de fonctionner, et quoiqu'il ne soit peut-être pas situé tout à fait à l'endroit qu'il aurait fallu choisir, il est cependant bien situé, a mon avis. Voyez ce qui s'est passé à la baie Georgienne; à Midland, le Grand Tronc et la ville se sont entendus pour construire un élévateur à frais communs, sans que le gouvernement du Canada ait fourni un dollar. A Owen Sound, les compagnies de chemin de fer et la ville ont fait la même chose. A d'autres endroits le long des lacs, les particuliers ont construit eux-mêmes des élévateurs ; de fait dans tous les endroits où l'on songe à développer ce genre d'affaires importantes, la population s'est construit des élévateurs à ses frais. Pourquoi donc nous demande-t-on de construire pour une compagnie de chemin de fer, à même les deniers publics, un autre élévateur à Québec où il y en a déjà un dont on ne se sert pas ? Pour moi, je trouve cette dépense-là tout à fait injustifiable.

M. FOSTER : Naturellement, l'époque avancée de la session nous défend de prolonger ce débat. Tout ce que nous avons à faire, et nous le faisons, c'est de protester contre le projet dont il s'agit et où nous ne voyons qu'un grave abus de législation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'on enrégistre ce protêt, je veux qu'il soit bien compris que les honorables députés qui ont considéré ce que nous voulons faire, comme une subvention que nous accordons à ce chemin de fer et à la ville de Québec, sont complètement dans l'erreur ; j'affirme, et c'est clair comme le jour, que le Dominion ne contribue pas d'un seul denier à la construction de cet élévateur. On a considéré comme perdu, la dette considérable des commissaires du havre de Québec envers nous. Il y a

déjà neuf ans qu'ils n'ont pas payé un sou d'intérêt, les frais d'administration absorbent toutes leurs recettes. L'autre jour, j'ai illustré l'opinion que j'ai de cette transaction, par un exemple que je me permettrai de reproduire ; j'ai assimilé le cas à celui d'un contrat à la grosse. Il arrive souvent que le porteur d'une créance hypothécaire contre un navire, cède son rang dans ce cas-là, pour sauver ses propres deniers à la faveur des améliorations que le produit de l'emprunt permettra au propriétaire de faire à son navire. De même, l'argent dont il est ici question va servir à l'amélioration de la propriété et à augmenter la valeur de notre garantie. N'ayant pas reçu, depuis neuf ans, un seul sou d'intérêt et ne nous attendant pas non plus à en recevoir de sitôt, comment se peut-il que nous obérions le peuple et prenions de son argent en permettant des arrangements qui vont donner lieu à des dépenses susceptibles d'améliorer la propriété qui représente notre garantie ?

M. FOSTER : Et après avoir subventionné un chemin de fer qui s'étend d'un bout à l'autre du pays, après même lui avoir accordé pour certaines distances de son parcours, double subvention, comment pouvez-vous consacrer par l'autorisation de cette transaction que vous faites faire aux commissaires du havre, le principe vicieux de subventionner des compagnies de chemin de fer pour qu'elles construisent des élévateurs à Québec, lorsqu'il y en a déjà un, assez grand et assez bon, pour lequel ce gouvernement a payé ? Oui, vous allez en faire entrer de l'argent, dans le trésor ! D'abord vous permettez l'émission de $200,000 de bons dont l'intérêt est garanti par les commissaires du havre de Québec ; ces derniers ne retireront pas un seul sou de tout cela.

Une VOIX : Oui, ils vont retirer quelque chose.

M. FOSTER : Attendez un peu, je sais ce que je dis. Ils ne retireront pas un sou de plus que les 3 pour 100 qu'ils garantissent sur les bons ; si le chemin de fer retire plus de 6 pour 100, pas un sou de cet excédant ne revient aux commissaires ; l'excédant contribue à former un fonds de réserve pour le jour où l'élévateur ne rapporterait plus 6 pour 100. Donc, les commissaires ne retirent de l'élévateur aucun revenu. Ce n'est pas tout : vous dites à la grande compagnie de chemin de fer qui fait construire cet élévateur grâce à votre consentement à occuper le dernier rang comme créanciers ; nous allons faire pour vous, encore bien plus que cela, nous allons permettre aux commissaires du havre, d'ouvrir une grande loterie pour votre bénéfice : la compagnie de navigation qui, la première, aura envoyé un de ses steamers prendre une cargaison à votre élévateur, n'aura rien à payer au havre pendant cinq ans. Grâce à pareille gratification, la compagnie de chemin de fer peut offrir à une copmagnie de navigation les conditions les plus avantageuses et lui dire : voici une aubaine pour vous ; envoyez un de vos steamers prendre, à cet élévateur, la première cargaison ; ayant ainsi le droit de fréquenter le port pendant cinq ans sans rien payer, vous pourrez diminuer vos prix de transport. C'est le gouvernement qui aura été cause de tout cela.

Ce n'est pas encore tout : il aura donné lieu à toutes les autres compagnies de navigation de dire : les commissaires du havre admettent gratuitement une de nos rivales pendant qu'ils nous obligent, nous, de payer ? Très bien ; au lieu d'aller à Québec, nous nous rendrons tout droit à Montréal. Ainsi, vous chassez le commerce de Québec, plutôt que vous ne l'y amenez.

M. EDWARDS : Si, à même les deniers publics, on a construit un chemin de fer qui traverse le continent, si nous avons, aujourd'hui, à Québec, un élévateur qui ne fait rien et n'a jamais rien fait, et s'il se construit aujourd'hui un chemin de fer qui tend à développer le commerce à Québec, pourquoi l'en empêcher ?

M. TAYLOR : Pourquoi ne pas se servir, à cette fin, de l'élévateur qui est là.

M. EDWARDS : Cet élévateur appartient à une autre compagnie de chemin de fer et le chemin que l'on est à construire ne peut en avoir l'usage. Mais si cet élévateur-là n'a rien fait et que la compagnie qui le possède n'ait pas songé à développer les affaires, à Québec, pourquoi empêcher d'autres compagnies de faire quelque chose ? Quant au havre de Montréal, c'est le plus grand du Canada, donc Montréal est la métropole commerciale. Tous les membres de cette Chambre sont unanimes à reconnaître l'importance de Montréal. Mais le havre de Québec est un des grands havres de l'avenir. Il est moins important qu'autrefois, mais il est appelé à devenir bientôt un centre considérable de notre commerce maritime. Maintenant, qui paye le quaiage aujourd'hui, à Québec, à Montréal, à Halifax et dans d'autres grandes villes ? non pas les gens qui se servent de ces ports, mais le peuple du Canada, et la concession aux commissaires du privilège dont il s'agit ne porte à ce dernier aucun préjudice. Si le gouvernement a un actif qui ne produit pas de revenu et qu'il puisse lui faire produire de l'intérêt, il doit le faire. Mais les commissaires vont-ils pouvoir payer de l'intérêt tant que le port restera tel qu'il est ? Evidemment, non. Le seul moyen de mettre les commissaires en état de payer de l'intérêt, c'est d'améliorer le port. L'opposition qu'on fait à la proposition actuelle est la plus injustifiable que j'aie jamais vue, elle est ridicule. Si l'on a un actif sans valeur et qu'on puisse lui en donner, pourquoi ne pas le faire ? Encourageons donc le havre de Québec. Il va se mettre au service du commerce de l'Atlantique des navires, plus considérables que ceux d'aujourd'hui ; il est donc de l'intérêt

des producteurs de grain de ce pays d'attirer les plus gros navires à nos ports de mer, pour qu'ils fassent le transport de nos produits. Montréal sera toujours le grand port, mais vu l'impossibilité pour ces navires extraordinaires, de s'y rendre, il faut mettre le havre de Québec en état de les recevoir ; il y va de l'intérêt des producteurs du Canada.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTREAL.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : propose la seconde lecture du bill (n° 179) concernant la commission du havre de Montréal. La motion est adoptée, le bill est lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité pour le prendre en considération.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà parlé de cette question. En vertu de l'acte de la dernière session, les commissaires du havre de Montréal peuvent payer à même leur propres fonds, certaines sommes, en vue de certaines améliorations qui y sont mentionnées. Il a été pourvu qu'ils pourraient consacrer $750,000 de cet argent à des améliorations y compris une cale-sèche, dans la partie est du havre décrit dans le bill comme pied du courant Sainte-Marie. Il est proposé à cette session-ci que le gouvernement vote directement au département des Travaux publics de quoi entreprendre l'exécution d'améliorations jusqu'au montant de $500,000, au pied du courant Sainte-Marie ; par conséquent, il n'y a plus lieu de proposer que les commissaires fassent cet ouvrage au même endroit et jusqu'à concurrence de $500,000. Ce bill a pour objet d'empêcher l'application des $500,000 de leurs fonds que les commissaires devaient dépenser pour améliorations dans cet endroit, et de leur permettre d'employer cette même somme à d'autres travaux, dans la partie supérieure du port, à l'endroit appelé Bassin du Moulin à vent. Voilà tout l'objet du bill.

Dans le budget supplémentaire qu'il nous reste à examiner, il est accordé $500,000 pour améliorations dans la partie inférieure du port. Les $500,000 des fonds de la commission ne seront donc plus requis à cette fin, et ce bill a pour objet de permettre à la commission d'employer cet argent aux travaux qu'elle projette d'exécuter dans la partie ouest du havre.

M. FOSTER : Dans la partie ouest du havre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A cet endroit appelé Bassin de la Pointe au Moulin à vent. La commission aura cette somme de $500,000 qu'elle n'a plus à consacrer à la partie inférieure du havre et cela pourra s'appliquer aux travaux du bassin en question, conformément aux dispositions générales de la loi concernant le havre de Montréal. Il s'agit de construire un môle au Bassin de la Pointe au Moulin à Vent.

M.FOSTER : Et la cale-sèche, en aval ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à la construction de la cale-sèche, on ne se propose pas d'y voir pour le moment. Dans l'acte qui existe déjà, il est pourvu à ce qu'on dépense $750,000 pour améliorations, y compris une cale-sèche, dans cette partie du havre que se trouve au pied du courant Sainte-Marie. A cette somme nous substituons celle de $250,000 qui sera réservée pour les améliorations que la commission du havre jugera nécessaires, y compris la cale-sèche, bien que cette dernière soit de nature à coûter plus de $250,000, et les $500,000 sont appliqués à la partie ouest du havre ; les commissaires du havre devant les consacrer à la construction d'un môle, au Bassin du Moulin à vent.

M. HAGGART : Alors, c'est un compromis entre les commissaires du havre et l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte). On peut affecter l'argent à la construction de deux bassins différents dont l'un serait construit par les commissaires du havre, à la Pointe au Moulin à Vent, et l'autre, dans la partie est du havre, conformément au désir de l'honorable ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : La commission du havre veut qu'ils soient construits tous les deux.

M. HAGGART : Je crois que la commission voulait que les quais de la Pointe au Moulin à vent fussent construits. Quant à moi, je suis très favorable à la proposition du ministre des Travauxp ublics ; la construction d'un quai au Bassin de la Pointe au Moulin à vent, va occasionner beaucoup de dépenses inutiles ; si l'on veut faire du port de Montréal un port de première classe, il vaut mieux que la cale-sèche soit située au pied du Courant Sainte-Marie. Je puis me tromper, mais enfin, c'est mon opinion.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami est seul de cette opinion-là.

M. HAGGART : Peut-être que non. Après tout, nous allons avoir à Montréal, un système de cale-sèche de première classe ; nous allons avoir deux ports dont l'un, au Bassin de la Pointe au Moulin à vent, et l'autre, au pied du Courant Sainte-Marie.

Vu qu'il n'y a que $500,000 de transportés, que le ministre des Finances se propose-t-il de faire des $250,000 qui restent à la disposition des commisssaires du havre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien, pour le moment ; cette somme restera entre les mains des commissaires conformément aux dispositions de l'acte. On a parlé d'une

cale-sèche, ces $250,000 ne suffiraient pas à la construction d'une cale-sèche à Montréal ; ils constitueront donc un fonds de réserve auquel on aura recours plus tard. Mon honorable ami (M. Foster) a demandé à voir le plan de ces travaux ; j'ai ici un plan qui fait voir exactement quels travaux l'on se propose d'exécuter.

M. WALLACE : La correspondance que nous avons lu dans les journaux et la déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), prouvent assez que la dépense que l'on se propose de faire est injustifiable et qu'elle est le fruit d'un caprice de l'honorable ministre des Travaux publics. Je connais généralement le port de Montréal depuis plusieurs années, et je suis d'avis qu'il n'est ni nécessaire ni désirable, pour le moment, que l'on construise un quai dans la partie inférieure du havre, parce que ce n'est pas là que le commerce donne ; pour plusieurs années encore, le havre actuel, qui se trouve en amont, suffira aux besoins du commerce. Si l'on fait des arrangements, il faut que ce soit pour favoriser le commerce là où il se fait aujourd'hui ; transportez les grands quais et les môles en aval de la rivière tant que vous voudrez, et faites y les énormes dépenses que l'on propose, le commerce, qui ne se fait pas là actuellement, ne s'y transportera pas. Voilà pourquoi cette dépense est injustifiable. Les meilleurs juges des besoins du havre, ce sont les commissaires eux-mêmes ; commerçants pour la pulpart, ils ont à cœur les intérêts de Montréal, et ils devraient avoir plus de latitude qu'ils n'en ont par rapport à ces questions-là. N'ayant pu les déterminer à agréer tous ses plans, le ministre des Travaux publics semble avoir entrepris de consacrer inutilement un fort montant de notre argent à l'exécution de projets qui n'ont pas eu ni leur approbation ni leur appui.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je ne voudrais pas laisser passer sans remarque ce que vient de dire l'honorable député d'York (M. Wallace), car je puis lui assurer que sa théorie est entièrement fausse. Les commissaires du havre s'accordent tous avec le ministre des Travaux publics à reconnaître l'opportunité des dépenses prévues dans ce bill. De fait, ce sont eux qui ont demandé que les travaux du havre se complétassent par l'exécution de ce que l'on projette de faire au Bassin de la Pointe au Moulin à vent, et c'est en obéissant à la requête qu'ils ont faite au département des Travaux publics, qu'on a présenté ce bill.

L'honorable député prétend que le havre de Montréal suffit aujourd'hui à tous les besoins du commerce ? C'est là une théorie déjà vieille, et pour l'avoir écoutée et avoir manqué de faire tout de suite les améliorations nécessaires avant qu'il en fut absolument besoin, nous nous trouvons avec un port insuffisant et incapable de répondre aux exigences du commerce canadien, sans parler de celui des états de l'ouest qu'il doit naturellement attirer. Quand ces travaux seront finis, nous nous trouverons en état de répondre à tous les besoins du commerce de Montréal.

Le bill est rapporté.

M. FOSTER : Je demande que le bill ne soit pas lu une troisième fois à présent, car j'aurai quelques questions à faire lorsque j'aurai vu le plan des travaux que l'on projette.

ACTE DES POIDS ET MESURES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour prendre en considération le bill (n° 128) afin d'amender l'acte des poids et mesures.—(Sir Henri Joly de Lotbinière).

(En comité.)

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Quelques-uns de mes amis m'ont appris qu'ils avaient quelques petits amendements à présenter, mais avant qu'on prenne ces amendements-là en considération, je demande au comité de s'occuper du bill. Je suggère qu'on remplisse l'espace laissé libre par l'inscription de la date du 1er juillet 1900. Lorsqu'il a été question de ce bill pour la première fois devant le comité, on s'est beaucoup opposé au mot "veneer" comme désignant les barils, et je demande que ce mot soit rayé, vu qu'il ne s'applique qu'aux barils cylindriques, et que, par conséquent, *il n'est pas nécessaire.*

M. CLANCY : Lorsqu'il a été question de ce bill devant le comité, on a fait remarquer que l'application de cet article entraînerait beaucoup de difficultés, pour la raison qu'il serait impossible aux cultivateurs et à tous ceux qui font un commerce local de se conformer à ses dispositions. Je crois que l'on a suggéré que l'article 18 se lise comme suit : "toutes les pommes mises en barils au Canada pour être exportées." Cela éviterait la difficulté qui provient de ce que les cultivateurs achètent des barils à sucre, à farine, etc., dans lesquels ils transportent leurs pommes au marché du village ou de la ville voisine. L'honorable ministre a promis alors de prendre ce conseil en considération. A mon avis, le principal objet du bill c'est d'empêcher le mauvais empaquetage des pommes que l'on destine à l'exportation ; les deux côtés de la Chambre seront certainement unanimes à appuyer cela, mais je tiens quand même à faire remarquer que les dispositions du bill vont jusqu'à affecter le commerce local.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il en a toujours été ainsi ; c'est la loi.

M. CLANCY : Je le sais bien, mais ce n'est pas mieux pour tout cela ; nous devrions

amender la loi de manière à nous débarrasser des articles vexatoires et inutiles ; d'ailleurs, on ne s'en est jamais occupé. Si l'honorable ministre restreignait ce bill aux exportations, cela répondrait à toutes les exigences.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'hésite beaucoup à changer une loi qui existe depuis si longtemps, que l'on a appliquée avec modération et qui n'a pas servi à persécuter les cultivateurs ; il sera toujours temps d'y apporter des modifications lorsqu'on s'apercevra qu'elle devient oppressive.

M. MILLS : Je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre sur les mots : " avec un cercle de revêtement en dedans des bords des barils," vu qu'à ma recommandation, on a laissé le bill de côté jusqu'à ce que les honorables députés eussent l'occasion de contrôler l'opinion des intéressés. J'ai reçu beaucoup de communications, et bien qu'on s'accorde à demander que les barils soient tous les mêmes dans tout le Canada, on pense aussi que les mots que j'ai cités sont inutiles ; on prétend qu'un baril bien fait n'a pas besoin de parer le cercle de revêtement, et l'on prétend qci l'existence de ce cercle-là en dedans du baril serait un inconvénient.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'espère que mon honorable ami n'insistera pas pour que l'on biffe ces mots-là ; le bill a été préparé pour satisfaire aux requêtes des producteurs de pommes du Nouveau-Brunswick, et surtout de la vallée d'Annapolis, dans la Nouvelle-Ecosse. Ils ont surtout demandé l'insertion de cet article. L'objet en est peu important, mais mon honorable ami admettra qu'un baril qui n'est pas aussi bien fait que s'il était destiné à contenir du liquide, devient beaucoup plus fort et plus résistable par l'adjonction d'un cercle au-dedans de ses bords. Voilà un des points sur lesquels la requête insiste.

M. MILLS : En laissant subsister ces mots-là, nous encourageons la frabrication défecteuse des barils, car tous les tonneliers s'accordent à reconnaître qu'un baril bien fait ne demande pas qu'on y ajoute de cercle comme celui-là. C'est tout simplement une recommandation que je fais, et je n'entends pas la suivre d'une motion.

M. SPROULE : Ce cercle que l'on parle de mettre au sommet des barils sera-t-il un cercle intérieur ou extérieur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Extérieur. Il est mis là pour fortifier le baril et pour empêcher les bouts de se défaire par suite de la contraction.

M. HENDERSON : Avant que le bill soit rapporté, je désire proposer l'insertion d'un article supplémentaire. L'honorable député de la division Saint-Laurent, de Montréal, (M. Penny) a donné avis au comencement de la session d'un bill—lequel a de fait subi sa première lecture—renfermant la disposition contenue dans cet amendement que je proposerai en son absence, et que voici :

1. La mesure-étalon dont on se servira pour acheter et vendre des fraises, framboises, mûres, groseilles et autres menus fruits, consistera en une boîte ou panier possédant les dimensions suivantes, mesurées à l'intérieur, savoir :

Sommet.—4¾ pouces par 4¾.

Fond.—4 pouces par 4.

Hauteur des bords.—2⅞ pouces.

2. Toute personne vendant ou offrant en vente des boîtes ou paniers de cette nature ne possédant pas les dimensions ou la capacité ci-dessus décrites sera coupable d'offense et passible, après procès sommaire, d'une amende de pas moins de $5 et de pas plus de $10.

3. Cet acte deviendra en vigueur le 1er mai 1900.

Je désire ajouter un mot d'explication. Dans toute la province de l'Ontario, depuis 40 ans, les paniers à menus fruits fabriqués ont eu les dimensions mentionnées dans cet amendement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Sera-ce là l'étendue de l'intérieur ?

M. HENDERSON : Oui.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Voilà qui règlera la question. Si le bord est oblique, ce ne sera pas la même chose que s'il est perpendiculaire.

M. HENDERSON : Je puis dire que ces dimensions ont été agréées par l'honorable député de la division Saint-Laurent, de Montréal (M. Penny) que s'est intéressé activement à cette matière, et par un fabricant de boîtes d'Oakville, dans le comté de Halton. La mesure, comme l'observera l'honorable ministre, consiste dans l'étendue du bord de la boîte, lequel devra avoir 2⅞ pouces, et non pas dans sa profondeur perpendiculaire. Je crois que la chose est suffisamment explicite dans l'amendement.

J'étais à exposer la nécessité de cet amendement. Bien que cette boîte ait été la boîte-étalon dont on a fait usage depuis 40 ans dans la province de l'Ontario pour expédier les menus fruits à la ville de Montréal, l'honorable député de la division Saint-Laurent a constaté que certains commerçants de cette ville faisaient usage d'une autre boîte, c'est-à-dire d'une boîte ayant un fond de 3¼ pouces carrés seulement, tout en ayant du reste les dimensions susdites. Il est devenu de plus en plus d'usage à Montréal de prendre le fruit des boîtes dans lesquelles il a été expédié de l'Ontario, pour le transmettre dans les petites boîtes employées par certains commerçants. De cette manière, on a pu faire 5 boîtes avec 3, ce qui procurait un très fort bénéfice à l'intermédiaire, mais causait une très grave perte aux consommateurs. Cette boîte est connue à Montréal sous le nom de " boîte d'escroc ", et dans la fabrique où elle est faite, on l'ap-

pelle, afin de la désigner convenablement, la "fraude de Montréal". L'objet du bill est de mettre un terme à cette fraude, en empêchant les commerçants de Montréal d'y avoir recours au lieu de se servir des grandes boîtes dans lesquelles les menus fruits leur sont expédiés.

Tel était l'objet du bill de l'honorable député de la division Saint-Laurent, qui l'a retiré vu l'entente qu'il lui serait donné de proposer cet amendement lors de la présentation du bill destiné à amender la loi concernant les poids et mesures.

Je suis convaincu qu'il est de l'intérêt non seulement du producteur, mais du consommateur de menus fruits, que les dimensions des boîtes soient uniformes. La boîte suggérée a été approuvée par les cultivateurs de menus fruits, et je sais, dans tous les cas, que dans le comté de Halton, que j'ai l'honneur de représenter, elle a été approuvée par les fabricants de paniers. Elle est également approuvée par ceux des Montréalais qui se sont opposés à l'usage de la petite boîte qu'on leur a imposée depuis quelques années. Je possède des lettres de fabricants de boîte qui confirment ce que j'ai dit au sujet des dimensions de ces boîtes, et qui m'apprennent également que les cultivateurs de fruits l'approuvent fortement.

Je propose donc que l'amendement lu forme partie du bill à titre d'article supplémentaire.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je pense qu'en examinant l'amendement, mon honorable ami comprendra que si l'on établissait clairement ce que doit être la hauteur perpendiculaire du——

M. HENDERSON : Je crois que l'amendement est bien compris. Les mesures ont été inscrites sur la boîte que j'ai ici par un fabricant de boîtes, et l'on s'est entendu en présence de celui-ci sur ces mesures. Et je crois qu'il vaudrait mieux laisser l'amendement tel qu'il est, plutôt que d'employer d'autres termes.

M. COWAN : Avant que l'adoption de cet amendemeint soit soumise à la Chambre, je voudrais signaler un ou deux faits au comité. J'abonde virtuellement dans le sens de tout ce qu'a dit l'honorable député de Halton relativement à l'objet qu'il désire atteindre. D'un autre côté, si l'amendement est adopté dans la forme qu'il possède maintenant, il causera de très graves dommages à quelques manufacturiers. Il décrète virtuellement que toutes les boîtes à menus fruits fabriquées au Canada seront de 4¾ pouces par 4¾ au sommet, et de 4 pouces par 4 au fond. Il me semble que l'amendement répondrait à toutes les exigences du cas s'il statuait quel sera le nombre de pouces cubes que devra contenir une boîte à menus fruits. Cela permettra à chaque fabricant de boîtes d'adopter la forme de boîte qu'il jugerait à propos, pourvu qu'elle soit dans tous les cas de la même capacité cubique.

J'ai adressé une copie de cette amendement à un gros manufacturier de boîtes de ma circonscription, et voici la réponse que j'en ai reçue :

Nous avons subi des pertes considérables cette année parce que notre assortiment était insuffisant pour répondre à la demande de nos pratiques. Par suite des rapports de mauvaise récolte et du bill du gouvernement réglementant les dimensions des boîtes, nous avons craint de fabriquer un assortiment considérable, nous attendant à le voir inutile à une autre saison dans le cas où il ne s'écoulerait pas cette année. Nous nous sommes donc abstenu de fabriquer beaucoup, avec le résultat que nous venons de mentionner. Bien que n'ayant pas les dimensions que vous spécifiez, notre boîte contiendrait exactement la même quantité que si elle était de ces dimensions-là, vu qu'elle a 3⅞ pes carrés au sommet, et 2⅞ de profondeur. Ne serait-il pas aussi bien de spécifier dans votre acte une boîte devant contenir un certain nombre de pouces cubes, vu que, s'il nous faut changer nos machines, dont quelques-unes sont entièrement nouvelles et coûtent fort cher, la chose nous sera très dispendieuse. En outre, l'emballage des fruits dans un panier de ces dimensions convient mieux au commerce.

Votre bien dévoué,

(Signé) GARDNER FRÈRES ET CIE.

D'après l'honorable député de Haltou, l'honorable député de la division Saint-Laurent avait pour but de proscrire la boîte qu'il a appelée la "boîte d'escroc de Montréal" ou la "fraude de Montréal". En ma qualité de représentant d'une circonscription où l'on cultive les fruits, je ne puis que dire que la capacité de la boîte prévue dans l'amendement est satisfaisante, et pour les manufacturiers de boîtes et pour les cultivateurs de fruits de mon comté. Il y a deux manufacturiers de boîtes dans la division que je représente, savoir : un manufacturier de boîtes exactement des dimensions mentionnées dans l'amendement, et un manufacturier de boîtes ayant la même capacité que ces boîtes-là, mais sans avoir les mêmes dimensions. On répondrait à toutes les nécessités du cas en adoptant l'avis que j'ai suggéré et en même temps nous éviterions de sacrifier virtuellement le capital que certains manufacturiers ont placé dans leurs machines. On abandonnera alors aux manufacturiers le soin de fournir au commerce les boîtes constatées les meilleures dans l'intérêt de tous.

M. TUCKER : Je désire dire un mot pour confirmer ce que vient de dire mon honorable ami le député d'Essex-sud (M. Cowan). La boîte carrée n'offrirait pas de sécurité au transport des fruits. Des boîtes d'autres formes transporteraient les fruits, même si elles étaient rudement maniées, à une plus longue distance. J'abonde tout à fait dans le sens de l'honorable préopinant, et j'approuve l'avis exprimant que la mesure intérieure mentionée fournirait au pubic en général l'occasion de faire usage de ses connaissances relativement à la description particulière du fruit qu'il désire acheter.

M. COSTIGAN : Je n'ai aucun doute que cet amendement soit nécessaire dans l'intérêt des acheteurs de fruits. Il y a lieu de craindre, cependant, qu'en remédiant à un

mal actuel on puisse en créer un nouveau. Nous avons déjà eu des exemples de la chose en faisant de la législation à la hâte. Si je saisis bien le sens de cet amendement, il comprend tous les menus fruits, cultivés et sauvages : il comprend les fraises tant sauvages que domestiques. Dans certaines parties de ce pays, il se fait un grand commerce de menus fruits sauvages.

M. SPROULE : On les achète et on les vend à la livre.

M. COSTIGAN : Oui, et au boisseau, au baril. Je puis être sous une fausse impression, mais j'ai cru comprendre, à sa lecture, que l'amendement statue l'adoption d'une boîte de dimensions spéciales pour la vente de ces menus fruits, et qu'une amende est imposée à ceux qui ne se conforment pas à cette disposition. Je citerai un cas venu à ma connaissance.

Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, on n'exporte pas de menus fruits cultivés, mais on exporte beaucoup de menus fruits sauvages, à tel point que j'ai constaté que dans une saison on avait payé environ $65,000 en argent aux pauvres gens de ce comté, à raison de menus fruits sauvages cueillis par les enfants et exportés. C'est-à-dire que la vente de ces fruits avait produit un montant presque égal à la valeur de la récolte de cette année-là. Tout cet argent a été apporté dans le pays et payé pour ces menus fruits sauvages, cueillis par les enfants et les gens n'ayant pas d'autre emploi.

En imposant une restriction quelconque à ce commerce, on le détruit, les bénéfices étant trop modiques. On apporte ces menus fruits dans des seaux et des paniers aux commerçants, qui les expédient dans des barils, bien qu'on les vende à la livre le long de la ligne. Je n'ai pas d'objection à l'amendement, en tant qu'il apporte un remède là où un remède est nécessaire ; mais il pourrait être bon de mentionner qu'il aura trait seulement aux menus fruits cultivés, et non pas aux menus fruits sauvages.

Ces remarques s'appliqueront, sans doute, aux régions excentriques d'autres provinces que le Nouveau-Brunswick.

M. HENDERSON : En réponse à l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan), je dirais que cet amendement ne nuit en rien à la vente des menus fruits à la livre, au seau ou au baril. Ce n'est que lorsqu'on fait usage des petites boîtes à menus fruits que le bill s'applique. Par conséqunt, je ne vois nullement que la proposition de mon honorable ami ait sa raison d'être, vu que je suis parfaitement convaincu que le bill n'atteindra nullement ce commerce dans les régions excentriques auxquelles il fait allusion.

Quant à ce que l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) a mentionné, je suis d'avis que si nous adoptions deux étalons nous détruirions tout l'objet du bill. Le bill est destiné à empêcher les pratiques frauduleuses. Si la boîte proposée est adoptée, lorsqu'une personne ira sur le marché de Montréal pour acheter des menus fruits, elle pourra immédiatement constater si la boîte possède ou non les dimensions requises ; mais si l'on a des boîtes de deux ou trois dimensions différentes, il serait impossible à l'acheteur de dire s'il obtient la quantité voulue ou non. On peut dire promptement si une boîte possède la mesure requise, mais il serait difficile de déterminer si elle possède la capacité de celles que nous décrivons. J'espère que le comité comprendra l'opportunité de restreindre l'étalon à une seule boîte de dimensions spécifiées, et de dimensions telles que la personne achetant une boîte de menus fruits puisse promptement les déterminer. Le fait que cette boîte est en usage depuis 30 ans, à ce qu'on dit, constitue, je trouve, une garantie suffisante pour justifier l'adoption de son modèle pour l'avenir.

M. FLINT : Le comité devrait prendre bien garde avant d'adopter un amendement de cette nature, car, j'en suis convaincu, ce comité doit renfermer un certain nombre de membres qui ne comprennent pas comment cet amendement s'appliquerait dans la pratique. Comme il ne paraissait pas dans le bill soumis à la Chambre par le gouvernement, il est possible qu'il ait passé inaperçu pour certains députés qui auraient pu communiquer avec leurs électeurs afin d'obtenir leur avis sur l'adoption, pour modèle, d'une boîte possédant les mesures et les dimensions proposées.

Dans la partie de la province que je représente, il s'est expédié jusqu'à $30,000 à $40,000 de bluets en une saison. Je n'ai pas la moindre idée des dimensions exactes des boîtes dans lesquelles ses bluets sont expédiés et maniés. Je sais qu'on emploie un grand nombre de boîtes Ces bluets sont mis dans de petites boîtes rondes, lesquelles sont emballées dans de grandes caisses à claire-voie et expédiées par vapeur. Et il en est de même quant aux autres menus fruits. Comme législateur, je n'aimerais pas à décréter que ceux qui font le commerce de ces menus fruits soient passibles d'amende si, faisant usage d'une boîte dont les dimensions sont arrêtées depuis longtemps, et à la fabrication de laquelle on a affecté un capital considérable, il se servent d'une boîte qui ne concorde pas avec les dimensions mentionnées dans l'amendement de l'honorable député. Je suggérerais, comme l'honorable député a présenté cet amendement et qu'il l'a vu discuter, que le dit amendement soit laissé en suspens jusqu'à une autre année.

L'honorable député doit savoir que l'exécution de ce changement atteindra un grand nombre de gens dont plusieurs se trouvent dans d'humbles conditions, et créera une immense somme de malaise, nullement proportionnée aux bienfaits qui doivent vraisemblablement résulter du changement propo-

sé. Sans doute, le premier article s'applique réellement à la mesure-étalon, suivant laquelle doivent se faire les achats et les ventes. Je crois que vous soulevez une question pleine d'inconvénients très graves pour un fort grand nombre de gens, et je partage l'opinion l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan), énonçant l'inopportunité d'adopter à cette session une loi de cette nature concernant des matières avec lesquelles beaucoup de députés doivent être peu familiers. Que cette affaire reste en suspens.

M. HENDERSON : L'honorable député de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Penny) a donné avis au commencement de la session, ou à peu près, de la présentation d'un bill ayant le même objet en vue. Le bill est resté à l'ordre du jour durant quelque temps, jusqu'à ce qu'il fût retiré du consentement de la Chambre, par suite de l'assurance donnée que l'on aurait l'occasion de proposer un amendement à cette mesure J'ai reçu avis de l'amendement de l'honorable député à cette époque, et je l'ai communiqué à mes électeurs. J'ai reçu une foule de lettres relativement à cette matière ; de fait, une députation de mon comté s'est rendu ici à ce sujet. L'honorable député avait alors reçu le même avis, et il avait la même occasion de se mettre au fait de la chose que moi-même.

Dans l'intérêt de la population de Montréal, que la chose concerne beaucoup plus que mes électeurs, puisqu'elle importe plus aux consommateurs qu'aux producteurs, nous devrions, je crois, adopter cet amendement. Ce ne sont pas les producteurs qui ont à se plaindre des petites boîtes, mais elles constituent une duperie pour la population de Montréal et des autres villes où elles sont en usage.

J'approuve cet amendement plutôt de la part de l'honorable député de la division Saint-Laurent de Montréal, qui est absent, et qui m'a demandé de le présenter s'il lui arrivait de ne pas être ici, et plus dans l'intérêt du consommateur que dans celui du producteur. Des boîtes de ces dimensions sont en usage depuis 40 ans, et je suis parfaitement convaincu que l'adoption, à titre d'étalon, de cette boîte relativement à l'achat et à la vente des menus fruits vendus en boîtes ne préjudiciera à personne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Mon honorable ami (M. Henderson) règle la mesure étalon relativement à l'achat et à la vente des menus fruits de manière à obliger à les vendre en boîtes. D'après cet amendement, celui qui vendrait ces fruits à la pinte où à la chopine serait passible de l'amende. Le bill dont a parlé l'honorable député était différent de cet amendement-ci.

M. HENDERSON : Cet amendement a été rédigé par l'honorable député de la division Saint-Laurent de Montréal.

M. FLINT.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est possible, mais il n'est pas dans les termes de son bill tel qu'originairement présenté.

Si l'amendement s'appliquait seulement aux fruits vendus dans de petites boîtes carrées, il pourrait avoir quelque raison d'être. Ainsi, si l'on pouvait le rédiger de manière à ce qu'il s'applique dans ce cas-là seulement, je serais disposé à l'appuyer ; mais d'en faire l'application à tout le commerce de ces menus fruits, ce serait aller trop loin, à mon avis. La chose pourrait causer de grandes injustices dans beaucoup de circonstances.

M. HAGGART : L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) n'est assurément pas d'avis qu'une personne qui vendrait une pinte de menus fruits serait passible de l'amende imposée par cet amendement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet amendement la rendrait passible de l'amende si elle vendait une pinte de fraises.

M. SPROULE : Je suggérerais que la difficulté peut se surmonter en statuant que rien de ce que renferme cet acte ne devra être interprété comme portant atteinte au droit de vendre à la livre ou en bloc, ou en grande quantité quelconque.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je pense, vu les fortes objections sur lesquelles on a insisté, qu'il serait mieux, peut-être, de laisser en suspens l'amendement proposé, afin que d'ici à la prochaine session nous puissions voir si l'on ne peut pas adopter quelque mesure qui répondra à toutes les exigences du cas.

M. HENDERSON : J'aimerais à dire un mot en réponse à l'honorable ministre de l'Agriculture. J'ai sous les yeux le bill présenté par l'honorable député de la division Saint-Laurent de Montréal, et ce bill est ainsi conçu :

La mesure-étalon concernant l'achat et la vente des fraises, des framboises, des mûres, des groseilles et d'autres menus fruits, sera la pinte, laquelle contiendra une mesure rase de 67 pouces cubes.

La première ligne est identique à l'amendement qu'il propose. Il a changé sa proposition, et au lieu de faire consister la mesure en une pinte, cette proposition s'applique aux boîtes dont on fait usage depuis 40 ans. Je crois réellement que l'honorable ministre pourrait laisser adopter l'amendement. Un très léger changement ferait droit à son opinion, peut-être. Si les mots "lorsqu'ils sont vendus à la boîte" étaient insérés, l'honorable ministre, je pense, trouverait moyen de sortir de la difficulté, et une foule d'ennuis qui ne cessent d'exister d'une année à l'autre seraient évités. Cette même mesure a été soumise l'an dernier et a été abandonnée.

M. COWAN : Les manufacturiers de boîtes de mon comité fabriquent des boîtes

possédant la même capacité, mais non les mêmes dimensions que celle proposée. Ce que je suggérerais à mon honorable ami, s'il désire insister sur son amendement, ce serait de se servir des mots "d'égale capacité."

La motion est rejetée.

M. HENDERSON : Je proposerai l'amendement suivant au bill maintenant soumis au comité :

Que l'article 16 du dit acte soit amendé en retranchant le mot "quatre-vingt" de la sixième ligne de cet article, et en y substituant le mot "soixante-dix.

Cela se rapporte au poids du boisseau de chaux. Le chapitre 30 des statuts de l'an dernier a fixé le poids du boisseau de chaux à quatre-vingts livres. Ce poids est absolument erroné. Ce n'est pas cette Chambre qui l'a fixé : le point a été soulevé après l'adoption du bill en cette Chambre, et c'est le Sénat qui a fixé le poids du boisseau de chaux à 80 livres. On a commis une erreur, car il est bien connu qu'un boisseau de chaux ne pèse pas 80 livres. Le véritable poids d'un boisseau de chaux est de 70 livres. Lorsque le Sénat eut renvoyé le bill à cette Chambre l'erreur n'a pas été constatée. L'insertion de cet article a créé beaucoup de confusion parmi les gens qui vendent cet article. Une valeur d'environ $650,000 de chaux est produite chaque année au Canada, et l'usage a été d'acheter et de vendre cet article à la mesure. Mais comme la loi déclare la mesure comble illégale, les commerçants sont forcés d'adopter quelque autre système.

Autant qu'on peut le constater, le poids exact du boisseau est de 70 livres, et forcer les gens à livrer 80 livres en vertu d'un contrat c'est simplement les obliger à effectuer une livraison beaucoup plus considérable qu'ils ne doivent le faire.

J'ai consulté quelques autorités à ce sujet. Je trouve à la bibliothèque un livre intitulé "Le Manuel de l'homme occupé," qui mentionne à la page 414 qu'un pied cube de chaux vive pèse 54 livres. Dans ce cas, un boisseau devrait peser 67¼ livres mesure rase ; et ainsi en allouant quelque chose à la mesure comble, 70 livres par boisseau constitueraient un poids raisonnable. La même autorité dit que le poids d'un boisseau de chaux vive est de 70 livres.

Une autre autorité que je trouve au même endroit, intitulée "The Little Giant Cyclopedia and Treasury of Ready Reference," indique à la page 376 que le poids d'un boisseau de chaux vive est de 70 livres, ou qu'un pied cube de chaux vive est de 53 livres, ce qui équivaut à 67 livres pour un boisseau mesure rase. Et ainsi, allouant quelque chose à la mesure comble, un boisseau de chaux serait de 70 livres.

L'"Ontario Lime Association," dont le bureau principal se trouve à Toronto, a livré 360 wagons de chaux vendue à raison de 70 livres le boisseau. La loi força cette compagnie à abandonner ce mode de vendre la chaux, vu qu'il lui fallait la vendre à raison de 80 livres le boisseau. Par conséquent, elle dût trouver d'autres méthodes d'écouler sa production, et elle a vendu au cent ou de toute autre manière dont elle a pu le faire, en attendant que la loi fut changée. L'"Ontario Lime Association," la "Toronto Lime Company" et d'autres conviennent que 70 livres constituent le poids raisonnable d'un boisseau de chaux. Je n'entends pas dire que ce soit là le poids exact du boisseau de chaux dans chaque cas. Certaine chaux pèsera plus qu'une autre, tout comme certain blé pèsera plus que d'autre blé ; mais dans toute la province de l'Ontario où la chaux est vendue en très grande quantité, on reconnaît que 70 livres constituent le poids étalon.

Je demande donc que l'amendement que je propose soit adopté, et que le mot "quatre-vingt" soit retranché pour que le mot "soixtante-dix" lui soit substitué.

M. SPROULE : Je trouve que se serait une erreur d'adopter cet amendement, car si la chaux n'est pas bien brulée elle pèsera beaucoup plus, tandis qu'elle pèsera beaucoup moins si elle est bien brûlée. Par conséquent, il est contraire à l'intérêt de l'acheteur de vendre la chaux au poids.

L'amendement de M. Henderson est adopté.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député de Huron-sud (M. McMullen) a présenté un bill pour fixer le poids des œufs vendus à la douzaine, à la dernière session, mais il n'a pu le faire adopter. A cette session-ci, il a de nouveau présenté ce bill, et celui-ci a été voté en première délibération le 17 mai. J'ai promis que lors de l'étude de ce bill par le comité de la Chambre je demanderais qu'il fût pris en considération. Voici ce qu'il statue :

A moins qu'il n'y ait d'entente spéciale au contraire entre l'acheteur et le vendeur, les œufs seront vendus au poids, et le poids équivalant à la douzaine sera de 1½ livre.

Je pense que l'honorable député a raison en voulant fixer le poids des œufs destinés à l'exportation. M. Gilbert, homme qui fait autorité, a insisté devant le comité permanant de l'agriculture et de la colonisation sur l'importance d'améliorer notre marché d'œufs en établissant un étalon concernant le poids des œufs. Il a dit :

Il existe une impression dans le public en général, et cette impression sera peut-être justifiable tant que les œufs ne seront pas vendus au poids, que la grosseur des œufs n'importe pas pourvu que le nombre y soit. Mais lorsque les œufs seront vendus au poids, ce qui sera bientôt le cas, je l'espère, il importera d'avoir de gros œufs.

Par conséquent, je propose d'ajouter au bill la disposition que voici :

A moins qu'il n'y ait d'entente spéciale au contraire entre l'acheteur et le vendeur, les œufs seront vendus au poids, et le poids équivalant à la douzaine sera de 1½ livre.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Durant la suspension de la séance, il m'est arrivé de rencontrer des membres des deux côtés de la Chambre, et je constate que cet amendement prête gravement à objection. L'honorable député de Huron-sud (M. McMullen) est chez lui, et il possède à l'appui de sa proposition des renseignements qui pourraient induire la Chambre à adopter ses vues, renseignements que je n'ai pas. Par conséquent, je demande à retirer l'amendement.

L'amendement est retiré.

Le bill amendé est rapporté, lui en troisième lecture et adopté.

CODE CRIMINEL.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que l'ordre n° 23 concernant la deuxième lecture du bill (n° 16)—du Sénat— destiné à amender de nouveau le code criminel de 1892, soit rescindé.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose la troisième lecture du bill (n° 190) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

M. CLANCY : Je propose en amendement :

Que le dit bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé sans délai au comité général, pour que celui-ci le modifie en ajoutant au paragraphe 49 de l'article 2 les mots suivants : " dans un délai de six mois."

En présence de la déclaration du très honorable premier ministre et du ministre des Chemins de fer et Canaux, disant qu'il ne s'agit ici que de tenir la chose en suspens, je propose cet amendement et demande au gouvernement d'y consentir.

Le vote est pris au sujet de l'amendement de M. Clancy.

POUR :

Messieurs

Blanchard,	Ferguson,
Broder,	Foster,
Clancy,	Guillet,
Clarke,	Henderson,
Cochrane,	Macdonald (King),
Davin,	Taylor,

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,	Landerkin,
Beausoleil,	Laurier (sir Wilfrid),
Blair,	Lewis,
Borden (King),	Mackie,
Bostock,	McGugan,
Bourassa,	Marcil,
Brodeur,	Martineau,
Brown,	Mignault,
Campbell,	Morrison,
Copp,	Mulock,
Davis,	Oliver,
Demers,	Parmalee,
Domville,	Pettet,
Edwards,	Préfontaine,
Ethier,	Proulx,
Flint,	Rinfret,
Fraser (Lambton),	Sifton,
Gcdbout,	Somerville,
Graham,	Stenson,
Haley,	Sutherland,
Harwood,	Tolmie,
Hutchison,	Tucker,
Johnston,	Turcot,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	

Sir HENRI JOLY DE LOTBINIERE.

L'amendement est rejeté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire voir renvoyer ce bill au comité général, afin qu'il y soit inséré quelques mots dans l'article 8. L'insertion de ces mots aurait pour but de rendre plus clair qu'à présent le sens et l'intention de la disposition.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le bill soit renvoyé au comité général, pour y subir certaines modifications.

La motion est adoptée et la Chambre siège de nouveau en comité au sujet du bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que l'article 8 soit considéré de nouveau, et que le mot " et " de la première ligne d'icelui soit retranché, et qu'après le mot "ayants-droit" de la deuxième ligne les mots suivants soient insérés, savoir : " et toute personne ou compagnie réglementant ou exploitant le chemin de fer ou la partie de chemin de fer recevant une subvention en vertu de cet acte."

La motion est adoptée.

L'article amendé est adopté.

Le bill amendé est rapporté, lu en troisième lecture et adopté.

SUBSIDES—DEMANDES DE DOCUMENTS.

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

M. FOSTER : Je désire signaler le fait que ces documents qu'on a enfin produits me sont absolument inutiles—je parle des documents Michaud-Bélanger. Il n'y a pas là de lettres du Ministre, bien qu'on y fasse allusion à six de ces lettres,—on a pris soin de les enlever toutes. La requête de M. French n'est pas ici, bien qu'elle soit mentionnée mainte et mainte fois, ainsi que la lettre qui accompagne la requête. Il y a d'autres omissions, bien que celles-ci soient les principales. Cela indique qu'aucune autre idée n'a présidée à la préparation des documents que celle de produire quelque chose,

sans égard pour celui qui avait demandé cette production. C'est une véritable honte qu'un ministre traite avec ce dédain un ordre de la Chambre. Je ne crois pas qu'après des mois d'attente on ait jamais reçu des documents aussi négligemment préparés. Leur production m'est inutile. Mais je donne avis que je suis prêt à rester ici 5 mois, dans le cas où je pourrai trouver quelqu'un pour me tenir compagnie, si je ne puis obtenir qu'un rapport convenable soit fait suivant l'ordre de la Chambre. Ce n'est pas mon ordre, c'est l'ordre de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est la date de l'ordre de la Chambre ?

M. FOSTER : Cet ordre a été adopté en avril.

M. DAVIN : Le raport ordonné par la Chambre concernant les arrêtés ministériels adoptés depuis 1896, ainsi que celui ayant trait aux contrats passés sans qu'on ait demandé de soumissions, rapports que le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier), j'imagine, croit avoir été faits, ne l'ont pas été. Ce que le très honorable ministre a produit était simplement des documents d'un rapport ordonné l'an dernier concernant toute entreprise accordée par le département des Travaux publics sans qu'il y eût eu demande de soumissions. J'aimerais à dire seulement, tandis que je suis debout, que le rapport fait relativement à la clause de la Reine contre Skelton est très élaboré, et qu'il serait impossible à présent de l'analyser. Mais si Dieu me prête vie, et si j'ai l'honneur de faire partie de la Chambre à la prochaine session, je signalerai la chose.

SUBSIDES—L'ELECTION DE 1896 DE BOTHWELL.

M. CLANCY : A cette phase des procédures, on pourrait s'attendre, dans d'autres circonstances, à avoir à s'excuser envers la Chambre pour la retenir quelques instants. Cependant, comme je désire appeler l'attention du gouvernement, et surtout du très honorable premier ministre, sur le rapport qui a paru dans les journaux en général, et dans tout le pays, je crois qu'il ne sera que nécessaire de m'excuser à raison des quelques remarques que je vais faire.

Le rapport a trait à l'élection qui a eu lieu dans la circonscription de Bothwell durant l'élection générale de 1896.

Voici ce que le journal le "Globe", parlant de sir Mackenzie Bowell disait le 19 juillet dernier :

Je parle de la défaite éprouvée par le ministre de la Justice dans Bothwell à la dernière élection générale.

L'honorable David Mills, l'interrompant, déclare qu'il a été défait au moyen d'une substitution de bulletins. Il a aujourd'hui quelques-uns des bulletins en sa possession.

Voici le rapport presque semblable paru à la même date dans le journal le "Mail" :

Il (sir Mackenzie Bowell) parle de la défaite éprouvée par le ministre de la Justice, dans Bothwell, à la dernière élection générale.

L'honorable David Mills déclare qu'il a été défait au moyen d'une substitution de bulletins. Il a aujourd'hui quelques-uns des bulletins en sa possession.

Un autre rapport relativement à l'élection de Bothwell est ainsi conçu :

Sir MACKENZIE BOWELL : Mais à mesure que le temps s'écoule, les changements se produisent. De nouveaux électeurs surgissent. Les jeunes gens acquièrent l'âge de majorité, et mon honorable ami a été défait comme d'autres l'ont été.

L'honorable M. MILLS : Non, ce n'est pas ainsi que ç'a s'est passé.

Sir MACKENZIE BOWELL : Comment donc?

L'honorable DAVID MILLS : Il y a eu substitution de bulletins, et j'ai en ma possession quelques-uns de ces bulletins qu'on a trouvés plus tard.

Eh bien ! M. l'Orateur, je n'entends pas traiter sérieusement un sujet que, en tant que j'en ai connaissance, sous un aspect quelconque, je crois absolument dénué de la moindre parcelle de vérité. Toutefois, l'assertion ayant été faite d'après l'autorité d'un ministre de la Couronne, et avec le poids qui s'attache nécessairement à une déclaration émanant de pareille source, la chose a été cause que j'ai reçu un grand nombre de lettres exprimant toute la surprise et demandant qu'une justification soit publiée. Tel étant le cas, et en justice pour moi-même, en même temps qu'en justice, je crois, pour la circonscription de Bothwell——

Le PREMIER MINISTRE : Je dois rappeler mon honorable ami à l'ordre. Il parle de ce qui a eu lieu dans une autre Chambre.

M. CLANCY : Ce n'est pas du tout ce que je discute.

Le PREMIER MINISTRE : Il y fait allusion, ce qu'il n'a pas droit de faire.

M. CLANCY : Je discute autre chose maintenant ; je signale autre chose, et je ne parle pas d'un débat antérieur——

Le PREMIER MINISTRE : Non, mais d'un débat d'une autre chambre.

M. CLANCY : Ni d'un débat d'une autre chambre ; je dis maintenant ce que je considère devoir faire en présence de cette assertion ; c'est-à-dire que non seulement je les nie absolument, mais je demande une enquête. Cette assertion ayant été faite d'après l'autorité d'un ministre de la Couronne, la bonne réputation de Bothwell mérite d'obtenir ce qui, en justice pour moi-même également, doit être accordé—une enquête permettant d'établir la dite assertion.

On pourra dire que j'ai attendu que les bulletins soient détruits, et que, par suite, je n'ai pas le droit de faire cette demande ; mais je dirai au très honorable premier ministre que le ministre de la Justice a bien pris garde de faire lui-même cette assertion lorsqu'il savait que ces bulletins étaient anéantis. S'il manque quelque chose pour s'enquérir des faits, la faute n'en est pas à moi mais entièrement au ministre qui a fait l'assertion. On dit que le ministre de la

Justice est maintenant en possession des bulletins substitués. En présence de cette asertion, je demande maintenant au très honorable premier ministre, en justice pour la bonne renommée de cette circonscription, que celle-ci ne reste pas sous le coup d'une semblable imputation, et qu'il y ait enquête.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis faire de meilleure réponse à mon honorable ami que de lui signaler la loi à ce sujet. S'il se plaint de quelque chose, c'est d'un incident qui a eu lieu dans une autre chambre. Or, voici ce que notre autorité, sir John Bourinot, dit sur ce point, à la page 426 :

La proscription de toute allusion faite dans une Chambre aux débats de l'autre Chambre forme partie du droit non écrit du parlement, et c'est là une règle que l'Orateur fait toujours observer avec la plus extrême rigueur. Souvent les députés tentent d'éluder cette règle en recourant à des ambiguïtés d'expression—en faisant allusion, par exemple, à ce qui s'est passé dans "un autre endroit" ; mais tout subterfuge semblable pour éluder un usage salutaire sera proscrit par l'Orateur, lorsqu'il verra d'une façon très évidente à qui les allusions s'appliquent.

Lorsque j'ai rappelé l'honorable député à l'ordre, il a dit qu'il ne faisait pas allusion à ce qui a eu lieu dans une autre chambre. Eh bien ! la base même de ses remarques et de sa demande d'enquête est ce qui s'est passé dans une autre chambre. Il comprendra qu'il viole évidemment le règlement.

M. CLANCY : L'honorable ministre verra qu'il n'a nullement touché au point d'ordre. Il est trop tard pour considérer le point d'ordre maintenant.

SUBSIDES.—VENTE DE FIL D'ENGERBAGE.

M. TAYLOR : Avant que vous quittiez le fauteuil, après le règlement de cette question, je me propose de dire quelques mots pour remplir la promesse que j'ai faite au gouvernement et à la Chambre de parler avant la fin de la session de la manière dont le gouvernement s'est occupé d'une chose appartenant à la population du Canada. Je parle du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston. J'ai promis de traiter ce sujet, et j'entends maintenant le faire parce que je me considère toujours lié par ma parole. J'ai laissé adopter les estimations, parce que le gouvernement était désireux d'en finir avec les estimations principales, mais j'ai alors promis de soulever cette question avant la fin de cette session. Je me propose de terminer par une motion, que je lirai maintenant, avant d'aborder mes remarques.

M. BERGERON : Ne lisez pas cette motion maintenant. Si vous le faites, vous ne pourrez pas parler ensuite.

M. TAYLOR : Comme mon honorable ami a été orateur-suppléant, j'acepterai son avis, et je ne lirai pas cette motion maintenant.

Ce gouvernement a pris les rênes de l'administration en 1896. Il avait promis au peuple d'administrer la chose publique suivant des principes d'affaires. Il s'est prétendu composé d'hommes d'affaires. Eh bien ! je prétends que si une maison de commerce ou une compagnie constituée en corporation possédait un bureau de directeurs et un président réglementant les biens de la compagnie comme ce gouvernement s'occupe des biens de la population de ce pays, cette compagnie convoquerait bientôt une assemblée spéciale des actionnaires pour destituer ce président et ces directeurs.

Aussitôt après son avènement, le gouvernement a jeté les yeux autour de lui pour voir comment il pourrait favoriser quelques-uns de ses partisans politiques, et dans ce but il s'est rendu au pénitencier de Kingston et il y a découvert environ 500 tonnes de fil d'engerbage disponibles. Il n'a pas demandé de soumissions pour vendre ce fil d'engerbage au plus haut prix. Il l'a vendu à des amis particuliers, Coll Frères, qui ont acheté les 500 tonnes à un prix modique. Ceux-ci ont cédé ce fil d'engerbage à la Compagnie de quincaillerie Hobbs de London. Au comité des comptes publics j'ai demandé que toutes les soumissions, correspondance et pièces concernant les recettes du pénitencier de Kingston provenant de la vente du fil d'engerbage fussent produites. Voici dans ma main les documents produits, comprenant les soumissions reçues concernant la vente du fil d'engerbage, ainsi que la correspondance s'y rapportant. Voici la lettre du sous ministre de la Justice :

OTTAWA, le 30 mai 1899.

MONSIEUR,—Conformément à la demande contenue dans votre lettre du 22 du courant, j'inclus dans la présente, pour l'information du comité des comptes publics copie des documents mentionnés dans cette lettre, en tant que ce département est en état de les fournir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) E. L. NEWCOMBE,
Sous-ministre de la Justice.

M. N. ROBIDOUX,
Greffier du comité des comptes publics,
Chambre des communes.

Parmi les documents produits, nous trouvons celui-ci :

ACTE DE CONVENTION passé entre William Richard Hobbs et Thomas Sanders Hobbs, de la ville de London, dans la province de l'Ontario, marchands, faisant affaires sous la raison sociale de "La Compagnie de quincaillerie Hobb," d'une part, et le préfet du pénitencier de Kingston, d'autre part.

Attendu que par un acte de convention portant la date du 4 septembre 1896, MM. Coll Frères, de la ville de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick marchands, ont acquis du préfet du pénitencier de Kingston 500 tonnes de ficelle d'engerbage, dont ils ont convenu d'accepter la livraison et qu'ils ont convenu de payer à l'époque, suivant les conditions et les prix stipulés dans le dit acte de convention dont une copie est ci-jointe.

Attendu que par un certain acte de convention portant la date du 25 janvier 1897, les dits Coll Frères

ont transféré à la dite Compagnie de quincaillerie Hobbs le susdit acte de convention en partie relatée, et la ficelle d'engerbage y mentionnée, ainsi que tous les droits, titres et intérêts qu'ils possédaient sous l'empire et en vertu de la dite convention, comme on le constatera plus pleinement en consultant l'acte de cette convention, dont une copie est également ci-jointe.

Je puis dire ici qu'il n'y a pas de copie ci-jointe, et que les prix ne sont pas fournis, mais que ces prix se trouvent dans un état détaillé produit, des recettes du pénitencier, indiquant qu'on a vendu 500 tonnes de fil, à environ 4 cents la livre.

Et attendu que le préfet du pénitencier de Kingston a convenu d'acquiescer au transport et de substituer la dite Compagnie de quincaillerie Hobbs aux dits Coll Frères dans les droits possédés par ces derniers en qualité d'acquéreurs de la dite ficelle, ainsi que relativement à l'accomplissement de toutes leurs obligations mentionnées dans la dite convention citée en premier lieu.

Cette convention atteste en conséquence que la dite Compagnie de quincaillerie Hobbs prend l'engagement et convient avec le préfet du pénitencier de Kingston de bien et fidèlement remplir toutes les conventions, stipulations et obligations énoncées dans le dit acte de convention du 4 septembre 1896, passé avec les dits Coll Frères, d'accepter livraison de la dite ficelle et de payer en conséquence suivant les dispositions de la dite convention, ainsi que de conserver, jusqu'au parfait accomplissement de cette convention, la garantie et l'assurance y mentionnées.

En foi de quoi les parties aux présentes ont signé, ce 16 février 1897.

LA CIE DE QUINCAILLERIE HOBBS.
W. R. HOBBS.
President.
T. S. HOBBS.

Témoins :
WILLIAM A. EASTWOOD,
M. J. MCLEOD.
J. H. METCALFE,
Préfet du pénitencier de Kingston.
W. J. MCLEOD.

Par cette convention Coll Frères, qui avaient acheté ces 500 tonnes de fil d'engerbage dans l'automne de 1896, les cédaient à la Compagnie de quincaillerie Hobbs de London.

M. WOOD : N'avaient-ils pas parfaitement le droit de faire cela ?

M. TAYLOR : Oui, mais cela tend à prouver qu'il a été formé alors une clique qui existe aujourd'hui, et avant que j'aie fini de m'occuper de l'honorable député (M. Wood) je pense pouvoir prouver qu'il en fait partie.

M. WOOD : Vous vous trompez.

M. TAYLOR : Cela tend à prouver qu'il y avait alors une clique et qu'elle existe encore.

Le fil d'engerbage a été vendue 4½ cents la livre par le pénitencier, et cette clique a forcé les cultivateurs du Canada à payer 12 à 15 cents la livre cet article depuis deux ou trois ans. Tel est l'état de choses que ce gouvernement a provoqué.

La fabrication du fil d'engerbage a été commencée au pénitencier de Kingston par l'ancien gouvernement expressément pour procurer aux cultivateurs du fil d'engerbage virtuellement au prix équivalant au coût de sa fabrication, en allouant un profit raisonnable aux autres manufacturiers. L'ancien gouvernement écoulait ce fil par l'intermédiaire de tous les marchands du pays, mettant ses agents sur la route et forçant les autres manufacturiers à faire de même pour vendre leur produit.

M. SOMERVILLE : Il n'en était jamais payé.

M. TAYLOR : Oui, il en était payé. J'ai demandé au gouvernement s'il restait dû un sou à raison du fil d'engerbage, et l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) a répondu que tout avait été payé.

M. SOMERVILLE : Ce gouvernement-ci doit avoir fait la perception.

M. TAYLOR : Tout avait été virtuellement perçu par l'ancien gouvernement. Le rapport produit s'étendait jusqu'au 1er juillet Le fil d'engerbage avait été vendu à quatre mois, et naturellement les marchands n'avait pas payé alors, mais ils ont acquitté leurs comptes à échéance. Il n'y a pas un sou de dû à raison de la fabrication du fil d'engerbage au pénitencier de Kingston par l'ancien gouvernement, comme le prouve la déclaration de l'honorable Solliciteur général.

L'ancien gouvernement a adopté ce plan, mais il est allé plus loin. Il a annoncé dans les journaux que tout cultivateur ou autre qui désirait avoir un wagon de fil d'engerbage ou toute autre quantité en envoyant sa commande au pénitencier de Kingston, recevrait là marchandise si cette commande était accompagnée du prix d'achat. Il n'a pas laissé de clique se former, comme l'a fait ce gouvernement-ci, pour faire monter les prix. Il a établi la fabrication du fil d'engerbage à Kingston afin que les cultivateurs pussent virtuellement obtenir cet article au prix coûtant.

En 1897, le fil d'enerbage a été vendu à la Compagnie de quincaillerie Hobbs de London. Le 24 février 1897, cette convention fut passée, sans qu'il y eût de soumissions de produites, aucune soumission n'accompagnant le rapport, et par conséquent le gouvernement a vendu le fil d'engerbage à la Compagnie de quincaillerie Hobbs. Ensuite, le 24 février, le gouvernement a vendu le fil d'engerbage à la Cie de quincaillerie Hobbs, en 1897, aux prix mentionnés ci-après. Le pénitencier a vendu ce qui était disponible dans l'automne à Coll Frères, et ceux-ci ont cédé leurs droits à la cie de quincaillerie Hobbs. Ensuite le 24 février, le gouvernement a vendu la ficelle d'engerbage fabriqué du 1er août 1896 au 1er août 1897 à la Compagnie de quincaillerie Hobbs, et un acte de convention a été passé en conséquence. Le voici :

Acte de convention fait en triplicata ce 24 février 1897 entre le préfet du pénitencier de Kingston,

ci-après appelé le préfet, d'une part, et William Richard Hobbs, de la ville de London, dans la province de l'Ontario, et Thomas Sanders Hobbs, du même endroit, faisant affaires ensemble en qualité de quincailliers sous la raison sociale de la Compagnie de quincaillerie Hobbs, et ci-après appelés les acquéreurs, d'autre part, attestant ce qui suit, savoir :

1. Le préfet convient de vendre et les acquéreurs d'acheter toute ficelle d'engerbage maintenant disponible au pénitencier de Kingston et non déjà vendue, ainsi que toute ficelle d'engerbage qui sera fabriquée au dit pénitencier jusqu'au 1er août 1897 inclusivement les prix devant être payés par les acquéreurs, sur livraison faite à la gare de Kingston, étant de 5¼ cents la livre pour la "Feuille d'Erable," de 4⅞ cents la livre pour la "Castor," et de 4⅝ cents la livre pour la "Fibreuse."

2. La ficelle d'engerbage ainsi achetée devra être livrée de temps à autre en telles quantités que les acquéreurs pourront commander, pourvu que ces quantités soient en stock, et toute la ficelle d'engerbage fabriquée le 1er août 1897 devra être enlevée à cette date.

3. Les conditions de vente dans tous les cas consisteront dans le paiement comptant de la ficelle d'engerbage lors de sa livraison.

4. Le chèque de $2,397.50 qui a accompagné la soumission des acquéreurs doit être déposé au crédit du receveur général du Canada, et le montant d'icelui doit être gardé à titre de garantie du fidèle accomplissement de cette convention de la part des acquéreurs. Si les stipulations du contrat sont fidèlement exécutées, il sera tenu compte du chèque lors du règlement définitif.

En foi de quoi les parties au présent acte ont apposé leurs seings et sceaux les jour et an précédemment mentionnés en premier lieu.

Signé, scellé et délivré.

(Signé) J. H. METCALFE,
Préfet du pénitencier de Kingston.
(Signé) W. R. HOBBS.
(Signé) T. S. HOBBS.

Témoins :

(Signé) W. J. McLEOD.
(Signé) WILLIAM EATWOOD.
(Signé) MAIDA McBROOM.

Cela rend compte de toute la ficelle d'engerbage fabriquée depuis le 1er août 1896 jusqu'au 1er août 1897, laquelle a été vendue à la compagnie de quincaillerie Hobbs.

Après avoir obtenu de Coll Frères les 500 tonnes disponibles dans l'automne de 1896, et avoir acheté la production de 1897 du pénitencier de Kingston, la compagnie de quincaillerie Hobs constitua deux ou trois compagnies en corporation de manière à faire croire aux cultvateurs qu'il y avait concurrence. Elle s'était entendue à Toronto avec ses amis de la prison centrale pour règlementer la production de la fabrique de cet endroit, et elle avait fait des arrangements avec la compagnie de ficelle d'engerbage des cultivateurs, de Brantford, et toutes vendaient l'article au même prix. La compagnie Hobbs était l'agent de la "Binder Twine Trust," des Etats-Unis, et l'on ne pouvait acheter de ficelle d'engerbage au Canada que par son intermédiaire, et elle touchait la commission. Par suite,, elle gouvernait virtuellement le marché, et les cultivateurs devaient payer de 12 à 15 cents la livre de la ficelle d'engerbage que ce gouvernement avait cédée à Hobbs et Cie à 4½ cents la livre en moyenne.

Voici l'interpellation que j'ai faite au commencement de cette session :

A qui et à quel prix a été vendue la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston entre le 1er juillet 1896 et le 30 juin 1897 ? A-t-on demandé des soumissions ?

Le ministre a répondu :

A la Compagnie de quincaillerie Hobbs, de London, aux prix suivants, savoir : la "Fibreuse," $4.40 par 100 lbs ; la "Castor," $4.75 par 100 lbs ; la "Feuille d'Erable," $5.25 pa lbs. Des soumissions ont été demandées.

Cependant, parmi les documents produits en réponse à ma motion concernant les demandes de soumissions, il ne se trouve pas de soumission, et je présume, par suite, qu'il n'y a pas eu de soumissions.

La deuxième question de la même interpellation était celle-ci :

2. A qui et à quel prix a été vendue la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston entre le 1er juillet 1897 et le 30 juin 1898 ? Des soumissions ont-elles été demandées, et dans l'affirmative, dans quels journaux les annonces ont-elles été publiées ?

Voici la réponse faite :

A H. M. Bate et Fils, d'Ottawa, aux prix suivants, savoir : La "Fibreuse," $4.15 par 100 lbs ; la "Castor," $4.45 par 100 lbs ; la "Feuille d'Erable," $4.95 par 100 lbs. Des soumissions ont été demandées par circulaire adressée aux principaux commerçants de tout le Canada.

Quels sont les commerçants à qui la circulaire a été adressée ? Seulement à 4 ou 5 composant cette clique. Il n'y a pas eu de circulaire d'adressée à la compagnie Massey-Harris ni à la compagnie Frost et Wood, non plus qu'à aucun des grands quincailliers de Montréal ou des grands commerçants de tout le pays. Une circulaire fut adressée à la compagnie Wood-Valance, de Hamilton, à Hasdown et Cie, de Winnipeg, à la Cie de quincaillerie Hobbs, à Bate et fils, et à deux ou trois autres personnes.

M. WOOD : A Rice, Lewis et Fils, de Toronto, une bonne maison libérale.

M. TAYLOR : Oui, à Rice, Lewis et Fils. Voici une lettre du ministre portant la date du 19 février :

Relativement à l'entrevue intervenue entre le ministre de la Justice et votre M. H. Allen Bate, j'ai reçu instruction du ministre de déclarer qu'il est prêt à considérer toute proposition définie que vous pourrez soumettre au sujet de la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston.

Je puis aussi vous informer que nous avons de disponible au pénitencier de Kingston une certaine quantité de trois différentes qualités de ficelle, et que le ministre sera heureux de recevoir toute offre que vous pourrez faire à ce sujet, cette offre devant être considérée comme confidentielle en attendant la décision définitive relativement à icelle.

La ficelle en question est le produit de la fabrication de l'exercice courant.

C'était là la lettre adressée à M. Bate, déclarant que s'il voulait faire une offre elle serait considérée comme confidentielle.

Le 28 février, Bate et Fils écrivirent au ministre de la Justice la lettre que voici :

OTTAWA, le 28 février 1898.

A l'honorable DAVID MILLS,
Ministre de la Justice, Ottawa.

MONSIEUR,—Relativement à la demande contenue dans votre lettre du 19 du courant, nous invitant à vous faire une offre au sujet de la ficelle d'engerbage disponible, nous soumettons les chiffres suivants, savoir :

Pour environ 60 tonnes de la "Fibreuse".....	$4.50	par 100 lbs.
Pour environ 120 tonnes de la "Manille" mêlée.....	4.95	"
Pour environ 100 tonnes de la "Manille" pure	4.95	"

Prix que nous paierons comptant aux dates des livraisons faites à notre choix, à la gare de Kingston, pourvu, naturellement, que l'article soit bien fabriqué et en parfait état.

Nous attendons la faveur d'une réponse.

Votre bien dévoué,

(Signé) H. N. BATE, ET FILS.

Le gouvernement, je n'en ai aucun doute, a alors décidé de céder cete ficelle d'engerbage à Bate et Fils, car il a émis une circulaire datée du 5 mars demandant des soumissions. Cette circulaire, a déclaré le premier ministre, fut envoyée à tous les principaux hommes d'affaires du pays. Elle réquérait la production des soumissions avant le 19, accordant seulement deux semaines de délai. Elle pouvait difficilement provoquer une réponse de Winnipeg. Chaque soumission devait être accompagnée d'un chèque de $2,000. Cependant il ne fut pas produit de soumissions, parce qu'il fut entendu entre les personnes concernées qu'il n'y aurait pas de soumissions. Cette circulaire a été adressée aux personnes suivantes, savoir : John Hallam, de Toronto, un homme nullement occupé à ce commerce, mais un meneur politique ; H. Mooers, de Kingston, non occupé à ce commerce ; J. H. Ashdown, de Winnipeg, un homme qui a été candidat libéral à la dernière élection ; Coll Frères, de Saint-Jean, N.-B., à qui le gouvernement a vendu la production disponible en 1896 ; la Cie de ficelle d'engerbage des cultivateurs, de Brantford, qui s'est entendue avec la Cie Hobbs pour vendre sa ficelle d'engerbage au même prix que celle-ci ; Charles Braithwaite, de Portage la Prairie, un cultivateur qui fut candidat libéral à la dernière élection ; James Elder, de Virden, Man., un autre cultivateur ; et Bate et Fils, d'Ottawa. Tels sont les principaux hommes d'affaires de ce pays à qui le premier ministre dit avoir adressé cette circulaire. Je n'ai aucun doute qu'il a fallu deux ou trois jours pour préparer les circulaies, et ainsi il n'y a eu qu'environ dix jours d'avis. Mon honorable ami le député de Hamilton (M. Wood) m'a déclaré qu'il n'avait pas reçu de circulaire du tout.

M. WOOD : Je ne l'ai pas vue, je n'étais pas là.

M. TAYLOR : Il n'a pas été envoyé de circulaires à Montréal ni à Halifax.

C'est là la ficelle d'engerbage dont on a disposé l'an dernier.

Ensuite, voici l'interpellation que j'ai faite cette année au sujet de la ficelle d'engerbage :

A qui et à quel prix a été vendue la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston depuis le 1er juillet 1898, et devant être fabriquée jusqu'au 10 juin 1899 ? Des soumissions ont-elles été demandées ?

Voici la réponse du premier ministre :

A Compagnie de quincaillerie Hobbs, de London ; des soumissions ont été demandées par annonces publiées dans les journaux, et la soumission la plus élevée a été acceptée.

Mon honorable ami le député de Halton (M. Henderson) a fait une interpellation au même sujet, mais il a posé ses questions d'un autre manière, et la réponse du premier ministre a été différente. Le très honorable ministre m'a déclaré que la ficelle d'engerbage avait été vendue à la Cie de quincaillerie de Hobbs, et que la plus haute soumission avait été acceptée. Voici l'interpellation de l'honorable député de Halton :

1. La soumission de Martin P. Connolly concernant la production de ficelle d'engerbage de la saison courante, à Kingston, a-t-elle été acceptée par le gouvernement ? Dans la négative, à qui cette ficelle d'engerbage a-t-elle été vendue ?

2. Quels sont les prix que l'acheteur doit payer au gouvernement pour les différentes marques de cette ficelle ?

Voici la réponse du premier ministre :

1. La soumission de Martin P. Connolly a été acceptée, et un contrat basé sur cette soumission a été passé avec la Compagnie de quincaillerie Hobbs, de London.

2. Les prix ne peuvent être fournis avant que l'acheteur ait écoulé la production sur le marché.

Qui a jamais entendu parler de chose semblable ? Le gouvernement vend sa marchandise par soumissions, et il refuse de dire le prix de vente avant que les acheteurs, qui constituent la clique, aient revendu la marchandise.

Le ministre admet et réponse à la question que la vente a été faite suivant la soumission de Martin P. Connolly. A moi il a dit qu'elle avait été faite d'après la soumission de la quincaillerie Hobbs. Mais elle l'a été d'après la soumission de Martin P. Connolly, lequel, nul doute, a cédé ses droits à la compagnie de quincaillerie Hobbs. On a publié des annonces dans les journaux, et je suis informé que trois maisons ont soumissionné, savoir : La compagnie de quincaillerie Hobbs, Coll Frères, et Bate et Fils. Il fut constaté que la soumission de la Cie Hobbs n'était pas tout à fait la plus élevée, et à cinq heures, me dit-on, le jour où les soumissions devaient être reçues, un monsieur qui siège dans la galerie de la presse a produit un autre télégramme de Connolly offrant un peu plus que la plus haute sou-

mission, laquelle n'était pas celle de la Cie Hobbs. Le chèque inclus dans la soumission de Martin P. Connolly était adressé à la Banque Nationale par M. Purdy, l'avocat de la compagnie de quincaillerie Hobbs ; et le jour où ces soumissions furent produites, de même que depuis un certain temps auparavant, Martin P. Connolly n'était pas au pays, mais absent à Mexico. C'est là l'information que j'ai reçue, et je la crois exacte. La soumission de Martin P. Connolly fut acceptée, et celui-ci céda ses droits à la compagnie de quincaillerie Hobbs. Ce plan fut adopté pour conserver la ficelle d'engerbage à la clique.

Nous avons eu une discussion ici il y a quelques jours à ce sujet, et un reporter du "Journal" est passé chez M. Bate pour apprendre de celui-ci qu'il avait vendu une certaine quantité de ficelle d'engerbage à la Cie Massey-Harris ; mais il n'a pas déclaré qu'il en avait vendu 200 tonnes à la compagnie Wood-Valance, de Hamilton. Voici une lettre datée du 25 mai que j'ai alors reçue : .

CHER MONSIEUR,—Touchant la ficelle d'engerbage, faites de soigneuses recherches pour découvrir si Wood-Vallance et Cie nesont pas ceux qui ont réellement soumissionné au sujet de la ficelle d'engerbage fabriquée à Kingston l'an dernier, plutôt que Bate et fils d'Ottawa. Le nom de Bate et fils n'a été qu'un masque, si certaines choses que j'ai entendu dire sont tant soit peu exactes.

M. WOOD : Qui a signé cela ?

M. TAYLOR : Personne.

M. WOOD : Ça ne vaut pas grand'chose.

M. TAYLOR : Non, mais c'est un indice du fait que 200 livres de ficelle d'engerbage ont été expédiées du pénitencier de Kingston à la maison Wood. Valance et Cie de Hamilton, par Bate et Fils.

M. WOOD : Et ont été payées.

M. TAYLOR : Certainement, 4½ cents en moyenne, et les cultivateurs d'un bout à l'autre du pays ont eu à payer 12 à 15 cents par livre l'an dernier.

Rien d'étonnant qu'une petite fille ait fait cette prière. Une petite fille, l'enfant d'un homme éminent du parti libéral, avait appris à prier pour tout le monde, et un beau matin ele stupéfia sa mère en faisant la prière dévotieuse que voici :

Maintenant, ô mon Dieu, veillez sur vous, car si nous vous perdons, M. Laurier seul nous reste pour prendre soin de nous, et sa conduite n'est pas aussi bonne que papa s'y attendait.

Je crois que les cultivateurs de ce pays en sont arrivés à la conclusion que l'honorable ministre n'a pas agi aussi bien qu'il s'y attendaientt lorsqu'il a vendu le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston 4½ cents la livre à ses amis politiques, qui l'ont revendu de 12 à 15 cents la livre aux cultivateurs.

Voici un état des recettes du pénitencier de Kingston du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898 :

Reçu de :	
Hobbs et Cie	$29,288 01
Bate et fils	38,695 82
	$67,983 83

369,866 lbs	Feuilles d'Erable.
209,823 "	Castor.
236,725 "	Fibreuse.
426,771 "	Mêlée.
236,750 "	Modèle.
1,479,635	

Ainsi, il est sorti 1,479,635 livres de ficelle d'engerbage du pénitencier de Kingston, et le montant d'argent reçu en retour a été de $67,000. En calculant la vente de cette ficelle d'engerbage à 4½ cents la livre, il en résulte $66,583.27. Virtuellement, donc, la moyenne du prix reçu de la compagnie de quincaillerie Hobbs et de Bate et Fils a été de 4½ cents la livre, dont $66,583.27 ont été versés au trésor. Cette ficelle d'engerbage a été revendue aux cultivateurs à un prix moyen de 13½ cents la livre, ce qui forme $199,750.72, laissant à la clique un bénéfice de $133,167.15. C'est là le montant que les manipulateurs de cette ficelle d'engerbage ont enlevé de la poche des cultivateurs pour le mettre dans la leur.

M. WALLACE : Quels sont ceux qui ont manipulé la ficelle d'engerbage ?

M. TAYLOR : La compagnie de quincaillerie Hobbs et Bate et Fils. Ceux-ci ont été les acquéreurs l'an dernier, mais la compagnie de quincaillerie Hobbs l'a été durant trois ans. Bate et Fils n'ont nullement vendu l'article aux cultivateurs, mais ils en ont cédé plus de 200 tonnes à Wood, Vallance et Cie, de Hamilton.

M. WALLACE : L'honorable député de Hamilton n'était-il pas concerné là-dedans.

M. TAYLOR : J'ignore quels sont ceux qui composent cette compagnie. La compagnie de quincaillerie Hobbs règlementait la production de la ficelle d'engerbage manufacturée à la prison centrale de Toronto. Elle a loué les machines à tant par jour, elle paie tant par jour aux détenus, elle fournit la matière première et elle réglemente la production. Elle réglemente la production du pénitencier de Kingston, ainsi que de la compagnie de ficelle d'engerbage de Brantford, laquelle, d'après le "Globe" de Toronto, a déclaré l'an dernier un dividente de 70 pour cent. Ce n'est pas mal pour une industrie que ne protège pas le tarif . Seulement, on obtient d'ailleurs une protection plus efficace que ne le serait celle du tarif.

La compagnie de quincaillerie Hobbs est l'agent de l' "American Trust Company," et celle-ci ne peut nullement vendre de la ficelle d'engerbage au Canada.

Eh bien ! nous prendrons les trois item. Si l'on a fait $133,163.15 de profit à même la production du pénitencier de Kingston, on a réalisé le même bénéfice à même celle de la prison centrale de Toronto et celle de la compagnie de ficelle d'engerbage des cultivateurs de Brantford, ce qui porterait alors le total du profit à $399,501.45, montant soutiré des cultivateurs en sus du prix d'achat payé pour cette ficelle.

La prix payé par la compagnie de quincaillerie Hobbs a été de 4½ cents par livre en moyenne, et cette compagnie a revendu l'article à 13½ cents la livre en moyenne, ce qui laisserait relativement à la production du pénitencier de Kingston un bénéfice de $133,-167.15. En multipliant ce montant par trois, afin d'obtenir le montant total du bénéfice réalisé relativement à la production des trois institutions, savoir : du pénitencier de Kingston, de la prison centrale de Toronto, et de la compagnie de la ficelle d'engerbage des cultivateurs de Brantford, on arrive au résultat de $399,541.42, bénéfice qu'aurait fait la clique l'an dernier, et qui a été entièrement pris dans la bourse du cultivateur. Combien vraies et prophétiques étaient les paroles de l'honorable ministre du Commerce, disant, il y a quelques années, qu'en vertu de la politique nationale, contre chaque dollar versé dans le trésor, $2 tombaient dans la poche du manufacturier ! Contre $66,583.27 versés dans le trésor, $133,167 de profit net sont tombés dans la caisse de la compagnie de quincaillerie Hobbs.

M. WOOD : C'est ridicule, vous savez mieux que cela.

M. TAYLOR : Non, et je sais que mon honorable ami sait que le gouvernement a vendu la ficelle d'engerbage à 4½ cents la livre en moyenne, et que les cultivateurs ont payé 13½ cents la livre en moyenne.

M. WOOD : Vous avez obtenu une part du profit lorsque vous avez vendu la ficelle d'engerbage. Vous faites le discours d'un démagogue.

M. TAYLOR : Les cultivateurs du pays savent que mes chiffres ne peuvent être contredits. Je pourrais continuer à élaborer davantage mes remarques, mais comme la session est si près de sa fin, et comme d'autres députés auront quelque chose à dire, notamment mon honorable ami le député de Hamilton, lequel aura à expliquer comment il a obtenu ces 200 tonnes, je ne me propose pas de retenir la Chambre plus longtemps.

Le gouvernement n'a pas d'affaire à vendre la ficelle d'engerbage à bas prix pour permettre à ces gens-là de saigner comme ils l'ont fait les cultivateurs. La ficelle d'engerbage est une denrée tout comme le sucre, le coton, et toute autre chose, dont on peut voir la cote des prix du gros tous les jours dans les journaux. Mais on ne peut constater les prix de vente en gros de la ficelle d'engerbage fabriquée par ce gouvernement. J'ai demandé ces prix au gouvernement à cette session-ci, et il a répondu : " Nous avons vendu l'article à la compagnie de quincaillerie Hobbs, de London, cette année ; des soumissions ont été demandées, et les prix ne peuvent être rendus publics vu que le ficelle d'engerbage vendue n'a pas encore été écoulée sur la marché par l'acheteur." Pourquoi ne devrait-on pas rendre les prix publics ? Pourquoi protéger les acheteurs au lieu des cultivateurs ? Les cultivateurs ne se refuseraient pas à payer un cent de profit par livre, mais combien paient-ils la ficelle d'engerbage que le gouvernement a vendue à 4½ cents la livre ? Les acheteurs la revendent de 13 à 15 cents la livre. Un de mes amis de Québec me demande comment il se fait que la ficelle d'engerbage ait été vendue 11 cents à Windsor et 13 cents à Québec ? C'est là encore ce qui se fait cette année, et le gouvernement a répété la même opération, c'est-à-dire qu'il a cédé la production de cette année à bas prix, et que les cultivateurs paient un prix élevé, aussi élevé, virtuellement, que l'an dernier.

Je propose, appuyé par M. Sproule :

Que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais qu'il soit résolu : Que de l'avis de cette Chambre, le système adopté par le gouvernement concernant la vente de la ficelle d'engerbage disponible le 1er juillet 1896, et fabriquée depuis cette date au pénitencier de Kingston, n'a pas donné de résultat satisfaisant, et qu'il a été préjudiciable aux meilleurs intérêts des cultivateurs du Canada.

M. SPROULE : J'appuie cette motion car je crois bon que les cultivateurs du Canada sachent jusqu'à quel point ce gouvernement paternel peut-être considéré comme bien disposé à leur égard. On a souvent dit avant l'avènement du gouvernement actuel que les cultivateurs étaient " saignés à blanc " par notre système d'impôt. On a dit que leurs instruments aratoires étaient trop taxés, qu'on leur vendait trop cher leur ficelle d'engerbage, qu'on les grevait d'un fardeau trop lourd par les droits imposés sur le sucre, et qu'ils payaient tous les autres articles destinés à la consommation plus cher qu'il n'était raisonnable. D'abord, on a fait une motion pour diminuer le droit imposé sur la ficelle d'engerbage, afin que les cultivateurs du Canada puissent obtenir cet article au plus bas prix possible. Et le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwright) et le directeur général des Postes actuel (M. Mulock), lequel dirigeait dans une grande mesure le " Farmers' Sun," alors le journal des patrons, ont souvent déclaré que si le gouvernement libéral arrivait au pouvoir les cultivateurs du pays pourraient être soulagés très sensiblement par la diminution du prix que leur coutait la ficelle d'engerbage, dont ils doivent faire usage, et les instruments aratoires, qui leur sont nécessaires. Eh bien ! après quelques années d'expérience, il importe que nous considérions dans quelle mesure ils ont réussi à remplir ces promesses faites aux cultivateurs.

Ces messieurs se sont toujours plu à s'appeler les amis paternels des cultivateurs. La première fois qu'il ont entrepris d'aider le cultivateur, c'est lorsqu'il s'est agi de ficelle d'engerbage et de pétrole. Ils ont aboli le droit qui frappait la ficelle d'engerbage, il est vrai, bien que le gouvernement du temps eût souvent dit auparavant aux cultivateurs que la diminution ou l'abolition du droit imposé sur la ficelle d'engerbage ne réduirait pas le prix payé par les cultivateurs du Canada, parce qu'un monopole américain réglementait l'article aux Etats-Unis, et que ce monopole ne vendrait cet article au Canada qu'en vertu de dispositions établies par lui. On disait que d'autres choses se trouvaient dans le même cas, mais que tel était le cas particulièrement quant à la ficelle d'engerbage.

Cependant, le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, et pour plaire aux cultivateurs et exécuter leurs promesses, il a aboli le droit qui frappait la ficelle d'engerbage. Quelle en a été la conséquence ? Je n'ai pas besoin de demander aux cultivateurs canadiens s'ils ont obtenu leur ficelle d'engerbage tant soit peu à meilleur marché grâce à cette abolition du droit, car tous savent que c'est le contraire qui est vrai.

Il importe de rechercher ce qui a provoqué l'augmentation du prix de la ficelle d'engerbage. On nous a dit l'an dernier—et je l'ai entendu dire à maintes reprises par des libéraux et par des agents du parti libéral vendant de la ficelle d'engerbage et conversant avec des cultivateurs qui grommelaient fortement au sujet du prix élevé qu'on leur faisait payer—que la cherté de cet article était causée par la guerre existant à Manille, laquelle avait empêché l'importation de la matière première entrant dans la fabrication de la ficelle d'engerbage.

M. McGREGOR : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : Mon honorable ami le député d'Essex-nord (M. McGregor) applaudit à cette prétention. Ne sait-il pas déjà que toute la matière entrée dans la fabrication de la ficelle d'engerbage vendue l'an dernier a été achetée et payée avant le commencement de la guerre, et qu'on avait payé le même prix celle dont on avait fabriqué la ficelle d'engerbage vendue l'année précédente à un prix de moitié moindre que celui de l'an dernier.

M. McGREGOR : Et l'honorable député (M. Sproule) vient de dire que le prix de la ficelle d'engerbage a augmenté. C'est tout comme pour le blé que vend mon honorable ami le député de Leeds-sud (M. Taylor), le prix de l'article monte souvent après la vente.

M. SPROULE : Après la vente de quel article ?

M. McGREGOR : Après la vente de la ficelle d'engerbage faite par le gouvernement.

M. SPROULE : Mais pourquoi le prix en est-il augmenté ? Parce que l'article est tombé en possession d'amis du gouvernement qui en ont augmenté le prix. Qui étaient-ils ? La Cie de quincaillerie Hobbs, dont l'un des membres avait coutume de faire partie de la Chambre provinciale et qui négociait, au sujet de la production de la prison centrale, de manière que le cultivateur ne pût en obtenir une livre ; H. N. Bate et Fils, d'Ottawa, qui ont été si utiles aux libéraux de ce pays ; Coll Frères, de Halifax ; et Wood, Valance et Cie, dont l'un des membres siège à la droite en cette Chambre. Telle est la clique qui, de concert avec la Cie de ficelle d'engerbage des cultivateurs, laquelle s'entend avec cette clique, à l'exception de celle de Montréal, accapare la règlementation de toutes les fabriques du Canada.

Il importe de rechercher comment cela se produit, et de constater pourquoi il est inexact de prétendre que l'augmentation du prix a été causée par le fait que la matière première dont l'article est fabriqué avait augmenté de valeur. Combien a-t-on payé la Fibreuse ? Le rapport de l'auditeur général démontre que le prix payé fut virtuellement le même que l'année précédente, et à peu près le même, également, que celui de l'autre année antérieure, c'est-à-dire que le prix a été virtuellement le même tous les ans durant les trois années.

M. McGREGOR : Et le gouvernement a obtenu en considération de la ficelle d'engerbage qu'il a vendue le prix qu'elle valait à l'époque de la vente.

M. SPROULE : Sans doute, il a obtenu le prix qu'elle valait, et ce prix était de 4½ cents. Mais fallait-il la différence qu'il y a entre 4½ cents et 14 cents pour répondre au profit du commerçant de gros et de détail, et pour faire parvenir l'article en la possession du consommateur ? N'était-ce pas là un profit exorbitant ? Comment ! 1½ cents serait un gros profit pour le commerçant de gros et le commerçant de détail, chacun. Si l'on ajoute ce profit à 4½ cents, on constate que 7½ cents constituent le prix raisonable de cette ficelle d'engerbage. Or, au lieu de la vendre à ce prix, on l'a vendue 14 cents, 15 cents et 16 cents la livre dans la région où je demeure. Je le sais, car j'en ai acheté moi-même et je sais ce que j'ai payé.

Comment cela s'est-il fait ? Par suite de la manière dont le gouvernement a effectué la vente de cette ficelle d'engerbage. A-t-on publié dans les journaux de tout le pays des annonces de demandes de soumissions relativement à l'achat de cette ficelle d'engerbage, de manière que tout le monde puisse avoir l'avantage de soumissionner ? Nullement, on a envoyé une circulaire à quelques amis du gouvernement, unis entre eux et concertés de manière que quelques-uns seulement devaient soumissionner, et qui, peu importe l'heureux soumissionnaire, devaient obtenir chacun sa part de l'article s'ils désiraient le vendre à titre de commer-

çants de gros, le dit article, dans tous les cas, devant être acquis moyennant un seul prix du gouvernement.

Ce fut là le premier faux pas. Si le gouvernement avait annoncé dans les journaux en 1897 que cette ficelle d'engerbage devait être vendue, et s'il eût invité le public à soumissionner à ce sujet, il n'aurait jamais provoqué ce qui est arrivé. D'abord, il a négocié la chose par lettre confidentielle adressée à des personnes d'Ottawa ? Ensuite, après un certain temps, il a émis une circulaire destinée à être adressée à plusieurs compagnies qui pourraient vouloir acheter cette ficelle, et l'on me dit que cette circulaire n'est pas parvenue à la moitié des maisons d'affaires. Et quelle en a été la conséquence ? Le gouvernement a demandé des soumissions par cette circulaire confidentielle le 5 mars, des soumissions devaient être produites le 19 mars, et une seule soumission avait été reçue à cette date.

La soumission a été ouverte et on a virtuellement accordé l'entreprise à une compagnie. Si l'on avait demandé des soumissions publiques, l'on aurait probablement fait un meilleur marché, mais il n'y en a eu aucune, et le résultat est que l'entreprise est donnée à H. N. Bate et Cie, et cette compagnie, comme je l'ai déjà dit, agit de concert avec la "Hobbs Hardware Company," de London, qui a acheté du gouvernement provincial de l'Ontario, toute la production de la prison Centrale de Toronto. La "Hobbs Hardware Company" fait un arrangement avec la "Farmers' Binder Twine Company" de Brantford, puis elle a la haute main sur toute la production du Canada. Et elle forme une coalition aux Etats-Unis pour la vente du fil d'engerbage américain au Canada. Et le résultat, c'est que l'on vend le fil d'engerbage aux cultivateurs du Canada au prix de 14 cents la livre. Le chiffre le moins élevé auquel il vous était possible d'acheter une livre de fil d'engerbage l'été dernier est 14, 15 et 16 cents pour les trois qualités.

Or, en quoi le gouvernement a-t-il négligé son devoir envers le cultivateur ? Comment aurait-il pu éviter cela ? En publiant un avis dans les journaux afin que tout individu pût soumissionner dans toute partie du pays. En second lieu, il aurait pu faire comme ses prédécesseurs pour éviter la possibilité de la formation d'une coalition, il aurait pu se réserver le droit de vendre à tout cultivateur ou à tout homme au Canada un chargement de wagon de ce fil d'engerbage au prix qu'il a vendu à ceux qui ont acheté la production, et, ainsi, empêcher que le prix ne fût élevé. C'est ce que le gouvernement précédent a fait. Lorsqu'on lui a demandé en cette Chambre pourquoi il avait agi ainsi, il a répondu : "Nous avons fait cela pour les empêcher d'exiger des prix trop élevés des cultivateurs."

Le gouvernement a commis là une erreur, et il a permis à ces gens de former une coalition par laquelle ils ont taxé les cultivateurs dans la mesure mentionnée par le député de Leeds-sud. C'est pourquoi je blâme le gouvernement actuel. Il a d'abord vendu son fil d'engerbage à vente privée, il l'a vendu en envoyant une circulaire privée au lieu de demander publiquement des soumissions. Les prix auxquels le gouvernement a vendu le fil d'engerbage à ces particuliers étaient précisément les mêmes que ceux auxquels il l'avait vendu les années précédentes, car je vois qu'en 1896, on l'a vendu $4.83 à Coll Bros., ou plus cher qu'il n'avait jamais été vendu depuis. $4.83 le cent livres feraient un peu plus de 4¾ cents la livre. Mais lorsqu'on l'a vendu à ce prix, il a été vendu 7 cents la livre en détail aux cultivateurs. L'année où on l'a vendu $4.46, ou moins de 4½ cents la livre, alors que l'année précédente on l'avait vendu 4¾ cents, on l'a détaillé aux cultivateurs à 7 cents la livre. Mais l'année suivante, lorsqu'on l'a vendu $4.51, ou 4½ cents la livre, virtuellement le même prix que l'année précédente, on l'a vendu aux cultivateurs 14, 15 et 16 cents la livre, tandis que l'année précédente, on l'avait vendu 7 cents. Pourquoi cette grande différence ? Pourquoi le cultivateur a-t-il payé son fil d'engerbage 7 cents de plus la livre l'année dernière que l'année précédente ? Le marchand en gros ne l'a pas payé plus cher ; en conséquence, s'il avait pris un bénéfice raisonnable, le cultivateur aurait dû l'acheter l'année dernière à 7 cents et à 7½ cents la livre. C'est le prix qu'il aurait pu payer, en laissant un bénéfice raisonnable au marchand en gros et au détaillant. Mais si ce fil d'engerbage eût été vendu convenablement, comme l'avait fait le gouvernement conservateurs, en réservant le droit de vendre aux cultivateurs du Canada un chargement de wagon de ce fil dengerbage au prix qu'on l'a vendu à ceux qui ont acheté la production, le prix serait resté à son chiffre régulier, et, l'année dernière, les cultivateurs auraient payé le fil d'engerbage 7 cents et 7½ cents la livre au lieu de le payer 14. 15 et 16 cents. C'est là mon sujet de plainte. Je dis que c'est parce qu'aucune disposition n'a été faite pour maintenir les prix à un chiffre peu élevé, c'est parce que ce gouvernement paternel a oublié son devoir envers les cultivateurs, c'est parce qu'il a oublié ce qu'il avait dit aux cultivateurs avant son arrivée au pouvoir l'orsqu'il a déclaré qu'il allait rendre le fil d'engerbage beaucoup moins cher qu'auparavant ; il avait oublié qu'il avait crié bien fort que les monopoleurs et les fabricants de ce pays saignaient le peuple à blanc ; ces honorables messieurs avaient oublié qu'ils avaient dit aux cultivateurs que s'ils arrivaient au pouvoir, ils détruiraient ces monopoles, et que le peuple aurait à un prix raisonnable ce qu'il consommme. Mais la première chose qu'ils ont faite a été de mettre tout le fil d'engerbage entre les mains de la coalition représentée par la "Hobbs Hardware Company" de London, Bate et fils, d'Ottawa, Vallance et Wood, d'Hamilton, et Coll et Cie, d'Hali-

fax. Ces quatre maisons de commerce, qui allaient tant faire pour les cultivateurs, ont reçu le monopole du fil d'engerbage ; cet article indispensable aux cultivateurs, on l'a mis entre les mains de ces pillards, comme avait coutume de les appeler le ministre du Commerce ; ce gouvernement paternel l'a mis entre leurs mains, ce gouvernement qui devait tout faire pour les cultivateurs ; et, dans ce cas-là, les cultivateurs ont dû payer 7 cents par livre de plus pour leur fil d'engerbage, qu'ils n'auraient été obligés de payer si les conservateurs fussent restés au pouvoir.

Maintenant, les cultivateurs peuvent faire le calcul de ce qu'ils doivent au parti libéral. Ils peuvent facilement faire le calcul s'ils sonstatent combien l'on a vendu de fil d'engerbage dans le pays et qu'ils en comparent le prix de l'année dernière avec celui de l'année précédente. On aurait dû le vendre l'année dernière au même prix que l'année précédente, et le détaillant et le marchand en gros auraient eu les mêmes profits ; et l'on aurait pu le vendre pour ce que j'ai dit.

L'autre soir, j'ai entendu le député de Huron (M. McMillan) dire, pour défendre les cultivateurs du pays, qu'ils étaient tout aussi intelligents que toutes les autres classes de la population. Pour le prouver, il dit : "Je mentionnerai seulement que la 'Farmers' Binder Twine Company' de Brantford, qui a été établie il y a quelques années par les patrons de l'industrie pour donner le fil d'engerbage aux cultivateurs au prix le plus bas possible, a eu un dividende de 60 pour 100 sur les capitaux" et par ce moyen, il s'efforçait de prouver à cette Chambre que les cultivateurs étaient aussi intelligents que les autres classes de la population. Un cultivateur libéral, lorsqu'il se livre à l'industrie manufacturière, est aussi intelligent que tout autre, surtout lorsque ce cultivateur a des amis politiques qui l'aideront. Qui a payé ces 60 pour 100 ? Les cultivateurs du Canada, et c'était un dividende exorbitant. On n'aurait pas pu prendre ce dividende de 60 pour 100 sur les cultivateurs du Canada si le gouvernement s'était réservé le droit de fournir à tout individu qui l'aurait désiré, dans toute province de la Confédération, un chargement de wagon de fil d'engerbage, afin qu'il pût vendre aux cultivateurs de sa localité le fil d'engerbage dont ils avaient besoin à un prix raisonnable qui aurait été au-dessous du prix qu'ils ont dû payer comme résultat de la ligne de conduite adoptée par le gouvernement. Ça été une transaction des moins habiles, et ça été un sacrifice des intérêts de la grande population agricole du pays. Il y a au Canada 467,000 cultivateurs qui ont été obligés de payer 7 cents de plus que ne valait l'article chaque livre de fil d'engerbage quils ont acheté l'année dernière, et cela, à cause de la manière dont le gouvernement a vendu la production des fabriques.

Je n'hésite pas à appuyer cette motion, et

M. SPROULE.

j'aime à croire que la Chambre blâmera le gouvernement d'avoir agi comme il l'a fait en cette affaire. On m'a passé une note disant que l'on affirme que la guerre de Manille a influé sur les prix de la matière première en faisant observer que la gluerre civile sévit depuis des années dans les îles Philippines. Je ferai aussi remarquer qu'il n'y a qu'une légère poportion de cette matière première qui vient de la partie des îles Philippines ravagée par la guerre actuelle. Le théâtre de la guerre ne se trouve pas dans la localité qui produit l'agavé, mais cette matière première pousse à des centaines de milles plus loin. On voit donc que la guerre n'a nui ni à la culture ni à l'importation de cet article. Elle n'a pas du tout influé sur les prix, bien que les honorables membres de la droite cherchent à porter les cultivateurs du pays à croire que l'augmentation du prix est due à une cause indépendante du gouvernement et de ses amis. Lorsque les cultivateurs du pays connaîtront et comprendront ces faits, ils ne remercieront pas, à mon avis, ce gouvernement paternel d'avoir agi de manière à les obliger à payer leur fil d'engerbage 7 cents par livre de plus qu'ils n'auraient été forcés de payer si ce même gouvernement avait fait son devoir.

M. WOOD : Je dirai seulement que jamais, depuis que je suis dans le commerce—et je le nie formellement—je n'ai fait partie d'une coalition d'une nature quelconque, fil d'engerbage, cordage, ou autre chose. Lorsque l'honorable député (M. Taylor) dit que la maison de commerce à laquelle j'appartiens fait partie d'une coalition, il fait un énoncé qui ne contient pas une parcelle de vérité. Ma maison a acheté 200 tonnes de fil d'engerbage de MM. Bate et fils——

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : A quelle date ?

M. WOOD : Il y a eu environ un an en mai dernier. J'ai les prix ici. Si j'ai bien compris l'honorable député, il a dit qu'il allait soulever cette question et lancer une accusation portant que ma maison fait partie de la coalition. Je lui ai dit que jamais je n'avais eu de rapport avec une coalition, et que je n'en avais pas dans ce cas. J'ai télégraphié à ma maison de m'envoyer le chiffre des prix que nous avons payés à MM. Bate et fils. Le représentant de MM. Bate et fils est venu chez moi, et mon associé, qui fait la plupart des achats, a acheté de lui le fil d'engerbage aussi honnêtement qu'il l'aurait acheté de tout autre voyageur de commerce. Il ne conaissait rien de Bate et fils ; je ne sache pas qu'il eût jamais entendu prononcer leurs noms, et lorsqu'il me dit qu'l avait acheté du fil d'engerbage de Bate et fils, c'est la première fois que j'ai appris qu'ils vendaient cet article. Je n'en savais rien, bien que, à mon avis, il n'y ait pas de mal à ce que Bate et fils aient soumissionné dans ce cas.

M. TAYLOR : Il n'y a pas eu de soumissions.

M. WOOD : D'après les prix cités par l'honorable député, la Chambre comprendra facilement que j'ai payé à MM. Bate et fils un profit assez raisonnable sur leur achat, et que si j'eusse fait partie de la coalition, je ne leur aurais pas donné de profit sur leur achat. Les prix que ma maison a payés sont les suivants : Agavé, $8.90 le cent livres ; manille mêlé, $5.30 ; manille, $6.05, argent comptant, le 1er octobre. J'ai payé dès que le fil d'engerbage eut été livré et j'ai eu l'escompte.

Et voilà pour cette partie de la question. Je demande à l'honorable député, s'il désire être juste, de retirer l'énoncé par lequel il a mêlé le nom de ma maison à une coalition favorisée par le gouvernement.

Une VOIX : Il n'y a pas de coalition.

M. WOOD : Je n'en connais rien ; je n'ai jamais entendu dire qu'il existât une coalition de cette nautre. Les honorables députés disent——

M. SPROULE : L'honorable député aurait-i lquelque objection à dire quel prix il a vendu ce fil d'engerbage au détaillant ?

M. WOOD : Dans un instant. Je ne saurais dire exactement quel prix nous avons vendu le fil d'engerbage la livre. Le gouvernement a fait simplement ce que ferait tout fabricant avant de commencer à fabriquer le fil d'engerbage. Il demanderait des soumissions pour le fil d'engerbage pour l'été suivant. C'est ce que feraient les fabricants de poëles, les fabricants de moissonneuses, ou ce que ferait tout autre fabricant. Ils enverraient leurs représentants dans le pays et constateraient, avant de fabriquer ces articles, s'ils pourraient les vendre avantageusement. J'ai acheté une très grande quantité de fil métallique et de clous de fil métalique à bas prix. Si j'avais gardé ces articles jusqu'à ce que le prix en fût augmenté, j'aurais fait beaucoup d'argent, mais mes commis-voyageurs ont été dans le pays et les ont vendus moyennant un bénéfice raisonnable. Je ne doute pas que les gens à qui on les a vendus n'aient retiré de beaux profits. Lorsque nous avons eu ces 200 tonnes de fil d'engerbage, nos commis-voyageurs ont parcouru le pays et pris des commandes, de 7½ à 10 pour 100 de bénéfice. Nos pratiques n'ont pas pu vendre leur fil d'engerbage avant la moisson, et, dans l'intervalle, le prix en a haussé par tout le pays.

M. SPROULE : Non.

M. WOOD : Puisque l'honorable député (M. Sproule) dit que la guerre des îles Philippines n'a pas fait montrer la matière première, je lui répondrai que cet article est importé par de gros marchands et que ces marchands ont cru naturellement, en conséquence de la guerre, que le prix de la matière première hausserait, et ils ont augmenté les prix par tout le pays. Les fabricants ont élevé les prix dans la même mesure. Ceux qui font ces énoncés devraient savoir qu'il y a d'autres fabricants dans le pays. Il y a la "Consumers' Cordage Company", de Montréal, qui a produit plus de fil d'engerbage que le pénitencier de Kingston et la prison centrale de Toronto réunis. Cette compagnie a vendu le fil d'engerbage de la même manière que le gouvernement. Le gouvernement a vendu tout le fil d'engerbage à un certain prix. La "Cordage Company" a vendu tout ce qu'elle a pu acheter ; mais lorsque les prix ont haussé, elle a aussi élevé les prix. Est-il déraisonnable de supposer que lorsque le fabricant et le marchand en gros ont augmenté les prix, le détaillant ne ferait pas tout le bénefice possible ? Le gouvernement n'a pas vendu aux cultivateurs : ce n'était pas ce qu'il devait faire. De fait, les cultivateurs ne paient jamais leur fil d'engerbage argent comptant. S'il était obligé de faire venir son fil d'engerbage de Kingston sans argent, il ne pourrait pas l'avoir. Il serait très imprudent de la part du gouvernement de vendre en détail au cultivateur, ou à tout autre.

M. SPROULE : De fait, les cultivateurs achètent toujours au comptant leur fil d'engerbage.

M. WOOD : Je suis mieux renseigné que cela. J'ai eu des relations avec les cultivateurs beaucoup plus longtemps que le docteur ; et, s'il était homme d'affaires, il ne dirait pas cela.

M. SPROULE : Je n'ai pas fait d'énoncé inexact.

M. WOOD : Je dis que si le docteur était un homme d'affaires, faisant le commerce dans tout le pays, en gros ou en détail, il n'aurait jamais fait la déclaration qu'il a faite ce soir. Je ne le blâme pas autant que je blâme l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor), qui est un homme d'affaires et qui sait comment se font les affaires. L'honorable député sait qu'il serait le premier à profiter d'une augmentation du coût de marchandises de n'importe quelle nature.

M. SPROULE : Qu'ai-je dit d'inexact ?

M. WOOD : Vous avez dit qu'en conséquence d'un arrangement fait par le gouvernement avec la coalition, le cultivateur a été obligé de payer son fil d'engerbage 7 ou 8 cents de plus qu'il n'aurait payé sans cela.

M. SPROULE : Oui, et je le répète.

M. WOOD : Cet énoncé serait indigne de l'honorable député s'il était homme d'affaires ; mais comme il n'est pas dans le commerce, je ne puis pas le traiter comme je le voudrais. Mais l'honorable député de Leeds-sud, qui fait le commerce depuis plusieurs années, sait autant que qui que ce soit en cette Chambre que lorsque le prix des mar-

chandises augmente, tous les hommes d'affaires en profitent, et ce seraient des hommes d'affaires bien à plaindre s'ils ne le faisaient pas.

Quant aux circulaires, je crois qu'il en a été envoyé une à ma maison, mais je ne l'ai pas reçue. Nous savions parfaitement bien que nous ne pourrions pas faire de soumissions pour l'achat de ce fil d'engerbage. Si j'avais envoyé une soumission et que j'eusse acheté le fil d'engerbage, l'honorable député aurait été le premier à m'attaquer en s'appuyant sur la loi relative à l'indépendance du parlement, et il lui aurait fait plaisir de me voir partir d'ici ; mais j'ai été un peu trop habile pour lui et ses amis, et je n'ai pas envoyé de soumission. J'ai acheté le fil d'engerbage comme l'aurait fait un homme d'affaires, et je l'ai vendu de la même manière.

Jamais je n'ai entendu discours plus démagogique que celui prononcé ce soir par l'honorable député de Leeds-sud dans le simple but de tromper——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. WOOD : Dans le but de chercher à influencer les cultivateurs et à blâmer le gouvernement. Le gouvernement a fait ces affaires honnêtement, d'une manière pratique, comme les aurait faites tout homme d'affaires du pays. Si la chose eût été faite d'une autre manière, elle n'aurait pas été faite d'après des principes d'affaires.

M. SPROULE : L'honorable *député* ne nous a pas dit combien il a vendu le fil d'engerbage au détaillant.

M. WOOD : Quand nous eûmes acheté le fil d'engerbage, nos commis-voyageurs ont parcouru le pays et l'ont vendu moyennant un bénéfice de 7½ à 10 pour 100. A mesure que les prix ont haussé, nous les avons élevés de la manière ordinaire. Nous avons profité de l'augmentation du prix, tout comme l'ont fait tous les autres, lorsque la matière première est devenue plus chère. Supposons que la quinine se vende $1 la livre que le docteur en ait une grande quantité et que le prix en soit porté à $2.50 ; continuerait-il à la vendre $1.00 ? Personne ne le blâmerait de profiter de l'augmentation des prix de l'article ; mais il ne devrait pas chercher à critiquer le gouvernement lorsqu'il n'y a pas matière à critiquer.

M. EDWARDS : L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) en soumettant cette question à la Chambre a fait allusion à la correspondance échangée entre H. N. Bate et Fils et le ministre de la Justice. Il a aussi parlé des méthodes d'après lesquelles ce fil d'engerbage a été vendu aux cultivateurs. En ce qui concerne ces questions, je ne prétends pas les traiter, car elles le seront par les ministres responsables. Mais étant grand consommateur de cet article, je parlerai généralement de la question. D'abord, laissez-moi dire qu'il n'y a personne, dans ce pays, qui regretterait plus que moi les injustices faites aux cultivateurs du Canada. Je désire demander aux honorables membres de la gauche qui ont parlé de cette question si les cultivateurs du Canada consentiraient à payer le prix élevé auquel les marchandises ont été achetées, dans le cas où le prix du fil d'engerbage aurait baissé de 10 ou 12 cents la livre à 14 cents la livre ? Je ne le crois pas. D'après le principe général d'affaires, les acheteurs de marchandises doivent payer les prix qui sont régis par l'offre et la demande.

Je fais un très grand usage de cordes et de fil d'engerbage. Nous achetons une grande partie de ces articles de la " Consumers' Cordage Company," de Montréal. Au commencement du printemps dernier, les prix étaient plus bas, je crois, qu'ils n'ont jamais été à ma connaissance ; mais avant la fin de l'été, les prix avaient plus que doublé, et l'on disait que la guerre de Manille était la cause de cette hausse. Etait-il possible que le produit du pénitencier de Kingston pût régler le prix de l'article au Canada ? La proposition est parfaitement absurde. La " Consumers' Cordage Company " de Montréal produit cet article en beaucoup plus grande quantité que le pénitencier de Kingston, et il est tout à fait absurde de dire qu'une maison qui achète le produit du pénitencier de Kingston pourrait agir de façon à fixer les prix au Canada.

A mon avis, il n'y a pas de coalition, ni rien de cette nature, en ce qui se rattache à cette opération. Mais à cause de l'augmentation générale du prix de la matière première, non seulement au Canada, mais dans d'autres parties du monde, le prix de cet article a augmenté, et ceux qui l'avaient en magasin ont profité de l'augmentation, tout comme ils auraient eu à souffrir de la perte si les prix avaient baissé.

On a dit que l'on avait vendu le fil d'engerbage aux cultivateurs de 14 à 15 cents la livre. Tout ce que je puis dire, c'est que je m'occupe beaucoup d'agriculture et de commerce de bois, et j'achète une quantité très considérable de cet article, et, l'automne dernier, durant le temps de la moisson, j'en ai acheté une quantité très considérable, non pas directement des fabricants, comme je le fais généralement, ni des marchands en gros, mais le l'argent de la Compagnie Massey-Harris, et j'ai payé 11½ cents la livre ; de sorte que je ne saurais comprendre comment un député peut dire que 14 et 15 cents étaient les prix dominants ; nous avons payé 11½ cents la livre à l'agent.

M. WALLACE : Quelle qualité ?

M. EDWARDS : Le meilleur fil d'engerbage.

M. SPROULE : Dans notre région, il n'en a pas été vendu une seule livre au-dessous de 14 cents.

M. EDWARDS : L'honorable député doit habiter une partie du Canada où l'on est

bien ignorant, et, d'après moi, ce doit être une population ignorante qui envoie ici un député représenter les cultivateurs comme il les représente. Pendant le temps qu'il a siégé du côté de la droite, il a toujours voté en faveur de ce système inique de protection, par lequel les cultivateurs ont été pressurés.

M. BERGERON : Et vous faites la même chose.

M. EDWARDS : Mais, après être passé de l'autre côté, il s'indigne de la manière dont ils sont traités. Les cultivateurs du Canada savent quels sont leurs amis, et ils se sont adressés à l'administration actuelle—et ce ne sera pas en vain—pour alléger les fardeaux qui pèsent sur eux.

M. DAVIS : Je suis surpris, je dois le dire, d'entendre l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) qui, me dit-on, est un homme d'affaires. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) peut être excusable, car l'on m'apprend qu'il n'est pas dans le commerce, mais qu'il est médecin, et qu'il ne comprend probablement pas comment ces choses se font.

Une VOIX : C'est aussi un homme d'Etat.

M. DAVIS : Sans aucun doute, à son avis, mais, si je comprends bien, il s'agit ici d'une pure question d'affaires. Lorsque ce fil d'engerbage a été vendu à Bate et Fils, on l'a vendu au prix courant. Si les honorables députés de Leeds et de Grey avaient démontré que le fil d'engerbage valait 6, 7 et 8 cents dans d'autres parties du pays à l'époque en question, et que le gouvernement l'a vendu 4½ à ses amis politiques, ils auraient établi une thèse. Mais le gouvernement n'a pas fait cela. Il a vendu le fil d'engerbage le prix auquel il était exactement coté à cette époque. Il l'a vendu 4½, et il a été prouvé que Bate et Fils n'avaient pas fait de bénéfice dans cette affaire, car ils ont vendu l'article à la maison de commerce de l'honorable député d'Hamilton (M. Wood) et à d'autres personnes moyennant $4.70 ce qui, de fait, représente, un très léger bénéfice. La vente a eu lieu d'une manière régulière, et, plus tard, les acheteurs ont aussi vendu l'article d'une manière régulière aux détaillants au prix courant. Lorsque les détaillants eurent acheté ce fil d'engerbage, le prix a augmenté, et, naturellement, ils ont profité de cette hausse, puis ils ont élevé les prix pour les cultivateurs. Tout homme d'affaires ferait la même chose. Il est possible que des commerçants achètent un article à $10, et que s'il descend à $8, ils éprouvent une perte, mais s'il monte à $12, ils font un bénéfice. Si l'honorable député de Grey (M. Sproule) était dans le commerce, il comprendrait cela.

Il a dit que la guerre n'avait pas fait monter le prix de la matière première, parce que cette matière première était passée aux mains des fabricants, et que la hausse avait eu lieu plus tard. Mais je demanderai à l'honorable député de Leeds, en sa qualité d'hommes d'affaires, quelle différence cela fait. Les fabricants qui ont acheté cette matière première n'avaient-ils pas droit au bénéfice de l'augmentation, après qu'ils eurent fait cet achat? Si l'honorable député, qui fait de la commerce de bois de construction, eût acheté 25,000 pieds de bois à $10 et que le prix s'en fût élevé à $35, je doute qu'il l'eût vendu $10 ou $12 le 1,000 pieds. Il serait le dernier à faire cela.

M. COCHRANE : Mais le gouvernement n'a pas profité de la hausse. Il a vendu le fil 4½ cents.

M. DAVIS : Que l'honorable député prenne patience, et il lui sera donné de parler.

Je dirai à l'honorable député de Leeds qu'après que la guerre eût été déclaré, le prix de la matière première a haussé sensiblement, et qu'en même temps, le blé a monté, de sorte que les cultivateurs ont eu l'avantage de l'augmentation du prix du fil d'engerbage.

Accuser le gouvernement d'avoir vendu le fil d'engerbage le prix qu'il valait à cette époque, c'est pousser l'esprit de parti à des limites absurdes. L'honorable député n'a pas prouvé ce qu'il avait avancé. Et, en outre, le fil d'engerbage que le gouvernement a vendu, il en a reçu le prix, et il ne l'a pas vendu à crédit, comme l'ont fait nos honorables amis de la gauche lorsqu'ils étaient au pouvoir. Pendant la session de 1895, M. Martin a fait l'interpellation suivante, à laquelle a répondu sir Charles Hibbert Tupper :

M. MARTIN : Quelle quantité de fil d'engerbage a été fabriquée pendant la dernière saison au pénitencier de Kingston ? Quelle quantité a été vendue? Quelle quantité est restée en magasin après la clôture de la saison? Quelle somme la vente a-t-elle rapportée? A-t-on perçu toutes les sommes produites par cette vente? Sinon, quel montant est encore dû, quels sont les noms des débiteurs et le montant dû par chacun ? A-t-on vendu de ce fil à crédit, et à qui ? Quand le fil ainsi vendu à crédit a-t-il été payé, et quels sont les noms des acheteurs ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La quantité de fil d'engerbage fabriquée pendant la saison a été de 331,366 livres ; quantité vendue pendant la saison, 241,016 livres ; quantité envoyée comme échantillon, 200,000 livres ; quantité restée en magasin à la clôture de la saison, 90,050 livres ; somme produite par la vente du fil d'engerbage, $15,515.62. On n'a pas encore perçu tout le montant pour lequel du fil d'engerbage a été vendu. M. R. Rogers de Manitou, Manitoba, doit un reliquat de $652.75.

Je présume que la quantité donnée, 200,000 livres, envoyée à titre d'échantillon, doit être une erreur. Assurément, les honorables membres de la gauche n'ont pas envoyé a leurs amis politiques 200,000 livres de fil d'engerbage comme échantillons. Toutefois, la chose se trouve dans les " Débats," et si l'on a envoyé cette quantité, on a dû l'envoyer à l'époque des élections. M. R. Rogers, de Manitou, devait un réliquat de $652.75. Mes honorables amis de la gauche, j'en suis

sûr, savent qui est R. Rogers. C'est un des principaux meneurs du parti conservateur au Manitoba, qui a été candidat une ou deux fois. Je ne sais pas qu'il ait jamais été membre de cette Chambre, mais je sais qu'il a été candidat, et je sais que les honorables membres de la gauche le consideraient comme un des chefs conservateurs et c'est l'homme qui se promène avec $652.75 de l'argent du peuple dans sa poche.

Or, il me semble que les honorables membres de la gauche n'ont pas raison d'accuser ce gouvernement d'avoir agi d'une manière irrégulière en ce qui se rattache à cette question du fil d'engerbage, si nous considérons ce qu'ils ont fait dans le passé au sujet de cette même question.

M. HENDERSON : Je n'ai pas l'intention de parler longuement de cette question épineuse du fil d'engerbage. Mais, à mon avis, l'honorable préopinant (M. Davis) aurait pu épargner à la Chambre l'ennui d'écouter un énoncé qui a été fait à maintes reprises et réfuté à maintes reprises, énoncé portant que sous l'ancienne administration, une somme de $652 due pour du fil d'engerbage n'avait pas été payée. Durant la présente session, en cette Chambre, j'ai entendu—et, je n'en doute pas, l'honorable député lui-même l'a aussi entendu—l'honorable Solliciteur général, en répondant à une question, dire qu'il n'était pas dû de reliquat de compte au gouvernement pour fil d'engerbage, que la somme mentionnée par l'honorable député avait été payée en entier et effacée des livres du gouvernement. Naturellement, l'honorable député parle d'une chose qui a eu lieu en 1895. Il est possible que l'argent n'ait pas été réellement dû, d'après les conditions du contrat.

M. DAVIS : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ? Approuve-t-il ce gouvernement ou tout gouvernement de vendre à crédit du fil d'engerbage à ses amis politiques ?

M. HENDERSON : Je n'hésite pas à donner mon opinion sur la manière dont le gouvernement devrait vendre le fil d'engerbage, et c'est pourquoi je me suis levé. Je dirai que je désapprouve toute la politique du gouvernement sur la question du fil d'engerbage. Je le blâme d'avoir mis le fil d'engerbage sur la liste des articles admis en franchise, politique qui a détruit cette industrie au Canada. Je blâme le gouvernement d'avoir mis le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston entre les mains d'une coalition au commencement de la saison, au commencement de mars. Je dis que le gouvernemnet devrait garder tout le fil d'engerbage qu'il fabrique jusque vers le 1er juillet.

M. WOOD : Oh ! oh !

M. HENDERSON : L'honorable député de Hamilton (M. Wood) rit. Il sait qu'alors, il ne lui serait pas donné de faire de profit. En gardant le fil d'engerbage, comme je l'ai dt, le gouvernement empêcherait l'augmentation des prix qui a eu lieu durant les deux années dernières. Si le gouvernement était en mesure, le ou vers le 1er juillet, de mettre sur le marché de ce pays, disons 500 tonnes de fil d'engerbage, ou même deux fois cette quantité—et je n'aurais pas d'objection à ce qu'il fît deux fois cette quantité—nous pourrions être sûrs que les fabricants du pays et ceux qui importent le fil d'engerbage des Etats-Unis ne le vendraient pas 10 cents, 12 cents ou 14 cents. L'industrie de la fabrication du fil d'engerbage au pénitencier de Kingston n'a jamais été établie dans le but de faire de l'argent. Il n'est pas nécessaire que ce gouvernement se lance dans des spéculations de cette nature pour faire de l'argent ; il peut trouver des fonds pour tout ce dont il a besoin de quelque autre manière qu'en les prenant dans les poches des cultivateurs. Il devrait garder ce fil d'engerbage, quand bien même il le garderait à perte. Le gouvernement fait mieux de courir le risque de perdre chaque année une somme considérable en gardant ce fil d'engerbage jusqu'au 1er juillet pour empêcher la hausse du prix qui enlève aux cultivateurs une somme que j'ai portée à un chiffre très bas lorsque j'ai dit qu'elle était de $350,000.

Combien coûte une livre de fil d'engerbage ? J'ai l'intention d'examiner la question pour voir les profits que font ces gens. Ils disent que le chanvre de Manille a monté et que, partant, le prix du fil d'engerbage a dû hausser. Combien le gouvernement a-t-il payé la matière première ? J'ai la chose ici dans le rapport du gouvernement. Il a acheté 125 tonnes, qu'il a payées 4 cents la livre. Le rapport dit aussi qu'il a acheté de l'huile à cordage moyennant environ 10 cents le gallon, 1 cent et ¼ la livre. L'agavé vaut à peu près la moitié du manille, et, en conséquence, cet agavé lui coûterait 2 cents la livre. Les fabricants de fil d'engerbage savent bien qu'environ 20 pour 100 de ce fil consiste simplement en huile à cordage. Puis 32 pour 100 sont formés d'agavé et 48 pour 100 de manille, pour la meilleure qualité de fil d'engerbage, je veux parler du fil d'engerbage fabriqué par la Farmers' Company de Brantford. L'huile dans une livre de fil d'engerbage coûterait un quart de cent, l'agavé deux tiers de cent, et le manille, 2 cents. Or, quel serait le coût de la fabrication ? On peut le fabriquer moyennant 47 cents par 100 livres. En ajoutant 23 cents par 100 livres pour l'emballage, nous avons le coût réel d'une livre de fil d'engerbage de la meilleure qualité qu'il faut au cultivateur —4 cents. Le gouvernement l'a vendu 4½ cents. Il a fait un profit raisonnable. Aucun détaillant au Canada ne s'attend à faire plus d'un demi cent à un cent par livre sur le fil d'engerbage. Le gouvernement n'aurait pas dû chercher à faire de profit, mais il aurait dû garder ce fil d'engerbage qui lui a coûté 4 cents jusque vers le 1er juillet, en courant le risque de le vendre 3½ cents, s'il

l'avait fallu, afin d'empêcher les fabricants et les importateurs de ce pays d'en élever le prix au détriment des cultivateurs.

M. WOOD : L'honorable député sait-il que si le gouvernement avait gardé ce fil jusqu'au 1er juillet, il ne l'aurait pas vendu alors ? Le fil d'engerbage avait tout été vendu avant cette époque.

M. HENDERSON : L'honorable député ignore peut-être que j'en connais beaucoup plus que lui au sujet du fil d'engerbage. Il n'est pas nécessaire que l'honorable député de Hamilton (M. Wood) me fasse la leçon en ce qui se rattache au fil d'engerbage. J'ai fait une étude spéciale de cette question longtemps avant qu'il eût vendu une seule livre de fil d'engerbage, je n'en ai aucun doute.

M. WOOD : Je ne le crois pas. J'étais dans le commerce longtemps avant la naissance de l'honorable député.

M. HENDERSON : L'honorable député dit que si l'on avait gardé ce fil d'engerbage jusqu'au 1er juillet, on ne l'aurait pas vendu à cette saison. Ainsi que je l'ai dit, l'on a établi cette industrie au pénitencier de Kingston dans le but de maintenir les prix à un chiffre raisonnable. Naturellement, il aurait été impossible à l'honorable député d'en retirer des profits. Mais il y a d'autres gens que les marchands de quincaillerie de Hamilton dont il faut tenir compte ; nous devons tenir compte des cultivateurs ; nous devrions nous occuper d'eux tout d'abord.

M. EDWARDS : Je poserai cette question à l'honorable député : Si la quantité de fil d'engerbage qui a fixé les prix au Canada l'année dernière est complètement retirée du marché, alors, je voudrais savoir combien les cultivateurs du Canada paieront leur fil d'engerbage.

M. HENDERSON : Si je comprends bien, l'honorable député dit que dans le cas ou la quantité de fil d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston serait retirée du marché, il se demande combien les cultivateurs paieraient cet article. On ne fabrique qu'une bagatelle à Kingston, comparativement à la quantité que l'on fabrique dans tout le pays. Mais, à mon avis, c'est suffisant pour le but auquel la chose a été destinée. En songeant que l'on vend une quantité considérable de fil d'engerbage avant le premier juillet, et que le gouvernement en garde 500 tonnes, aucun des fabricants du pays ne voudra hausser déraisonnablement les prix à l'époque où les cultivateurs ont besoin de cet article. Les cultivateurs n'achètent pas leur fil d'engerbage en avril, mait et juin ; la plus grande partie est achetée vers la fin de juin et au commencement de juillet ; et bien que la quantité produite à Kingston soit légère comparativement à ce que l'on consomme, elle suffit pour maintenir les prix à un chiffre raisonnable, car aucun fabricant, sachant que le gouvernement a gardé cette quantité de fil d'engerbage et est en mesure de la mettre en vente le lendemain, lorsque la moitié de la quantité, peut-être, a déjà été fournie, ne courrait le risque de maintenir ses prix à 10 ou 12 cents, deux fois ce que vaut l'article.

Je ne puis pas parler de la quantité de fil d'engerbage que l'on consomme dans toute la Confédération, mais dans la province de l'Ontario les moissons couvrent 4,000,000 d'acres—blé d'automne, blé de printemps, orge et avoine. En mettant deux livres et demie à l'acre, ce qui est un peu au-dessus de la moyenne, nous voyons que dans la province de l'Ontario seule, l'on emploi 10,000,000 de livres de fil d'engerbage. L'année dernière, l'on a importé en franchise, dans la Confédération 6,274,258 livres.

M. TAYLOR : Tout cela aurait dû être fabriqué dans le pays.

M. HENDERSON : C'est ce que j'allais démontrer. Je dis que non seulement la hausse des prix a fait éprouver des pertes aux cultivateurs, mais les fabricants et les ouvriers du pays ont éprouvé des pertes parce que l'on a importé en franchise, en ce pays 6,274,258 livers de fil d'engerbage dont chacune aurait dû être fabriquée au Canada.

Le "Cordage Journal" de New-York dit que le prix du manille, il y a environ 15 ans, était de £58 ou $290 la tonne. En 1897, l'on a acheté le fil d'engerbage moyennant $80 la tonne, une réduction de $210 la tonne. On nous dit que sous l'ancien régime, alors que le droit sur le fil d'engerbage était de 25 pour 100, le prix de cet article était très élevé, et comment pouvait-il en être autrement lorsque la matière première importée dans le pays coûtait £58, $290 la tonne ? A cette époque, le fil d'engerbage, dans des circonstances ordinaires, a dû coûter trois fois ce qu'il coûte aujourd'hui.

Voilà pourquoi, il y a 10 ou 15 ans, sous l'ancien régime, lorsqu'il y avait un droit sur le fil d'engerbage, le prix de cet article était très élevé ; toutefois, si l'on tient compte du coût de la matière première à cette époque, ce prix n'était pas aussi élevé qu'il l'est aujourd'hui. En 1897, le chanvre de Manille coûtait 4 cents la livre, et, nous dit-on, c'est la guerre dans l'est qui a provoqué le relèvement fort sensible du prix du chanvre de Manille et par contre coup celui du fil d'engerbage. Or, j'ai feuilleté les rapports du commerce des Etats-Unis, précisément afin de constater le prix du chanvre de Manille, en 1897-98-99. En 1897, le prix du chanvre importé aux Etats-Unis était de $3.77 par 100 livres.

M. WOOD : De quelle époque de l'année s'agit-il ?

M. HENDERSON : Je cite la moyenne du prix pour neuf mois de l'année. En 1898, la moyennne du prix était de $5.83 ; soit, pour la période de temps écoulée entre 1897 et l'année courante, un relèvement de 2 cents seulement par livre dans le prix du chanvre

de Manille. Or, je le répète, dans la fabrication du meilleur fil d'engerbage, celui fabriqué à Brantford par la Compagnie des Cultivateurs, il entre moins d'une demi-livre de chanvre de Manille, par livre de fil ; par conséquent, le relèvement du prix de la matière première n'entraînerait qu'une augmentation d'un cent par livre de fil d'engerbage, et il s'ensuit que s'il a été possible de fabriquer le fil en 1897 pour 4 cents, on peut le faire en 1899, pour 5 cents.

M. WOOD : Je désire poser une question à l'honorable député. L'honorable député affirme-t-il que la Compagnie de fil d'engerbage des Cultivateurs de Brantford ne fabrique pas de fil de Manille pur, et qu'il n'entre dans la fabrication de ce fil que 60 pour 100 de chanvre de Manille ?

M. HENDERSON : Je réponds avec plaisir à la question de l'honorable député. Je tiens mes renseignements de l'un des directeurs, et ce directeur est membre de cette Chambre. Il me dit que le meilleur fil que cette compagnie fabrique contient 60 pour 100 de chanvre de Manille et 40 pour 100 d'agavé.

M. WOOD : Alors, on trompe le pays.

M. HENDERSON : Je veux taire ici le nom du député, mon auteur ; mais je le ferai connaître privément au député d'Hamilton, s'il le désire. Or, il paraît que le fil d'engerbage vendu par le gouvernement à Bate et fils en 1897-98, a été revendu, et une partie de ce fil, soit à peu près 200 tonnes, à plus haut prix—$4.90, $5.30, $6.05, suivant les qualités, soit en moyenne, $5.40 par 100 livres. La maison Bate ayant payé ce fil $4.50, elle a fait un profit de 90 cents par 100 livres, soit neuf-dixièmes d'un cent par livre. A mon avis, c'est là un excellent profit, mais pourquoi en faire bénéficier ainsi la maison Bate ? Il y aurait un autre moyen plus sûr pour le gouvernement de vendre ce fil d'engerbage. Ce serait de faire disparaître tous ces intermédiaires entre le gouvernement et les cultivateurs, car la compagnie Bate revend le fil à Wood, Vallance et Cie, celle-ci à John Brown et Cie, cette dernière à John Jones et Cie, qui le vend en détail aux cultivaturs ; de sorte qu'on escamote quatre ou cinq profits différents sur la vente de ce fil avant qu'il arrive aux cultivateurs.

Quant au prix du fil d'engerbage pour l'année courante, puisqu'il a été produit l'année dernière pour 4 cents la livre, en tenant compte d'une augmentation de 1 cent sur le chanvre de Mainlle, qui entre dans la fabrication d'une livre de fil d'engerbage, et sans rien ajouter pour l'agavé, puisqu'il n'y a de guerre ni au Texas, ni au Canada, où nous produisons l'huile, le gouvernement devrait être en mesure de vendre le fil 5 cents aux cultivateurs ; et quel prix l'a-t-il vendu ? Nous l'ignorons. On a souvent demandé à quel prix le gouvernement a vendu le fil, en mars dernier. Ces messieurs prétendent qu'il ne serait ni sage ni convenable de faire connaître ce prix, avant que les acheteurs aient réussi à filouter 5 ou 6 cents de profit du gousset des cultivateurs. Les cultivateurs se seraient révoltés, si le gouvernement leur eût dit en mai dernier qu'il avait vendu le fil d'engerbage 5 à 6 cents la livre, tandis qu'il leur faut le payer actuellement 10 et 11 cents la livre. Dans la partie du pays où je demeure, voilà le prix courant et je suis convaincu qu'il serait impossible de l'acheter à un autre prix. Il est hors de doute qu'il existe actuellement une coalition commerciale entre les négociants canadiens et le syndicat américain, dans le but de maintenir le prix du fil d'engerbage. A moins d'avoir de l'influence auprès des membres du syndicat américain, il est impossible d'importer du fil d'engerbage, et à moins d'être en faveur auprès du gouvernement, il est également impossible d'acheter ce fil. Faut-il s'étonner que la compagnie Brantford ait été en lieu d'obtenir pour son fil d'engerbage un prix qui lui a permis de se payer un dividende de 60 pour 100 ? Il est hors de doute qu'elle a payé pareil dividende. Le député de Huron (M. McMillan) a avoué la chose il y a quelque temps. Dans mon propre voisinage, il y a des cultivateurs qui sur $10 de stock, ont perçu $6 de dividende, et ils seraient bien aises d'avoir $100 de stock, au lieu de $10. Voilà le résultat de la politique adoptée par le gouvernement qui a livré toute sa production de fil d'engerbage à une clique, au lieu de la garder en mains et de s'en servir comme d'un levier pour maintenir l'équilibre entre le producteur et le consommateur. Voilà ce qui met la coalition commerciale en lieu de hausser le prix du fil d'engerbage et de pressurer les cultivateurs. Sans doute, les cultivateurs qui possèdent des actions sont parfaitement satisfaits, puisqu'ils en retirent de gros bénéfices. Quelques-uns d'entre eux font assez de profit sur $10 de stock pour acheter toute leur provision de fil pour l'année. Pourvu qu'ils tirent un dividende de 60 pour 100 de ce stock, ils font volontiers cause commune avec le gouvernement nonobstant le fait que ces profits sont extorqués à la classe agricole. Je n'en dirai pas davantage à ce sujet. Espérons que le gouvernement tiendra compte des intérêts des cultivtaeurs, au lieu de favoriser exclusivement les monopoleurs de cet article ; espérons qu'il mettra sérieusement la chose à l'étude et qu'il tâchera de trouver le moyen d'empêcher ce relèvement illégitime du prix du fil d'engerbage à l'époque où le cultivateur en a le plus besoin. Cinq cent tonnes de fil d'engerbage, c'est une bien petite quantité relativement aux besoins du pays ; toutefois, je maintiens que cette production répond amplement au but qu'on s'est proposé au début, c'est-à-dire, maintenir l'équilibre des prix entre le consommateur et le producteur. Si le gouvernement constate que cette production de 500 tonnes, fabriquées à Kingston, est insuffi-

sante au maintien de l'équilibre voulu, alors qu'il augmente sa production, qu'il la double s'il le faut, afin de répondre au but qu'on s'est proposé dès le début. Que le gouvernement renonce à l'idée de tirer des profits rémunérateurs de la fabrication de ce fil d'engerbage. Ce n'est pas là le but auquel il faut viser. Que l'on cesse donc de nous parler du danger de perdre de l'argent dans la fabrication du fil d'engerbage. Faisons des sacrifices pécuniaires, s'il le faut ; sacrifions dix, trente, ou cinquante mille dollars par année pour la fabrication du fil d'engerbage à Kingston, plutôt de permettre aux syndicats, aux coalitions commerciales, de filouter trois à quatre cent mille dollars aux cultivateurs, en monopolisant la production et l'importation du fil d'engerbage.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, la motion dont la Chambre a été saisie par le député de Leeds (M. Taylor) tend à censurer le gouvernement relativement à la vente du fil d'engerbage que, depuis son avènement au pouvoir, il a fait fabriquer à Kingston. Je demanderai à la Chambre de réfléchir un peu avant d'acquiescer à cette motion ; car, si elle juge à propos de censurer le système adopté par le cabinet, alors il conviendrait d'indiquer à celui-ci le système à adopter pour la vente de ce fil. Si je ne me trompe, la Chambre ne saurait se ranger à l'avis du député de Halton (M. Henderson) qui voudrait exclure du pays le fil d'engerbage de provenance américaine et empêcher ainsi la concurrence, tandis que, d'autre part, il voudrait mettre sous clef le fil fabriqué à Kingston et nous empêcher ainsi de placer sur le marché la production domestique. Je ne vois pas en quoi les cultivateurs bénéficieraient de cette exclusion du fil soit de fabrication étrangère, soit de fabrication domestique. L'unique système adopté par le gouvernement relativement à ce fil, est de l'offrir en vente par voie de concurrence publique.

Je regrette que le député de Leeds (M. Taylor) ne m'ait pas donné avis de son intention de présenter cette motion, car le ministre de la Justice m'a transmis tous les documents se rattachant à l'historique de cette question, à dater même de l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir. Il me faudra donc faire de mémoire cet exposé de faits, en l'absence de ces notes et je pense pouvoir m'acquitter passablement de cette tâche, quant aux faits des deux dernières années. Il suffira, en effet, pour les besoins de la discussion, des faits et des chiffres relatifs à l'exploitation des deux années dernières. La première année, le fil d'engerbage a été vendu par voie de soumissions demandées non pas publiquement, mais privément. Il ressort de la correspondance déposée sur le bureau qu'au mois de février, la maison Bate et fils a entamé des négociations avec le gouvernement relativement à l'achat du fil d'engerbage. Le gouvernement refusa d'accepter l'offre ainsi faite et informa M. Bate qu'il serait demandé des soumissions ; toutefois, il a gardé par devers lui l'offre de M. Bate et lui a demandé de faire un dépôt de $2,000, chiffre du dépôt exigé de tous les autres soumissionnaires. Le gouvernement demanda ensuite des soumissions par voie de circulaires qu'il adressa aux principaux négociants du pays. Bien que les noms des négociants auxquels il a été adressé des circulaires soient déjà connus de la Chambre, je vais les citer de nouveau : La Compagnie Wood-Vallance, de Hamilton ; la Compagnie de Quincaillerie Hobbs, de London ; Rice, Lewis et fils, de Toronto ; Henry Moore, de Kingston ; M. Ashdown, de Winnipeg ; Coll Frères, de Saint-Jean ; la Compagnie de fil d'engerbage des cultivateurs, de Brantford ; M. Braithwaite, de Portage-la-Prairie ; et M. James Elder, de Virden, Manitoba. Cette liste renferme la plupart des principaux négociants s'intéressant à la vente de cet article, à quelques exceptions près. Aucun de ces négociants n'ayant envoyé de soumission, le gouvernement accepta celle de Bate et fils, au prix de 4 cents et une fraction, si je ne me trompe. Personne ne nie que ce ne fût là le prix courant à cette époque.

Avant de passer outre, qu'on me permette quelques mots d'éclaircissement sur le système adopté par le gouvernement à ce sujet. Le député de Halton (M. Henderson) et le député de Grey-est (M. Sproule) ont attaqué le gouvernement pour avoir dégrevé entièrement l'importation du fil d'engerbage. Personne ne saurait prétendre que le gouvernement a manqué de sagesse à cet égard. A mon avis, il y a encore trop d'articles grevés de droits de douane ; et s'il est un article qui mérite de figurer à la liste des articles admis en franchise, c'est bien le fil d'engerbage, article si important et si nécessaire au cultivateur, et lorsque les honorables députés prétendent que le gouvernement a fait erreur en dégrevant cet article, et que les cultivateurs n'ont pas bénéficié de ce dégrèvement, mais au contraire, comme ils l'insinuent, que cela a tourné au détriment de la classe agricole, leur argument ne tient pas debout, et à quoi, en effet, se résume cet argument, dépouillé de toute sa phraséologie? Les honorables députés affirment qu'il existe une coalition commerciale entre les producteurs américains et les producteurs canadiens. J'ignore ce qui en est, mais on n'a pas établi la preuve de ce fait. Admettons, toutefois, que cette coalition existe. S'il existe une coalition entre les fabricants américains et les industriels canadiens, ce fait ne saurait être le résultat du dégrèvement du fil d'engerbage. Supposons que le droit de douane frappant cet article fût encore en vigueur, les fabricants canadiens seraient encore plus en lieu de se coaliser qu'il ne le sont aujourd'hui. Le raisonnement de ces messieurs croule donc par sa base. Les honorables députés affirment que le gouvernement n'a pas

fait acte de sagesse en dégrevant le fil d'engerbage ; et cependant, ils n'oseraient ni censurer le gouvernement à cet égard, ni demander le rétablissement du droit.

Pour en revenir à la transaction de l'année dernière, et à la vente du fil d'engerbage à H. N. Bate et fils, par voie de soumission, on prétend qu'il existait une coalition à cette époque. Eh bien ! supposons qu'elle existât. L'on ne saurait prétendre que le gouvernement fût au courant de l'existence de cette coalition. Du moment que le gouvernement demande des soumissions, que peut-on exiger de plus de sa part ? S'il se forme des coteries parmi les soumissionnaires et que le gouvernement ignore la chose, à quel titre le censurerait-on pour avoir demandé des soumissions et accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire ? Il est évident que le gouvernement n'est nullement digne de blâme. Nous avons porté des lois contre les coalitions commerciales et nous avons tenté l'impossible pour les supprimer. Mais nous ne saurions toujours espérer réussir, et il est probable qu'il se formera encore des coalitions et des conspirations non seulement pour frauder l'Etat mais les particuliers également. A coup sûr, l'on ne saurait imputer la chose à crime au gouvernement. Il est vrai qu'après que la maison Bate et fils eût obtenu l'entreprise, le prix du fil d'engerbage haussa. Et pourquoi cela ? J'appelle l'attention du député de Halton et du député de Grey-est sur ce fait. C'est au printemps de 1897 que l'impôt du fil d'engerbage fut aboli. Je n'ai jamais entendu personne se plaindre du prix payé pour le fil, cette année là. C'est en 1898 que les plaintes commencèrent à se faire entendre, et pourquoi ? A coup sûr, ce n'est pas à cause du tarif. On ne saurait à bon droit le prétendre, car si cette hausse eût résulté du tarif, elle se serait produite immédiatement après la modification du tarif et le dégrèvement de l'article en question. Pourquoi donc, alors, le prix du fil haussa-t-il en 1898 : La seule explication possible est celle-ci : C'est que le pays producteur de la matière première se trouvait à cette époque, dévasté par la guerre. C'est la seule explication logique et raisonnable. Il est possible qu'il y eût à cette époque, au pays, une grande quantité de fil fabriqué. Je suis convaincu qu'en mai ou en juin 1898, à l'époque où la guerre fut déclarée, il y avait de grandes quantités de fil d'engerbage tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

Le député de Hamilton (M. Wood) qui est un expert en pareille matière—bien qu'il ne soit pas nécessaire de l'être pour se rendre compte du fait—nous a dit que, dès que les fabricants constatent la rareté de la matière première, ils relèvent le prix de l'article fabriqué, et c'est là précisément ce qui a eu lieu ici. Le fait que les îles Philippines ont été dévastées par la guerre et qu'il a probalement été réduit en cendres une grande quantité de manille, ce fait là, dis-je, suffit pour expliquer la hausse du prix. Si le prix du fil n'avait pas haussé l'année dernière, il n'aurait jamais été question de l'entreprise adjugée à Bate et fils. MM. Bate et fils ont acheté le fil aux prix et dans les circonstances ordinaires ; mais en raison des attaques portées contre le gouvernement pour avoir adjugé cette entreprise à cette maison de commerce par voie de soumission privée, au lieu de soumissions publiques, nous avons décidé, l'année dernière, de soumettre la chose à la concurrence publique. Nous avons donc demandé des soumissions par voie d'avis publics dans un quarantaine de journaux, dons j'ai donné la liste l'autre jour. Nous avons donné toute la publicité possible à ces avis, par tout le pays. En réponse, nous avons reçu quelques soumissions et c'est M. P. Connolly, qui a été le soumissionnaire heureux. L'auteur de la motion en délibération s'est permis certaines insinuations au sujet de la transaction qui a eu lieu. M. P. Connolly a été le soumissionaire heureux, mais il a cédé son entreprise à la Compagnie de quincaillerie Hobbs, et l'honorable député a insinué qu'il y avait quelque chose d'irrégulier dans cette transaction. Voici ma réponse : Si l'honorable député a des accusations à porter, c'est son devoir de les formuler ici, sous sa propre responsabilité, au lieu de recourir à de pareilles insinuations. S'il estime que le ministère de la Justice soit impliqué dans quelque affaire entachée de fraude, c'est son devoir de porter son accusation en plein parlement, et alors le gouvernement sera tenu de soumettre cette accusation à l'enquête. Le gouvernement n'a pas d'intérêt à protéger qui que ce soit. J'ignore ce qui a pu se passer entre M. Connolly et toute autre personne, mais que le député de Leeds-sud me permette de lui dire qu'à mon avis, le ministère de la Justice ne s'est rendu coupable d'aucune irrégularité. S'il y a eu quelque transaction véreuse entre Connolly et d'autres personnes, je suis convaincu que le ministère de la Justice n'a trempé dans rien de semblable. De la part du ministère, tout s'est fait régulièrement, à jeu découvert ; et si l'honorable député croit qu'il y a quelque chose d'irrégulier, qu'il porte une accusation en règle.

C'est ainsi que nous disposons du fil d'engerbage. Nous avons décidé qu'il était préférable de le vendre à l'enchère publique, et cela, non pas vers le milieu de l'été, en juillet, comme le suggère l'honorable député, mais de bon printemps ; car, ni le pays ni les cultivateurs n'y gagneraient, si nous tenions ce fil d'engerbage sous clef jusqu'à ce que le marché fût approvisionné.

M. HENDERSON : Au Manitoba, les cultivateurs n'ont pas encore acheté leur fil d'engerbage.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! nous verrons plus tard quel est le meilleur système. Pour mon compte, le témongnage des hommes d'affaires est la preuve que notre système est préférable à celui du Manitoba.

Voilà la ligne de conduite que nous avons suivie l'année dernière, et je ne vois pas qu'il y ait lieu de nous en écarter cette année. A nos yeux, le meilleur système, celui qui s'impose aux suffrages des gens intelligents, consiste à disposer de notre productions de fil d'engerbage au début de la saison et cela, par voie de soumissions, et de concurrence publique, comme l'année dernière. Peut-on contester la sagesse de ce système ?

M. HENDERSON : Le premier ministre nous fera-t-il connaître les prix du fil ? Le vendra-t-il à l'enchère et fera-t-il connaître au public le prix de vente ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, la chose ne serait pas juste pour les marchands. L'amendement en discussion affirme que notre système loin d'être avantageux, tourne au détriment des plus chers intérêts de la classe agricole. Je nie cette proposition. Est-il un député qui ose affirmer que le système que nous avons suivi, pour la vente du fil d'engerbage par voie de soumissions publiques——

M. TAYLOR : Depuis 1896 ?

Le PREMIER MINISTRE : comme nous l'avons fait cette année, n'est pas dans l'intérêt du pays, ou qu'il faille disposer de notre production autrement que par voie de concurrence publique ? Quelque soit l'avis de la Chambre, le gouvernement est décidé à adhérer à ce système.

Le député de Halton (M. Henderson) demande si nous voulons faire connaître les prix au public. Je le demande : est-il un seul homme d'affaires qui voulût soumissionner, si les prix de sa soumission étaient livrés à la publicité ?

M. TAYLOR : Certainement.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'est pas légitime de supposer qu'il le voulût. En entreprenant cette exploitation, le gouvernement a voulu venir en aide aux cultivateurs, et ceux-ci ne sauraient s'attendre à ce que nous nous écartions du système ordinaire suivi par les gens d'affaires. Voilà la ligne de conduite que nous entendons tenir, et je n'hésite nullement à en appeler sur cette question au jugement de la Chambre.

M. CLANCY : Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat ; mais, comme le premier ministre semble d'avis que la hausse du prix du fil d'engerbage est la résultante du relèvement du prix du chanvre, et que ses amis applaudissent à cet avis, je crois devoir dire quelques mots en réplique. Laisser passer cet argument sans y répondre serait lui donner du poids. Or, voici quelques faits que je soumets au premier ministre : Le coût du chanvre importé au pénitencier de Kingston en 1896 a été en moyenne de $3.52, tandis que le fil s'est vendu en moyenne $4.25, le prix du fil importé des Etats-Unis, cette même année, étant de $5.15. En 1897, le prix du chanvre importé au même pénitencier était inférieur au chiffre de $3.52, n'ayant atteint que $3.29, tandis que le fil s'est vendu $4.64, le prix du fil d'engerbage d'importation des Etats-Unis ayant été de $5.06. En 1898, le chanvre importé pour les usages industriels au pénitencier de Kingston a coûté $3.58, et l'article fabriqué s'est vendu en moyenne $4.60, tandis que le fil de provenance des Etats-Unis a atteint le chiffre de $5.65.

L'autre jour, le ministre des Douanes nous a cité les chiffres pour neuf mois de 1899. La quantité de chanvre importée s'est élevée au chiffre de 4,168,716 livres, au prix de 6½ cents, et rien ne s'opposait à ce qu'il fût importé à bas prix, puisqu'il n'avait pas de droits à acquitter. Cette statistique est empruntée au rapport de l'auditeur général, sauf ces derniers chiffres que nous a fournis le ministre des Douanes. Voilà les prix pour quatre années.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. CLANCY : Certainement.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député a la cote par devers lui, voudrait-il bien me donner les chiffres pour l'année 1898, du mois de janvier au mois d'août ?

M. CLANCY : Il ne s'agit ici que de la moyenne des prix pour toute l'année, et non pas des prix à certaines dates. Il vaut la peine de répéter cette statistique, puisqu'elle prouve qu'il n'y a pas eu de relèvement sensible dans le prix soit du chanvre soit du fil, après fabrication. En 1896, le coût du chanvre a été de $3.25 par cent livres ; en 1897, de $3.39 et en 1898 de $3.58 par cent. Voyons maintenant les prix de vente. En 1896, le fil s'est vendu $4.25 les cent livres ; en 1897, $4.64, et en 1898, $4.60 le cent. Le premier ministre le voit donc, il n'y a pas eu de hausse sensible dans les prix. Voyons les prix d'importation pour les mêmes années ; et observons ici que partie de cette importation s'est faite, à dater de janvier 1898, époque à laquelle le fil d'engerbage a été admis en franchise. En 1896, le coût du fil importé s'est élevé à $5.15 par cent livres ; en 1897, à $5.06 par cent, c'est-à-dire à un chiffre inférieur à celui de 1896 ; et en 1898. le prix a atteint $5.65. A l'appui de cette statistique, je vais donner les quantités importées pour ces mêmes années. En 1896, notre importation s'est élevée à 3,023,986 livres ; en 1897, à 3,364,840 livres et en 1898. jusqu'au 1er janvier, époque où le fil a été admis en franchise, l'importation a atteint le chiffre de 2,396,625 livres, et depuis ce temps-là, jusqu'a la fin de l'exercice financier, nous en avons importé une quantité additionnelle de $6,613,618. Le prix moyen, pour ces trois années, a été de $5.65. Nous voyons par là, qu'en 1898, c'est-à-dire l'année où l'on a fait disparaître les droits qu'on avait imposés sur le fil d'engerbage, on

en a importé l'énorme quantité de 8,710,243 livres ; l'année précédente, nous n'en avions importé que 3,364,840 livres. En d'autres termes, les Américains ont fabriqué, pour nos cultivateurs, 5,345,403 livres de fil d'engerbage plus qu'ils n'en avaient fabriqué l'année précédente. Qu'est-ce que cela signifie ? qu'il y a eu une combinaison à laquelle le gouvernement, lui-même, a participé en ne prenant pas les précautions nécessaires pour l'éviter et en faisant le jeu de la compagnie Hobbs. Si les honorables députés en doutent je vais leur lire le témoignage de M. Stewart, qui dit——

M. SOMERVILLE : Nous allons nous contenter de votre parole.

M. CLANCY : J'espère que l'honorable député (M. Somerville) va prouver, par son vote, qu'il se contente de ma parole. Si quelque honorable député nie ce que je dis, je suis prêt à prouver, par le témoignage de l'inspecteur (M. Stewart), qu'il savait qu'il y avait collusion et que toute l'affaire s'est arrangée ici entre les frères Coll ou plutôt par M. Connor agissant pour eux, car je comprends que les frères Coll n'y figuraient pas eux-mêmes. Ce sont M. Connor et les frères Hobbs qui ont arrangé l'affaire ici. Ils ont réuni trois quantités considérables y compris celle pour laquelle les frères Hobbs avaient fait une soumission, mais qu'ils ont déclaré forfaite en n'acceptant pas qu'elle fût livrée, et quand la soumission de la compagnie de quincaillerie des Hobbs a été produite avec la quantité que la prison centrale de Toronto avait fabriquée, il s'est formé une coalition et les prix se sont mis à monter ici, non pas par suite d'une hausse du prix de la matière première ni pour aucune autre raison, mais simplement parce que la coalition existait ; il n'y a jamais eu de preuve plus évidente de l'existence d'une coalition, et jamais gouvernement ne fut plus coupable de négligence que le gouvernement actuel en ne faisant rien pour prévenir cette coalition, bien qu'il dût savoir, d'après ce que dit M. Stewart, qu'il y avait collusion : M. Stewart dit qu'il savait, lui, qu'il y avait collusion entre les parties qui cherchaient à obtenir le fil, et quand l'affaire s'est terminée à Toronto, elle s'est terminée le même jour, et à la connaissance du département de la Justice, ainsi que le démontre la preuve. Cette preuve, je ne la lirai pas à présent, à moins que quelque député ne révoque mes paroles en doute, mais je la tiens à la main.

J'ai fourni au très honorable premier ministre des chiffres qu'il ne possédait pas encore, je crois ; ce ne sont pas les miens, je les ai pris dans les rapports de l'auditeur général. Il est inutile aux honorables députés de demander ce qu'il aurait fallu faire. Ils ont produit le meilleur plaidoyer possible et il n'y a absolument aucune défense à faire ; il est trop facile au peuple de voir que si le gouvernement n'a pas participé à cet arrangement, il a agi comme il convenait, il aurait pu protéger les cultivateurs en empêchant une certaine clique d'associés d'obtenir le monopole de la ficelle. On a fait des offres pour de petites quantités de ficelle, mais ces offres ont été rejetées. Le gouvernement aurait pu protéger les cultivateurs, mais il ne l'a pas fait ; il aurait pu retenir cette ficelle sur le marché de façon à en empêcher le prix de monter. Eût-il agi ainsi qu'il aurait bien agi, car le trésor public pouvait répondre à ce qu'il fallait faire pour prévenir une coalition. Au lieu de 6 cents qu'ils auraient payé la livre y compris une marge de 25 à 30 pour cent en faveur des entremetteurs, les cultivateurs payent de 12 à 13 cents la livre, ce qui représente un impôt monstrueux sur la ficelle ; j'ose dire que cet impôt représente, pour les cultivateurs de ce pays, plus que les droits de douane n'ont représenté, par tête, dans les deux dernières années. Quelque soit le coupable, il n'est pas difficile de le deviner, cette transaction est tout à fait honteuse.

M. WALLACE : Le premier ministre a admis que le gouvernement s'était trompé en vendant le fil d'engerbage comme il l'a fait l'année dernière ; cet aveu il l'a fait non pas par des paroles, mais par des actes, car l'année dernière, au lieu de demander publiquement des soumissions pour l'achat d'un article qui appartenait au public, le gouvernement a envoyé une circulaire à quelques-uns de ses amis seulement. Ces amis-là, qui étaient-ils ? il y en avait parmi eux qui ne s'étaient jamais occupés de fil d'engerbage, comme par exemple, M. Wood, Vallance et Cie, de Hamilton, H. N. Bate et Fils, d'Ottawa, dont le député d'Hamilton (M. Wood) nous dit que son associé n'avait jamais entendu prononcer leurs noms et qui, je crois, ne s'était jamais occupé jusqu'alors de fil d'engerbage. Mais le point principal, c'est celui-ci : le gouvernement a payé le fil 4½ cents la livre et il a été revendu aux cultivateurs trois fois ce prix-là, c'est-à-dire 13½ cents la livre ou plus. A qui est allée la différence ? Le député d'Hamilton dit qu'il ne faisait pas partie de la coalition ! et d'abord, qu'il a mis ses voyageurs sur le chemin et qu'ils ont demandé de 7½ à 10 par 100 d'avance sur le prix de revient, ce qu'ils considéraient comme équivalant à un profit raisonnable. Mais après avoir repris son siège et s'être vu forcé de se lever de nouveau, qu'a-t-il dit ? qu'ils avaient obtenu de 7½ à 10 cents par livre, et avaient vendu avec un profit de 50 à 100 pour 100. Ils ont acheté au prix de $5.40 et revendu de 7½ à 10½ cents la livre.

M. WOOD : L'honorable député se trompe je n'ai jamais dit cela : ce que j'ai dit, c'est 7½ à 10 pour 100 et non pas 7½ à 10 cents la livre.

M. WALLACE : A quel prix prix s'est-il réellement vendu ?

M. WOOD : Je ne saurais vraiment pas vous le dire.

M. WALLACE : Je m'abstiens de tout commentaire. Au début de son discours, le député de Hamilton nous a dit qu'il nous ferait connaître, avant de reprendre son siège, à quel prix le fil s'était vendu, et mon honorable ami, qui siège près de moi, a dit que l'honorable député avait déclaré que ce prix-là était 7½ à 10½ cents la livre.

M. WOOD : J'ai dit que je ferais connaître combien j'avais payé, moi ; javais le télégramme, ici, et je me suis informé à Hamilton pour savoir combien nous avions payé.

M. WALLACE : L'honorable député a dit qu'avant de reprendre son siège il déclarerait combien il avait vendu le fil, mais il ne l'a pas fait ; il ne nous le dira que s'il le veut bien, car nous n'avons pas le droit de le lui demander. A tout événement, il ne l'a pas payé plus de 5½ cents la livre, ce qui prouve qu'il n'était pas bien loin de la coalition, si coalition il y a eu. Les cultivateurs ont dû payer de plus que le député de Hamilton 8 cents par livre ou 100 ou 150 par 100 de plus ; ainsi, l'honorable député se trouvait très bien situé à cet égard. Il a dit, de plus, que le député de Grey-est (M. Sproule), s'était rendu coupable de calomnie en disant que, par suite de l'arrangement intervenu entre le gouvernement et ceux qui voulaient former la coalition, les cultivateurs s'étaient trouvés dans l'obligation de payer le fil un prix exorbitant. C'est pourtant ce qui a eu lieu.

On nous dit : mais la guerre qui s'est faite à Manille est justement ce qui a fait monter le prix de la matière première. Cependant, la déclaration du député de Bothwell (M. Clancy) fait voir que le prix ne s'est pas beaucoup élevé. Mais il reste acquis que le prix de la matière dont on a fait le fil de 1898 ne s'était pas élevé de plus de ¼ de cent la livre.

M. WOOD : Je voudrais savoir de l'honorable député s'il est lui-même un homme d'affaire. S'il achetait un barril de clous à $1.50 et que le prix du marché fût de $3.50 vu la hausse que la matière première aurait pu subir, le revendrait-il à $2.75 ?

M. WALLACE : Voici ma réponse à cette question : les marchands et hommes d'affaires, excepté dans le présent cas, ne profitent pas de toute la hausse ; ils sont toujours contents de vendre tout de suite à un prix qui leur permet de réaliser une peu plus que d'ordinaire. Le ministre des Douanes hoche la tête, peut-être ne fait-il pas d'affaires de cette manière-là ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, vous savez que ce n'est pas là une réponse franche.

M. WALLACE : Maintenant, M. l'Orateur, qui a bénéficié de la hausse ? car enfin, quelqu'un doit en avoir bénéficié ? H. férence de 8 à 9 cents par livre? Le député de Hamilton a payé 5 cents, mais le cultivateur, lui, a payé 13½ cents ; qui a eu la différence de 8 à 9 cents par livre ? le député de Hamilton avouant qu'il ne l'a pas eue, il nous est impossible de le critiquer ; mais puisque le cultivateur l'a payée, il faut que quelqu'un l'ait reçue ; or ce qu'il a payé c'était pour une marchandise fabriquée et fournie par le gouvernement qui n'a pas donné au public l'occasion de soumissionner à cette fin ni d'en faire l'achat en vue de la revendre ; cependant, le gouvernement aurait dû mettre le peuple de ce pays à même de profiter de cette occasion.

M. WOOD : Combien le fil s'est-il vendu à Woodbridge ?

M. WALLACE : Je crois que c'est 13 ou 14 cents la livre.

M. WOOD : Alors, vous avez fait un joli profit.

M. WALLACE : Nous n'en avons pas vendu l'année dernière.

M. WOOD : Comme homme d'affaires, vous savez que ce n'est pas là un bien bon argument.

M. WALLACE : Je crois que nous en avons vendu une certaine quantité cette année, mais c'est la première année qu'il nous arrive d'en vendre, de sorte que je ne parle pas d'après mon expérience personnelle, mais d'après ce que j'ai vu et d'après ce que plus d'un membre de cette Chambre a déclaré connaître quant au prix auquel le fil s'est vendu. Il n'y avait aucune raison d'élever le prix de cet article-là ; mais comment se fait-il qu'on l'ait élevé? On avait la haute main sur ce qu'avaient produit le pénitencier de Kingston et la prison centrale et surtout ce qui nous venait des Etats-Unis en fait de fil d'engerbage. Bien qu'il n'y eût pas de droit d'imposé sur cet article, il y avait une coalition dix fois plus tyrannique que n'aurait pu l'être l'imposition d'un droit quelconque. M. l'Orateur, on s'est coalisé de manière à élever le prix de 5, 6 et 7 cents la livre qui était un prix raisonnable et qui pouvait se concilier avec la réalisation d'un joli profit, à plus du double de ce montant, on l'a fait, M. l'Orateur, parce qu'on avait en mains les moyens nécessaires et parce que ce gouvernement a contribué à édifier cette coalition. Cela ne serait pas arrivé si l'on avait maintenu le droit qui existait du temps des conservateurs, le droit le plus minime qui se pût imposer sur aucun article fabriqué au Canada, savoir : 12½ pour 100 ou à peu près ¼ cent par livre ; c'est le droit qu'il aurait fallu payer sur le fil importé, mais ce fil on l'a fabriqué au Canada, de sorte que les cultivateurs n'avaient pas à payer ½ cent de droit par livre ; c'était d'ailleurs ce qu'on était accoutumé de faire. On a fabriqué de ce fil dans tout le pays, mais dès qu'on l'eut exempté de droit, dès qu'on

eut donné lieu à la coalition de se créer, les fabricants du pays se sont vus obligés de fermer les portes de leur fabrique parce qu'ils ne pouvaient pas soutenir la concurrence des Etats-Unis qui inondait notre marché de l'excédent de leurs productions qu'ils n'avaient pu placer chez eux. Advenant une année où il n'y avait pas excédent, le prix montait ; les années suivantes, s'ils avaient un exédent, ils fermaient le marché à l'industriel canadien. Je dis donc que le gouvernement a manqué à son devoir en faisant payer aux cultivateurs du pays des centaines de mille dollars de plus qu'ils n'auraient payé pour leur fil d'engerbage, car il n'y avait pas lieu d'augmenter le prix pour permettre tout simplement à quelques amis du gouvernement de faire en une seule année d'énormes fortunes.

La Chambre vote sur l'amendement.

POUR :

Messieurs

Bell (Addington),	Gilmour,
Bell (Pictou),	Guillet,
Borden (Halifax),	Haggart,
Broder,	Henderson,
Clancy,	Macdonald (King),
Clarke,	Sproule,
Cochrane,	Tyrwhitt,
Davin,	Wallace, and
Ferguson,	Wilson.—20.
Foster,	

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,	Laurier (sir Wilfrid),
Beausoleil,	Lewis,
Blair,	Mackie,
Beith,	McGregor,
Borden (King),	McGugan,
Bostock,	McHugh,
Bourassa,	McLellan,
Bourbonnais,	Marcil,
Brodeur,	Martineau,
Brown,	Mignault,
Campbell,	Mulock,
Copp,	Oliver,
Davis,	Parmalee,
Demers,	Paterson,
Domville,	Pettet,
Edwards,	Préfontaine,
Fielding,	Proulx,
Fisher,	Rinfret,
Fraser (Lambton),	Russell,
Godbout,	Sifton,
Haley,	Somerville,
Harwood,	Stenson,
Johnston,	Sutherland,
Joly de Lotbinière, (sir Henri),	Tucker,
Landerkin,	Turcot, and
	Wood.—51.

M. TAYLOR : Les honorables députés de Beauharnois, d'Annapolis, de Victoria-nord et de Ristigouche n'ont pas voté.

M. BERGERON : J'ai pairé avec l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot).

M. HUGHES : J'ai pairé avec l'honorable député de Middlesex (M. Calvert) ; j'aurais voté pour l'amendement si j'avais voté.

M. McALISTER : J'ai pairé avec l'honorable député d'Arthabaska (M. Lavergne).

M. MILLS : J'ai pairé avec l'honorable député de Charlevoix (M. Angers) ; j'aurais voté pour l'amendement si j'avais voté.

L'amendement est rejeté.

SUBSIDES.

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

(En comité.)

Edifices publics, Ontario—
Nouvel édifice administratif (Edifice Langevin) Ottawa—Solde et intérêts dus à l'entrepreneur ..... $ 29,811 73

M. FOSTER : Expliquez cela.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : C'est un règlement final entre le gouvernement et M. Alphonse Charlebois pour la construction de l'édifice Langevin, dont ce dernier était entrepreneur. Quand on a soumis l'estimation finale au mois de mai 1890, de la part de l'architecte en chef, en faveur de l'entrepreneur, M. Charlebois réclamait encore une différence de $272,186.24. Le gouvernement de ce temps-là, dont sir Hector Langevin faisait partie comme ministre des Travaux publics, ne s'est pas occupé de cette réclamation. En 1895, lorsque l'honorable M. Ouimet était ministre des Travaux publics, l'architecte en chef reçut ordre de s'en occuper, et son adjoint et lui passèrent quelque temps à l'examiner. Tout d'abord, l'architecte en chef (M. Fuller) mit de côté des item représentant une somme de $128,643 qu'il jugeait indiscutable. Après en avoir examiné quelques autres, il les a abandonnés à cause d'une différence qu'il y avait relativement à la réclamation de l'entrepreneur. L'honorable A. Desjardins étant devenu ministre des Travaux publics, au mois de mai 1896, il fut encore question de la réclamation Charlebois et il donna ordre à l'architecte en cref actuel de la ré-examiner, ce qui fut fait à Montréal en présence de M. Gobeil, sous-ministre, de M. Fuller, de M. Ewart, architecte en chef actuel, et de M. Charlebois. Dans un rapport qu'il fit au ministre d'alors, dans le même mois, M. Fuller dit qu'il en était arrivé à la conclusion de recommander qu'on accordât à M. Charlebois la somme de $20,000, et, le 6 juillet 1896, un arrêté ministériel fut adopté autorisant l'offre de cette somme plus $5,000 pour les frais probables du litige, etc., en tout $25,000. L'arrêté ministériel pourvoyait en outre à ce qu'à défaut par l'entrepreneur d'accepter cette somme, la question fût soumise à des arbitres. Le montant n'ayant jamais été offert, le 17 juillet de la même année, l'arrêté ministériel du 6 devint caduc. M. Charlebois ayant de nouveau exigé du département le paiement de sa créance et consenti enfin, ce qu'il avait toujours refusé, à accepter la somme que l'architecte en chef

avait reconnu lui être due, la question fut soumise par le ministre actuel des Travaux publics à l'architecte en chef qui approuva la recommandation faite par son prédécesseur, M. Fuller, et fit, en janvier 1898, un rapport établissant qu'il était dû en tout à M. Charlebois $19,874.49. La question revint de nouveau devant le Conseil privé, et le 3 août 1898, il se passa un arrêté ministériel autorisant d'inclure dans le budget supplémentaire ce montant avec l'intérêt à cinq pour cent depuis le premier juillet 1889 où se termina la construction de l'édifice, jusqu'au premier juillet de cette année, ce qui représentait la somme qu'on demande dans le budget supplémentaire ; telle est l'histoire de cette réclamation.

M. FOSTER : Est-ce que vous obtenez une libération ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est convenu que M. Charlebois doit accepter cette somme en règlement de toutes réclamations.

Edifices publics, Ottawa—Eclairage à l'électricité, etc ..... $ 21,897 96

M. FOSTER : Comment expliquez-vous cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce montant est requis pour le paiement de la différence due pour l'installation de l'éclairage à l'électricité dans les édifices publics d'Ottawa. Les item se repartissent comme suit : pour les fils électriques, pour remanier les anciens appareils à gaz et poser les fils et faire l'ouvrage nécessaire au plafond de la Chambre des communes, $18,584.59 sur quoi nous avons payé $10,000, de sorte qu'il reste une différence de $8,584.59 ; pour matériel fourni et non inclus dans le contrat de Ahearn et Soper, $4,487.25 ; électroliers etc., $2,532.00 ; pour tableaux de commutation, $1,713.00 ; pour réflecteurs, pour l'éclairage du plafond de la Chambre des communes, $480.00 ; pour abat-jour et supports, $960.00.

M. FOSTER : Quel montant a-t-on payé en tout à Ahearn et Soper pour le posage des fils aux édifices, et pour les lampes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $32,737.96, moins $3,668 pour prismes.

M. FOSTER : Pour les fils seulement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais cela comprend non seulement les lumières électriques, mais les fils qui se rattachent aux appareils à gaz, les tableaux de commutations, les abat-jour, les lampes, etc., et le bureau de poste d'Ottawa également.

M. BERGERON : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces articles sont brevetés, et il n'y a qu'une personne qui puisse les fournir.

M. FOSTER : Nous payons tant par lampe, qu'on s'en serve ou non. A-t-il été fait des changements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mon honorable collègue a pensé qu'il valait mieux avoir un tarif courant qu'un tarif au mètre.

M. FOSTER : Qu'est-ce que c'est qu'un tarif courant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un tarif fixe.

M. HAGGART : Quel était le tarif pour chaque lampe par soir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était de $3.25 par lumière jusqu'au nombre de trois mille lumières, et pour chaque lumière supplémentaire, de $2.00 par lumière d'une puissance de 16 bougies. Il y a 960 lampes, mais d'une puissance de 10 bougies seulement, de sorte que pour celles-là, on ne paye pas le plein prix.

M. FOSTER : Nous payons $2.25 par soir pour les lumières d'une puissance de 16 bougies ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, pour 600 lumières d'une puissance de 16 bougies.

M. FOSTER : Pour chaque mois de l'année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Naturellement, c'est un point qu'on a pris en considération lorsqu'on a fait le contrat.

M. FOSTER : Ce prix me paraît exorbitant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Après la discussion de l'autre soir, j'ai pris des renseignements à ce sujet. Plusieurs de nos villes payent des prix beaucoup plus élevés ; on m'a cité une couple de cas où les lumières coûtent moins cher, mais ce sont des exceptions ; à Ottawa, on paye régulièrement $6.25 par lumière de 16 bougies, et cela s'applique aux magasins qui ne se servent pas continuellement des lumières.

M. FOSTER : J'ai demandé à mon honorable ami un calcul du prix comparatif des lumières d'après lequel le gouvernement doit s'être guidé, car enfin, le département ne doit pas avoir accepté ce tarif sans quelque raison.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'a fourni un mémoire, mais je ne l'ai pas sous la main dans le moment.

M. FOSTER : Il faudrait le produire à la Chambre ; le montant dont il s'agit me paraît considérable, surtout étant donné que nous ne nous servons que d'un petit nombre de ces lumières pendant toute l'année. Il ne se fait pas beaucoup d'ouvrage le soir dans les départements ; il peut y avoir une couple de chambres où il y a des lumières à cette fin,

mais il se fait généralement peu d'ouvrage le soir, en été ou en hiver. Cependant, nous payons de $2.00 à $2.25 pour chaque lumière qu'on installe.

Prenons maintenant l'autre point : il suffit de jeter un regard dans ces Chambres pour voir comme l'installation en est luxueuse, de sorte qu'en prenant toutes ces raisons en considération, il est évident que nous payons un montant considérable. Je n'ai rien à redire de ce qui est raisonnable, mais nous devrions faire présider à notre éclairage l'économie qui nous sert de règle de conduite en ce qui concerne l'administration de nos propres demeures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'attendais, non pas à produire un rapport à la Chambre, mais simplement à lui donner quelques renseignements ; j'ai un état à soumettre, mais je ne l'ai pas en mains dans le moment. Les lumières électriques actuellement en usage dans les édifices du parlement, dans les édifices est et ouest, dans l'édifice Langevin, au bureau de poste de la ville, dans la cour Suprême et dans les bureaux situés au-dessus de la banque d'Ottawa, forment en tout 5,716. Dans les édifices du parlement, il y a 2,186 lumières d'une puissance de 16 bougies, ce qui équivaut à 2,786 lampes. La session du parlement dure en général 90 jours, et le courant qu'on emploie pour se préparer à une session pendant le reste de l'année représente une dépense de 15 jours, ce qui fait en tout 105 jours. 2,786 lampes pour 185 jours, cela fait 292,530 jours où l'on se sert d'une lampe ; or, en supposant qu'on s'en serve en moyenne 7 heures par jour cela fait 2,047,710 heures. Maintenant, les édifices des départements, y compris l'édifice Langevin, le bureau de poste de la cité, la Cour Suprême et la Banque d'Ottawa ont 2,914 lampes d'une puissance de 16 bougies ; cela multiplié par 365 fait 1,063,610 jours où l'on se sert de lampes. D'après le tarif au mètre à 1 cent de l'heure, moins 40 pour 100 pour un total de 3,643,125 heures où l'on s'éclaire à la lampe, cela fait $21,858.75. Voilà ce qu'il en coûterait d'après l'estimation de l'architecte d'après le système du mètre.

M. WALLACE : Combien de jours compte-t-il pour les lampes des départements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il estime qu'elles brûlent en moyenne 1½ heure par jour pendant chaque jour de l'année ; on estime que d'après le système du mètre, le gaz reviendrait à $21,858.75 D'après le contrat que nous avons, le coût de la lumière électrique est estimé à $2.25 par lumière pour 3,000 lumières, ce qui fait $6,750, et à $2.00 par lumière pour 2,700 lumières, ce qui fait $5,400, et un total de $12,150 au lieu de $21,858.75, qui est le prix estimé du gaz ou de la lumière électrique d'après le système du mètre.

M. FOSTER : Qui paye les lampes ?

M. FOSTER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous achetons les lampes et en payons les réparations. Naturellement nous devons subir cela.

M. BORDEN : A combien l'honorable ministre estime-t-il la durée ordinaire de la session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A 90 jours.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'y a pas à s'y fier du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais cela prouve que l'estimation n'est pas du tout exagérée. Pour la présente session, l'éclairage devra nous coûter beaucoup plus que d'ordiniaire.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a beaucoup plus de 4 mois que nous sommes ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne faut plus que l'honorable député (M. Borden) se permette cela.

M. BERGERON : Est-ce que vous allez cesser tout à fait d'employer le gaz ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a cessé graduellement ; j'apprends que nous n'en voulons plus du tout pour fins d'éclairage.

M. WALLACE : Pourquoi en brûlez-vous ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le chauffage.

Edifices militaires, Ottawa, nouveaux magasins ....$	25,000

M. CLARKE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense ce qui en est de l'annexe qu'on se propose d'ajouter à la salle d'exercises militaires de Toronto. La semaine dernière, on a envoyé une délégation interviewer le ministre et je voudrais savoir quelle est l'intention du gouvernement à cet égard.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le maire de Toronto est venu ici me voir au sujet d'une autre affaire, mais il a peut-être été question de celle-ci incidemment ; je ne crois pas qu'il soit venu pour s'occuper particulièrement de cette question. D'après le plan primitif de cette salle d'exercices, on devait faire certaines additions à l'édifice tel qu'il existe actuellement ; mais cela devait donner lieu à une dépense considérable, il nous a été impossible jusqu'à présent de nous en occuper ; nous le ferons plus tard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à ce crédit, comme se le rappellera l'honorable ministre, il y a un édifice dont on s'est servi comme magasin militaire, mais d'après l'arrangement qu'on a fait il y a quelques années avec M. Booth du Canada Atlantique il a été stipulé que lorsqu'il prendrait possession de la propriété, il aurait le choix d'abandonner l'édifice ou de payer au gou-

vernement $10,000 pour le garder. Je comprends qu'il a manifesté l'intention de payer les $10,000 et de le garder. Ainsi, le département de la Milice et de la Défense va avoir besoin d'un nouvel édifice comme magasin militaire, et ce crédit a pour objet de lui en procurer un.

M. FOSTER : Où va-t-on le construire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Probablement en arrière de la salle d'exercises militaires sur le square Cartier.

M. SPROULE : Combien va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il va suffire de ces $10,000 et de ce crédit pour le construire.

M. FOSTER : Va-t-on demander des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HUGHES : Est-ce qu'on va transporter à la compagnie de chemin de fer le petit parc qu'il y a entre le vieil édifice et la rue Sparks ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le sais pas au juste, mais je crois que oui.

Observatoire d'Ottawa..... $16,000

M. CLARKE : On a dit que le gouvernement avait l'intention de changer de place les employés du département météorologique de Toronto. Je voudrais savoir si l'on va faire venir à Ottawa les employés du département géologique qui sont actuellement à Toronto ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je ne le crois pas ; ce crédit est affecté au département de l'Intérieur, et je ne pense pas qu'il concerne du tout le service météorologique.

M. FOSTER : Pourquoi est-ce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pour la construction d'un observatoire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons laisser cet item de côté jusqu'à ce que le ministre de l'Intérieur soit présent.

Pour compléter la reconstruction de la partie de l'édifice détruite par l'incendie du 11 février 1897..... $ 12,000

M. FOSTER : Combien cela a-t-il coûté jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'au 7 mars 1897, époque où on a préparé ce mémoire, cela a coûté $183,738.38, à quoi il faudra ajouter le présent crédit.

Edifices publics, Nouvelle-Ecosse,—Halifax, nouvel édifice public..... $ 25,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis la Confédération, en fait d'édifices publics, on n'a érigé à Halifax qu'une salle d'exercices militaires. La plupart des bureaux publics sont encore dans un édifice qui fut construit avant l'union ; les affaires s'étant développés, il s'en est suivi qu'on a loué dans la ville nombre de bureaux. Nous nous proposons d'ériger un nouvel édifice pour les besoins du service , et c'est à cette fin que nous demandons d'abord ce crédit. Nous voulons que cet édifice corresponde à ce qu'exige une ville de l'importance d'Halifax.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a-t-il pas fait une estimation de ce qu'on se propose de faire avec cet argent-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Avec cet argent-là, on se propose d'acheter un emplacement ; nous ne pouvons faire plus parce que c'est là tout ce que ce crédit nous permet de faire, d'après les renseignements que j'ai. De fait, pour une propriété qu'on a offerte et que l'administration précédente a songé à acheter, les propriétaires ont demandé presque l'équivalent de toute cette somme. Je ne veux pas dire par là que nous avons décidé d'acheter cette propriété-là, mais un emplacement convenable à un édifice public dans la cité d'Halifax coûte cher. Comme je l'ai dit, il y a aujourd'hui plusiers bureaux disséminés dans toute la ville d'Halifax. La douane et le bureau de poste sont reunis dans un même édifice, tandis que dans la plupart des grandes cités ils sont dans des édifices séparés. Les bureaux de la marine sont, pour la plupart, situés dans la partie nord de la cité, et la banque d'épargne a dû déménager, faute d'espace. Cette branche du département des Douanes qui a pour objet la vérification des colis, a son bureau dans une autre partie de la cité ; de fait, nous avons des bureaux un peu partout dans les limites d'Halifax.

M. FOSTER : Que vous proposez-vous de faire avec cet édifice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'un de ces édifices servira de bureau de Poste, et l'autre, d'hôtel des douanes, bien que chacun d'eux puisse servir à un autre département. Ce qu'on se propose, c'est de réunir les affaires fédérales dans deux édifices, savoir : l'ancien et le nouveau. Quant à la construction de ce dernier, j'apprends qu'on a offert un emplacement à l'administration précédente ; il en est parlé dans une lettre d'un des anciens ministres, qu'on m'a communiquée. Cette même propriété, on nous l'offre encore.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce la place du vieux marché de la ville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Cet item de $25,000 ne permettra pas de faire grand'chose ; je suppose qu'on ne s'en servira que pour acheter un emplacement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à peu près juste ce qu'il faut pour l'achat d'un emplacement. L'édifice sera considé-

rable, et avant d'en commencer la construction, nous devrons, je crois, demander à cette fin un autre crédit au parlement.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre comprend les exigences actuelles. La chambre de commerce s'est occupée de la question et a fait des représentations que j'ai eu l'honneur de soumettre, il y a quelque temps, au ministre des Travaux publics. Ce dernier m'a alors répondu qu'il était à étudier le sujet auquel ces représentations avaient trait. Je suppose que nous assistons aujourd'hui au résultat de son étude. De fait, au point de vue de la commodité du service postal, la cité d'Halifax a quelque chose à envier aux villages ordinaires de la Nouvelle-Ecosse. Les bureaux de la marine et des pêcheries qui se trouvent aussi dans le même édifice que le bureau de poste, sont trop étroits. Enfin, les circonstances dans lesquelles se font les affaires publiques, à Halifax, exigent absolument que le gouvernement s'occupe de donner, sans retard, au public les facilités convenables. Je suis surpris qu'on ne vote pas même dès à présent une somme suffisante, au moins pour permettre que l'on commence la construction d'un édifice cette année, vu les exigences qui s'imposent.

M. RUSSELL : Je suis heureux de pouvoir approuver l'opinion que mon collègue vient d'exposer à la Chambre. On a fait connaître au gouvernement l'extrême nécessité qu'il y avait de faire toutes ces améliorations. Je ne suis peut-être pas aussi porté que mon honorable et savant ami à insister pour qu'elles se fassent sans retard, vu que la cité s'en est passée pendant des années sans qu'il soit fait de démarches pour les obtenir. Quoi qu'il en soit, nous devons nous féliciter de ce qui se fait aujourd'hui

Halifax, station de la quarantaine, à l'île Lawlor. ..... $ 12,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit a pour objet le creusement d'un puits artésien pour approvisionnement d'eau fraîche, des réparations générales, et des améliorations aux édifices de la quarantaine. Aujourd'hui, on charroie l'eau par bateau dans des réservoirs, à la station de la quarantaine sur l'île Lawlor.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'eau manque, dès qu'il y a un peu de monde ; il y en a assez pour le gardien, mais non pour les autres.

M. FOSTER : Qu'est-ce qui vous fait croire que vous allez en obtenir au moyen d'un puits artésien ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est que dans d'autres endroits du voisinage, on en a obtenu par ce moyen-là.

Edifice public de Springhill..... $ 500

M. FOSTER : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Springhill est une des villes les plus considérables de la Nouvelle-Ecosse ; elle a une population de 6,000 âmes, et il s'y fait beaucoup d'affaires ; je ne crois pas qu'on s'oppose sérieusement à l'érection d'un édifice public à cet endroit.

M. FOSTER : Combien va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas plus de $20,000.

M. FOSTER : Va-t-on le faire construire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Pourquoi cet édifice-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour des fins fédérales, bureaux de poste, de douane, etc.

M. FOSTER : Quel est le revenu de ces bureaux-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Celui du bureau de poste est de $2,561, et celui de la douane, de $2,752.

M. FOSTER : Quelles sont les commodités de ces bureaux-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y en a pas du tout ; l'édifice où se tient le bureau de poste ne nous appartient pas ; nous payons par année $120 de loyer au directeur de la poste.

M. FOSTER : Le bureau de poste est-il commode, tel qu'il est ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se tient, je crois, dans la maison du directeur de la poste. D'ordinaire, ce dernier reçoit une certaine somme moyennant laquelle il fournit lui-même l'édifice.

M. FOSTER : L'édifice où se tient le bureau de poste ne sert-il que d'habitation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais le dire au juste ; bien que j'aie été là plusieurs fois, je ne me souviens pas bien s'il en est ainsi.

M. FOSTER : Nous ne pouvons pas du tout nous faire une idée de la manière dont vous allez appliquer cet argent si nous n'avons pas de renseignements. Vous louez aujourd'hui pour $120 par année un endroit qui sert de bureau de poste ; si cela fait l'affaire, je crois qu'un revenu de $2,600, provenant du bureau de poste, ne suffit pas à justifier la construction d'un édifice public. Le revenu des douanes n'est que de $2,000, et, par conséquent, il justifie encore moins cette entreprise. Pourquoi dépenser $20,000 pour construire un édifice et le pourvoir de tout ce qu'il faut ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais cela comprend le terrain, l'ameublement et tout.

M. FOSTER : Supposons que cela comprenne tout, il vous faut un gardien, il vous

faudra faire aussi des réparations et d'autres dépenses pour les fins de même nature, ce qui vous coûtera, au moins $1,200, tandis que vous avez aujourd'hui tout ce qu'il vous faut pour moins de $300, et d'ailleurs, la population reçoit toutes ses lettres à point. Avons-nous de l'argent de reste pour affecter $20,000 à la construction d'un édifice, dans des circonstances comme celles-là ? Tout le monde sait qu'on peut louer du directeur de la poste, en cet endroit, un local tout à fait commode. De plus, la construction de cet édifice va inspirer au directeur de la poste l'idée d'exiger un salaire plus élevé, et il faudra le lui payer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous avez donné un si mauvais exemple.

M. FOSTER : Oui un mauvais exemple, mais de tous ceux qui on tonné contre de pareilles choses, l'honorable directeur général des Postes est celui qui a tonné le plus fort. Il siège ici, aujourd'hui, et ne saurait se lever et dire au comité que la population de cet endroit est pourvue de toutes les commodités qu'il lui faut. Pourquoi consacrer ce montant d'argent à l'érection d'un bureau de poste dans un endroit qui donne aussi peu de revenu ? On l'a fait, et on le fera probablement encore, mais n'est-il pas temps de nous arrêter dans cette voie-là, surtout pendant une session où l'on vote jusqu'à $60,000,000 de subventions ?

M. SPROULE : J'ai toujours considéré que ce que le département des Postes aurait de mieux à faire serait de louer un édifice à un prix raisonnable, plutôt que d'en construire un ; cela coûterait beaucoup moins cher, et exempterait le service d'un gardien et d'autres dépenses.

Bureau de poste, bureau de douane de Digby, etc . . . . . $ 5,000

M. FOSTER : Est-ce là un nouvel édifice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Digby est le chef-lieu du comté ; il a été détruit dernièrement par un incendie ; les édifices de la rue principale, y compris le bureau de poste, y ont passé. C'est une ville importante, il s'y fait beaucoup d'affaires, et il s'y rend, dans la belle saison, beaucoup de touristes. C'est plutôt une ville d'agrément et c'est ce que nous devrions prendre en considération.

M. FOSTER : Quel est le revenu ?

M. COPP : Le revenu du bureau de poste est de $3,081.78, et celui de la douane, de $3,706.39.

M. McALISTER : Quelle est la population ?

Le MINISTRE DE FINANCES : D'après le recensement de 1891, elle est d'au delà de 3,000 âmes.

M. FOSTER : Combien a-t-on estimé que cet édifice devait coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le même prix que celui de Springhill, pas plus de $20,000 et peut-être moins.

M. FOSTER : C'est pour la commodité d'une population de 3,000 âmes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ces deux cas, si l'on peut obtenir les emplacements à des prix modérés, les édifices ne coûteront pas plus de $18,000 chacun.

M. SPROULE : Pourquoi construire un bureau de poste de $20,000 dans une ville de 3,000 âmes, et refuser d'année en année, d'en construire un à Owen-Sound, une des villes les plus actives d'Ontario, et qui compte une population d'environ 10,000 âmes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si Owen-Sound mérite qu'on y érige un édifice de cette sorte, il s'y fait, d'un autre côté, beaucoup de dépenses de notre part au sujet de son havre, ce qui donne raison au gouvernement de s'occuper des besoins d'autres districts.

M. FOSTER : Je demande au directeur général des Postes s'il approuve la construction d'un édifice de $20,000 dans un village de moins de 3,000 âmes. Mon honorable ami le sait : si, de sang-froid, le département des Travaux publics dit que cela va coûter $18,000, lorsque son enthousiasme s'allumera et que surviendront les petits suppléments, comme dépenses de voyage, et services particuliers de l'ingénieur et du préposé aux travaux, il est plus que probable que ces deux édifices coûteront plutôt $25,000 que $18,000. Je sais depuis longtemps ce que c'est que le département des Travaux publics ; il dépense l'argent aussi vite qu'il le reçoit et en plus grande quantité que ne l'indique le budget. Si l'on se met à ériger des édifices comme ceux-là dans toutes les petites villes des provinces maritimes, il va falloir faire la même chose pour les autres provinces. Vous entreprenez de faire ce que nous nous sommes efforcés de ne pas faire et ce que, dans la dernière partie de notre règne, nous avons cessé, dans une grande mesure, de faire. Cela va assez bien aux professions libérales, mais ne se concilie pas avec l'administration des finances d'une manière conforme aux exigences des affaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le malheur, c'est que vous avez donné un mauvais exemple

M. FOSTER : Parce que quelqu'un est allé au diable, est-ce une raison pour que vous fassiez la même chose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis assurer à mon honorable ami qu'aucun de ces édifices ne coûtera plus de $18,000 ; je crois que cela ne devrait pas coûter plus.

M. FOSTER : Aucun de ces édifices ne devrait coûter plus de $12,000. Un particulier peut facilement en construire un semblable pour $10,000 à $12,000, et ce serait un édifice qui conviendra parfaitement à Digby et à Springhill. Tout ce qu'il vous faut, c'est un endroit où pourront se faire les affaires du bureau de poste et de la douane, mais il est impossible de mettre dans la tête de l'ingénieur des Travaux publics qu'on puisse ériger un édifice pour moins de $20,000 à $25,000, et l'on ne réussissait pas mieux à en convaincre M. Coste ou M. Fuller qu'on a réussi aujourd'hui à convaincre ceux qui les ont remplacés dans le département. Donc, on cherche dans tout le pays l'occasion d'engloutir l'argent du peuple dans la construction d'édifices dispendieux qui occasionneront chaque année un surcroît de dépenses.

M. COPP : La ville d'Annapolis est loin d'égaler Digby ; son revenu n'est aujourd'hui que de $2,851, mais dès 1889, on y érigeait un édifice public de $24,000. Lunenburg produit un revenu de $2,929 et possède un édifice public de $30,000. Lachine, dans la province de Québec, Lachine dont le revenu n'est que de $1,546, a un bureau de poste de $17,000. Richmond, N.-E., qui a un revenu de $2,653, a un édifice public de $20,000. Rimouski, qui n'a que $2,117 de revenu, possède aussi un édifice public de $21,000. La Rivière-du-Loup, avec un revenu de $1,637, a un édifice de $23,000. Almonte, dans la province d'Ontario, Almonte, qui produit un revenu de $4,643, a un édifice public de $28,000.

Digby, dont la population et le revenu sont beaucoup plus considérables que ceux d'Annapolis, ne devrait pas avoir un plus petit édifice. L'année dernière, nous avons eu des données pour démontrer que plus de 50,000 personnes passaient par la ville de Digby. C'est une des villes les plus florissantes de la Nouvelle-Ecosse. Pour prouver combien ses affaires ont augmenté durant les quelques dernières années, je vous donnerai les relvés des quayages payés à la jetée de Digby : En 1891, $764 ; en 1892, $830 ; en 1893, $746 ; en 1895, $743 ; en 1896, $1,516 ; en 1897, $2,195 ; en 1898, $2,116 ; en 1899, $2,368 ; plus de trois fois autant qu'en 1895. La population a augmenté dans la même proportion.

En conséquence, je crois qu'à Digby, un édifice devrait répondre aux exigences de la ville, et je ne vois pas pourquoi il devrait coûter moins cher qu'un édifice construit à Annapolis, Lunenburg, Richmond, ou tout autre chef-lieu de la Nouvelle-Ecosse.

M. FOSTER : Il ne s'agit pas de savoir ce qui suffit aux besoins de la ville, mais si un député doit avoir autant que les autres. C'est la somme : L'orgueil d'un député se trouve flatté lorsqu'il peut dire à ses amis et partisans : " Je vous ai obtenu une aussi bonne chose—non pas une aussi bonne chose, c'est là sa dernière pensée—mais une chose qui coûte aussi cher que celle que l'on a obtenue pour Annapolis ; et s'il pouvait obtenir une cloche et une tour, ce qui porterait la somme à $1,000 de plus, il serait encore mieux que le député d'Annapolis. Les besoins de sa ville en ce qui concerne les bureaux de poste et des douanes constituent la dernière chose à laquelle il songe. Prenez Digby, par exemple, qui est un endroit où règne l'activité, et dont la population est très intelligente ; quelqu'un prétendrait-il qu'il faille un édifice public coûtant plus de $12,000 pour y mettre ses bureaux de poste et des douanes ? Mais, naturellement, avec un édifice d'une prix aussi peu élevé, il ne saurait se mesurer avec Annapolis, qui a un édifice de $20,000, et encore moins avec Lunenburg, qui en a un de $23,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je suivais l'avis de l'honorable député, nous pourrions distinguer les chefs-lieux des comtés conservateurs de ceux des comtés libéraux par les magnifiques édifices publics construits et par les modestes édifices publics construits dans les autres.

M. FOSTER : Vous prouveriez votre bon sens si vous le suiviez.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député avait suivi cette ligne de conduite il y a quelque temps, et s'il n'avait pas donné le mauvais exemple qu'il a donné, nous aurions pu abréger beaucoup cette discussion. Comme le dit Artemus Ward, il y a beaucoup de nature humaine chez l'homme, et si l'honorable député de Digby désire qu'un bel édifice public orne le chef-lieu de sa circonscription électorale, c'est là un sentiment très humain qui, sans doute, existe aussi chez les électeurs. Je ne dis pas que nous devrions faire des dépenses extravagantes, mais nous devrions chercher à construire un édifice convenable en dépensant une somme modérée. Nous savons que la tendance des ingénieurs est de dépenser l'argent d'une manière large et de faire de magnifiques travaux, et nous devons nous opposer à la chose et faire construire des édifices passables et non extravagants.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre veut construire des bureaux de poste dans chaque ville ou village de 3,000 habitants, qu'il aille dans l'Ontario et il les construira par douzaines, car il y trouvera une foule de villes ayant cette population et plus que cette population et qui n'ont pas d'édifices publics.

Si j'ai bien compris, l'année dernière, le gouvernement a donné à entendre qu'à l'avenir, il ne construirait pas d'édifices publics aux endroits où il pourrait louer des bâtiments convenables à des prix modérés, sauf dans des villes dont la population s'élève à un chiffre passable. Mais il semble qu'il agit d'après le même principe qu'à la dernière session. Si ce principe doit être suivi, il semble étrange que l'on ne donne pas aussi un bureau de poste à une ville comme

Owen-Sound, dont la population est de 9,000 ou 10,0000. L'honorable directeur général des Postes a dit que le gouvernement y dépensait de l'argent pour l'amélioration du port, et que c'était suffisant, mais en 1896, lorsque l'honorable directeur général des Postes s'est rendu là pour aider à l'élection du ministre des Douanes, il a parcouru la ville, cherchant des emplacements, et déclaré qu'il y avait de magnifiques endroits où l'on pourrait construire un bureau de poste, et que Owen-Sound devrait en avoir un.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais parlé dans ce sens.

M. SPROULE : Il a aussi cherché un endroit convenable pour la construction d'un bassin de radoub. Et parce qu'il a fait des dépenses modérées dans le port, le gouvernement ne fera rien pour construire un édifice public. Mais alors, pourquoi l'honorable ministre a-t-il porté la population de l'endroit à croire que si son parti remportait la victoire, il construirait immédiatement un bureau de poste ? Dans les provinces maritimes, le gouvernement construit des édifices publics dans chaque petite ville dont la population est de 3,000 habitants.

Pour compléter la reconstruction de la partie de l'édifice de l'ouest détruite par l'incendie du 11 février 1897..... $ 12,000

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : (M. Sifton) : Pour expliquer ce crédit, je désire lire un mémoire de l'astronome en chef du ministère :

Relativement à l'Observatoire d'Ottawa, j'ai l'honneur de déclarer que l'usage principal de l'établissement actuel de la rue Cliff est la détermination du temps et de la longitude. C'est le point d'où l'on a déterminé nombre de longitudes télégraphiques, comprenant une série s'étendant à travers le continent jusqu'à Victoria.

Ces longitudes déterminées au point de vue du télégraphe ont servi de beaucoup de manières : comme fournissant une série de points sur lesquels a été basé l'arpentage des terres fédérales comprises dans la zone des chemins de fer de la Colombie Anglaise ; relativement aux arpentages des terres fédérales au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest ; relativement à la frontière internationale, comme dans le cas de la détermination, en 1896, de la longitude de Port-Stanley, sur la rive nord du lac Erié ; la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Manitoba ; et en ce qui se rattache aux explorations éloignées, comme le lever d'une partie des côtes de la baie d'Hudson fait en 1890 par M. Ogilvie.

Pour toutes les déterminations astronomiques de cette nature, Ottawa, capitale de la Confédération, forme le centre naturel, et l'on s'attend à ce que l'on trouve opportun, à l'avenir, d'étendre le système de longitude au Canada oriental. Des déterminations de cette nature devraient être une partie essentielle de tout projet de lever géodésique.

On se sert aussi de l'observatoire pour déterminer le temps local, régler les chronomètres (employés aux explorations, etc.), pour les expériences des observateurs, la détermination de leurs équations permanentes, etc.

Outre les lunettes méridiennes et les appareils secondaires servant aux expériences précédentes, l'observatoire est pourvu d'un télescope à réflexion pour l'observation des occultations, des étoiles, etc., et servant à ceux qui visitent l'observatoire.

Malheureusement, le bâtiment est dans une très pauvre situation : il n'y a qu'au nord et au sud où la vue ne soit pas interceptée ; à l'est, la vue est interceptée par l'écurie voisine, qui, outre cet inconvénient et d'autres, expose le bâtiment au feu. Au sud, les maisons et la fumée de la ville empêchent que l'on ne voie la partie la plus intéressante du ciel, car l'observatoire est situé sur un terrain beaucoup plus bas que les rues Victoria et Wellington. De plus, l'emplacement est si étroit, qu'il n'y a pas d'espace à côté pour y mettre une chambre qui pourrait être chauffée en hiver, chose très nécessaire, tant à l'observateur qui se prépare à ses expériences, qu'à la conservation des batteries électriques qui font fonctionner les appareils d'enregistrement. On ne saurait employer la chaleur artificielle dans la chambre des expériences même. Ainsi, l'on ne saurait se servir de l'observatoire en hiver.

Pour ces raisons, je recommande la construction d'un nouveau bâtiment dans un meilleur endroit. En même temps, je ferai observer qu'il est à propos d'améliorer les instruments de l'observatoire, afin que, outre les études géographiques (i. e., les études qui ont trait aux longitudes, etc., dont il est question plus haut), l'on puisse faire quelque chose dans le sens des recherches modernes en astronomie physique. L'instrument spécial pour cet objet, que l'on devrait nous procurer, est un équatorial, mû comme une horloge, et pourvu d'accessoires pour les mesurages micrométriques et pour les études spectroscopiques, photométriques et photographiques.

L'utilité d'un instrument de ce genre, à un point de vue public, peut être brièvement indiquée comme suit :

1. La valeur scientifique des observations que l'on ferait avec l'instrument, et l'aide indirecte que cela procurerait à ceux qui étudient les diverses branches de sciences se rapportant étroitement à l'astronomie.

2. L'encouragement de la science dans toute la Confédération. Le développement de nos richesses requiert l'application de la science. L'avancement de la science "pure," souvent ainsi appelée pour la distinguer de la science "appliquée," signifie des avantages dans un grand nombre de directions pour le public, avantages que ceux qui font des recherches scientifiques peuvent passer inaperçus, mais qui, d'après l'histoire des développements de l'industrie, suivent certainement ces études. Un gouvernement ne saurait laisser ses intérêts en cette matière entre les mains des étrangers, car chaque pays a ses problèmes spéciaux à résoudre. Ainsi, l'avancement de la science est une question d'importance nationale, digne d'un examen attentif de la part du gouvernement.

Or, l'astronomie est une science qui touche tellement aux autres sciences que lorsqu'elle excite plus d'intérêt chez le public, cela avance les autres, et puis, rien n'est plus propre à exciter l'intérêt public que l'examen, au moyen d'un bon télescope, des merveilles célestes. Un observatoire national dans la capitale contribuera à un haut degré à atteindre cette fin, car Ottawa est un centre où viennent de toutes les parties du Canada, ceux qui dirigent l'opinion publique, de sorte que l'intérêt éveillé pénétrera dans toutes les parties de la Confédération.

Les études astronomiques ont été grandement négligées jusqu'ici au Canada, bien que l'on en reconnaisse l'importance partout ailleurs, surtout aux Etats-Unis, où des hommes riches ont fait des dons princiers aux observatoires. Pour démontrer l'attention que l'on porte à l'astronomie, j'annexe une liste de 85 observatoires aux Etats-Unis, et une autre liste de 252, ailleurs. Ces listes, je crois, sont passablement complètes. La liste des Etats-Unis montre les résultats de l'immense intérêt que porte le peuple à cette branche d'études.

Les estimations suivantes ont été préparées après que l'on eut pris connaissance des catalogues d'un grand nombre de fabricants d'instruments anglais, et

après que l'on eut eu l'avantage de consulter personnellement M. Brashear, un des fabricants d'instruments les plus importants des Etats-Unis, qui a passé une journée à Ottawa, l'été dernier. On a pris, comme base des calculs, un télescope dont l'objectif a 10 pouces de diamètre, ce qui semble une grandeur convenable pour le but que l'on veut atteindre.

Le coût du télescope, avec montage, tous les accessoires, est de	$5,360
Horloges et instruments d'ordre secondaire, et posage des instruments, soit	640
	$6,000
Instruments	$6,000
Edifice	16,000
	$22,000

Les $6,000 destinés aux instruments ne sont pas compris dans les $16,000, car l'on n'en a pas besoin tant que le bâtiment ne sera pas terminé. J'ai discuté cette question avec M.King, qui est un fonctionnaire très compétent, et cela est conforme à sa recommandation. Je pourrais dire au comité que l'on a déjà mis à l'épreuve les aptitudes de nos fonctionnaires, et l'on a constaté qu'ils étaient très compétents. M. Ogilvie était attaché à ce département, et M. Klotz, qui est un hommes très compétent, y appartient aussi. Les aptitudes de nos fonctionaires ont été mises à l'épreuve lors des études que l'on a faites sous la direction de M. Ogilvie pour la délimitation des frontières de l'Alaska. Et il fait plaisir de savoir que leur travail a soutenu la comparaison avec celui des fonctionnaires des Etats-Unis qui ont donné une attention spéciale à cette question. A mon avis, cela devrait nous encourager à leur fournir ce dont ils ont besoin pour faire leurs travaux.

On a proposé de construire ce bâtiment sur la partie des terrains qui se trouve en arrière de l'édifice de l'ouest ; c'est la partie la plus élevée des terrains.

M. King dit :

Dans l'estimation du bâtiment, l'on a fait des dispositions pour l'installation des bureaux, outre la tour et le support du grand télescope, et la salle destinée aux lunettes méridiennes. Les matériaux sont la brique. La pierre augmenterait probablement le coût. Le prix de l'emplacement n'a pas été compris dans l'estimation.

M. SPROULE : Si je comprends bien, l'honorable ministre dit que le diamètre de l'objectif serait de dix pouces. Cela serait très petit, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A mon avis, ce serait un assez beau téléscope.

M. SPROULE : L'honorable ministre a parlé d'un observatoire à Ottawa ; où est-il?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'aimerais que mon honorable ami (M. Sproule) allât le voir. A tout considérer, je crois que c'est probablement la chose la plus honteuse en ce qui se rattache aux affaires publiques au Canada. C'est un très petit bâtiment qui se trouve près de la cour Suprême. Les instruments qu'il y a là sont assez bons, et l'ouvrage que l'on y fait est excellent, mais il est simplement ridicule de penser que des hommes vont se livrer à des études scientifiques dans un endroit comme celui-là.

M. FOSTER : A-t-on jamais songé à réunir l'observatoire et le musée ? Est-ce que ce ne serait pas là une bonne idée ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On a songé à la chose ; mais il y a des objections. On doit construire une tour et pour qu'elle soit assez forte pour résister aux vibrations, il faudrait ajouter considérablement aux dépenses. En outre, l'on suggère de construire l'édifice du musée dans le parc de la Côte du Major, et les trains qui y viendraient produiraient vraisemblablement des vibrations. La moindre vibration du sol détruit absolument la valeur d'une construction de cette nature.

M. SPROULE : Si l'on doit construire un observatoire, il devrait être assez bon, car, vu qu'il sera dans la capitale, un grand nombre de gens le visiteront. Je dois dire qu'à mon avis un objectif de dix pouces ne serait pas convenable. Lorsque j'étais à l'Université du Michigan, nous avions là un instrument dont l'objectif avait 17 ou 18 pouces, si je me le rappelle bien.

L'emplacement dont on a parlé vaut, je crois, autant que ce que l'on pourrait trouver sur ces terrains. Mais, à mon avis, il serait bon même d'aller à quelque distance de ces terrains, si l'on pouvait avoir un emplacement plus convenable. Sans vouloir nuire à Toronto, je dirai que j'ai toujours cru que l'observatoire devrait être ici plutôt que là. Ottawa étant la capitale, et les assemblées du parlement ayant lieu dans cette ville, les travaux de l'observatoire serviraient à un plus grand nombre de gens que s'il était construit ailleurs.

Edifices publics—Nouveau-Brunswick—Quarantaine de Saint-Jean, améliorations $25,000

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : (M. Fisher) : Parce que le nombre des voyageurs augmente dans le port de Saint-Jean, pendant les mois d'hiver. Aujourd'hui, lorsqu'il arrive un vaisseau dont quelques-uns des passagers sont atteints de maladies contagieuses, ils ne peuvent pas être logés à la quarantaine.

M. FOSTER : Où se propose-t-on de construire cette station ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sur l'ancien emplacement, dans l'île.

M. FOSTER : Avez-vous de l'eau, là ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une partie du crédit sera consacrée au creusement de puits artésiens, comme on l'a fait pour une des îles dans le voisinage de Saint-Jean.

Victoriaville—Edifice public..... $8,000

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

Le PREMIER MINISTRE : Cette ville est dans le comté d'Arthabaska. Elle n'est pas considérable, mais elle augmente. La population en est de 2,500 à 3,000. Il y a deux banques, la banque Molson et le banque de Québec. Il y a de grandes scieries, une fabrique de meubles et une fabrique de tabac. C'est un poste secondaire du poste de Richmond. Le revenu du bureau de poste est d'environ $1,900, et celui des douanes, d'environ $700. Les recettes du revenu de l'Intérieur sont de $25,000. Aujourd'hui, le bureau de poste est dans l'hôtel de ville et paie un loyer de $200.. Le loyer payé pour le bureau du revenu de l'Intérieur est de $60, et pour la garde des armes, l'on paie $40. Ce nouvel édifice sera très modeste ; il ne coûtera que $8,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a, en tout, une estimation de $10,000 ; cela comprendra l'installation.

M. FOSTER : Je savais que nous rencontrerions des item comme celui-ci à chaque pas. La population est de 2,500, des gens tranquilles, et vous retirez $696 des douanes, et $1,900 du bureau de poste ; toutefois, vous allez construire un édifice à Victoriaville, simplement parce qu'il y a là une fabrique de tabac et que cet endroit rapporte quelques recettes au revenu de l'Intérieur. Mais la fabrique de tabac n'augmente pas la population, qui est de 2,500 âmes. Le revenu du bureau de poste est modique. Or, vous allez dépenser $10,000 ou $12,000.

Le PREMIER MINISTRE : Pas plus de $10,000.

M. FOSTER : Puis, il y a l'édifice public de Buckingham. Avant la fin, vous constaterez, je suppose, que jamais l'on n'a soumis à la Chambre de budget où figurent autant de ces grands édifices dans de petits endroits, chose contre laquelle l'honorable David Mills, lorsqu'il était dans cette Chambre, et toute la droite, y compris mon honorable ami, après des jours et des nuits de discussion, ont proposé une motion qu'ils ont appuyée sur des raisons solides, laquelle motion portait que vous deviez avoir un principe en ces matières. Sir John-A. Macdonald admit ce principe, et, depuis cette époque, je puis dire, en ce qui concerne l'administration précédente, que l'on a simplement terminé les édifices déjà commencés, et que l'on s'est arrêté là, à une ou deux exceptions près. Je me suis rangé à cet avis, et j'ai fait mon possible pour maintenir ce principe. Nous avons cherché à ne plus construire ces grands édifices dans des endroits de peu d'importance. Aujourd'hui, l'on détruit ce principe. Mais ce n'est rien. C'est une chose injustifiable de consacrer à des objets de ce genre les taxes du peuple.

Le PREMIER MINISTRE : J'admets parfaitement avec l'honorable député que rien ne saurait être plus absurde que de construire de grands édifices dans de petites villes, de grands édifices en pierre avec de hautes tours, comme nous en avons vu dans de petites villes comme Victoriaville. Certainement, je ne consentirais pas à ce que l'on construisît des édifices semblables dans ces localités. Mais je crois qu'un modeste édifice, dont le coût ne doit pas excéder $8,000 pour une ville comme Victoriaville, est le moins que nous puissions faire. Nous payons aujourd'hui un loyer de $300, de sorte qu'il n'y aura aucune charge sur le revenu.

M. SPROULE : Est-ce qu'il n'y aura pas de gardien ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que nous pouvons nous passer de gardien ; à mon avis, le directeur de la poste lui-même peut avoir soin du bureau de poste.

M. SPROULE : A Collingwood, à Orangeville, et dans un grand nombre d'autres endroits, il y a des édifices publics modestes, mais chacun a son gardien qui reçoit environ $400 par année, ce qui est plus que le loyer.

M. FOSTER : Et Buckingham ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La population de Buckingham en 1891 était de 2,339. L'année dernière, le revenu du bureau de poste a été de $20,775.26 ; mandats de poste, $15,812. Il n'y a pas là de bureau de douane ; l'édifice sera virtuellement le même qu'à Victoriaville, le coût n'en sera pas de plus de $8,000.

M. FOSTER : Relativement aux édifices de Digby, Springhil, Victioriaville et Buckingham, je voudrais savoir si vous devrez acheter l'emplacement, dans chaque cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, dans la plupart des cas, quoique la municipalité de Buckingham ait offert gratuitement un emplacement. Il faudra acheter les autres emplacements.

M. FOSTER : Le terrain est-il très cher à Victoriaville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il soit très cher dans aucun de ces endroits.

M. FOSTER : Ils n'ont pas assez d'esprit public pour vous offrir un emplacement ?

Enlèvement des vieux fils et posage de nouveaux fils dans l'édifice du parlement et la bibliothèque $7,000

M. FOSTER : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour enlever les vieux fils électriques et les vieux appareils posés lorsque ces édifices ont d'abord été éclairés à l'électricité, et pour en poser de nouveaux.

M. FOSTER : Est-ce qu'il n'y a pas maintenant de lumière électrique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On se sert encore des vieux fils, mais les assureurs les ont condamnés, et il est nécessaire de les enlever.

M. FOSTER : Je croyais que les fils de l'édifice du parlement étaient posés par Ahearn et Soper.

Le MINISTRE DES FINANCES : Seulement une partie.

M. FOSTER : Se propose-t-on de faire exécuter ces travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On n'a pas encore conclu d'arrangement. Nous demanderons des soumissions.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, lorsque l'on a discuté la question de l'éclairage de cet édifice, Ahearn et Soper ont posé toutes ces lumières ; et s'ils ont posé les lumières, ils ont dû aussi poser les fils. Cela a coûté de $2 à $3 par lumière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci n'a pas été compris. Ils n'ont pas posé de fils dans cette partie.

M. SPROULE : Ils ont posé des lumières, qui ont coûté environ $18,000, et maintenant, il faut $7,000 de plus pour les fils.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela comprend aussi les autres édifices.

M. FOSTER : Alors, cela se fera à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Edifices administratifs d'Ottawa—Edifices de l'est et de l'ouest, plancher en béton, nettoyage et peinturage de corridors, linoleum, etc..... $7,500

M. FOSTER : Comment vous procurez-vous ce linoleum ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le dernier a été importé d'Angleterre par le département.

M. FOSTER : Comment procédez-vous, au sujet du peinturage ? Demandez-vous des soumisions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le peinturage se fait par des employés du département.

M. FOSTER : Combien loge-t-il de gens dans cette maison située en bas de la banque ? La plus grande partie de la population d'Ottawa m'a l'air de vivre-là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a 125 ouvriers dans les boutiques, et il y en a 84 qui voient au service de l'ascenseur, de l'eau, du gaz, etc.

M. FOSTER : Combien coûtent, par année, les 125 ouvriers ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici ce qu'on leur paie : Au surintendant, $3.00 par jour ; au contre-maître des menuisiers, $2.50 ; aux menuisiers, $2.00 ; au contre-maître des peintres, $2.50 ; aux peintres, $2.50 ; à un couvreur, $2.00, à un autre, $2.00 ; aux journaliers, $1.25 ; aux maçons, $2.50 ; à un couvreur, $2.00, à un autre, $1.75, aux charretiers, $2.25.

M. FOSTER : Il est vraiment malheureux que nous n'ayons pas le temps d'examiner tout cela à fond. On tient en dedans et autour de ces édifices, 125 hommes, et on se fait voter un autre crédit pour presque tout ce qu'on fait aux édifices.

M. CAMPBELL : Y a-t-il plus d'ouvriers que de coutume ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que non.

M. FOSTER : Oui. Combien d'heures ces hommes travaillent-ils par jour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y en a pas plus. Les hommes travaillent neuf heures.

Sainte-Catherine—Salle d'exercices militaires. $10,000

M. FOSTER : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : L'ancienne salle ayant été renversée ou détruite, il nous faut celle-ci.

M. FOSTER : Quand a-t-elle été renversée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a environ un an. Elle a été assez endommagée pour ne pouvoir plus servir, et il nous a fallu louer un autre édifice pour l'artillerie de cet endroit.

M. FOSTER : Quel loyer payez-vous ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Un loyer de $250 à $300.

M. FOSTER : Combien allez-vous dépenser ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que c'est là tout ce qu'il va falloir dépenser.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas. Je crois que cela va coûter $20,000.

M. FOSTER : Quelle est la règle en ce qui concerne le salles d'exercices militaires ? La conduite du département dépend-elle d'une règle ou seulement de l'influence politique ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'influence politique n'a rien à y voir.

M. FOSTER : Non, en ce qui concerne le ministre de la Milice, car personne ne le soupçonnerait, mais enfin, quelle est la règle ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La règle, ce sont les exigences de la milice à l'endroit particulier où la salle d'exercices doit se construire.

M. FOSTER : A cet endroit-ci, par exemple ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a l'artillerie et l'infanterie et le plan de cette construction dépend des besoins de la troupe.

M. FOSTER : Combien y a-t-il de fantassins et combien d'artilleurs ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a un bataillon d'environ 340 fantassins ; je ne sais pas combien il y a d'artilleurs.

M. FOSTER : Et partout où il y a autant de fantassins et d'artilleurs que cela, vous construisez une salle d'exercices militaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En certains cas, il y a aussi la cavalerie et des magasins et quelquefois des chevaux.

Toronto—Bureau de poste, améliorations, y compris voitures automobiles $12,500

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est pour améliorations de l'appareil de chauffage, pour plombage, réparation du toit, nettoyage et réparation à l'intérieur de l'édifice ; il y a $7,000 pour améliorations et $5,000 pour achat de voitures automobiles.

M. FOSTER : Combien de voitures peut-on acheter avec $5,000 ?

Le MINISTRE DE FINANCES : Deux, je crois.

Rideau Hall—Aile supplémentaire à l Hôtel du gouvernement et ameublement..... $14,000

Le MINISTRE DES FINANCES : On destine cette somme à la construction d'une aile supplémentaire de 52 pieds sur 36, de deux étages outre le sous-sol, en brique, sur fondation de pierre.. L'hôtel du gouvernement aura ainsi 19 chambres nouvelles avec un chambre de toilette et une salle de bain à chaque étage. Ceux qui habitent Rideau Hall se plaignent du manque de commodité de cette demeure, et le ministre des Travaux publics s'est convaincu qu'il fallait des améliorations.

M. FOSTER : La maison de lord et lady Aberdeen n'était-elle pas la plus considérable qu'on ait eue ici ? Il me semble que c'est ajouter beaucoup que d'ajouter 19 chambres à ce manoir déjà vaste.

Le PREMIER MINISTRE : On se plaint de ce qu'il n'y a pas assez de chambres pour les visiteurs, et je crois cette dépense réellement nécessaire.

M. FOSTER : Cette aile, où va-t-on la construire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Du côté est de la maison entre la serre et la chapelle. Cette somme de $14,000 représente tout ce qu'elle va coûter.

M. WILSON : Il me semble qu'il aurait été avantageux que la maison fût détruite. Je m'oppose assurément à ce qu'on vote des crédits pour ajouter à cette vieille maison ; je crois que telle qu'elle est, elle est déjà assez grande et assez laide.

Ottawa—Edifices publics—Edifice administratif de l'ouest, nouvel ameublement pour remplacer celui détruit par l'incendie, posage de fils électriques, etc $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Une partie considérable de ce crédit est destinée à l'achat du matériel des tables de dessin à l'usage des employés ; on les fait au département. Le reste est destiné à l'achat de l'ameublement en général qu'on se procure de la manière ordinaire.

M. FOSTER : Combien vont coûter les tables de dessin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a $719 de ce crédit qui sont destinés à l'achat du matériel des tables de dessin pour le département de la marine y compris des buffets, des casiers, des tablettes ou rayons, etc., pour la conservation des documents.

M. HAGGART : Il n'y a aucun crédit pour les employés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, aucun crédit spécial, mais on tient compte des travaux qu'on leur fait faire.

M. FOSTER : C'est un fort vilain système ; on le suivait auparavant, mais il faudrait le changer. Il faudrait voter un crédit spécial pour le travail des employés, il faudrait savoir de combien d'employés on a besoin et leur voter un crédit. Je sais que les fonctionnaires n'aiment pas cela et que le ministre des Travaux publics y objecterait, mais c'est la seule manière de contrôler les dépenses. J'espère que l'honorable ministre va changer de système.

Salle d'exercices militaires de Brockville $10,000

M. HAGGART : N'y a-t-il pas déjà une salle d'exercises militaires à Brockville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas.

M. SPROULE : Est-ce là l'exécution de la convention à laquelle on en est arrivé lors de la dernière élection lorqu'on a dit que le ministre avait promis que si son candidat était élu, il construirait une salle d'exercices militaires ? Nous devons être heureux que le gouvernement exécute une de ses promesses.

Maison de correction d'Alexandria—Différence de l'allocation, y compris l'intérêt.. $1,233 05

M. BERGERON : A qui va cette somme-là?

Le MINISTRE DES FINANCES : A Joseph Bourque, en ce qui se rattache a son entreprise.

M. BERGERON : Combien cette maison de correction coûte-elle au pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $14,-758.

M. BERGERON : Combien a-t-on payé le terrain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $5,-000.

M. HAGGART : Ne vous êtes-vous pas fait voter un crédit pour régler cette réclamation l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas l'année dernière. Il y a eu un crédit d'inscrit au budget principal et il n'était pas suffisant ; celui-ci est un crédit qu'on ajoute à celui-là.

M. BERGERON : La maison de correction ne sera pas construite à cet endroit-la ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Collège militaire Royal de Kingston—Edifice additionnel $8,000

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette somme est destinée à la construction d'un hôpital attenant au collège. Actuellement, le seul hôpital qu'il y ait se trouve dans le sous-sol ; il n'est pas convenable et il faut envoyer les élèves à l'hôpital général. Il y a trois mille piastres pour la construction d'un hôpital et $5,000 pour celle d'un gymnase.

M. HAGGART : Il n'y a pas deux ans vous avez obtenu un crédit pour un hôpital ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous ne l'avons pas dépensé.

M. SPROULE : Voilà bien un autre exemple de la manière dont ces édifices finissent par coûter cher. Chaque année, il faut quelque chose de nouveau. L'année dernière, on a payé la cour en granolithe, ce qui n'était pas du tout nécessaire et qui a coûté $600.

Edifices publics, à Ottawa, blocs de l'est—
Ascenseurs $3,000

M. BERGERON : Est-ce l'intention du gouvernement de faire construire un ascenseur dans cet édifice-ci.

Le MINISTRE DES FINANCES : On n'a encore rien décidé à ce sujet, mais on en a parlé quelque peu.

M. CLARKE : Lorsque les estimations furent examinées, l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) a demandé si c'était l'intention du gouvernement de poser un ascenseur à l'hôtel des douanes de Toronto. Il n'est pas d'édifice public, j'en suis certain, où un ascenseur soit plus nécessaire. Beaucoup de monde fréquente cet édifice tous les jours, et les escaliers sont très rapides. Ce serait procurer une grande commodité au public que de poser là un ascenseur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous devrons considérer la chose en même temps que d'autres sujets. Il n'existe pas de crédit à cet égard.

M. CLARKE : J'avais cru entendre dire par le ministre qu'on avait posé, sans posséder de crédit à cette fin, un ascenseur à l'édifice de l'est, et je pensais que peut-être on pourrait faire la même chose dans ce cas-ci.

Edifices publics—Ontario—
London, emplacement de salle d'exercices et de dépôts d'armes $10,000

M. BERGERON : Qu'est-ce que cela ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : La ville de London possède contre le gouvernement une réclamation en raison de la construction d'égouts utiles au dépôt d'armes, qui y est connu sous le nom de casernes Wolseley. Cette réclamaition n'a pas été réglée. Nous avons dans cette ville une vieille salle d'exercices que nous ne pourrions rendre propre à l'usage sans faire de très considérables dépenses, et la ville objecte à ce qu'elle serve de salle d'exercices, vu qu'elle se trouve située dans le quartier des résidences privées. On propose de régler les différends qui existent entre le gouvernement et cette ville par le transfert à celle-ci de l'emplacement et de l'édifice que nous y possédons maintenant, en échange d'un autre emplacement, et par le paiement, par le gouvernement, d'un certain montant à cet égard. L'arrangement à ce sujet, propose-t-on, doit reposer sur le règlement de la réclamation que la ville possède contre le gouvernement. On n'en est arrivé encore à aucun arrangement défini. Le maire de London est venu ici, et quelques-uns de mes collègues venant de l'Ontario, lesquels sont plus que moi au fait de la chose, particulièrement le ministre de la Justice, ont entendu avec moi l'exposé de la députation, et nous avons décidé de faire adopter ce crédit afin, s'il est possible, de donner suite au compromis.

M. WILSON : Combien cela coûtera-t-il en tout ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est destiné seulement à acquérir l'emplacement.

M. HAGGART : Le ministre a expliqué que le gouvernement possède un emplacement tout à fait excellent, mais que cet emplacement offre des inconvénients, pour ce qui concerne la ville, parce qu'il se trouve situé dans le quartier composé de résidences privées. La ville fournira un emplacement d'une valeur moindre, et le gouvernement paiera la différence parce que l'emplacement qu'il aura cédé valait davantage.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (M. Haggart) ne m'a probablement pas entendu dire que la ville possède une réclamation de $20,000, ou à peu près, contre le gouvernement.

M. HAGGART : Je comprends cela, mais le ministre a dit que la ville était pour lui fournir un emplacement et qu'il allait payer la différence de valeur existant entre l'emplacement qu'il cédait et celui qu'il recevait en échange.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Y compris la réclamation. Si cette réclamation est juste ou non, cependant, c'est ce que je ne dis pas.

M. SPROULE : Avez-vous quelque idée de ce que sera le coût de l'édifice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : D'environ $35,000, je crois.

M. FOSTER : Et le coût du dépôt d'armes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le tout se trouve dans un seul édifice.

Edifices publics—Ontario—
Salle d'exercices de Windsor..... ... . $6,000

M. FOSTER : Combien cette salle doit-elle coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le montant de ce crédit.

Edifices publics—Ontario—
Edifices publics de Sarnia $10,000

M. FOSTER : Quel sera le coût de ces édifices ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il sera de $25,000, en sus de celui de l'emplacement.

M. FOSTER : Quelle est la population de Sarnia ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après le dernier recensement, elle est de 6,393 habitants.

M. FOSTER : Quel y est le revenu de la poste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le revenu de la poste y est de $11,015, et celui des douanes, de $123,857.

M. FOSTER : Je crois qu'on pourrait maintenant lever la séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été réservé un item, savoir : l'item des automobiles de Toronto, que le directeur général des Postes expliquera.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Nous demandons un montant total de $12,500. Vu le développement des affaires postales à Toronto, nous avons besoin de commodités supplémentaires. J'ai en vue d'essayer d'obtenir du Grand Tronc la permission d'établir un système d'ascenseurs près de la gare Union, afin que nous puissions parvenir au train au dernier moment. Nous nous proposons également de changer les dispositions de l'hôtel des postes de Toronto. Nous entendons encore essayer le système des automobiles, en acquérant un ou deux automobiles, et plus peut-être, pour en faire usage relativement à la distribution du dernier courrier et à la levée des boîtes aux lettres, et pour les employer peut-être encore, à transporter les facteurs dans leurs divers quartiers.

M. FOSTER : Cela vous permettra-t-il de faire la besogne avec un moins grand nombre de facteurs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela facilitera la besogne, je n'en ai aucun doute.

M. SPROULE : Quel est l'autre item ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous nous sommes assuré une grande salle de distribution qu'il nous faut rendre propre à l'usage auquel elle est destinée.

Le comité lève sa séance et fait un exposé de l'état de la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Victoria, C.A. (M. Prior) m'a demandé de produire certains documents relativement au bassin de radoub d'Esquimalt, sans faire de motion régulière. Je demande maintenant qu'il me soit permis de produire ces documents, et je fais une motion à cette fin.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1.35 a.m. (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 9 août 1899.

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

PRIÈRE.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 179) concernant les commissaires du havre de Montréal.—(M. Fielding).

SUBSIDES—CONDUITE DES SOLDATS AU YUKON.

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

M. HUGHES : En justice pour quelques-uns des soldats envoyés au Yukon qu'on a accusés de mauvaise conduite dans un journal appelé la "Canada Militia Gazette," je désire contredire de la manière la plus énergique ce rapport, reproduit par la presse de tout le pays, disant que les sol-

dats de corps se sont rendus coupables d'inconduite grave. On a affiché aux yeux du public les noms de trois hommes qu'on a acusés d'avoir commis de graves délits au Yukon. Ce sont de simples soldats, mais la réputation d'un simple soldat lui est aussi chère que l'est à tout autre la sienne, et les officiers sont désireux de voir les faits rendus publics. Or, ces faits sont que peu après l'arrivée de la milice au Yukon, trois soldats ont commis de légères offenses, c'est-à-dire des offenses peu graves, pour lesquelles ils ont reçu la punition voulue ; et depuis 7 mois, comme me l'assurent ceux qui sont le mieux en état de le savoir, ces soldats se sont conduits de la manière la plus exemplaire. Cependant, le 25 juin, ils se sont vus affichés aux yeux du public de la manière que j'ai mentionnée, et les diffamations dont on a éclaboussé le caractère de ces soldats ont rejailli sur le caractère général de la milice. Ces hommes se trouvent dans un territoire fort éloigné de la civilisation, et ils n'ont aucun moyen de défendre leur caractère. Je saisis donc cette occasion pour déclarer que je trouve absolument et manifestement injuste qu'un journal diffame des soldats comme on l'a fait dans ce cas-ci.

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

(En comité.)

Port de Montréal—
Améliorations en aval du courant Sainte-Marie $500,000
Elévateur 250,000

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : J'informerai le comité que nous ne nous proposons pas de faire adopter cet item de $250,000 concernant l'établissement d'un élévateur à grain à Montréal. C'est un sujet qui sera laissé de côté quant à présent. Mais nous demandons au comité de consentir au crédit de $500,000 concernant l'exécution d'améliorations en aval du courant Sainte-Marie, dans le port de Montréal.

M. FOSTER : Quelle est la nature de ce crédit ? Est-ce une subvention accordée par le gouvernement en raison de l'exécution de certains travaux dans le port de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est un don comme dans le cas de tous les autres travaux exécutés au département des Travaux publics. Nous avons discuté quelque peu le sujet hier relativement au bill concernant le port de Montréal, et ainsi, je ne puis ajouter beaucoup de renseignements à ceux que j'ai alors fournis. Ce crédit est destiné à la construction d'une jetée supplémentaire en aval du courant Sainte-Marie, à un endroit situé entre les deux jetées déjà bâties par les commissaires du havre de Montréal. On considère que le crédit est suffisant pour faire face au coût de ces travaux.

M. BERGERON : Ces travaux sont-ils donnés à la ville ou aux commissaires du havre de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ne sont pas donnés aux commissaires, mais, comme tous les autres travaux publics, ils seront la propriété du gouvernement fédéral. Seulement, il faudra, je crois, qu'il soit fait un arrangement entre le département des Travaux publics et la commission du havre en vue d'établir une administration commune, car je ne puis concevoir qu'il y ait là deux administrations. Cela sera réglé entre l'honorable ministre des Travaux publics et la commission du havre. Je crois qu'ils sont d'accord et désirent cette subvention. Comme il s'agit de travaux du gouvernement, cette subvention ne sera pas sous la juridiction des commissaires du havre, à moins d'un arrangement entre le ministre des Travaux publics et la commission.

M. BERGERON : Cela doit-il être ajouté aux $250,000 qui restent du crédit de $750,000 de l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, car ces $250,000 sont sous la juridiction de la commission du havre, tandis que cette subvention sera sous la juridiction du département des Travaux publics. Les $250,000 font partie du fonds de la commission pour être dépensées selon les dispositions de l'acte, et bien que les deux crédits doivent être affectés aux travaux en bas du courant Sainte-Marie, ils sont entièrement différents.

M. FOSTER : M. le Président, je voudrais dire un mot de la sagesse de la conduite du gouvernement. Montréal est un grand port et la ville un grand centre commercial. Nul mieux que les hommes d'affaires de Montréal, ne connaît les besoins du commerce de cette ville. La politique du gouvernement jusqu'à présent à été de mettre le port de Montréal sous la juridiction de la commission du havre. Une partie des membres de ce corps sont nommés par le gouvernement, les autres par divers corps publics de la ville. Cette politqiue a été suivie depuis nombre d'années. Le gouvernement a autorisé l'émission d'obligations dont l'intérêt a été porté au compte des revenus du port. Voilà ce qui a été fait jusqu'à présent. De cette manière le gouvernement a été débarrassé de ce spectacle constant et peu édifiant de soutirage politique auquel se trouve invariablement exposé le gouvernement lorsqu'il veut s'ingérer dans les affaires d'un port important comme celui de la ville de Montréal. Que veut dire cette division de dépenses dans le cas actuel ? Est-il raisonnable d'avoir ainsi une double autorité, une entièrement soumise aux influences politiques, l'autre dépendante des intérêts commerciaux de la ville. Dans Montréal, vous avez des intérêts divers dont je ne veux pas entrer dans les détails maintenant, mais cela vient à l'appui de ce que

je disais au sujet de la pression exercée sur le gouvernement. J'aimerais mieux, je le déclare, me fier aux représentants des divers intérêts commerciaux de Montréal qu'au ministre des Travaux publics. Le ministre des Travaux publics est la créature d'un parti ; il peut être la créature d'une faction, ce n'est pas un homme versé dans les affaires commerciales, surtout les affaires d'une grande ville comme Montréal. Ce n'est pas là son élément. Il est le chef d'un parti politique ; le chef, jusqu'à un certain point, d'un département politique, et dans ces conditions, c'est l'homme le moins en état de juger de la nature des travaux à entreprendre dans l'intérêt du commerce de Montréal.

On dit que la ville de Montréal s'est largement taxée pour améliorer non seulement le port, mais le fleuve Saint-Laurent et qu'elle n'a pas reçu une aide généreuse du gouvernement. Je suis fort touché d'apprendre la chose, je crois que l'on ne saurait trouver nulle part dans l'histoire du pays l'exemple d'une ville où les hommes d'affaires se donnent tant de peine pour améliorer leurs facilités de transport. Je crois, à tout événement, que vous ne sauriez trouver un autre cas semblable en Canada. Ils ont pris la chose à cœur ; ils ont agi comme des hommes d'affaires, des capitalistes, mettant de côté ce sentiment public contraire qui existe dans un si grand nombre d'autres villes canadiennes.

Maintenant, on prétend que c'est une œuvre nationale, que Montréal est un grand port national et qu'il ne devrait pas être surtaxé. Je crois que cela est juste, mais le gouvernement aurait pu aider la ville d'une manière beaucoup plus efficace en ne chargeant pas de toutes ces améliorations le ministre des Travaux publics exposé à toutes sortes d'influences auxquelles ne sont pas exposés les hommes d'affaires. Que cette commission ait, autant que possible, un caractère représentatif ; qu'elle soit aussi parfaite que possible, puis accordez-lui une subvention qu'elle appliquera elle-même au port de Montréal. Cela peut se faire et je dois dire que les hommes d'affaires de Montréal ne sont pas opposés à une subvention fédérale en faveur de leur port, mais ils n'aiment pas la manière dont cette subvention est donnée. Ils n'osent pas trop parler, car ils craignent de ne pas obtenir de crédit. Ils préféreraient voir dépenser ces $500,000 par le ministre des Travaux publics plutôt que de ne rien avoir, mais, à mon avis, le gouvernement devrait se tenir en dehors de cette affaire, et donner à la commission du havre la subvention qu'il propose aujourd'hui. Mais vous direz que le ministre des Travaux publics représente le Canada, qui a des intérêts en jeu. Mais les hommes d'affaires de Montréal représentent aussi le Canada, et ces améliorations sont également dans l'intérêt du pays. Mais vous dites que vous pouvez compter sur les ingénieurs du département des Travaux publics. Je préférerais ceux que la commission peut avoir quand elle voudra. Si elle a besoin d'experts, elle peut en trouver de supérieurs à ces fonctionnaires de routine qui n'ont à s'occuper que d'un certain genre de construction dans le pays, et dont les avis ne valent pas ceux de ces experts lorsqu'il s'agit d'améliorer un grand port.

Voilà mes vues, et je regrette que, par sa politique, le gouvernement nuise à l'exécution de ces travaux. Accordez une subvention, mais que les travaux soient conduits par des hommes d'affaires, et non par un corps politique.

M. SPROULE : L'opinion générale en dehors de cette Chambre est que depuis l'avènement du ministre actuel des Travaux publics, il existe un conflit entre les commissaires du havre, le ministre et un des députés de la ville de Montréal, et que les grandes dépenses que l'on fait pour l'amélioration du port sont plutôt faites pour servir les intérêts d'amis politiques que ceux de Montréal.

J'ai beaucoup entendu parler de certains politiciens qui ont acheté des propriétés près de l'endroit où doivent être faits ces travaux, comptant sur une augmentation de la valeur de ces propriétés.

Cettte opinion est répandue dans le pays, et si le gouvernement ne peut détruire cette impression dans l'esprit public, on croira que cette dépense n'est pas faite dans l'intérêt du commerce d'expédition du pays, mais pour le bien des politiciens.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il y a, ou plutôt il y a eu des rumeurs à cet effet On a répété, dans les journaux et dans la rue, que certains politiciens avaient acheté des propriétés dans le but de les vendre à la commission du havre ou au gouvernement, par l'entremise du ministre des Travaux publics. Mais l'honorable député aurait dû mentionner quelque chose de plus que des rumeurs ; il aurait dû dire que le ministre des Travaux publics a déclaré ouvertement qu'il n'achèterait pas ces propriétés. Il aurait dû mentionner ce fait en même temps que la rumeur.

M. SPROULE : Je ne l'ai pas appris.

Le PREMIER MINISTRE : Je le regrette, mais l'honorable député aurait dû se renseigner. Il ne devrait pas prendre les rumeurs de la rue pour attaquer la réputation d'un homme qui a répudié ces rumeurs. Il aurait dû s'enquérir des faits avant de s'attaquer à un absent par des insinuations qui n'ont pas une ombre de vérité.

L'honorable député d'York (M. Foster) nous a aussi dit, il y a un instant, que l'on avait mis de la politique dans cette entreprise. Voici la position : Depuis plusieurs années, le port de Montréal a pris beaucoup d'importance. Les hommes d'affaires de cette ville ont fait preuve d'une énergie et d'un esprit d'entreprise sans exemple dans l'his-

toire du pays, en développant les avantages naturels du port et en en faisant le point de raccordement entre la navigation des lacs et la navigation océanique. Aujourd'hui l'opinion générale est que Montréal n'est pas un port local, mais notre grand port national. Ce port est l'orgueil du pays, le point où se concentrent tous nos intérêts.

Nous savons qu'en améliorant le port de Montréal, nous travaillons pour le cultivateur, dans l'intérêt de tout expéditeur de produits agricoles à l'ouest de Montréal.

Lorsque le gouvernement vote $500,000 pour ces améliorations, il n'est certainement pas injuste qu'il conserve une certaine autorité sur la dépense de ces deniers, puisqu'il s'agit d'un port national et que le gouvernement représente la nation. On ne saurait donc blâmer le gouvernement de la politique qu'il suit dans le cas actuel. Mais, dit mon honorable ami, en agissant ainsi, vous faites entrer la politique dans l'administration du port de Montréal, et vous devriez laisser les choses telles qu'elles sont. Mon honorable ami est-il bien certain que lorsqu'il était ministre et que son parti avait la haute main sur la commission du havre du Montréal, il n'y avait pas du tout de politique dans cette commission ? S'il fût un temps où l'on a mis de la politique dans cette organisation, c'est bien alors.

Le ministre des Travaux publics, qui saurait se défendre s'il était ici, est venu en conflit avec certains hommes de Montréal au sujet des dépenses à faire dans ce port ; mais qu'est-il résulté de là ? Il est résulté que la politique adoptée par le gouvernement cette année n'a été critiquée par aucun homme d'affaires de Montréal ; et c'est avec plaisir que j'ai entendu hier l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) déclarer dans cette Chambre, devant l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), que sur cette question, il approuvait les vues du ministre des Travaux publics. L'honorable ministre n'a pas appliqué ses vues dans leur pleine mesure, il y a eu un compromis sur certains points, comme cela doit toujours arriver lorsqu'il y a des intérêts divers en jeu. Ainsi on a concilié les vues du ministre des Travaux publics et celles des hommes d'affaires de Montréal, et le résultat a reçu l'approbation et l'appui du député de Lanark-sud. Dans ces circonstances, je crois que ce que nous avons fait mérite l'approbation des membres des deux côtés de la Chambre.

M. BERGERON : Nous reconnaissons tous, je crois, que le port de Montréal est aujourd'hui, comme l'a dit l'honorable premier ministre, considéré comme le port du Canada. Je ne sache pas que ce point soit contesté par aucun des membres de ce côté-ci de la Chambre. Nous admettons tous qu'il faut faire de ce port un port convenable et l'améliorer autant que possible. Ce que nous prétendons, et l'honorable premier ministre a précisément touché le point dans ses quelques paroles, c'est que les travaux ne sont pas faits comme ils devraient l'être.

Sir WILFRID LAURIER.

Mon très honorable ami dit que par le passé, il a été mêlé de la politique à la commission du havre de Montréal. Je l'admets et je le regrette. C'est vrai ; mais cela ne devrait plus se faire. Mon honorable ami, en arrivant au pouvoir, devait mettre un terme à tous les méfaits commis sous l'administration conservatrice. J'ai toujours cru, depuis que je suis en parlement—et je le crois encore—que la commission du havre de Montréal était un rouage superflu. Je me rappelle, il y a 20 ans, qu'un membre de cette Chambre demandait au ministre des Travaux publics quelle était la dépense faite pour le havre de Montréal. Quelle a été la réponse ? " Nous n'avons rien à y voir ; adressez-vous à la commission du havre." Cela me semble être une anomalie.

Où en sommes-nous? L'an dernier, le gouvernement du Canada autorisait les commissaires du havre de Montréal à emprunter $2,000,000, mais à une condition, et c'est là qu'entre en scène le ministre des Travaux publics. A même ces $2,000,000, que les commissaires étaient autorisés à emprunter, et sur lesquels ils devaient payer l'intérêt—prévoyant, sans doute, que cet intérêt ne serait jamais payé—les commissaires devaient dépenser $750,000 pour construire une cale-sèche dans la partie est de Montréal. Qu'ont répondu les commissaires ? Ils sont venus à Ottawa, en députation, demander au gouvernement de ne pas imposer cette condition. Si, ont-ils dit, nous empruntons $2,000,000, laissez-nous dépenser cet argent où il convient le mieux dans l'intérêt du port, au lieu de nous forcer de dépenser $750,000 en pure perte. Le ministre des Travaux publics a répondu : vous pouvez vous en retourner ; vous n'aurez pas un sou à moins que vous ne consentiez à dépenser $750,000 dans la partie est de la ville. C'est alors qu'ont été mises en circulation dans la ville les accusations dont a parlé l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Tout le monde répète qu'un syndicat avait acheté une grande ferme et ques ces $750,000 allaient être gaspillés à construire une cale-sèche sur cet emplacement. Cela a créé un scandale qui a duré tout l'été. En lisant les journaux, on était indigné de ce qui se passait. Ça été alors une lutte entre les commissaires du havre et la presse de Montréal, et entre la presse et le ministre des Travaux publics. Et nous avons vu le ministre parader dans la rues de la ville, allant aux conseillers et aux commissaires, et disant partout : peu m'importe ce que vous dites, et vous, les commissaires, devez fairé comme je vous dis. Et il menaça de démission les commissaires nommés par le gouvernement s'ils n'agissaient pas selon son désir. Qu'est-il arrivé ? Le ministre a réussi. J'ai dit à certains commissaires que je rougirais d'occuper leur position.

Bien que je n'aie jamais approuvé cette commission, autrefois, nous avions des hommes comme commissaires. C'étaient de riches marchands, des hommes d'énergie,

mais à ceux d'aujourd'hui, j'ai dit : vous n'êtes que des pantins dans les mains du ministre des Travaux publics. Que pouvons-nous faire, ont-ils répondu ? Il nous faut céder, ou nous n'aurons rien pour le port.

Je suis heureux de voir les membres de ce côté-ci de la Chambre reconnaître à l'unanimité que Montréal est le port national du Canada. Mais si nous voulons améliorer ce port, il faut dépenser de l'argent comme nous le faisons pour les travaux publics dans d'autres parties du pays. Il y va de l'intérêt du port.

Mon honorable ami dit qu'il va construire un quai entre deux jetées qui appartiennent à la commission. Je ne comprends pas ; il me ferait plaisir en me donnant des explications. Je ne sache pas qu'il y ait deux quais appartenant à la commission et entre lesquels on puisse en construire un troisième.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député peut voir sur les plans où ce quai doit être construit.

M. BERGERON : Je connais l'endroit, et je ne puis voir comment l'on peut y construire un quai ; mais, naturellement, je pourrais peut-être comprendre en voyant les plans. En réponse à mon honrable ami de Grey-est (M. Sproule), l'honorable ministre nous a dit il y a un instant que de fait on avait fait circuler à Montréal la rumeur que le gouvernement désirait venir en aide à certain syndicat intéressé dans l'achat d'une ferme, mais que le ministre des Travaux publics avait nié la chose, disant qu'il ne voulait avoir rien à faire dans cette partie de la ville. Mais c'était un simple truc. Pourquoi son projet a-t-il été abandonné? Je n'en sais rien. Mais il y a un changement quelque part. C'était compris ; on devait dépenser $750,000 dans la partie est de la ville pour la construction d'une cale-sèche ; mais le premier ministre a été assiégé par les gens de la partie ouest qui lui ont dit : Inutile de vous montrer de nouveau dans la partie ouest de la ville, si vous nous abandonnez pour dépenser $750,000 dans l'est. Alors encore les " sunny ways " sont mis en jeu, au détriment du pays et le très honorable premier ministre dit : au lieu de dépenser $750,000 dans l'est, nous allons prendre $500,000 de cette somme pour les dépenser à la Pointe du Moulin à Vent dans la partie ouest du port. Il s'agit de contenter la partie ouest ; mais cette dépense est-elle nécessaire ? Que fera-t-on de cet argent ? Va-t-on creuser 25 ou 30 pieds à un endroit où l'on peut passer aujoud'hui à pied sec ? Ou l'idée est-elle tout simplement de jeter de la poudre aux yeux en annonçant la chose dans les journaux ? Et que va faire le gouvernement des autres $250,000 ? D'après ce que dit l'honorable ministre, on voit que le projet de la cale-sèche a été abandonné. L'honorable premier ministre peut nous répondre, mais le ministre des Finances n'en sait rien, et je ne le blâme pas. On pourrait bien voir un nouveau conflit entre les commissaires et la presse, et le département des Travaux publics, et le résultat de tout cela, c'est que le port est dans un plus mauvais état aujourd'hui qu'il ne l'était il y a cinq ans.

Combien de temps va durer cet état de choses ? Dans l'intérêt non seulement de la ville, mais des hommes politiques, tant conservateurs que libéraux, la seule chose à faire serait de se débarrasser de la commission et de laisser au département, qui est responsable au parlement, le soin de dépenser ces deniers publics.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Le discours de l'honorable député dénote plus d'ardeur que de connaissances. L'honorable député serait mieux renseigné, s'il eût étudié le plan. Il y a une grande divergence d'opinion entre lui et son collègue, l'ex-ministre des Finances. Ce dernier veut que cette subvention soit dépensée par les commissaires du havre, et l'honorable député veut que ce soin soit laissé au département qui est directement sous notre juridiction. Je laisse à ces honorables messieurs le soin de concilier leurs idées. Pour ma part je crois que le peuple, par l'entremise d'un membre du gouvernement responsable au parlement, peut plus aisément contrôler ces dépenses que par l'entremise des commissaires qui sont des citoyens de Montréal.

L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a parlé de la somme de $500,000 transférée du pied du courant Sainte-Marie au bassin de la Pointe du Moulin à Vent. Il veut savoir comment cet argent va être dépensé et ce que l'on va faire. L'honorable député n'a pas suivi le débat sur cette question. Il a été expliqué que cet argent devait servir au creusement du bassin de la Pointe du Moulin à Vent et la construction d'une jetée du côté sud-est du bassin. Ce bassin, dans la partie ouest du port, à côté de l'entrée du canal Lachine, n'est aujourd'hui creusé que d'un seul côté et n'a un quai que de ce même côté. L'autre côté devrait être également creusé, si l'on veut utilisier le basin. Aujourd'hui, l'entrée est difficile, c'est à peine si deux bateaux peuvent passer en même temps.

M. FOSTER : C'est-à-dire, passé la jetée de protection.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; entre la jetée de protection et l'entrée du canal Lachine.

M. FOSTER : Où se trouve l'entrée est ou ouest ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'entrée du bassin de la Pointe du Moulin à Vent se trouve en aval. Comme l'honorable député le verra par le plan, une partie en est draguée et l'autre ne l'est pas. La dépense de ces $500,000 consistera à draguer le reste du bassin, en déposant la matière extraite sur la jetée de protection située au

sud-est du bassin, et à bâtir des quais le long de cette jetée, ainsi qu'à niveler celle-ci, de manière à la rendre propre à servir à la construction de quais. Le soin de la dépense de cet argent a été, comme auparavant, confié aux commissaires. Le commissaires du havre exécutent les nouveaux travaux avec l'argent emprunté l'an dernier. On espère par cette dépense réaliser de grandes améliorations nécessitées par l'accroissement du trafic du port de Montréal, et nous nous attendons à ce que d'autres améliorations soient nécessitées. Si ce port est le port national du Canada, et si le trafic national du Canada doit augmenter de la manière vertigineuse dont il l'a fait depuis quelques années—comme nous croyons qu'il le fera—nous osons prévoir que le port de Montréal requerra de plus grandes commodités que jamais.

La raison pour laquelle le commerce d'exportation du Canada est en grande partie dirigée sur les ports des Etats-Unis, d'après nous, est que le port de Montréal n'a pas été équipé de manière à permettre le maniement à bon marché, facile et prompt du trafic, et le peuple canadien tourne les yeux vers son gouvernement pour voir mettre le port national en état de permettre ce maniement à bon marché, facile et prompt du trafic du pays. Tant que cela n'aura pas été fait, notre trafic doit passer et passera par les ports des Etats-Unis.

Voilà ce qu'on doit faire avec les $500,000 dont la dépense par le bill récemment adopté, a été transféré de la partie du havre située au pied du courant Sainte-Marie à l'autre partie située en amont.

M. FOSTER : Pourquoi a-t-on sacrifié le système du bassin de radoub ? L'honorable ministre (M. Fisher) pourrait expliquer cela. L'an dernier, ce système devait être le salut de Montréal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il avait été demandé l'an dernier, de la part d'un grand nombre, qu'un bassin de radoub fût construit à Montréal. Divers projets furent proposés dans le but de répondre à cette demande. Entre autres choses, on suggéra d'acheter à l'extrémite est du havre la propriété où ce bassin de radoub serait établi. L'honorable député (M. Bergeron) qui vient de reprendre son siège s'est étendu longuement sur ce sujet. Il a virtuellement accusé le ministre des Travaux publics d'avoir mené le diable aux gens, et d'être allé par la ville de Montréal menacer celui-ci, celui-là et les autres. Je ne connais pas les détails de ces projets. On les a fort discutés dans la presse, pour en nier et en affirmer la valeur à maintes et manites reprises. Pour ma part, je n'ai jamais pu en arriver à une conclusion relativement à ces projets, et je n'en connais rien. Cependant, j'ose dire que s'il y a eu de semblables projets destinés à opérer le vol des deniers publics, nous pouvons remercier le ministre des Travaux publics de ce que ces projets ont été déjoués, et que c'est parce que le ministre des Travaux publics n'a pas voulu laiser piller le trésor public que ces projets sont tombés à plat.

M. FOSTER : Que dites-vous de Pacaud et de Whelan ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais rien de ces projets. Pour ma part, je ne crois pas qu'il existât de semblables arrangements destinés à assurer le pillage du trésor public ; mais, d'après les paroles de l'honorable député, il est évident que, s'il y en a eu, c'est le ministre des Travaux publics qui les a déjoués, et que c'est grâce à lui si le trésor public a été épargné.

Le fait est que la proposition de construire un bassin de radoub en cet endroit a été remise à l'étude, et à l'heure qu'il est, il y a encore espoir de voir construire un bassin de radoub dans le port de Montréal lorsque la nécessité s'en fera sentir. A présent, les circonstances dans lesquelles se trouve le port de Montréal indiquent qu'il est plus nécessaire d'y construire des jetées et de procurer aux navires des stations dans le havre, que de construire un bassin de radoub. Et ce qu'on propose, c'est de consacrer ces $500,000 du trésor public votés pour améliorer le port de Montréal à la construction, non pas d'un bassin de radoub, mais d'une jetée au pied du courant Sainte-Marie, laquelle offrira des commodités à cet endroit, c'est-à-dire entre les deux anciennes jetées bâties par les commissaires du havre il y a quelques années.

Je puis dire à mon honorable ami, le député de Grey (M. Sproule), qui a fait allusion à la rumeur portant que par le projet proposé l'an dernier on devait acheter des terrains, que dans ce cas-ci, le projet ne comporte pas d'achat de biens-fonds. La jetée sera construite sur le terrain du gouvernement, c'est-à-dire sur le port dont la possession est confiée aux commissaires du havre. L'honorable député peut donc dissiper le soupçon qu'il mentionne.

Ces travaux doivent être exécutés par le département des Travaux publics, dans le port de Montréal, comme le sont tous les autres travaux d'améliorations accomplis par ce département. Comme ils sont exécutés par celui-ci, la responsabilité du ministre des Travaux publics et du gouvernement constitue une sauvegarde pour l'intérêt public. S'ils étaient confiés aux commissaires du havre de Montréal, nous ne posséderions pas le même contrôle que maintenant.

Les commissaires du havre de Montréal sont fort occupés, et l'ingénieur du havre est pleinement à l'œuvre relativement aux travaux qui avancent, je suis heureux de le dire, d'une façon très satisfaisante. L'ouvrage est exécuté de la manière la plus satisfaisante, et il avancerait plus rapidement si l'on pouvait trouver des matériaux. J'ai eu l'occasion de visiter ces travaux, il y a peu de temps, avec le secrétaire et l'ingénieur du port, et l'on m'a dit que le principal obs-

tacle s'opposant à l'avancement de l'ouvrage consistait dans la difficulté de se procurer les matériaux nécessaires. Le bois de construction était si rare et si difficile à trouver qu'il a fallu quelque peu suspendre les travaux. Cependant, malgré ces retards, l'ouvrage avancerait d'un façon très satisfaisante. Je n'entends pas me constituer juge de ce genre de travaux, mais les considérant au point de vue d'un homme étranger au métier, ils me paraissent de la nature la plus excellente et d'une exécution très facile.

Si l'on désire obtenir d'autres renseignements relativement aux détails des travaux, je serai heureux de les fournir en tant que je serai en état de le faire.

M. BERGERON : La lumière jetée sur le sujet par l'honorable ministre ne le fait nullement paraître plus favorable, et le fait est que ce monsieur a confirmé ce que j'ai dit. Il est un fait qu'aucune discussion ne peut changer, c'est que sur les $2,000,000 que les commissaires du havre devaient dépenser l'an dernier pour améliorer le havre de Montréal, $750,000 devaient être consacrés à la partie est de Montréal. Cela, on l'admet. On admet également, comme mon honorable ami l'a fait entendre il y a un instant, qu'il y a eu tant de querelle entre les commissaires du havre, le ministre des Travaux publics, le conseil de ville et la presse de Montréal, que nous, étrangers à l'affaire, n'y pouvions rien comprendre. La conséquence en a été que très peu de travaux ont été exécutés l'an dernier. Eh bien ! que voyons-nous ? Qu'en conséquence de l'impasse créée par le fait qu'il devait être dépensé $750,000 dans l'est de Montréal contre le vœu des commissaires du havre et la population de l'extrémité ouest de la ville, le gouvernement a reculé, et que pour satisfaire ceux qui sont opposés à ce qu'on fasse des améliorations dans l'est, on affecte aujourd'hui aux travaux de la Pointe du Moulin à Vent, située à l'extrémité ouest du havre, $500,000 qu'on retranche des dits $750,000, pour ne laisser que $250,000 à la partie est. Et puis, là où l'honorable ministre veut faire exécuter les travaux à la Pointe du Moulin à Vent, d'après le plan produit, il faudra dépenser d'immenses sommes. Peut-il nous dire quelle sera l'estimation de ces travaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'ingénieur des commissaires du havre m'a déclaré dans le cours des dernières semaines qu'avec $500,000, on compléterait le dragage de la Pointe du Moulin à Vent et la jetée dont j'ai parlé. Ce bassin doit avoir 250 pieds de large. L'extrémité de la jetée doit être prolongée d'environ 1,000 pieds. Au sud-est du bassin de la Pointe du Moulin à Vent se trouve un court espace qui n'a pas été dragué à sa pleine profondeur. Au delà se trouve la jetée de protection. Celle-ci doit être revêtue de pièces de bois de charpente derrière lesquelles on jettera la matière draguée du bassin afin d'établir un bon quai. Ce quai servira au posage de voies et aux fins des commissaires du havre.

M. BERGERON : Pour ce qui concerne la partie est du port, le ministre représentant le ministre des Travaux publics m'a déclaré qu'on allait bâtir un quai entre les deux jetées du havre. Eh bien ! ces $500,000 que nous sommes appelés à voter et les $250,000 qui restent formeront un montant de $750,000 dont on pourra disposer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les $250,000 restent confiés aux commissaires du havre pour qu'ils les emploient à toutes les fins qu'ils jugeront convenables au pied du courant Sainte-Marie.

M. BERGERON : C'est une menace qu'on laisse encore suspendue sur la tête des électeurs de Montréal-est, car cette somme peut n'être pas dépensée. Eh bien ! vous pouvez dépenser tout l'argent que vous voudrez dans le havre de Montréal, et si vous l'améliorez comme on doit le faire, je n'aurai rien à redire. Au contraire, je suis d'avis que tout le monde sera content. Mais si vous dépensez de l'argent pour rien, que vous le fassiez dans le port de Montréal ou ailleurs, je serai le premier homme à m'y opposer. Or, où allez-vous dépenser ces $500,000 ? Je demande au très honorable ministre de se rendre dans la ville de Montréal, et il y verra environ un mille de quais, les plus beaux quais du pays, sans trouver un vaisseau amarré à ces quais. Si l'on peut prouver que sur ce parcours d'un mille, le long des quais appartenant à la commission du havre de Montréal, c'est-à-dire depuis le quai du bateau de passage de Longueuil jusqu'à l'extrémité inférieure du havre, cinq vaisseaux ont jeté l'ancre l'an dernier, j'admettrai que tout cet argent constituera un bon placement. Vous avez là une grande étendue de quais dont on ne fait aucun usage. Et pourquoi ? Mon honorable ami sait que c'est parce que ces quais sont si éloignés du centre du havre que les marchands ne peuvent pas s'en servir. Par suite, ceux-ci requièrent des compagnies de navigation de se rapprocher autant que possible du centre de la ville. J'en ai rencontré quelques-uns qui m'ont déclaré que le charriage de leurs marchandises depuis les quais excentriques jusqu'à leurs entrepôts leur coûte aussi cher que le transport de ces marchandises de Liverpool à Montréal. S'il en est ainsi, et nous devons accepter la parole de ces hommes-là qui occupent le premier rang à Montréal, pourquoi irions-nous dépenser de l'argent d'une façon absolument inutile ?

Maintenant, prenons ces deux quais entre lesquels mon honorable ami veut dépenser $500,000. Eh bien ! je dirai un mot sur l'exécution de la dépense par l'intermédiaire des commissaires du havre. Je ne blâme pas seulement le gouvernement actuel, mais je dis que cette manière de dépenser de l'argent a duré trop longtemps. L'ancien gouvernement a fait la même chose. Quelle en

a été la conséquence ? Portez les yeux sur la jetée de protection de Montréal : C'est une chose qui offusque la vue, c'est une honte ! Quel que soit celui qui a recommandé cela, quel que soit celui qui l'a imaginé, celui-là devait être aveugle, et le ministre de la Couronne de n'importe quel cabinet qui a sanctionné cela ne pouvait savoir ce qu'il faisait.

La chose a été mal conduite par le passé, et nous devrions essayer de faire mieux. Qu'on enlève à ceux qui ont commis ces bévues la direction des travaux, et que le gouvernement les exécute lui-même. Alors, nous saurons où nous en sommes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député approuve absolument ce que nous faisons.

M. BERGERON : Seulement, vous êtes en train de faire la chose de la même manière que l'ancien gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les travaux doivent être exécutés, non par les commissaires du havre, mais par le gouvernement. L'honorable député condamne la construction de la jetée de protection qui a été commencée et complétée, en tant qu'elle est complétée, par les comissaires du havre de Montréal, dont il vient de louer les talents.

M. BERGERON : J'ai dit qu'ils étaient censés capables.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député apporte seulement un témoignage de ouï-dire quant à leur compétence, et il veut bien lui-même condamner la conduite que le gouvernement a tenue à cette époque. Je laisse à l'honorable député (M.Bergeron) et à l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) le soin de décider cette question entre eux. L'honorable député d'York vient de nous déclarer que nous devrions exécuter ces travaux par l'intermédiaire des commissaires du havre de Montréal. L'honorable député (M. Bergeron) nous déclare que ceux-ci ont fait les travaux depuis nombre d'années.

M. BERGERON : Mais l'honorable ministre des Travaux publics ne les laissera pas faire la chose, et c'est là une affaire différente.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce doit avoir été le propre ministre des Travaux publics de l'honorable député, car lorsque la jetée de protection a été bâtie et terminée son propre parti était au pouvoir. Les commissaires du havre qui dirigeaient les travaux avaient été nommés par les membres de la gauche. Ils appuyaient ces derniers, et c'était leur ministre des Travaux publics qui autorisait la dépense, tout comme c'est aujourd'hui l'honorable ministre des Travaux publics qui autorisa la dépense en question actuellement. Je m'adresserais plutôt à l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Haggart), qui ne doit pas avoir été étranger à cette affaire, car les lignes de chemins de fer se rendaient au havre alors comme maintenant, et qui doit probablement mieux comprendre la chose que l'honorable député de Beauharnois. Le collègue de l'honorable député, l'honorable ministre des Travaux publics, lui a soumis le projet de la jetée de protection que l'honorable député de Beauharnois a qualifié si énergiquement, et il l'a approuvé.

M. BERGERON : Où est le ministre des Travaux publics maintenant ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Malheureusement, le ministre des Travaux publics est sur l'Atlantique, s'il était ici, il serait capable de répondre aux attaques que porte contre lui l'honorable député de Beauharnois.

M. BERGERON : Je ne parle pas du ministre actuel des Travaux publics. J'ai demandé : " Où est maintenant le ministre des Travaux publics qui a fait cela ? "

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'il est dans la magistrature, où il a été placé par les membres de la gauche. Je n'en suis pas absolument certain, mais je pense que c'est M. Ouimet. Toutefois, il est possible que non.

M. BERGERON : Tout ce que l'honorable ministre de l'Agriculture a dit trouve sa réponse dans la manière dont la population de Montréal a voté à la dernière élection, et si ces messieurs continuent la même besogne ils s'apercevront où ça les conduira.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je comprends que la population a voté en faveur du gouvernement actuel.

M. BERGERON : C'est ce que j'ai dit. La manière dont elle a voté a démontré où ça mène.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Et que sur six représentants, il y en a quatre qui appuient le gouvernement.

M. BERGERON : Si vous continuez la même politique, vous aboutirez aux mêmes résultats.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais nous avons changé cette politique. Nous enlevons une partie de ces travaux à la direction de la commission, et nous nous proposons de les faire exécuter sous la direction du gouvernement.

M. COCHRANE : C'est un très triste spectacle pour moi, qui viens de la province de l'Ontario, de voir qu'on s'occupe de cette somme énorme que nous voulons bien, dans l'intérêt de l'Ontario, faire dépenser dans le port de Montréal, comme on le fait ce matin. C'est un spectacle humiliant pour tout membre de cette Chambre de voir un ministre de la Couronne faire assaut de paroles relativement à ce que la parti conservateur a

fait dans le passé. Les ministres sont responsables de leur prpore conduite, et non pas de la conduite d'un ministre conservateur qui a passé et qui n'est plus. Je m'étonne de voir qu'après avoir dénoncé le parti conservateur pendant 18 longues années, et après m'avoir dit, à moi qui appuie ce parti, que la politique de celui-ci était mauvaise, un homme intelligent veuille se lever pour justifier sa conduite par la conduite du parti conservateur. Ces messieurs remonteront le cours des années pour découvrir une vieille affaire toute couverte de poussière par le temps, afin de pourchasser quelque chose qui justifie leur mauvaise conduite relativement aux dépenses actuelles, et de pouvoir dire : " Vous, les conservateurs, vous l'avez fait. " L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) siège complaisamment près de là pour voir prodiguer les millions, alors qu'il avait l'habitude de nous déclarer que les cultivateurs du Canada étaient saignés à blanc. S'il peut trouver quelque chose à souffler à un collègue, afin de rouler un adversaire, il le fera, mais il ne se lèvera pas pour justifier la conduite du gouvernement ; et lorsqu'il ne peut défendre la conduite du gouvernement, il se lève pour quitter la Chambre.

Quelle est l'histoire de ce port de Montréal ? Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) est venu expliquer la chose comme si nous n'en connaissions rien, pendant qu'il aurait le cerveau plein de science. Lorsqu'il se lève, tout autre doit se tenir coi pour écouter ses paroles dictées par la sagesse. Il dit que le trafic du Canada s'est dirigé ailleurs parce que ce port n'a pas été convenablement outillé. Je nie cette assertion. Cet effet est résulté de cette cause jusqu'à un certain point. mais pas entièrement. Quand on sait que sir William Van Horne nous a dit que ça nous coûtait le double et 18 sous pour expédier une tonne de beurre du Canada en Angleterre, et le double pour expédier une tonne de fromage, il a démontré que la perte du trafic dont il parle n'a pas été entièrement causée par le défaut d'outillage convenable du havre de Montréal.

Les membres de la droite disent qu'il n'existe pas de mécontentement ni de querelle dans leur parti. S'il en est ainsi, pourquoi cet argent n'a-t-il pas été dépensé l'an dernier ? S'il est nécessaire que le havre soit outillé, c'est-à-dire que le dragage en question soit exécuté et les quais bâtis, pourquoi, alors que l'honorable ministre des Travaux publics avait de l'argent à sa disposition, n'a-t-on pas exécuté ces travaux ? A mon avis, la raison en est dans le fait qu'il y a eu tant de querelle, de difficultés et de tracas dans le parti, qu'on n'a pas pu faire la dépense avant d'avoir réglé la question.

Aujourd'hui que cette question est réglée, on est prêt à se mettre à l'œuvre. En ma qualité de député, représentant une circonscription de l'Ontario en ce parlement, je suis prêt à voter la somme nécessaire pour outiller convenablement le port de Montréal, mais je veux savoir si cet argent est dépensé à propos. L'honorable ministre du Commerce qui avait coutume de verser des larmes de crocodile sur le fait qu'on jetait l'argent à pleines mains par le pays, ne fait pas preuve maintenant à l'égard des cultivateurs d'autant de sympathie qu'on le constatait alors.

Cependant, dans l'intérêt des cultivateurs, je veux savoir que leur argent est dépensé à propos. Nous n'avons pas besoin de voir les ministres se lever pour faire des discours politiques et pour ne pas nous fournir les renseignements que nous leur demandons. Les ministres que j'avais l'habitude d'appuyer, lorsqu'ils se présentaient en Chambre....

Je vois rire le ministre de l'Agriculture. C'est un rire insignifiant indiquant une intelligence assez bornée. Le ministre des Travaux publics que j'avais l'habitude d'appuyer, lorsqu'il se présentait en Chambre, apportait des plans pour indiquer la manière dont le crédit soumis au parlement devait être dépensé ; et je puis dire à l'honorable ministre, si prompt à ricaner, que s'il veut voir adopter ses estimations par la Chambre, il doit se présenter ici avec un plan défini et bien préparé qu'il pourra expliquer, sans faire de discours politiques et reprendre ensuite son siège en laissant la Chambre pas plus avancée qu'auparavant.

M. HAGGART : Je puis me permettre, peut-être, de hasarder quelques mots à ce sujet, comme j'ai été l'un des membres du comité du Conseil privé à qui a été soumis le sujet concernant les améliorations du havre de Montréal. Je suis beaucoup de l'avis de l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) relativement à la dépense qui se fait au bassin de la Pointe du Moulin à Vent. Bien que cette dépense ait été autorisée par l'un de mes collègues, l'ancien ministre des Travaux publics, je crois que c'est là une somme dont la dépense ne sera pas beaucoup utile au havre de Montréal. La nouvelle dépense de $500,000, que le gouvernement a autorisée dans le même sens, sera, je crois, virtuellement inutile. Ces améliorations n'auront pas beaucoup l'effet d'augmenter les commodités du havre. Il est à ma connaissance que les commissaires sont favorables à l'exécution de ces travaux au bassin de la Pointe du Moulin à Vent. Je sais que la plupart de ceux qui font à ce port le trafic des transports sont en grande partie favorables au plan d'exécuter ces travaux à cet endroit.

Si le port de Montréal doit être le port important qu'il devrait être, il requiert plus de commodités qu'il n'en possède à présent. La quantité de grain passant actuellement par ce port est de 30,000,000 à 40,000,000 de boisseaux. La manutention de cette quantité de grain éprouve la capacité de ce havre au plus haut point maintenant ; et tandis qu'il en est ainsi, il est inutile de parler de dé-

tourner le trafic de grain de l'ouest en faveur du port de Montréal. Le coût du transport du grain de Montréal à Liverpool est à peu près le même que de New-York ou Boston à Liverpool. Tandis que le taux de l'assurance relativement à la route du Saint-Laurent est d'environ ¼ de cent par boisseau plus élevé que celui concernant les navires partant de Boston ou de New-York, le transport du grain de l'ouest à Montréal coûte environ ¾ de cent par boisseau de moins que le transport à New-York ou Boston. Par conséquent, nous sommes à présent en état de transporter le grain de l'ouest à Liverpool par voie de Montréal absolument au même taux que par la route de New-York et Boston. Telle est la raison pour laquelle nos chemins de fer peuvent faire des arrangements à Chicago au sujet de ce trafic.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami voudra-t-il m'excuser un instant ? J'aimerais savoir suivant quelle autorité il affirme que le coût actuel du transport à Liverpool par voie de Montréal est le même que par voie de New-York ou de Boston.

M. HAGGART : J'ai obtenu ces renseignements des autorités du Canada Atlantique. Je me suis enquis afin de savoir comment il se faisait qu'ils pussent exporter du grain à aussi bon marché par la voie de Montréal que par la voie de Boston et New-York, et l'on m'a dit que les frets océaniques pour Liverpool sont exactement les mêmes à partir de New-York ou de Boston. La distance à partir de Montréal est un peu plus courte ; mais les taux d'assurance par la voie du Saint-Laurent sont un peu plus élevés, ce qui est dû en grande partie au défaut de la part du département de la Marine de baliser convenablement le Saint-Laurent. Mais les expéditeurs disent que l'outillage actuel dans le port de Montréal est utilisé dans sa totalité. Il y aura cette saison moins de grain consigné à Montréal que la saison dernière. Si des consignations plus considérables de Chicago étaient dirigées sur Montréal, il serait impossible d'en disposer à cause de l'insuffisance d'outillage dans le havre.

Alors que je faisais partie du gouvernement, nous nous occupions de cette question ; et, d'accord avec mes amis qui formaient partie de la commission, j'arrivai à la conclusion que le seul moyen de remédier à un tel état de choses était d'établir une ligne étendue de quais devant servir de termini aux différentes voies ferrées arrivant à Montréal, et sur lesquelles ces chemins de fer pourraient amener leurs voies près des entrepôts de grains. Une différence d'un demi cent par boisseau est suffisante pour détourner d'un port le trafic d'exportation de grain ou de tout autre produit de l'ouest et l'amener à un autre port. A mon avis, le seul moyen pratique de mettre ce port en état de faire face aux exigences du trafic d'expédition était la construction d'une série de quais tels que le proposait le ministre des Travaux publics il y a quelque temps. Mais je regrette que le mode d'administration du port reste ce qu'il a toujours été, et que l'on continue le système injuste de dépenses dont le seul but est de hausser la valeur de la propriété située en face du fleuve.

Alors que j'étais ministre, les autorités du Grand Tronc et du Pacifique m'exprimèrent l'opinion que le seul plan possible de munir le port des commodités modernes était de construire une série de quais considérables comme on en trouve dans toutes les villes modernes et de progrès dans d'autres parties du monde, ou d'établir en aval du courant Sainte-Marie des améliorations qu'il sera impossible d'établir par suite des sommes actuellement affectées à des travaux près du port.

M. BRITTON : Je désire rectifier une déclaration que j'ai faite l'autre soir relativement à la quantité de grain qui passe par les canaux Welland et du Saint-Laurent. On se rappellera que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) avait dit que la quantité de grain passant par le canal Welland était de 10,000,000 de boisseaux. Sous l'impulsion du moment, j'ai dit que c'était 15,000,000 de boisseaux. Je veux maintenant rectifier ce que j'ai dit. Bien que sachant que la quantité dépassait ce qu'il avait mentionné, je n'en connaissais pas le chiffre exact. Je trouve maintenant que la quantité de grain qui, l'année dernière, est arrivée à Kingston en passant pas le canal Welland a été de 12,714,333 boisseaux ; la quantité amenée à Ogdensburg, 6,500,000 boisseaux, et celle amenée à Prescott, 5,500,000 boisseaux. Il est donc passé par le canal Welland, en ne tenant pas compte d'Oswégo, 24,714,150 boisseaux.

Sans doute, une certaine partie de grain amenée à Ogdensburg a été envoyée dans les Etats de l'est pour consommation locale ou pour exportation. Je pense qu'environ les deux tiers en partant d'Ogdensburg, n'ont pas suivi la voie des canaux du Saint-Laurent, soit environ 4,000,000 de boisseaux. Cela laisserait 20,381,000 boisseaux qui auraient passé par les canaux du Saint-Laurent si tout ce qui est arrivé à Kingston a suivi cette route. Mais je sais que toute cette quantité n'a pas suivi cette route. Une certaine proportion a été retenue pour la consommation locale, de sorte que l'on peut dire avec assez d'exactitude que 20,000,000 de boisseaux ont passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, destinés à l'exportation. L'ex-ministre des Chemins de fer estime sans doute exactement la quantité de grain expédiée par la voie de Montréal, car je ne doute pas que les deux voies ferrées n'aient dû transporter environ 10,000,000 de boisseaux ; de sorte que l'on arriverait au chiffre de 30,000,000 à 40,000,000 de boisseaux qui passent par ce port.

M. FOSTER : Je désire tout simplement ajouter un mot. On a fait une déclaration importante, laquelle n'a pas été contredite du tout. On a déclaré qu'entre la Pointe-du-Moulin à Vent et la section est, où devront se faire les travaux pour lesquels il y a un crédit de $500,000, il y a une suite magnifique de quais, comprenant deux jetées très bien bâties, et que ces deux jetées ont été, l'été dernier, virtuellement inutiles.

Maintenant, vous allez faire une dépense de $500,000 en sus entre ces deux ouvrages en saillie. Qui nous garantit que l'on utilisera ce nouveau quai plus que les deux jetées en question ? Sans une telle garantie, n'allez-vous pas dépenser un demi million de dollars entre deux jetées dont on ne s'est pas servi, et que l'on dit être virtuellement inutiles. Pourquoi ? Simplement parce que aucune voie ferrée ne s'y trouve et ceux qui s'y connaissent en voies ferrées, disent qu'il est impossible d'établir un réseau de chemins de fer avantageux sur des jetées qui se projettent en dehors du rivage.

Ce qu'il nous faut, c'est une série de quais propres à recevoir des voies ferrées avec leurs circuits auxiliaires, s'approchant des entrepôts et des compagnies de transport, et de manière à pouvoir faire passer directement la charge du convoi dans le navire.

Je n'ai pas d'expérience en cette matière, mais c'est là ce que l'on affirme.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Qui affirme cela ?

M. FOSTER : Mon honorable ami à ma gauche (M. Bergeron) et mon honorable ami ici (M. Haggart) qui préférerait de beaucoup la construction de longs quais et n'est pas en faveur de cette dépense à la Pointe du Moulin à Vent. Il dit que le système actuel est relativement inutile pour les raisons que j'ai données. Pourquoi le gouvernement veut-il ajouter une dépense de $500,000 dans un endroit situé à un mille du centre des affaires, au milieu même de quais qui y demeurent non utilisés, excepté sur une très petite échelle ?

M. BERGERON : Il n'y a que les barges qui s'en servent.

M. FOSTER: Assurément, nous n'allons pas dépenser une pareille somme dans le but de donner plus de commodité aux barges qui transportent du bois de chauffage, au lieu d'essayer à faire un havre propre aux steamers océaniques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'honorable député a dit qu'il y a une forte étendue de quais le long de la rive entre la partie supérieure et la partie inférieure du port, lesquels ne sont pas utilisés.

M. FOSTER : A partir du point où le chemin de fer Canadien du Pacifique arrive, tel qu'indiqué sur cette carte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La raison en est que le courant est si rapide que l'on ne peut convenablement amener les navires à ces quais, et que le courant y entraîne constamment de la vase, ce qui rend le chenal difficile à draguer.

M. FOSTER : Est-ce que, à ce quai en saillie, le courant sera plus libre de vase ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, parce que le courant sera dévié vers le chenal principal.

M. FOSTER : Pourquoi ne se sert-on pas de ces quais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que, jusqu'à présent, ils n'ont pas été convenablement munis de voies ferrées. L'honorable député dit qu'ils ne peuvent l'être, et il suggère, de préférence à ces jetées s'avançant dans le fleuve, un système de bassins intérieurs et de docks. Eh bien ! ces docks coûteraient probablement trois ou quatre fois autant que ces jetées s'avançant dans le fleuve. Et ce projet de bassins et de docks donnerait lieu à ce que l'honorable député de Beauharnois semble redouter si fort. Il a fait allusion à toutes sortes de spéculations dans l'achat et la vente des propriétés, lesquelles spéculations feraient naître divers transactions véreuses. Donc, la proposition de l'honorable député d'York serait plus de nature à produire de telles transactions, parce qu'elle nécessiterait des achats considérables de propriété dans cette partie de la ville, tandis que la construction de ces jetées n'entraîne pas l'achat de propriété et conséquemment pourrait se faire à beaucoup meilleur marché et donner les commodités voulues.

Sous ce rapport, la construction de jetées qui s'avancent dans le fleuve serait beaucoup plus économique et efficace. L'honorable député dit que la raison pour laquelle les bassins intérieurs seraient préférables à des jetées s'avançant dans le fleuve, c'est que les voies ferrées ne peuvent atteindre ces dernières. Cependant, comme question de fait, on a fait un arpentage qui démontre que les voies ferrées pourront les atteindre, et c'est l'intention d'amener les compagnies de chemin de fer sur la nouvelle jetée.

Les personnes qui connaissent le port savent parfaitement bien que le chemin de fer Canadien du Pacifique entre dans la ville à son extrémité opposée, et ces deux corporations se servent toutes deux des voies ferrées établies sur les quais de la ville par les commissaires du havre, dont l'accès est libre pour toute compagnie de chemin de fer qui veut s'en servir.

Prenez les expéditions de bêtes à cornes faites par le chemin de fer Canadien du Pacifique ; les quais vis-à-vis le centre de la ville sont ceux d'où les steamships prennent cette cargaison. Les enclos du chemin de fer du Grand Tronc sont à la Pointe Saint-Charles, à la partie ouest, et cette compagnie place ses animaux sur des allèges dans les bassins de la Pointe du Moulin à Vent, et amène ces allèges le long des navires qui

y prennent leur cargaison. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a ses enclos à bétail à Outremont, à plusieurs milles de distance du havre, et amène les animaux aux enclos ; il faut faire débarquer les bestiaux qui y sont gardés pendant quelque temps avant qu'on les embarque à bord des navires. On les met ensuite sur des convois du Pacifique qui les amènent, sur les quais vis-à-vis le centre de la ville, puis ils ont à traverser ces voies pour être mis dans les navires. C'est là un arrangement malcommode et, dans plusieurs cas, dangereux. Ces quais construits dans la partie inférieure du havre seraient on ne peut mieux situés pour l'exportation des bestiaux en Europe, et une fois bien construits et munis de l'outillage nécessaire, ils seront le point de départ de toute l'exportation de bestiaux faite par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et les navires, après avoir pris leur morte cargaison aux quais de la partie supérieure du havre, viendront aux quais de l'autre partie pour y prendre leurs bestiaux près des enclos aux animaux.

M. WALLACE : Où se trouvent les quais qui servent à l'embarquement des bestiaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En aval du courant Sainte-Marie—c'est-à-dire ces quais dont nous parlons. Actuellement, cela ne peut se faire, parce qu'il n'y a pas de voies ferrées sur les quais.

M. BERGERON : Le chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-il l'intention d'y poser des rails ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas le chemin de fer Canadien du Pacifique qui les posera, mais la commission du havre, et le chemin de fer s'en servira, mais jusqu'à ce que cela soit fait, les compagnies de chemins de fer ne peuvent amener leurs convois près des navires.

M. BERGERON : Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait avant aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député semble croire que parce qu'une chose n'a pas été faite par le passé, elle ne se fera pas à l'avenir, ou parce qu'on n'avait pas besoin d'une chose antérieurement, on n'en aura pas besoin plus tard. J'approuve pleinement ce que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a exprimé, quand il a dit que le port de Montréal n'était pas dans les conditions voulues pour servir de port de transit à notre trafic destiné à l'Europe.

C'est principalement à cause de l'absence des conditions voulues dans le port de Montréal qu'une proportion aussi forte de notre commerce d'exportation, le grain surtout, passe par les ports américains. Nous sommes en état d'amener à Montréal par la voie de nos chemins de fer et de nos canaux le grain et les autres produits de l'ouest. Si ce trafic ne vient pas à Montréal, ce n'est pas que l'espace fasse défaut, ou qu'il n'y ait pas de chenal entre Montréal et la mer, ou même, comme l'honorable député l'a dit, que les taux d'assurance soient plus élevés, mais simplement parce que, quand un navire vient à Montréal, au lieu de décharger et de recharger en une journée ou une journée et demie, cela prend quatre jours pour décharger la cargaison et recharger. Dans les ports des Etats-Unis, on décharge un navire en une journée, une autre journée suffit pour le recharger, et dans 48 heures, au plus, le navire peut repartir. Le but que s'est proposé le ministre des Travaux publics dans tous ses plans à l'égard du port de Montréal c'est de pourvoir aux moyens de disposer des cargaisons d'une manière rapide et efficace.

M. SPROULE : Je suppose que tel était son but quand il a demandé ce crédit de $750,000 pour un bassin de radoub ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le bassin de radoub était une autre partie de la question de la navigation du fleuve. Les citoyens de Montréal, les commisasires du havre et la chambre de commerce ont demandé d'une manière pressante que l'on y construisit un bassin de radoub. Toutefois, depuis lors, à la suite principalement des discussions qui ont eu lieu dans le pays, on a changé ce plan. Le ministre des Travaux publics qui, plus que tout autre en Canada, s'est occupé de cette question du transport, et qui a le plus contribué à éclairer l'opinion publique relativement à l'importance du havre de Montréal——

M. FOSTER : Allez au plus court. Occupons-nous des faits et nous accepterons les louanges comme choses allant d'elles-mêmes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me ferai un plaisir d'aller au plus court ; si l'on ne m'avait pas interrompu, j'aurais fini plus tôt. Je ne crois pas avoir besoin d'en dire plus long. Le résultat des travaux au pied du courant Sainte-Marie comme au-dessus sera que, à mesure que le commerce de Montréal se développera, on utilisera toutes les améliorations faites, ce qui en démontrera l'utilité. Et non seulement cela, mais un autre résultat sera que l'on demandera immédiatement de donner plus d'étendue à ces travaux dans le havre, ce qui justifiera de plus en plus le crédit demandé.

M. WALLACE : Je ne pense pas qu'il y ait assez d'espace entre la rue Notre-Dame et le fleuve pour mettre à exécution les améliorations dont le ministre de l'Agriculture nous a donné un aperçu. Tout le projet, du moins cette partie, sera un fiasco, à mon avis. Le projet de construire un bassin de radoub n'aboutira qu'à un gaspillage des deniers publics. Je désire qu'il soit bien connu que je suis opposé à ce que l'on accorde des crédits de cette nature, lesquels, à mon avis, n'atteindront pas leur but. Chacun désire voir le port de Montréal amélioré au point de vue moderne, afin qu'il puisse ré-

pondre aux exigences causées par une somme d'affaires beaucoup plus considérable sur laquelle nous comptons comme découlant de diverses sources et de diverses causes.

Le chenal des navires du fleuve Saint-Laurent—
Pour pourvoir à des travaux supplémentaires..... $78,000

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef déclare que par suite du temps perdu à chaque saison et parce que les dragueurs ne peuvent être tenus en activité plus que sept mois, on a décidé de munir chaque dragueur d'un appareil de lumière électrique, de manière à permettre de continuer le dragage durant la nuit. Le crédit est destiné à munir six dragueurs d'appareils de lumière électrique et de pourvoir au maintien de ce service qui deviendra double par ce système.

M. FOSTER : Ces appareils seront-ils installés par voie de soumissions et à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a déjà demandé des soumissions.

M. HUGHES : Je désire attirer l'attention du ministre sur un point que l'on vient de porter à ma connaissance. Je ne suis que l'écho des sentiments de ceux qui naviguent sur le Saint-Laurent quand je dis que le chenal que le gouvernement creuse maintenant, de ce côté-ci de Sorel, je crois, n'est pas considéré comme le meilleur chenal, mais bien plutôt comme plus long et plus sinueux, et celui qui par le passé a causé le plus d'accidents.

Le PREMIER MINISTRE : Quels renseignements l'honorable député (M. Hughes) a-t-il à cet égard ?

M. HUGHES : J'ai la déclaration de personnes qui naviguent sur le fleuve. Il est un autre point relativement au relevé du fleuve qui se fait actuellement. Les plans ont été préparés à Ottawa, alors qu'ils devraient être faits sur les lieux mêmes où travaillent les ingénieurs, de sorte que l'on pourrait corriger toute erreur que l'on est certain de trouver dans le travail. Si le gouvernement veut bien accepter les recommandations que je viens de faire et s'enquérir à ce sujet, il se convaincra que ce que je dis est conforme aux faits.

M. FOSTER : Tel que je comprends la chose, le gouvernement se propose de munir six dragueurs d'appareils de lumière électrique. Combien cela va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ $18,000.

M. FOSTER : Et à quoi la balance de $60,000 est-elle destinée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le maintien du service. Vous aurez double service, et deux équipes à payer au lieu d'une seule.

Agrandissement du bassin de radoub de Lévis..... $117,000

M. FOSTER : Que se propose-t-on de faire dans ce cas-ci ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bassin de radoub de Lévis est la propriété du gouvernement fédéral. Actuellement sa longueur est de 488 pieds. Les honorables députés savent parfaitement que, dans le cours de ces dernières années, on se sert de navires plus grands et nous avons maintenant des navires qui remontent le fleuve Saint-Laurent et qu'on ne peut recevoir dans le bassin de radoub de Lévis. Si nous devons pourvoir aux moyens de réparer les navires sur le parcours du Saint-Laurent, il nous faut avoir un bassin de radoub qui puisse rencontrer les dimensions plus considérables que l'on donne aux navires.

M. FOSTER : Est-ce que l'on utilise le bassin de radoub toute l'année ? Quel montant en retire-t-on et combien de navires y ont-ils été reçus ?

Le PREMIER MINISTRE : L'année dernière, le revenu a été de $19,839.

M. FOSTER : Quel a été le coût total du bassin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le rapport de l'ingénieur en chef, page 175, il est dit que la dépense s'est élevée à $1,001,490, ce qui comprend $910,000 pour la construction, et $91,490 pour l'entretien et les réparations.

M. FOSTER : Quel rapport y a-t-il entre la dépense et les recettes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La dépense est de $6,148.32. Sept navires ont passé par le bassin.

M. FOSTER : Quelle partie du temps où les navires ont occupé le bassin a-t-elle été consacrée au travail réel, en supposant que la durée du temps pendant laquelle on y admet des navires est de sept mois dans l'année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il va sans dire que les divers navires y restent des périodes différentes. Le rapport que j'ai ici ne mentionne pas le nombre de jours, mais je peux me procurer ces données si l'honorable député le désire.

M. FOSTER : Il est opportun de savoir si le bassin actuel a été utilisé autant qu'il pourrait l'être, et la période de temps pendant laquelle il n'a pas été utilisé.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que le bassin a été beaucoup utilisé. Avant que l'on prenne le vote, je me procurerai un mémoire du nombre de jours que les navires y sont restés.

M. FOSTER : Je suppose que les citoyens de Lévis, quand on aura dépensé ces $117,000, rendront ce billet endossé, billet que le ministre des Travaux publics a

donné justement avant les élections qui ont eu lieu à Lévis. Il leur a donné un billet signé de sa propre main et je crois qu'il a été endossé par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Etait-il là présent pour y apposer sa signature, ou a-t-il seulement promis de signer, je ne suis pas parfaitement certain. Mais je suis sûr que le billet a été préparé et signé par le ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai en sorte que l'ex-ministre des Finances sera tenu de produire toute preuve qu'il peut avoir à l'appui de l'assertion qu'il vient de faire, car je n'ai jamais eu connaissance ni entendu parler, avant aujourd'hui, d'une telle transaction.

M. FOSTER : J'ai pour seul témoin le ministre des Travaux publics lui-même.

Travaux publics—Territoires du Nord-Ouest—
Résidence du lieutenant-gouverneur à Régina—Améliorations, drainage, etc ... $2,500

M. FOSTER : Il semble n'y avoir jamais de fin à cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a fait une demande de certaines réparations un peu plus considérables et le crédit a été ramené à $2,500. Cest surtout pour drainage.

M. DAVIN : Je puis dire que l'hôtel du gouvernement a un grand besoin de travaux en ce qui a trait au drainage. Le trottoir est long et s'étend de l'hôtel du gouvernement jusqu'à la barrière, puis de cette barrière, le long de la propriété du gouvernement, dans la direction des édifices du gouvernement ; et il est absolument nécessaire en hiver quand on veut se rendre de l'hôtel du gouvernement aux édifices de l'administration.

Colombie Anglaise—
Rossland, édifice public $15,000

M. FOSTER : Quel est le coût probable de cet édifice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il coûtera $20,000 et est destiné aux bureaux du gouvernement.

New-Westminster, édifice public..... $15,000

M. FOSTER : Comment cet édifice est-il construit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'entreprise.

Nelson, édifice public $15,000

M. FOSTER : Que se propose-t-on là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la même chose qu'à Rossland ; le coût sera à peu près le même.

Kamloops, édifice public (voté de nouveau).. $3,000

M. FOSTER : Qu'est cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il coûtera en tout $6,000. $3,000 sont portés dans les estimations budgétaires principales, et ces $3,000 serviront à compléter l'édifice. C'était un crédit de l'année dernière qui n'a pas été dépensé.

Vancouver, salle d'exercices (voté de nouveau) $8,000

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un édifice d'un genre dispendieux. L'adjudication des travaux s'est faite pour une somme de $65,658. Viau et Lachance sont les entrepreneurs. Les travaux sont en marche actuellement.

M. CLARKE : Combien l'emplacement a-t-il coûté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe que le terrain appartient au département de la Milice, et nous n'avons pas eu à l'acheter.

M. FOSTER : Est-ce près de ce fameux endroit appelé l'Ile de l'Homme-Mort ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, on me dit maintenant que le gouvernement provincial a donné l'emplacement à titre gratuit.

Gaz et lumière électrique, édifices publics,
Ottawa, y compris les lumières des rues et des ponts, somme supplémentaire requise.. $5,500

M. BERGERON : Je croyais que vous cessiez de vous servir du gaz.

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci se rapporte aux lumières sur les rues et les ponts, en dehors des édifices publics.

M. FOSTER : Quels sont les item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Vingt-six lumières à arc sur les rues et les ponts à $85 par année, soit $2,200. Il y a une somme supplémentaire pour la consommation du gaz, $1,200 ; lampes et appareils renouvelés, $600, ce qui fait $5,000.

M. WALLACE : Cela ne fait que $4,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Puis il y a une autre somme pour les fins générales d'éclairage, $1,000. Dans les estimations bubgétaires principales, il y a une somme de $13,000.

M. SPROULE : Je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux réunir tous les item en un seul ; alors nous connaîtrons ce que coûte l'éclairage, car nous ne pouvons en avoir un aperçu exact quand les item sont dispersés partout dans le budget.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'idée de l'honorable député est raisonnable, et je suggérerai au sous-ministre d'adopter ce mode lors du prochain budget.

M. WALLACE : Quand nous avons des item de $13,000, de $7,000, et maintenant de $5,000 pour l'éclairage, je crois que cela montre que l'on ne suit pas une méthode d'affaires en préparant ces demandes de crédits qui sont discutés en parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les item devraient être groupés ensemble, si possible.

Département de l'Agriculture—
Casiers en acier $700

M. BERGERON : Pourquoi ces casiers en acier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont des casiers en acier pour le département de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Ils sont destinés aux archives récemment transférées dans l'édifice Langevin. Les archives étaient ordinairement conservées dans des chambres de l'édifice de l'ouest, mais j'ai cédé ces chambres à l'honorable ministre des Douanes, dans le département duquel se trouvaient ces chambres, et le Dr Brymner a transporté ses livres et ses archives dans l'édifice Langevin.

M. FOSTER : Le gouvernement a-t-il pris la précaution de s'assurer que le coût de ces casiers en acier est raisonnable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Deux manufacturiers sont chargés de l'ouvrage et le sous-ministre m'assure que le prix est modéré.

M. FOSTER : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a demandé à ces deux manufacturiers de soumettre un prix.

Comme il est une heure, M. l'Orateur quitte le fauteuil.

La Chambre se réunit à trois heures.

Yarmouth Bar, Nouvelle-Ecosse—
Pour compléter le brise-lames..... $1,000

M. BERGERON : Combien cela va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas le chiffre du coût total. Ce crédit permettra de compléter l'ouvrage en entier.

Arcadia—
Enlèvement d'obstacles, rivière Cheboque $1,000

M. FLINT : A la marée haute, cette rivière a une profondeur de 12 ou 13 pieds, et de petits vaisseaux se rendent au quai près du pont à la tête de la navigation. Depuis huit ou neuf ans, on a attiré l'attention du gouvernement sur ces obstacles. On a construit une voie ferrée qui passe tout près d'Arcadia, et son commerce s'est accru récemment. Il y a une ou deux roches considérables qui obstruent la navigation, et ce crédit est destiné à les enlever.

M. FOSTER : Quelle est la longueur du parcours de la navigation en général dans cette rivière ?

M. FLINT : Du pont jusqu'à la mer, environ dix ou douze milles.

M. FOSTER : L'enlèvement de ces obstacles la rendra navigable sur tout ce parcours ?

M. FLINT : Oui.

Cheggogin—
Prolongement du brise-lames..... $600

M. FOSTER : Où se trouve cet endroit au nom si étrange ?

M. FLINT : C'est un point très important de la côte entre Yarmouth et Digby. Le brise-lames qui s'y trouve a été construit par les autorités locales et est un ouvrage très fort et bon, mais il ne remplit pas tout à fait le but auquel il était destiné, et le gouvernement a résolu de le prolonger un peu pour le bénéfice de la population. Il se fait beaucoup de pêche dans les environs, et ce brise-lames protège l'entrée dans un petit cours d'eau à l'intérieur où les bateaux jettent l'ancre.

Brise-lames de Lockeport $3,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet endroit se trouve dans le comté de Shelburne. Ce crédit est devenu nécessaire par suite du fait que le havre se remplit. Nous y avons dragué à plusieurs reprises, mais l'ingénieur en est arrivé à la conclusion que de recourir encore au dragage, sans construire un brise-lames, ne peut entraîner qu'une dépense inutile. Il coûtera probablement $4,000 ; de sorte que ce crédit ne sera pas suffisant pour le compléter.

Gunning Cove—Quai $1,600

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet endroit se trouve dans le comté de Shelburne.

East Ragged Island, quai (voté de nouveau). $1,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est destiné à couvrir le reste des travaux se construisant actuellement à l'entreprise, et cet endroit se trouve dans le comté de Shelburne.

North River- Sainte-Anne—
Quai à Seymour Point (voté de nouveau).. $1,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet endroit se trouve dans le comté de Victoria, et le crédit est destiné à payer le reste du coût des travaux actuellement entrepris.

Clifton, réparations au quai..... $350

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet endroit est dans le comté de Colchester, et le crédit demandé sera suffisant pour tous les travaux. Le quai nous appartient.

Black Rock, comté de Victoria—
Havre à bateaux..... $500
Meat Cove—
Havre à bateaux..... $500

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces endroits sont dans le comté de Victoria. Ces deux crédits sont destinés à enlever des roches dans les havres fréquentés par les

embarcations des pêcheurs sur la côte nord du comté de Victoria, dans l'île du Cap-Breton.

L'Ardoise—
Réparations au brise-lames, pour le compléter $ 1,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet endroit est dans le comté de Richmond, et le crédit est destiné à compléter les travaux actuellement entrepris. Il s'agit de béton. C'est pour réparer les dommages subis par le brise-lames durant les tempêtes. C'est un ancien ouvrage endommagé par les tempêtes, et le crédit doit être affecté aux réparations.

Baie de Gabarus, brise-lames.....$ 8,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme a été demandée depuis longtemps. Gabarus est dans le comté du Cap-Breton, dont le député est l'honorable chef de l'opposition. Le délai apporté a eu pour cause le caractère assez dispendieux des travaux à faire. Tout d'abord les ingénieurs firent rapport que les travaux coûteraient $40,000, et, à cause de cela, le département n'a pas entrepris de les faire. Les habitants de l'endroit ont représenté qu'il était tout à fait possible d'y construire un ouvrage ne coûtant que la moitié de ce montant, et nous demandons ce crédit. Si nous pouvons faire exécuter les travaux nécessaires moyennant $20,000, nous les entreprendrons ; mais s'il faut dépenser $40,000, nous ne les entreprendrons pas.

M. FOSTER : Quel est cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une localité importante habitée par des pêcheurs sur la côte sud du Cap-Breton.

M. WALLACE : La principale importance de l'endroit découle de l'histoire plutôt que du commerce. Si je suis bien renseigné, c'est l'endroit où débarquèrent les troupes qui s'emparèrent de Louisbourg. C'est un port douanier qui donne un revenu de $32.82, plus 72 cents de supplément. Par conséquent, comme entreprise commerciale, je ne vois pas ce qui peut justifier la demande de ce crédit. Si le ministre avait l'intention d'ériger un monument commémoratif à l'endroit où Wolfe a débarqué, il obtiendrait sans beaucoup de difficulté le crédit nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Supposons qu'on appelle le brise-lames Wolfe, cela règlera-t-il la question ?

M. WALLACE : Je crois que le ministre devra nous donner de plus amples renseignements s'il veut justifier la demande de ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que l'honorable député ne se basera pas sur le montant du revenu des douanes lorsqu'il s'agit de construire un brise-lames. Quand il s'agit d'édifices publics, et que vous voulez savoir l'importance d'une ville, on peut bien prendre en considération le revenu douanier ; mais ce dernier point n'a certainement rien à faire avec la construction de brise-lames qui peuvent être nécessaires afin de protéger les vaisseaux à des endroits où il n'y a qu'un très faible revenu douanier, mais qui se distinguent pas un trafic considérable amené par la circulation des vaisseaux.

M. WALLACE : Sous quel rapport cet endroit se distingue-t-il en fait de trafic considérable ?

M. MORRISON : Je connais très bien cette localité. Tous les vaisseaux allant de Halifax aux mines, ainsi que ceux qui remontent le Saint-Laurent, et une flotte nombreuse de vaisseaux qui se livrent à la pêche au large passent par cet endroit. Parfois ces ports sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse sont tout simplement remplis de vaisseaux surtout à l'époque des tempêtes de l'équinoxe d'automne. Gabarus est un port très important pour le cabotage, particulièrement depuis que Louisbourg est devenu un port si important. Lorsque le temps est à la tempête ou à la brume, je crois qu'il s'y trouve autant de vaisseaux que dans le havre d'Halifax. N'eût-il d'autre mérite que celui d'être un havre de refuge, au point de vue des intérêts du cabotage, cette dépense serait justifiable.

M. HUGHES : Quelle est la profondeur de l'eau dans ce havre ? Je me suis laissé dire qu'un vaisseau tirant plus de quatre pieds d'eau ne peut approcher du havre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! oui. Il y a une profondeur de 14 ou 15 pieds d'eau.

Porter's Lake—
Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal $9,000

M. BERGERON : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Halifax. Ce lac serait navigable sans une barre qui se forme de temps à autre à l'entrée. Cette entrée était autrefois navigable et le gouvernement a fait de faibles dépenses de temps à autre pour la tenir libre, mais les ingénieurs font rapport qu'il est inutile de dépenser de faibles sommes, et qu'il faut construire des ouvrages solides si l'on veut tenir l'entrée libre.

M. FOSTER : Qu'y a-t-il autour du lac ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est entouré par un district où l'on s'occupe de pêche, de culture et de commerce de bois.

M. HUGHES : Quelle est la population de tout le comté de Halifax en dehors de la cité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 40,000.

M. WALLACE : Avez-vous les plans des ouvrages en vue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai une estimation des travaux à faire ; la voici : excavation dans le sol et dragage, 40,000 verges cubes, $4,200 ; ouvrages en caissons, $3,200 ; pont tournant, $800 ; dépenses imprévues, $800 ; soit un total de $9,000.

M. WALLACE : Ces travaux doivent se faire à l'entrée du lac ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, entièrement à l'entrée du lac.

M. WALLACE : Quelle est l'étendue du lac ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a dix-sept milles de longueur.

M. FOSTER : Quelle profondeur voulez-vous donner au chenal d'entrée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chenal que nous nous proposons d'ouvrir donnera quatre pieds à l'eau basse, et comme la marée monte de six pieds, il y aura dix pieds à l'eau haute.

M. WALLACE : A quelle distance de Halifax cet endroit se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De quinze à seize milles.

M. WALLACE : C'est là une dépense que l'on ne peut justifier, parce que lorsque les travaux seront terminés il n'y aura que quatre pieds de profondeur à l'eau basse et dix pieds à l'eau haute. Quelle profondeur d'eau y a-t-il maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES :La voie d'écoulement est fermée et, en conséquence, toute la contrée se trouve inondée autour du lac au printemps sur une étendue de plusieurs milles.

M. WALLACE : Alors, il n'y a après tout pas d'accès à ce lac.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a existé un chenal d'entrée au lac, mais il est maintenant fermé à l'eau basse.

M. HUGHES : Alors, le but à atteindre c'est de faire certains travaux de dessèchement pour le comté de Halifax, ce qui devrait être entreprise par la municipalité. Si l'on considère les phares, les quais, et autres ouvrages publics qui se trouvent dans la circonscription électorale de l'honorable ministre (M. Fielding)——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député (M. Hughes) devrait traiter la question du moment avec une disposition d'esprit plus généreuse. Les honorables députés de l'Ontario ne devraient pas trouver à redire contre ces dépenses dans les provinces maritimes. En regard des sommes que nous dépensons—(avec à propos et utilement)—dans les autres provinces, les subventions accordées aux provinces maritimes ne sont pas entachées de prodigalité.

M. WALLACE : J'objecte à cet arrêt rendu par le ministre des Finances, à l'effet qu'il n'est permis à aucun honorable député de la province de l'Ontario de critiquer——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. WALLACE : Oui ; voici ce que l'honorable ministre dit : Il dit que nous devons laisser voter ce crédit parce qu'il semble vouloir menacer à mots couverts de blâmer l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) d'obtenir pour sa circonscription électorale quelques crédits contestables. En supposant que tel soit le cas, cela ne s'applique pas à tous les députés de la province de l'Ontario. Nous prétendons avoir le droit de critiquer tout crédit demandé, que ce soit pour la Nouvelle-Ecosse ou pour Ontario. Nous avons critiqué quelques subsides énormes demandés pour Ontario et que nous avons déclarés absolument injustifiables, que nous, de la province de l'Ontario, n'avons jamais demandés et que nous continuerons de condamner ; de sorte que nous ne permettrons pas au ministre des Finances de nous fermer la bouche de cette manière.

Ses explications se réduisent à ceci : Voici un lac qui n'a pas de déversoir dans l'océan, excepté à la marée haute. Le gouvernement veut percer un chenal qui, après le dragage poussé, je suppose, jusqu'à la roche, n'aura que quatre pieds de profondeur. Les vaisseaux ne pourront y entrer qu'à la marée haute. et en sortir qu'au même temps, avec sans doute plus de régularité si les travaux en question étaient exécutés. Je ne pense pas que cette explication justifie la dépense de $9,000.

M. HUGHES : Le ministre des Finances est sans doute très chatouilleux puisqu'il se fâche à la suite des remarques que j'ai faites à ce sujet. Cela ne me trouble pas. Tout crédit que j'approuve, que la dépense se fasse dans la province d'Ontario ou dans les provinces maritimes, je suis prêt à le justifier sans m'exciter à cet égard. Le ministre des Finances ne semble pas être sourd au cri de la conscience et devient quelque peu chatouilleux quand on lui parle des crédits qu'il a obtenus pour son comté.

M. FOSTER : Le crédit demandé me semble étrange. Vous n'avez ici aucune voie de communication fréquentée. D'après ce que dit le ministre des Finances, voilà un lac maintenant sans issue et l'eau inonde le district avoisinant. On juge nécessaire de dessécher le lac et d'établir une issue vers les eaux extérieures et la mer, et l'on a recours au plan bien simple d'amener le gouvernement à se charger de ces travaux à titre d'entreprise publique. Il me semble que nous ne pouvons faire cela. Si vous dépensez $9,000, une somme considérable, vous n'aurez après tout qu'un chenal dont on ne pourra se servir en tout temps et l'on ne mentionne pas que l'on puisse en faire une voie de communication fréquentée. Si

nous nous chargeons de travaux de ce genre, il n'y aura pas de fin aux demandes analogues pour l'intérieur du pays.

M. RUSSELL : Si l'on me permet de m'exprimer ainsi, je dirai que c'est réellement une question très importante. A un moment donné, il a été question de dépenser quelque $35,000 ou $40,000 pour ces travaux. J'ai vu des plans élaborés, préparés il y a quelque dix ou douze ans passés par l'ingénieur du département à Halifax, dont l'objet était de remettre ce havre sur le pied qu'il avait trente ou quarante ans passés. Je ne sais pour quelle raison il s'est bouché, mais j'ai entendu dire que c'était dû aux mauvaises méthodes employées pour le tenir libre. C'est réellement un havre, et, autrefois, il desservait une navigation considérable, pour les bateaux pêcheurs de toutes sortes.

Or, à part les bons résultats qui découleront de cette amélioration de la navigation et des pêcheries, ce qui tombe dans les attributions de ce parlement, il y a aussi à considérer que les travaux en question viendront en aide à trois ponts importants dont les abords et les culées se trouvent submergées à certaines saisons. Ces ponts se trouvent sur le parcours de routes qui sont en réalité les artères de communication entre l'extrémité est du comté, et, à vrai dire, entre les districts de l'est de la province, et la cité. J'admets que ce n'est pas là une question tombant dans les attributions de ce parlement. Cependant, l'emploi du crédit demandé sera d'un grand avantage pour la population. Je suis sûr que mon honorable collègue (M. Borden, Halifax), qui vient d'entrer dans la Chambre, va corroborer ce que je viens de dire.

M. FOSTER : Avant que l'honorable député (M. Russell) eût parlé, l'amélioration dont il s'agit semblait être du ressort de la municipalité, mais, maintenant, il est évident que c'est surtout le gouvernement provincial qui y est intéressé——

M. RUSSELL : Je dis que cette dernière considération est accessoire.

M. FOSTER : C'est le gouvernement provincial qui est intéressé dans ces ponts dispendieux, dont la stabilité est mise en danger parce que le chenal s'est rempli. Puis, ajouté à cela, vous avez le desséchement du lac et les avantages qui en résulteront pour les terres de ceux qui y demeurent ou qui sont près de là. Quant à l'autre considération, ce n'a jamais été et ne pourra jamais devenir une voie de communication générale et fréquentée, de sorte que les intérêts que ce gouvernement fédéral pourrait y avoir sont tout à fait secondaires.

Et, maintenant, je comprends qu'il y a un pont que l'on veut retirer d'entre les mains du gouvernement provincial, et que ce gouvernement-ci devra maintenir. L'on veut pourvoir à la construction d'un pont tournant, et ce pont deviendrait nécessaire pour desservir une nouvelle voie de communication, remplaçant par là l'une des voies actuellement en existence.

M. RUSSELL : Non.

M. FOSTER : Oui ; il y a une somme de $800 destinée à la construction d'un pont tournant.

M. RUSSELL : C'est pour l'endroit où passera le chenal.

M. FOSTER : Il y a actuellement un chenal et un pont à cet endroit.

M. RUSSELL : Autrefois on l'appelait un canal.

M. FOSTER : Mais le ministre dit qu'il était libre à l'eau haute. Toute la discussion tend à montrer que c'est absolument une question du ressort de la province et de la municipalité Comment doit-on construire les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils seront donnés à l'entreprise. Le cahier des charges donne $800 pour le pont ; $4,200 pour l'excavation dans le sol ; $3,200 pour les caissons ; $800 pour un pont tournant à la route Graham ; $800 pour dépenses accessoires. La route Graham est une voie fréquentée. Il s'y trouve un pont actuellement.

M. FOSTER : Comment justifier le projet de retirer des mains du gouvernement provincial un pont qui lui appartient, d'en construire un nouveau et le maintenir ensuite pour toujours ? Nous avons non seulement à construire un pont, mais il nous faut y placer un homme salarié, lequel devra tourner ce pont.

M. RUSSELL : Le chenal à ouvrir passe à travers certains terrains appartenant à des personnes pour lesquelles il faudra construire un pont leur permettant de traverser le chenal. C'est ce que m'a expliqué l'ingénieur à Halifax, qui me dit qu'il pourra creuser le chenal en question.

M. FOSTER : Je propose que l'on diminue de $800 l'item en question et que l'on n'y construise pas de pont tournant.

M. RUSSELL : Oh ! non ; ne faites pas cela. Le crédit aurait dû être de $10,000, et on en a déjà retranché $1,000.

Amendement décidé dans la négative.

Salmon River, comté de Halifax—
Hangar au fret sur le quai.....$ 500

Le MINISTRE DES FINANCES : Salmon River est un village à 100 milles à l'est de Halifax. C'est l'intention de construire sur le quai un hangar au fret. Le quai est à proximité de l'un des plus importants districts aurifères de la Nouvelle-Ecosse, et il s'y fait un trafic considérable.

M. BERGERON : Est-ce que les intéressés ne pourraient eux-mêmes ériger ce hangar ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un quai du gouvernement et nous ne pour-

rions permettre aux habitants de l'endroit d'y construire un hangar. Le quai appartient au gouvernement fédéral. Le hangar est destiné à protéger le fret.

M. FOSTER : Est-ce que $500 ne constituent pas une somme exorbitante pour y ériger un hangar ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctionnaires du département m'informent que $500 ne sont pas plus qu'il ne faut pour y construire un hangar convenable et qu'il y aura une salle d'attente attachée à ce hangar. C'est un port d'escale pour les steamers quand il fait mauvais, il devrait y avoir quelque comodité de ce genre pour le public.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il est bon de construire ce hangar. Mais un habitant de l'endroit m'informe que l'on n'a pas rendu la Couronne propriétaire du terrain avant de construire le quai.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mes renseignements sont à l'effet que la partie du quai touchant au rivage repose sur une partie de l'ancienne chaussée. Il n'y a pas de doute que c'est une propriété publique.

M. BORDEN (Halifax) : Je suggérais que, avant de faire d'autre dépense, le département s'assurât d'abord si la Couronne est bien réellement propriétaire du terrain. On m'informe aussi que la dépense faite pour la construction du quai n'a pas été précédée d'une demande de soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; l'ouvrage n'a pas été fait à l'entreprise.

M. FOSTER : Combien a-t-il coûté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le quai a coûté $1,646.

Young's Landing, quai.....$ 900

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet endroit se trouve dans le comté de Lunenburg. Ce crédit servira à terminer le quai.

M. FOSTER : Sur quelle route se trouve-t-il ? Quel trafic s'y fait-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un établissement d'environ 1,500 âmes, non éloigné de la ville de Lunenburg, entre Lunenburg et Mahone Bay.

Saw's Pit, quai.....$ 900

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet endroit est également dans le comté de Lunenburg, sur le havre intérieur de la ville de Lunenburg. Ce crédit servira à compléter les travaux.

M. FOSTER : Je ne comprends pas l'utilité de construire ces quais

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais, ce n'est pas un nouveau système de l'administration.

M. FOSTER : Je ne me rappelle pas avoir entrepris une construction générale de quais de cette sorte. Ce que nous avons fait, ça été de prendre soin des quais qui nous ont été transférés par le gouvernement provincial. Là se bornaient nos travaux. Mais voici une multiplication de petits quais disséminés sur toute la côte, quais qu'il nous faudra ensuite entretenir, ce qui constituera certainement une augmentation des dépenses fédérales.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami (M. Foster) s'apercevra qu'il s'est trompé. Il trouvera que l'on a construit de nombreux quais le long de la côte de Québec et des provinces maritimes, et, je n'en doute pas, judicieusement. Nous n'inaugurons pas de nouveau système. Nous suivons simplement la pratique adoptée par plusieurs administrations pendant nombre d'années.

Jardan Bay, est,—
Pour compléter les réparations aux brise-lames.....$ 1,200

M. FOSTER : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jordan Bay se trouve dans le comté de Shelburne. Ce crédit est destiné à réparer le brise-lames, ouvrage considérable construit il y a quelques années et qui a été beaucoup endommagé. Il s'y fait un commerce de bois considérable. Nous y avons dépensé une certaine somme d'argent, et ce crédit est pour compléter les travaux.

Newellton, Cape Island—
Quai.....$ 2,000

M. FOSTER : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un nouveau quai dans le comté de Shelburne.

M. FOSTER : Pourquoi le construit-on ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Newellton est sur l'île appelée Cape-Island. C'est l'intention de construire une jetée de 150 pieds de longueur, 20 pieds de largeur avec une profondeur de 7 pieds d'eau à marée basse. L'industrie de la pêche se pratique sur une grande échelle tout le long de cette côte.

M. FOSTER : Quelle est la population de Newellton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La population de l'île est d'environ 3,000. Il ne serait pas juste de dire que la population de Newellton est de 3,000, mais Newellton forme partie de l'île.

Shag Harbour, quai.....$ 2,000

M. FOSTER : Où est cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Shag-Harbour se trouve aussi dans le comté de Shelburne. La population en est d'environ 600 âmes. Il est situé à huit milles à l'ouest du village de Barrington, et c'est une localité d'une certaine importance locale.

M. SPROULE : Est-ce un nouvel ouvrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Quel service doit-il rendre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un district habité par des pêcheurs, avec une population assez forte, et il n'y a pas de quais dans les environs.

M. FOSTER : Ces quais sont-ils des quais de péage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Ces crédits couvriront-ils le coût total ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Les crédits demandés suffiront pour compléter presque tous les divers travaux dans les comtés de Shelburne et de Queen.

M. DAVIN : Comment les pêcheurs se tiraient-ils d'affaires auparavant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils se tiraient d'affaire le mieux possible, mais si nous sommes désireux que la population des pêcheurs reste au pays, nous devons améliorer leur sort quelque peu, car nous ne devons pas nous attendre à ce que la jeune génération se plaise au milieu des difficultés auxquelles leurs pères se sont soumis. Je crois que nous ne pouvons leur rendre un meilleur service qu'en construisant des quais ici et là, le long de la côte dans les provinces maritimes, où l'industrie de la pêche joue un rôle important.

M. SPROULE : Alors, il y a donc encore de l'émigration. Je croyais que le gouvernement prétendait avoir réussi à retenir les Canadiens au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'attarderai pas à dire si le résultat en est due à l'administration du gouvernement, ou à d'autres causes, mais c'est un fait que l'émigration a été arrêtée à un degré considérable. Il y a eu une forte tendance chez les pêcheurs des provinces maritimes de s'éloigner, surtout vers le Massachusetts, et nous essayons, par le moyen d'améliorations comme celles-ci, de rendre un peu meilleure la condition de la population le long des côtes des provinces maritimes. Il y a encore quelque émigration, mais il y en a moins qu'auparavant.

M. SPROULE : L'honorable ministre a parlé avec une franchise digne de louange. On nous avait informé au commencement de la session que l'émigration avait entièrement cessé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout en déclarant que l'état de choses dans la Confédération en général s'est beaucoup amélioré, surtout dans les provinces de l'ouest, l'amélioration n'a pas été aussi sensible dans les provinces maritimes que dans l'ouest. J'espère que les honorables députés sauront apprécier les efforts que nous faisons pour améliorer les choses le long de la côte.

Chebogue River—
Quai de Town Point, réparations.....$ 1,000

M. FOSTER : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Yarmouth.

M. FOSTER : Est-ce un nouveau quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de réparer un ancien quai.

M. FOSTER : En sommes-nous propriétaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FLINT : Le quai de Town-Point est l'un des plus anciens quais dans cette partie du pays. Il a été très bien construit. Je ne me rappelle pas la date de sa construction, mais ce doit être cinquante ou soixante ans passés. Le quai de Town-Point a été construit dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse, quand les colons commencèrent à s'y établir. Les premiers colons y débarquèrent et avaient l'intention d'en faire le chef-lieu de l'établissement, mais la population se dirigea subséquemment sur Yarmouth. Néanmoins, Town-Point et ses environs demeurèrent une localité très florissante, et toute la contrée près de l'embouchure de la rivière est bien peuplée et constitue un district florissant. C'est là une des propriétés qui, qu'elle soit sur la liste ou non, a été transférée à la Confédération. Le quai n'a jamais coûté de dépense au gouvernement, bien que, d'après moi, dans le cours des sept ou huit dernières années, le gouvernement eût dû y dépenser quelque argent. Les habitants auraient désiré que l'on y appliquât quelque argent, mais ils se sont efforcés tout le temps de se tirer d'affaire le mieux possible en faisant quelques réparations partielles selon leurs moyens. Toutefois, le quai en est rendu à un point où les améliorations en vue sont devenues nécessaires, et il est convenable de le mettre en bon état. C'est un excellent point de débarquement pour les marchandises, et le quai dessert les intérêts d'une très forte population.

Belliveau—
Réparations au brise-lames.....$ 2,000

M. FOSTER : Où se trouve cet endroit, et quel but aura-t-on atteint quand le brise-lames sera complété ?

M. COPP : Ce brise-lames se trouve dans la partie ouest du comté de Digby. Il y a là la maison Jones Bros. ; cette maison fait un commerce considérable avec les Indes Occidentales, ainsi que le commerce de cabotage entre Digby et les Etats-Unis. Cet ouvrage doit avoir coûté d'abord $100,000. L'année dernière, nous avons dépensé $3,500 en réparations, mais nous n'avons pu les terminer. Cette demande de $2,000 est dans le but de les compléter.

Trout Cove—
Brise-lames, nouveau caisson..... ..... $700

M. FOSTER : Où se trouve cet endroit ?

M. COPP : Dans le comté de Digby. L'avant dernière année nous avons dépensé $9,000 pour ce brise-lames. C'est une localité très importante. L'année dernière, durant une tempête, l'abord du nouvel ouvrage a été enlevé, et ce crédit de $700 est requis pour restauter l'abord du brise-lames.

West Berlin, ouvrages pour protéger le rivage $1,500

M. FOSTER : Où se trouve cet endroit ? Que se propose-t-on d'y faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est dans le comté de Queen. Cet argent est nécessaire pour construire des travaux de protection de 1,600 pieds de longeur, sur 10 pieds d'épaisseur et 5 pieds de hauteur, aux endroits où la grève est constamment entourée par les eaux. Il s'agit d'une construction nouvelle, et c'est tout ce qu'elle coûtera. Berlin-ouest est à l'est de Liverpool ; c'est un village de pêcheurs d'environ 400 habitants ; le seul port à cet endroit est une petite crique protégée par une grève couverte de galets.

Crique Parker, prolongement du quai. $3,000

M. FOSTER : Où est cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté d'Annapolis.

M. MILLS : Je félicite le ministre d'avoir demandé un crédit aussi nécessaire. Je crois que cette décision a été prise en réponse à une pétition des habitants de l'endroit. Ce travail profitera non seulement à la localité mais à toute l'industrie de la pêche en amont et en aval de la baie. Il se rapporte directement, je crois, aux grands établissements de Collas, Whitman et Cie pour le séchage du poisson ; cette maison fait des affaires considérables, non seulement à Annapolis, mais aussi à Halifax, et dans d'autres ports des provinces maritimes ainsi qu'à Boston et Terre-Neuve. Si toutes les dépenses doivent être aussi utiles que celle-là, notre argent sera bien employé.

Puisque nous en sommes sur ce sujet, je ferai une courte allusion,—vu la phase avancée de la session,—à une autre entreprise, dont j'ai déjà parlé sous l'ancien gouvernement. Je veux parler de la nécessité d'un port de refuge à Margaretville. Il ne s'agit pas d'une amélioration locale, mais d'un travail qui intéresse toutes les provinces maritimes ; il a été demandé dans des pétitions signées par les citoyens de toutes classes, et de toutes les localités, aux environs de la baie de Fundy.

Les marchands et expéditeurs de Saint-Jean, de Canning, de Parrsboro' et de toutes les villes et villages autour de la baie de Fundy, et dans les comtés de Digby et d'Annapolis ont envoyé des requêtes au gouvernement pour avoir une jetée en pierre à eau profonde à Margaretville. Puisque nous sommes dans une ère de prospérité, que les revenus sont abondants, que des millions sont dépensés dans les autres partie du pays, c'est le moment de doter Margaretville d'un port de refuge. Cette entreprise est nécessaire pour protéger la vie et la propriété. De Digby aux Cinq-Iles, il n'y a pas de port de refuge, tout le long de cette côte bordée de récifs. S'il y avait en un port de refuge à Margaretville, des centaines de vies auraient été épargnées depuis vingt-cinq ans.

En 1892 j'ai fait préparer au ministère de la Marine un relevé de tous les désastres survenus sur cette côte et on en trouvera la liste dans les "Débats" de 1892. On peut avoir par là une idée des terribles pertes de vies et de propriétés occassionnées par l'absence d'un port de refuge dans ces parages. C'est là qu'a sombré le steamer du gouvernement "Princesse Louise" avec plusieurs personnes à bord. Des hommes d'expérience, des navigateurs, des propriétaires de navires ont tous émis l'opinion que s'il y avait eu un port de refuge à 8 ou 10 milles, ce naufrage n'aurait pas eu lieu.

C'est un cas entre une foule d'autres que je pourrais citer. Je pourrais citer une cinquantaine de naufrages, sur cette côte inhospitalière. Il ne se passe pas une année que nous n'ayons à déplorer quelques sinistres plus ou moins considérables. En supposant qu'un port de refuge à cet endroit coûterait $150,000 ou $200,000, ce serait assurément de l'argent bien employé, et cette Chambre a voté des millions pour des travaux beaucoup moins importants. L'autre jour, la Chambre a voté $70,000 pour la construction d'un quai, à un endroit où il n'y a pas d'eau du tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit n'a pas été voté.

M. MILLS : Dans tous les cas, cette demande de crédit a donné lieu à de longs débats. Mais dans le cas dont je parle, il s'agit d'un travail de la plus haute importance pour les intérêts maritimes du pays. Je m'abstiendrai de donner des détails, car le temps presse, mais je veux, au moins, pouvoir dire que j'ai signalé cette nécessité à l'attention du gouvernement.

Je puis aussi donner une autre raison. Si on construisait une jetée en pierre à eau profonde à Margaretville, le chemin de fer Nova Scotia Central prolongerait sa voie jusque-là, ce qui augmenterait l'importance commerciale de la localité et des environs. J'espère que le gouvernement ne tiendra pas compte du fait que je suis conservateur pour refuser d'agir ; car il n'y a pas un endroit dans le comté d'Annapolis où j'aie moins de partisans. Je n'ai peut-être pas dix amis politiques à cet endroit, et chaque fois que j'y suis allé, j'ai déclaré aux électeurs que peu m'importait de les voir voter contre moi ou pour moi. Mais la construction de cette jetée intéresse tout le comté et toute la baie

de Fundy. Les villes d'Annapolis et de Granville, la population de Digby et celle de toutes les provinces maritimes y sont intéressées.

Harbourville, prolongement du quai.. $2,500

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme comprend le coût total des travaux.

Wolfville, améliorations dans le port. ... $4,000

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une entreprise nouvelle et ce crédit couvrira toutes les dépenses. Wolfville est dans le comté de King, le siège de l'université Acadia et une des plus belles villes des provinces maritimes.

Parrsboro', dragage..... ..... $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux de dragage sont commencés depuis quelques années, et le port se remplit de nouveau. C'est un centre d'expédition important dans le comté de Cumberland ; c'est de cet endroit que les mines de Springhill expédient leur charbon, il s'y fait aussi un commerce de bois considérable.

Brûlé, réparations au quai..... $1,200

M. SPROULE : Je suis informé qu'il suffirait de $250 pour cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai ici une estimation donnant tous les détails et le coût des travaux est fixé à $1,200 ; cependant, je donnerai des instructions pour que les ingénieurs fassent un nouvel examen ; mais je suis bien certain que l'honorable député a été mal informé.

Tatamagouche, réparations au quai..... $350

M. SPROULE : On me dit qu'il suffirait de $50 au plus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Celui qui a renseigné mon honorable ami s'est trompé. Les ingénieurs de cette division ne demanderaient pas $350, si $50 étaient suffisants. Voici leur estimation :

9,760 pieds de planche.	$136 64
1,760 " "	93 64
2,040 longrines.....	31 00
2,376 longrines.....	23 00
Pour renouveler l'extrémité extérieure du caisson.....	25 00

Cela se trouve dans le comté de Colchester.

Malignant-Cove—Brise-lames..... $5,000

M. COCHRANE : Tous ces travaux sont-ils dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je devrais m'excuser de ce que dans un seul port de l'Ontario, nous dépensons plus que dans tous les ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse.

M. CLARKE : Quel port de l'Ontario ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Port-Colborne.

M. MILLS.

M. FOSTER : Vous n'avez pas donné d'explications au sujet du brise-lames de Malignant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce brise-lames est destiné à ouvrir un chenal de 320 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, à une profondeur de 3 pieds au dessous du niveau actuel à marée basse, pour permettre l'entrée du port aux bateaux des pêcheurs. On pense que ce crédit couvrira toute la dépense.

Havres et rivières—
Brooklyn—Quai $2,500

M. FOSTER : Où est situé Brooklyn ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Queen.

M. FOSTER : S'agit-il d'un nouveau quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. A cet endroit, depuis nombre d'années, les citoyens demandent des travaux qui coûteraient très cher. Nous avons cru que ce petit quai répondrait à quelques-uns des besoins. Ce crédit couvre toute la dépense.

Havres et rivières—
Chezzetcook—Quai..... $3,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se trouve dans le comté d'Halifax—à l'est. Il y a une forte population française à cet endroit.

M. SPROULE : Cela couvre-t-il toutes les dépenses ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Parmi tous ces travaux dans la Nouvelle-Ecosse, combien sont des constructions nouvelles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas le dire dans le moment, mais je vais faire le calcul et je le transmettrai à l'honorable député. Dans presque tous les cas, surtout dans mon comté, il s'agit de travaux peu importants, qui seront presque tous terminés avec le crédit demandé.

M. WALLACE : Je suis certain que la conscience scrupuleuse de l'économe J. Israël Tarte va bondir d'indignation quand il verra ces estimations. Il blâmera l'extravagance avec laquelle on vote des crédits pour des centaines de localités dans la Nouvelle-Ecosse, pour toutes sortes de travaux. Il y a sans doute, dans le nombre, des travaux recommandables, mais à cette phase de la session, le temps nous manque pour les étudier et en faire une critique raisonnée.

L'honorable premier ministre a hâte de nous voir partir d'ici. L'autre jour, il parlait du "jour glorieux de la prorogation." Il a félicité le pays d'avoir au parlement des hommes capables pour faire ses lois, mais aujourd'hui, il soupire après le jour où nous cesserons de légiférer, pour rentrer dans nos foyers. Le parlement vote l'argent par milliers de piastres, et surcharge d'hypothèques toutes les terres du pays, et crée des

obligations qu'il devra expliquer aux électeurs——

M. McGREGOR : Nous expliquerons que pour le petit comté de l'honorable député nous avons voté quinze différents crédits.

M. WALLACE : L'honorable député d'Essex-nord n'expliquera probablement pas grand'chose. Il est prêt pour la jolie place qui l'attend. Il n'a pas du tout l'intention de donner des explications.

M. McGREGOR : Oui, j'en ai l'intention ; venez dans mon comté et vous verrez.

M. WALLACE : Il laissera des explications à son successeur. On nous fait adopter ces estimations à l'aveugle, en nous fournissant seulement la plus légère explication, si même on nous en fournit. Il semblerait que le gouvernement ne sait que faire des deniers publics, si ce n'est de les distribuer à tous ceux qui en demandent, et même, comme nous l'avons constaté dans plusieurs cas, à ceux qui n'en demandent point.

M. FOSTER : Il fait bon de constater que, dans ce brouhaha, le ministre des Finances (M. Fielding), comme de coutume, ne cesse jamais de songer à ses propres intérêts. Je constate que 15 crédits ont été votés pour sa petite circonscription.

M. COCHRANE : Pas possible !

M. FOSTER : L'an dernier, l'un des suivants de l'honorable ministre a annoncé qu'il le trouvait un peu égoïste dans la préparation des crédits, et comme le voilà avec cette réputation, il veut, je suppose, la mériter à présent.

M. COCHRANE : Est-il vrai qu'on lui a subventionné 137 milles de chemin de fer, aussi ?

M. FOSTER : Je ne parlais pas de l'intérieur, il s'agit là seulement de ses défenses de côte. Ça a trait aux confins. Si l'on pénètre à l'intérieur, on trouve des artères et des veines en tous sens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je devrais me sentir obligé envers mon honorable ami en l'entendant témoigner en faveur de mon zèle à l'égard des intérêts de mes électeurs, mais je crains qu'il ne m'accorde un mérite que je n'ai pas le droit de réclamer. Il a réuni tous les petits crédits concernant la réparation des quais, pour considérer le tout comme si cela s'élevait à une très forte somme. Il verra que la plupart de ces dépenses ont trait à des agrandissements ou à des réparations de vieux travaux. Il ne trouvera que très peu de nouveaux travaux dans les deux comtés, car je représente deux comtés, lesquels comprennent, sur un parcours de 120 à 150 milles, une partie très exposée de la côte de l'Atlantique. En en suivant les sinuosités, le parcours de cette côte est de 150 milles. Le coût des nouveaux travaux proposés dans les deux comtés de Shelburne et de Queen sera moindre que celui des nouveaux travaux que nous avons entrepris de construire dans le comté du chef de l'opposition.

M. SPROULE : Je désire savoir le nombre d'endroits où l'on a dépensé de l'argent pour assurer au ministre des Finances un siège en cette Chambre. Nous devrions savoir au juste combien il coûte au pays.

M. COCHRANE : Je veux savoir du ministre des Finances si cet argent doit être tout consacré à des travaux exécutés à la journée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis d'avis que les nouveaux travaux, en principe, devraient être exécutés à l'entreprise suivant adjudication, à moins que les ingénieurs ne fassent rapport de circonstances exceptionnelles tendant au contraire. C'est là mon propre désir, et je tâcherai d'y donner suite.

M. COCHRANE : Parce que, tout en n'ayant pas de " machine " en cet endroit, comme dans l'Ontario, si vous faites exécuter tous ces travaux à la journée, la chose constituera une " machine " qui fonctionnera efficacement dans l'intérêt du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que l'honorable député ne puisse concevoir la possibilité de voir élire quelqu'un, si ce n'est grâce à ces tortueux moyens auxquels il fait allusion. Je n'espère nullement obtenir de faveurs des comtés de Shelburne et Queen autrement qu'en travaillant pour le bien général du public. Personne en particulier ne doit bénéficier de ces travaux. Ces nouveaux travaux, autant que possible, seront exécutés à l'entreprise à la suite de soumissions demandées publiquement, et les entreprises seront probablement accordées, comme dans tant de cas, à des gens absolument étrangers au comté.

Ile du Prince-Edouard—
Pile ou brise-lames à Rocky-Point, lot 15. $1,500

M. FOSTER : Nous voulons une explication complète de cet item.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce quai doit être bâti à l'entrée sud-est de la baie d'Egmont. Il y a un grand nombre de pêcheurs dans cette localité, et ils ne sont pas protégés contre les coups de vent du sud-est venant de la mer. Ce quai doit être bâti à l'intersection de deux circonscriptions, savoir : Prince-est et Prince-ouest, dans le canton n° 15, là où il touche presque au canton n° 13. C'est une modeste construction, fortement recommandée par le sénateur Yeo qui demeure près de l'endroit, lequel comprend tout ce qui concerne ces travaux, sur l'exécution desquels il a insisté depuis quelques années.

M. FOSTER : Alors, il s'intéresse encore aux choses de cette nature.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, il s'intéresse à toutes sortes de bonnes entreprises, et, comme le sait mon honorable ami, c'est un des hommes les plus estimables dont un pays, je crois, puisse être favorisé, car il est absolument exempt d'égoïsme.

Jetée de la Pointe Occidentale—
Prolongement..... $4,000

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est une jetée bâtie il y a quelques années à la Pointe Occidentale. Elle a été d'un grand bienfait pour les pêcheurs et pour l'expédition des produits de cet endroit. Cependant, on a constaté qu'à environ 100 pieds de l'extrémité de la jetée actuelle, il y a un haut-fond. On a d'abord proposé de draguer à cet endroit, mais la proposition a été abandonnée comme impraticable, le haut-fond se prolongeant de 180 à 200 pieds.

M. FOSTER : Cela doit-il être exécuté à l'entreprise et suivant adjudication ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Anse au Canot—Brise-lames..... $10,000

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là un ouvrage que durant nombre d'années, c'est-à-dire presque depuis que je fais partie de la Chambre, la population a demandé. L'Anse au Canot est située sur la rive sud de l'Ile du Prince-Edouard. C'est le seul ouvrage que je suis jamais venu à bout d'obtenir à mes électeurs. C'est à 18½ milles de Charlottetown, entre cette ville et le bourg de Crapaud ; la population y est dense, et composée non seulement d'une classe agricole fort nombreuse, mais encore de beaucoup de pêcheurs de homard et de morue. Rien ne les protège contre les coups de mer lorsque le vent souffle du sud-est et du sud-ouest.

Trois projets ont été proposés. L'un consistait à bâtir un petit brise-lames isolé, nullement relié à la rive, lequel aurait seulement protégé les barques, sans apporter de commodités de nature à favoriser les envois des cultivateurs. Un autre était de nature plus ambitieuse, car il s'agissait de construire un brise-lames de grande dimension, se prolongeant dans la mer, et formé de manière à constituer également une jetée ; mais la chose devait coûter si cher que je n'ai pas cru devoir la recommander au conseil. La troisième proposition était plus modeste : elle emettait le projet de construire un brise-lames de 500 pieds, qui à marée haute et à mi-marée procurerait une profondeur suffisante pour permettre au vapeur qui fait le service entre Charlottetown et Crapaud d'arrêter à cet endroit, et aux cultivateurs d'y embarquer facilement pour transporter leurs produits au marché de Charlottetown, tout en procurant une excellente protection aux barques de pêche. L'ingénieur de l'endroit estime que ce brise-lames coûterait environ $13,000. Nous avons seulement pourvu à $10,000, croyant que le bois de construction ordinaire, c'est à-dire non créosoté, comme celui dont on fait usage dans cette partie du pays, suffirait amplement à l'objet qu'on a en vue.

M. FOSTER : Le taret opère-t-il là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, dans une certaine mesure ; mais pas autant que le craignent les ingénieurs, si ce n'est autour des quais des villes. Il a causé beaucoup de dommages aux quais.

Cet ouvrage apportera beaucoup de commodités aux culitivateurs de la région, et leur permettra de communiquer aver le marché de Charlottetown pour l'expédition de leurs produits au moyen du vapeur qui fait un service bi-hebdomadaire entre Charlottetown et Crapaud. Il répondra également à un grand besoin, et il constituera une protection pour les pêcheurs qui font la pêche sur cette côte.

M. MARTIN : Je voudrais savoir du ministre (sir Louis Davies) s'il a pris en considération une requête de la population de l'île des Bois concernant le prolongement du brise-lames de cet endroit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. MARTIN : Je voudrais savoir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, à qui semble confié le soin de faire adopter les item concernant l'Ile du Prince-Edouard, s'il se propose de faire des dépenses au sujet du brise-lames de l'île des Bois. L'honorable ministre m'a dit il y a un an ou deux, alors que je demandais l'octroi d'un crédit relativement au brise-lames de Belle-Rivière, qu'il était de l'intention du gouvernement de mettre le quai de l'île des Bois en bon état de réparation pour en faire l'épreuve, afin de voir si, oui ou non, on pouvait faire de l'endroit un havre utile, et ainsi éviter la nécessité de bâtir un havre à Belle-Rivière. J'ai compris que des ingénieurs s'étaient rendus là-bas pour faire des levers de plans, mais je ne vois rien dans le budget indiquant que le gouvernement entend faire quelque chose. Lorsque l'honorable ministre siégeait à la gauche, il insistait auprès du gouvernement sur la nécessité de faire quelque chose à cet endroit. L'ancien gouvernement y a dépensé quelque argent, mais l'honorable ministre a lui-même admis qu'il reste encore beaucoup à faire.

Je regrette que ce havre ait été oublié. Le gouvernement a refusé il y a deux ans de faire des améliorations à Belle-Rivière à la requête d'un grand nombre de cultivateurs dont l'expédition des produits dépend de la mise en bon état de réparation du quai à cet endroit, et je constate que maintenant l'on néglige de s'occuper de l'un et de l'autre de ces ouvrages.

J'ai posé une question à l'honorable ministre il y a quelque temps au sujet d'une requête concernant le dragage du havre de Pinette. L'honorable ministre a répondu qu'il n'avait reçu aucune requête. On m'informe qu'une requête a été envoyée au gouvernement. Je m'étonne que l'honorable ministre déclare qu'il n'a été reçu aucune requête. Pour ce qui concerne toute cette partie sud de l'Ile du Prince-Edouard, le gouvernement actuel, depuis son avènement, s'est montré fort peu soucieux.

Vu la demande pressante faite par l'honorable ministre à l'ancien gouvernement concernant l'exécution d'améliorations en fait de quais dans la partie sud de l'île, il est un peu surprenant, je crois, qu'il traite cette partie de l'île de cette manière, c'est-à-dire en ne s'en occupant pas au point de vue des travaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Autant que je puis arriver à comprendre ce qu'a dit l'honorable député, il demande si nous entendons affecter quelque crédit à une nouvelle amélioration du brise-lames de l'île des Bois. Personne n'apprécie plus que moi l'oportunité d'améliorer ce havre. C'est un point important, et il s'agit de savoir si le brise-lames actuel devrait être prolongé. S'il doit l'être, il nous faudra faire le prolongement des deux côtés, et cela nécessitera la dépense d'une forte somme d'argent ; mais ce n'est pas là une raison pour que la chose ne se fasse pas. Pour ce qui me concerne, j'ignorais qu'un ingénieur local eût fait un rapport durant la saison dernière, mais je verrai à m'enquérir au département des Travaux publics à ce sujet.

Quant au havre de Pinette, je n'ai reçu aucune requête. Le sujet a été discuté il y a quelques années, et l'on a prétendu que le fond de roche de ce havre ne pouvait être dragué à un degré suffisant pour justifier la dépense considérable qui serait faite. Je m'occuperai spécialement de constater au département des Travaux publics si l'on y a reçu une requête.

Je n'ai pas cessé de songer à la partie sud de l'île. Nous avons obtenu du gouvernement un crédit fort respectable concernant un chemin de fer dont on a besoin pour expédier les produits dans cette partie de l'île. J'admets qu'on se trouve dans une situation désavantageuse le long de cette côte, mais nous essayons d'y améliorer l'état de choses et de faire disparaître ces désavantages.

Je ferai tout en mon pouvoir pour voir à ce que le brise-lames de l'île des Bois soit amélioré dans la plus grande mesure possible. J'ai visité cet endroit presque chaque année, pour en faire l'inspection en personne. L'ouvrage que nous y avons construit est en soi en très bon état. Il se peut qu'il soit prolongé des deux côtés de manière à former un canal à travers lequel l'eau se précipiterait pour procurer au havre plus de profondeur, ou qu'il soit nécessaire d'y exécuter du dragage. Dans ce dernier cas, il serait impossible que le curemôle s'y rende cette année, car il est déjà retenu pour d'autres endroits. Lorsque nous serons assurés de ce qu'il y a de mieux à faire, je m'appliquerai moi-même à voir si le plan convenu ne peut pas être exécuté.

M. MARTIN : Je ne crois pas que l'honorable ministre (sir Louis Davies) puisse s'abriter derrière le petit octroi d'argent reçu par l'Ile du Prince-Edouard relativement à quelques milles de chemin de fer à être construits dans la partie sud de l'île. Si le ministre veut considérer les montants votés en faveur des chemins de fer, des canaux, et des ponts, depuis que son parti est arrivé au pouvoir, il verra qu'une très petite part de ce montant est échue à l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela n'a rien à voir au crédit soumis au comité. Ne réveillons pas cette question maintenant.

M. MARTIN : C'est ce qu'a fait l'honorable ministre lui-même, en disant qu'à cause de la dépense proposée relativement à la construction de quelques milles de chemin de fer dans l'Ile du Prince-Edouard, il n'y avait pas d'argent pour maintenir les jetées et les quais en bon état de réparation. Ces messieurs se vantent d'avoir voté $250,000 en faveur de la construction d'un tronçon de chemin de fer à l'Ile du Prince-Edouard, mais ce parlement a voté plus de $30,000,000 pour des chemins de fer et des canaux depuis 1896. Je crois que le montant voté est d'au moins $32.000,000. Si nous avions une part légitime des dépenses courantes, ce ne serait pas $250.000, mais $750,000 à $800,000, qui reviendraient à l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable ministre, je crois, avant l'avènement de son parti au pouvoir, a lui-même affirmé que l'Ile du Prince-Edouard avait droit de demander qu'on dépensât $2,000,000 dans ses limites, en tant qu'il s'agit de la dépense imputable sur la dette publique. Depuis l'avènement de ce nouveau gouvernement, nous n'avons pas obtenu notre part légitime des dépenses courantes, et cette réclamation de $2,000,000 reste intacte. L'Ile du Prince-Edouard a reçu un bien plus petit montant au sujet de quais et de jetées que celui auquel elle a droit, et je suis étonné d'entendre l'honorable ministre faire la déclaration qu'il a faite.

Cardigan-nord—Réparations à la jetée. .... $ 300

M. MACDONALD (I. P.-E.) : Avant l'adoption de cet item, j'aimerais à savoir si l'on a vu à faire exécuter à l'extrémité de la Pointe de la Chapelle les réparations et les prolongements dont j'ai parlé à la dernière session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un arrangement a été fait dans ce sens.

M. MACDONALD (I. P.-E.) Ces réparations sont-elles exécutées à cette saison-ci ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Rivière Saint-Nicolas—Quai..... $1,500

M. FOSTER : Où se trouve cet endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Dans le comté de Kent. On se propose de bâtir ce quai près de l'embouchure de la rivière. C'est un point important pour l'expédition du bois de construction et d'autres produits de la région environnante.

Campobello, N.-B.—
Brise-lames, réparations et prolongement.. $10,000

M. FOSTER : Cela complète-t-il les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, l'estimation est de $19,900 ?

M. FOSTER : Que va-t-on faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La construction d'un prolongement de 200 à 300 pieds est nécessaire, et il se peut que tout l'ouvrage doive être renouvelé. Il est en très mauvais état.

M. FOSTER : Comment ces travaux seront-ils exécutés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le tout doit être renouvelé, la chose devra s'exécuter à l'entreprise et suivant adjudication. Dans le négative, j'ignore si ce sera possible.

Cap Hopewell, N.-B.—Quai..... $6,000

M. FOSTER : Est-ce là un nouveau quai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, la population de Hopewell à demandé l'exécution d'un prolongement et de réparations au quai actuel. Ce quai est très nécessaire et très utile à la population qui se sert de la rivière depuis Moncton jusqu'à son embouchure. C'est le seul endroit de la région où l'on puisse avoir accès à la rive, et il est de nécessité urgente que ce quai soit prolongé jusqu'à l'eau profonde. Je comprends que les estimations du département concernant le coût des travaux excèdent de beaucoup cette somme, ces estimations s'élevant jusqu'à $27,000. En constatant cela, je me suis mis en communication avec le député du comté et d'autres gens qui y résident, pour savoir si, oui ou non, on ne pouvait pas se procurer d'aussi bonnes commodités plus en amont de la rivière, moyennant une dépense raisonnable et modérée. L'opinion des gens de la localité est qu'en amont de la rivière on peut bâtir un quai moyennant pas plus de $8,000 à $9,000, ce qui répondrait à toutes fins, et qu'on n'aurait pas besoin de prolonger ce quai bien loin dans la rivière pour parvenir à l'eau profonde. Cela coûterait beaucoup moins cher et serait plus économique que le prolongement du quai actuel. Dans ce but, j'ai demandé que le montant affecté à ces travaux fût compris dans le crédit actuel. Si l'on constatait que la chose est impraticable, je ne croirais pas devoir, sans plus ample information, demander au département de dépenser, à cette fin, une aussi forte somme que $27,000, alors même que cette somme se répartirait sur un certain nombre d'années.

Rivière Saint-Jean et Baie de Bellisle, N. B.—
Nouveaux quais..... $2,500

M. FOSTER : Où vont se trouver ces quais ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Deux de ces quais, je crois, seront construits à la baie de Belleisle, et un ou deux le long de la rivière. Ces crédits ont été inscrits à ma demande, mais je ne suis pas certain à quels points précis ces quais doivent se trouver. C'est dans les comtés de King, de Queen et de Sunbury. Ces quais sont construits en vertu d'arrangements faits avec le gouvernement provincial, qui fournit la moité de leur coût.

Cap Tourmentin—
Réparations au brise-lames ($2,500 à voter de nouveau)..... $7,500

M. FOSTER : Cela mettra-t-il le cap Tourmentin et bon état de réparation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, sous aucun rapport. La proposition consiste à entourer le brise-lames de remblais en pierre pour empêcher que les murs ne se déplacent de nouveau Mais cela ne suffirait, sous aucun rapport, à réparer parfaitement l'ouvrage.

M. FOSTER : Je n'ai pas compris que l'ouvrage se fût déplacé. J'ai compris que la difficulté était causée par le taret.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces tarets affaiblissent les pièces de bois et les rendent bien plus sujettes à subir l'influence de la mer. On croit qu'en plaçant des pierres le long des fondements des quais, cela des renforcerait et les maintiendrait en place, en leur permettant de résister à l'action de l'eau et par suite, au déplacement. La dépense est très modérée relativement aux besoins.

M. FOSTER : Le ver continuera-t-il encore à opérer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On le craint jusqu'à un certain point.

M. MILLS : On s'est agité au département des Travaux publics pour faire construire une sorte de fabrique destinée à manufacturer des pièces de bois créosotées qui résisteraient aux ravages du ver.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sujet est encore à l'étude, et le projet est considéré comme très désirable, mais comme tout à fait coûteux.

M. MILLS : Il est très désirable qu'une chose comme celle-là se réalise, car tous

les travaux bâtis sur le littoral de la baie de Fundy tombent avant fort peu de temps en ruines, grâce à ce ver.

Main River—
Quais..... $3,800

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est requis pour la construction d'un quai de 150 pieds de long, de 310 pieds de large et de 18 pieds de profondeur, au pont de Main-River, à 2 milles de la mer, sur la rivière Richibouctou. Ce crédit, en y ajoutant le crédit de $200 du budget principal, voté de nouveau, formera $4,000 qui sont nécessaires à la construction de ce quai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le centre d'une très belle étendue de pays, produisant le bois de construction sur une très grande échelle, et c'est de cet endroit en particulier que la campagne environnante distribue ses produits.

M. FOSTER : Une ligne de vapeurs y fait-elle le service ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Shippégan—
Quai $5,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela se trouve à un point de l'île Shippégan où il existe un gros village de pêcheurs. Il y a là au moins 40 vaisseaux qui font la pêche sans posséder de commodités de quai, et l'on estime que le coût des travaux n'excèdera pas $8,000 tout au plus. J'espère qu'il sera réduit à au-dessous de ce chiffre.

M. McALISTER : N'y a-t-il pas eu à ce sujet un crédit de $4,000 l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La dépense de l'an dernier concernait le brise-lames, et non le quai.

Campbellton—
Réparations au quai, nouvelle somme nécessaire pour les terminer (à voter de nouveau) $1,000

M. McALISTER : Sont-ce là toutes les réparations qu'on entend faire cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le budget principal renferme un crédit également.

M. McALISTER : La ville de Campbellton est un grand port d'expédition, où de gros vapeurs, outre un certain nombre de voiliers, vont prendre leur cargaison de bois de construction à destination d'Europe. Les commodités actuelles ne permettent presque pas aux marchands d'expédier de là avec tant soit peu d'aise. Lors de la visite qu'il y a faite l'an dernitr, l'honorable ministre des Travaux publics a examiné l'endroit et déclaré qu'il n'avait pas la moindre idée de son importance ; il a admis que les commodités n'étaient nullement proportionnées à la besogne accomplie. Après avoir examiné toute la situation, il a déclaré à la population qu'on l'avait tristement négligée par le passé, et promis d'envoyer un curemôle pour y exécuter des travaux de dragage dans la rivière. Le quai de bateau traversier, qui n'est d'aucune utilité quelconque, devait être mis immédiatement en état de permettre au bateau traversier de pouvoir l'accoster. Ce bateau accoste un quai privé, et si le propriétaire de ce quai refusait de le permettre, il ne pourrait nullement accoster à Campbellton. Les expéditeurs et les autres gens d'affaires de la ville, également, ainsi que celle-ci, ont adressé un mémoire au gouvernement l'an dernier au sujet d'un crédit destiné à l'acquisition du quai privé, lequel pouvait être obtenu et réparé moyennant environ $7,000 à $8,000. Le quai public, tel qu'il est, n'est d'aucun usage, car, comme le sait l'ingénieur, on ne peut s'y rendre qu'en passant par le quai privé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce là le quai Mowat ?

M. McALISTER : Oui. Son propriétaire est maintenant M. Shives. On m'a dit que le ministre avait promis d'acquérir ce quai. Je ne l'ai pas entendu lui-même le dire. Il a promis d'affecter au quai le crédit de $2,500 de l'an dernier, et j'étais présent lorsqu'il a promis de faire mettre le quai du bateau traversier en bon état de réparation ; mais rien n'a été fait, et ou le ministre a oublié sa promesse, ou, sinon, il n'a pas l'intention de la remplir.

Dans un cas, on a voté $70,000 pour la construction d'un quai dans un endroit où il n'y a pas d'eau et pas d'affaires. Il semble trop regrettable qu'un endroit important comme Campbellton, un endroit qui, comme l'a dit le ministre des Travaux publics a été si tristement négligé, soit encore oublié, alors que des endroits de moindre importance ont reçu de généreuses subventions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Relativement au quai auquel l'honorable député (M. McAlister) a fait allusion en parlant d'un quai qui a été l'objet d'un crédit de $70,000, il est aussi bon que j'explique qu'il n'est pas donné suite à ce crédit. Quant à l'item actuel, un crédit de $750 a déjà été voté, ce qui formera avec la présente estimation de $1,000 un total de $1,750 qu'on pourra affecter aux travaux. J'admets que ce n'est pas assez. On a laissé, malheureusement, périmer le crédit antérieur. Nous nous étions attendus à nous trouver en état d'acheter des matériaux avec ce crédit. Comme cela n'a pas été fait, il faudra nous procurer ces matériaux à même le crédit actuel. La somme totale dont nous pourrons disposer est moindre que celle qu'il faudra, et nous devrons voir si nous ne pouvons pas trouver le moyen de l'augmenter.

Havre et rivières—Québec—
Blackbrook—Quai. $2,500

M. FOSTER : Cela se trouve-t-il dans le comté de Northumberland ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, sur la rivière Miramichi. Il y a là 9 pieds d'eau à marée basse. L'estimation du coût est de $5,270. J'ai demandé aux ingénieurs s'ils ne pouvaient pas réduire cela, et présenté quelque objection, mais je suppose que nous pouvons essayer.

New-Carlisle, réparations au quai..... $2,000

M. FOSTER : Où se trouve cet endroit ?

Le PREMIER MINISTRE : Dans le comté de Bonaventure.

M. FOSTER : Est-ce près de Maria.

M. McALISTER : C'est à environ 9 ou 10 milles de Maria.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à renouveler le plancher du quai et à remplacer quelques-unes des longrines de celui-ci.

M. McALISTER : Ces travaux sont nécessaires.

Carleton—Prolongement du débarcadère..... $8,400

M. BERGERON : Où se trouve cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Bonaventure. Mon honorable ami le député de Ristigouche (M. McAlister) est au fait de la chose.

M. McALISTER : Le vapeur accoste ce quai à l'aller et au retour. Le quai actuel est tout à fait insuffisant pour répondre aux exigences de l'endroit.

M. FOSTER : Est-ce que cela finira les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Newport—
Brise-lames..... $3,000

M. BERGERON : Où se trouve cela ?

Le PREMIER MINISTRE : Dans Gaspé. Un nouveau quai se construit à cet endroit.

M. FOSTER : Combien coûtera-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation du coût est de $6,500.

M. FOSTER : Ces travaux doivent-ils être exécutés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas pourquoi ils ne le seraient pas.

M. BERGERON : Je suis heureux d'entendre le ministre déclarer cela. Cependant, nous pouvons comprendre la position embarrassante dans laquelle se trouve les employés du département. Ce n'est pas l'habitude du ministre des Travaux publics de faire exécuter ces travaux à l'entreprise mais ce devrait l'être, et je suis heureux d'entendre le premier ministre et le ministre des Finances dire qu'à leur avis, cette coutume devrait exister. Toutefois, ils devraient en faire la promesse précise, et forcer le ministre des Travaux publics à s'y conformer à son retour.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les nouveaux travaux, surtout, devraient être exécutés à l'entreprise et après adjudication, à moins que, pour des raisons exceptionnelles, les ingénieurs ne conseillent le contraire.

M. FOSTER : Je comprends alors qu'on déclare que ces travaux seront exécutés à l'entreprise et après adjudication.

Le PREMIER MINISTRE : Je comprends que tous ces travaux devraient être exécutés à l'entreprise et après adjudication, à moins qu'il n'existe une raison qu'on pourra exposer au parlement et que celui-ci pourra apprécier.

M. BERGERON : C'est juste.

M. McALISTER : Le département a-t-il reçu un mémoire du conseil du canton de Mann, situé dans le comté de Bonaventure, demandant un crédit de $5,000 pour construire un quai pour le bateau traversier à la Grosse Pointe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. McALISTER : Est-ce l'intention du gouvernement d'affecter un crédit à la construction, cette année, d'un quai en cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas à présent. Les ingénieurs estiment que ces travaux coûteraient une somme considérable, et nous ne sommes pas en état d'y affecter un crédit à cette session-ci.

M. McALISTER : La municipalité a demandé un crédit de $5,000 et l'obtention de ce montant la satisferait, car il suffirait à permettre de faire assez de travaux pour que le bateau traversier puisse accoster avec une certaine aisance. Actuellement, il n'existe aucun débarcadère à cet endroit, et à la marée basse, le bateau traversier doit jeter l'ancre à une certaine distance de la rive. Les attelages ne peuvent traverser qu'à certaines phases de la marée. Aux marées basses du printemps, les passagers ne peuven embarquer dans le bateau ou en débarquer qu'en faisant tout un trajet en petite barque. Le débarcadère est dans un état honteux. La population de l'endroit, je crois, a fait examner la chose par un ingénieur, et ce-lui-ci en est arrivé à la conclusion que $5,000 suffiraient au besoin pour le présent. Je sais que le ministre des Travaux publics a déclaré l'an dernier que ça coûterait plus de $30,000, mais l'ingénieur qui a fait le lever du plan a estimé que $5,000 rendraient la chose d'un usage convenable.

Je dois dire que cet endroit n'est pas dans ma circonscription. L'endroit est important, et une gare du chemin de fer de l'Atlantique et Lac Supérieur se trouve située tout près de ce débarcadère. Un grand nombre de gens venant de la partie inférieure du comté de Bonaventure traversent à cet endroit pour se rendre à Campbellton faire des affaires, et y passer la nuit. Le

lendemain matin, ils traversent pour reprendre le train à cet endroit, afin de s'en retourner chez eux. Lors même que ça coûterait $30,000 à $40,000, ce serait de l'argent bien employé. A présent, les passagers ne peuvent débarquer convenablement à cet endroit qu'à la marée haute. S'ils sont pressés, il leur arrive souvent de manquer le train, parce qu'ils ne peuvent traverser à la marée basse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demanderai au département de prendre note des remarques de mon honorable ami. Il est d'occurrence ordinaire que la population d'une région suppose que des travaux peuvent être exécutés à raison d'une somme modique, et que, lorsque nous envoyons un ingénieur, celui-ci constate que l'impression populaire est entièrement erronée. Tel semble être le cas en cette matière en particulier. L'ingénieur déclare que cette opinion de la localité portant que ces travaux peuvent être exécutés pour une somme modique est mal fondée. Toutefois, l'importance des travaux peut être de nature à justifier amplement une plus forte dépense, et c'est ce qu'on devra considérer subséquemment.

M. McALISTER : L'amélioration justifierait amplement le dépense de $30,000 à $40,000, et même d'une plus forte somme. Il ne s'agit pas là de travaux à être exécutés dans mon comté, Newport est vis-à-vis de Campbellton. Les officiers municipaux du canton de Mann m'ont écrit à ce sujet pour me demander d'aider au député de ce comté à obtenir un crédit concernant ces travaux. Je parle d'après ma connaissance personnelle de la situation, et je sais qu'il y a grandement besoin d'un débarcadère public à cet endroit.

Cacouna—
Prolongement du quai—Achèvement..... $5,000

M. BERGERON : Quels sont les vaisseaux qui visitent Cacouna ?

Le PREMIER MINISTRE : Aucun jusqu'à présent, parce qu'il n'y a pas de quai ; mais lorsqu'un quai y aura été construit, les bateaux s'y rendront.

M. BERGERON : Voulez-vous dire que les bateaux qui font maintenant le service de la Rivière-du-Loup arrêteront à Cacouna ?

Le PREMIER MINISTRE : Cacouna est en aval de la Rivière-du-Loup. Je ne crois pas que les bateaux de la Compagnie Richelieu fassent usage de ce quai, il sera utilisé par des bateaux locaux.

M. FOSTER : Il n'y a rien là, c'est un simple endroit de villégiature, et la population ne peut pas utiliser ce quai. Partout c'est le sable nu lorsque la marée s'est retirée, couvert de pêche en fascines et de choses semblables ça et là. Il est absolument impossible aux bateaux de s'approcher à plus de deux ou trois milles de là, si ce n'est à de très exceptionnelles phases de la marée. Je me suis promené sur toute cette grève, et je la connais bien.

Le PREMIER MINISTRE : Ce que dit là mon honorable ami peut renfermer beaucoup de vérité, mais il se rappelle que ces travaux ont été commencés par le gouvernement dont il faisait partie, et ils n'ont pas été terminés. Afin de rendre profitable l'argent qu'il a dépensé là, il nous faut en dépenser encore un peu.

M. BERGERON : Il peut s'y trouver quelque chose d'utile, mais je ne crois pas qu'un quai puisse être utile à cet endroit. Si je me rappelle bien, il y a là une jetée. Si elle a été de quelque utilité, ce fût seulement à titre de refuge en cas d'épais brouillard.

M. FOSTER : Ce n'est pas un quai dans le sens propre du mot.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur m'informe qu'il a là une jetée existant depuis quelques années, et ce crédit est destiné à la prolonger jusqu'à la rive.

M. BERGERON : Quelle distance y a-t-il entre cette jetée et la rive ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 304 pieds. Cette jetée occupe un endroit d'un splendide isolement.

M. FOSTER : Je crois que la meilleure chose que le gouvernement puisse faire est de la laisser dans son splendide isolement.

M. BERGERON : Je ne vois aucune utilité à la construction de ce quai, si ce n'est qu'il peut être utile à titre d'endroit de refuge. La chose serait certainement inutile sous tous autres rapports.

M. FOSTER : Dans tous les cas, il ne s'y fait pas de pêche. Cacouna n'est pas réputé être un endroit de pêche.

Le PREMIER MINISTRE : Le sous-ministre m'informe que cette jetée a été prolongée d'année en année, et que ce crédit est destiné à continuer des travaux commencés il y a longtemps.

M. BERGERON : Eh bien ! ces travaux n'étaient pas recommandables.

Les Eboulements—
Réparations au quai—Achèvement..... $800

M. BERGERON : Quel bateau se rend là ?

Le PREMIER MINISTRE : Tous les bateaux de la Compagnie Richelieu arrêtent aux Eboulements.

Cap à l'Aigle—
Addition au quai et réparations générales, y compris le montant périmé de $1,245 à voter de nouveau..... $1,500

M. BERGERON : Quels bateaux se rendent là ?

Le PREMIER MINISTRE : Les bateaux de la Compagnie Richelieu arrêtent tous les jours au Cap-à-l'Aigle.

M. BERGERON : Depuis quand ?

Le PREMIER MINISTRE: Le Cap-à-l'Aigle est à côté de la Malbaie, et il y a tout autant de touristes à l'un de ces endroits qu'à l'autre.

M. BERGERON : Je le sais, mais j'ignorais que les bateaux y arrêtassent.

Le PREMIER MINISTRE : Ils y arrêtent.

M. BERGERON : Ce crédit finira-t-il les travaux ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Saint-Irénée—
Achèvement du quai jusqu'au rivage, y compris le solde de 1898-99), $776.50 à voter de nouveau $1,200

M. BERGERON : Où se trouve celà ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Charlevoix, à l'ouest de la Malbaie, et c'est le montant que requiert l'achèvement du quai.

M. BERGERON : Les vapeurs arrêtent-ils là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils y arrêteront.

Kamouraska—
Construction d'un quai en L (à voter de nouveau)..... $2.300

M. BERGERON : Quel vapeur va là ? Les bateaux de la Compagnie du Richelieu n'y arrêtent pas.

Le PREMIER MINISTRE : Les bateaux qui font le service entre Québec et les ports de la rive sud du bas du fleuve y arrêtent.

Saint-André de Kamouraska—
Quai..... $7,000

Le PREMIER MINISTRE : C'est là un nouveau quai dont l'achèvement coûtera $13,000.

M. BERGERON : Les travaux en seront exécutés suivant adjudication je suppose.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, ils tombent dans la règle.

M. FOSTER : Qu'y a-t-il à Saint-André de Kamouraska ?

Le PREMIER MINISTRE : Un village prospère et une grande manufacture d'instruments aratoires.

Ile-aux-Grues, rive nord—
Construction du quai et achat du terrain.... $6,200

M. BERGERON : C'est là un nouveau quai.

Le PREMIER MINISTRE : Cela se trouve dans Montmagny. C'est à quelque distance de la Grosse-Ile, et il y a là de 100 à 200 familles. Il n'y existe aucune commodité quelconque, et l'on propose ces travaux afin qu'on puisse y avoir le service des bateaux à vapeur.

Sir WILFRID LAURIER.

M. BERGERON : Le terrains a-t-il été acheté ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, rien encore n'a été fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le terrain coûtera seulement $200, et ce crédit comprendra tout.

Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—
Quai..... $5,000

M. BERGERON : Quelle est l'estimation du coût ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela coûtera $8,000.

M. BERGERON : Les travaux seront-ils exécutés à l'entreprise ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit que oui très souvent.

M. BERGERON : Eh bien ! dans le cours des deux ou trois dernières années, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a annoncé que les travaux seraient exécutés après adjudication, et nous avons constaté qu'il n'en n'a pas été ainsi pour la plupart. Nous avons tous intérêt à voir à ce que ces travaux ne coûtent pas au pays plus cher qu'ils ne le devraient.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

Saint-Gédéon (lac Saint-Jean)—
Quai..... $3,000

M. BERGERON : C'est là un nouveau quai ? Combien coûtera-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $7,000.

Baie de Honfleur (lac Saint-Jean)—
Quai..... $500

M. BERGERON : Vous êtes en train de couvrir ce lac de quais.

M. FOSTER : Je sais que cela ne sert à rien mais je ferai noter ma protestation contre ces dépenses. Voici un lac intérieur, n'ayant aucune communication quelconque avec l'extérieur. Ce n'est pas un lac autour duquel existe quelque grande industrie, et l'on va construire partout sur ce lac, aux environs peu habités et ne possédant aucune ville, des quais coûtant de $5,000 à $20,000. Je n'ai jamais vu faire de ma vie une pareille orgie de dépenses sous ce rapport. Je puis dire à l'honorable premier ministre que s'il tente de donner suite à l'adoption de ces crédits, et il peut tenir pour certain que la chose sera dévoilée au pays, il le regrettera. Si le peuple du Canada savait ce qu'on veut faire là, il se rebellerait pour l'empêcher. Il n'y a aucun doute là-dessus. L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) sait que ce que je dis là est exact. Vous garnissez là les rives couvertes de rares habitations d'un petit lac intérieur dont de petits bateaux font le tour, de quais qui feraient honneur aux villes de port de mer et aux autres villes situées

sur le bord des grands lacs de l'Ontario. Et le gouvernement provincial ou les municipalités n'ont rien à y voir, ce gouvernement-ci fournit tout l'argent !

Le PREMIER MINISTRE : Actuellement, une ligne de vapeurs fait le service du lac.

M. FOSTER : Quel est le tonnage de ces vapeurs ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis dire, mais je sais que cete ligne y fait un service considérable. Une grande partie de ce qu'a dit mon honorable ami est vraie ; mais le lac Saint-Jean est une mer intérieure et s'il est une partie du pays où le gouvernement devrait venir en aide à la population, c'est là. Si, comme le dit l'honorable député, le gouvernement doit être appelé à rendre compte de ces dépenses, je suis parfaitement en état d'assumer devant le pays la responsabilité de ce que nous avons fait, non seulement relativement à cette région, mais encore relativement aux autres, pour encourager la population à s'aider elle-même.

Débarcadère de Knowlton—
Réparations $750

M. BERGERON : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour réparations. Ce débarcadère est en ruines et dangereux.

M. BERGERON : Qui a d'abord construit ce quai ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est là un quai situé sur le lac Memphramagogue, bâti par nos prédécesseurs. Il est devenu en mauvais ordre et il est dangereux pour les voitures. Un gros vapeur naviguant sur le lac, et transportant et le fret et les touristes, accoste régulièrement à ce quai. Le lac Memphrémagogue est l'un des plus beaux lacs du pays, sinon du continent, et est sillonné par de gros vaiseaux qui accostent ce quai.

M. BERGERON : Pourquoi le pays bâtit-il le quai pour ces touristes ?

Le PREMIER MINISTRE : L'objection de l'honorable député aurait pu être faite à propos au temps voulu, mais il s'agit là de réparations à un quai déjà construit.

M. BRITTON : On semble avoir adopté relativement aux provinces d'en bas un principe fort différent de celui qu'on a appliqué relativement à la province de l'Ontario. Sauf de rares exceptions, nous n'avons pas de choses semblables dans la province de l'Ontario.

Sabrevois—
Quai $5,500

M. BERGERON : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer cet item.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit doit s'appliquer à la construction d'un quai à Sabrevois sur la rive est de la rivière Richelieu. Il consistera en un ouvrage de pilotis de 108 pieds de long sur 30 de large, exécuté parrallèlement à la rive, muni d'un brise-glaces à son extrémité supérieure, et en un quai, également en pilotis, de 120 pieds de large, relié à la rive par un remblai de cailloux et de gravier, de 200 pieds de long sur 24 pieds de large au sommet. La hauteur de l'eau, par la partie extérieure du quai, à l'étiage, sera de 8 pieds. La somme de $5,500 comprend, outre l'ouvrage de pilotis et le remblai de terre, le coût de construction d'un hangar à fret.

M. FOSTER : Voici un quai et un hangar à fret construit par le gouvernement sur cete petite rivière qui coule dans la province de Québec. Quelles affaires se font là, et quels vapeurs s'y rendent ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce que mon honorable ami appelle une petite rivière est une rivière qui occupe le second rang parmi les grandes rivières de la province de Québec.

M. FOSTER : Je parle de cette rivière au point de vue de la navigation.

Le PREMIER MINISTRE : S'il est une rivière dans le pays où il se fait des affaires, c'est bien celle-là.

M. FOSTER : Quels sont les steamers qui y naviguent ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais pas, mais je sais qu'elle est couverte de bateaux.

M. BERGERON : Je crois que le très honorable premier ministre connaît peu de choses de ce projet. C'est une partie d'un projet, et d'un très mauvais projet. D'abord, le gouvernement à loué une île appelée Ile aux Noix, où nous avons des fortifications et des casernes, et où l'on peut tenir des camps ou des troupes. C'est une île très belle sur laquelle il y a d'immenses travaux construits il y a nombre d'années par le gouvernement impérial.

Le gouvernement canadien a loué cette île à une compagnie de Saint-Jean, Québec, dans le comté de l'honorable ministre des Travaux publics. On est à réparer les casernes, et le gouvernement paye une grande partie de ces réparations. On prépare l'endroit pour y construire un hôtel d'été : Il y a un club et les amis du ministre des Travaux publics ont là des yachts à vapeur et à voiles.

L'an dernier, le gouvernement a construit, à Iberville, un quai de $10,000 auquel il n'est venu qu'une seule barge depuis sa construction, à part cela, il a servi aux touristes. Le gouvernement construit un autre quai à Saint-Jean, à un endroit où il n'y a pas de trafic du tout, au bout de la propriété d'un ami du ministre des Travaux publics. Et l'on demande aujourd'hui $5,500 pour la construction d'un quai à Sabrevois, où il n'y

a pas de trafic possible mais ce sera pour l'utilité des messieurs de l'Ile aux Noix. Je crois que l'on ne nous a jamais demandé de voter un crédit qui méritât davantage la réprobation du parlement. Cette entreprise n'a aucune raison d'être. Nous votons simplement un crédit à un club d'hommes qui sont assez riches pour construire ce quai eux-mêmes. Le très honorable permier ministre ne saurait justifier ce crédit.

M. FOSTER : Si l'assertion est vraie et que le comité adopte ce crédit, vaut autant nous séparer, retourner dans nos foyers, et laisser ces gens piller les finances du pays. C'est vraiment révoltant. Il ne se fait là aucun commerce, mais il y a un club composé des amis du ministre des Travaux publics qui sont décidés de s'amuser. Ils ont leurs yachts et le département des Travaux publics veut leur faire construire un quai. Et l'on nous demande d'avoir confiance dans l'administration du département. Je n'ai aucune confiance dans le ministre ou ses employés, lorsque l'on nous demande des crédits pour le quai de Maria et celui-ci. C'est vraiment révoltant, et je suis surpris que le premier ministre approuve la chose.

Le PREMIER MINISTRE : Toute cette déclamation extravagante me semble inutile.

M. FOSTER : Il en serait peut-être autrement s'il s'agissait de votre propre argent.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est ni mon argent, ni l'argent de l'honorable député, mais bien l'argent public. Avant d'en venir à une conclusion, et de se servir d'un semblable langage, l'honorable député devrait se baser sur autre chose que la simple parole du député de Beauharnois, dont les déclarations viennent en grande partie de son imagination.

M. FOSTER : Informez-vous à votre département.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, et je vais donner à l'honorable député les renseignements que j'en ai reçus, et qui vont lui prouver qu'il n'y a rien de commun entre ce crédit, et les inventions de l'honorable député de Beauharnois. L'idée n'est pas, comme le dit l'honorable député, de venir en aide à ceux qui ont fondé un club sur l'île. Si le gouvernement a loué comme lieu d'amusement, cette propriété qui est restée inoccupée depuis plusieurs années, je ne vois là rien de blâmable. C'est un magnifique endroit et qui avait une grande importance avant l'inauguration de la navigation à vapeur, car il commandait l'entrée du Richelieu. Cette île a été fortifiée au commencement du siècle actuel, mais comme on le sait, elle serait de bien peu de valeur aujourd'hui dans le cas d'une invasion, car si le pays était envahi, ce ne serait pas par le Richelieu. Il fut un temps où l'on avait à craindre une invasion de ce côté, mais aujourd'hui que nous avons des lignes de chemin de fer, entre le Canada et les Etats-Unis, à tous les points de la frontière, ces fortifications n'ont plus d'importance.

Le gouvernement a pu louer cette île, je ne m'en souviens pas dans le moment, et il se peut qu'elle ait été transformée en un lieu d'amusements. Mais le quai en question ne doit pas être construit sur l'Ile aux Noix, c'est sur la rive est de la rivière, et conséquemment, nous devons rejeter les idées fantaisistes de l'honorable député, au sujet de ce crédit.

La construction d'un quai à cet endroit, est une autre question que nous pouvons discuter sur son mérite même, et non pas avec l'intention d'attaquer tout simplement le ministre des Travaux publics. Quel est l'objet de ce crédit ? M. Morin, le propriétaire du terrain où doit être construit le quai, s'engage à faire une large voie publique de 40 pieds de largeur. De Sabrevois, on expédie beaucoup de beurre, de fromage, d'œufs, d'avoine, de foin, de pommes de terre et de bétail chaque année. L'honorable député de Beauharnois niera-t-il que cette vallée du Richelieu soit une riche région agricole ? Or, on veut construire ce quai pour donner aux cultivateurs de l'endroit le moyen d'expédier leurs produits par les bâteaux qui font le service sur cette rivière, et il n'est nullement question des messieurs qui ont une maison de plaisance dans l'Ile aux Noix.

M. BERGERON : Mon très honorable ami ne connait rien de la chose. J'aimerais à savoir s'il se rend un bateau à cet endroit. Je crois qu'il ne vient là que certains yachts de peu d'importance. Où vont tout d'abord les cultivateurs qui ont à expédier du beurre, du fromage et d'autres produits ? Ils ne vont pas dans cette direction. L'an dernier, l'honorable premier ministre a laissé voter $10,000 pour la construction d'un quai à Iberville, où il n'est arrêté qu'une seule barge depuis l'exécution de ces travaux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment mon honorable ami sait-il cela ?

M. BERGERON : J'ai ppris la chose des gens de l'endroit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député peut-il nous certifier qu'il n'est arrêté qu'une seule barge à ce quai, l'année dernière ?

M. BERGERON : Oui, je me fie à ceux qui me l'ont dit. Je ne parle pas de yatchs, mais de barges transportant des produits. Or, il en sera de même du quai dont il s'agit actuellement. Que m'importe-t-il personnellement que le ministre des Travaux publics dépense inutilement l'argent du peuple ? Je critique cette dépense simplement parce que c'est mon devoir de le faire, et de voir à ce que les deniers publics soient dépensés d'une manière raisonnable.

Le PREMIER MINISTRE : Je nie formellement l'exactitude de la déclaration de l'honorable député, et pour cela je me base

sur le rapport de l'ingénieur. L'honorable député ne saurait sortir de là. Ce quai doit être construit à un endroit de la rivière où il y a une population importante de cultivateurs, et je diffère d'opinion avec l'honorable député lorsqu'il prétend que les steamers n'ont pas d'accès à cet endroit.

M. BERGERON : A quelle distance cela se trouve-t-il de l'Ile aux Noix ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais dire.

M. BERGERON : Vous pourriez le savoir de votre ingénieur.

Le PREMIER MINISTRE : Trouvez-le vous-même.

M. TAYLOR : Le gouvernement actuel n'a pas le droit de traiter une province autrement qu'une autre. Il y a sur le Saint-Laurent, dans la province de l'Ontario, nombre d'îles, où l'on pourrait construire des quais. Il y a l'île Howe, par exemple. Le gouvernement a-t-il jamais dépensé un sou pour cette île où, cependant, il se fait des expéditions considérables de produits agricoles ? Mais à cet endroit, les cultivateurs s'arrangent de manière à construire eux-mêmes, les quais nécessaires. Prenez le canal Rideau qui a coûté des millions au gouvernement impérial, et sur le parcours duquel il y a des lacs de trois ou quatre fois la grandeur de nos lacs ici. Prenez le lac Rideau et Portland, les quais à cet endroit ont été construits par les municipalités. Westport a aussi construit ses propres quais. Les hommes d'affaires de cet endroit se sont entendus avec la municipalité pour construire ce quai, et le gouvernement n'a jamais dépensé un seul sou pour la construction d'un quai sur tous ces lacs entre ici et Kingston. Pourquoi agir envers Ontario autrement qu'avec Québec et la Nouvelle-Ecosse ? Pourquoi le gouvernement n'aurait-il pas construit ces quais à Howe Island, Wolfe Island ou Garden Island ? Ce sont là des îles où l'on se livre à l'agriculture, et cependant, le gouvernement n'est jamais venu en aide aux cultivaters qui comptent sur la navigation pour expédier le beurre, le fromage et les œufs. Mais si certains cultivateurs de Québec désirent expédier quelques produits, de suite on voit le ministre des Travaux publics demander un crédit de $5,000 ou $10,000 pour la construction d'un quai. Pourquoi cela ? Je partage l'opinion de l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) et je suis sûr qu'il n'objecterait pas à un crédit pour sa propre province, si cela était dans l'intérêt du pays.

Vous pouvez remonter le Saint-Laurent et le lac Ontario de Montréal à Hamilton, et vous ne trouverez pas un seul endroit où le gouvernement ait construit un quai. A-t-on fait une dépense de ce genre à Deseronto, Pictou, Belleville et ailleurs ? Les quais construits à ces endroits sont dûs à l'entreprise privée. En suivant cette politique, le gouvernement fait tout simplement dans une province des dépenses qu'il fait payer aux autres.

M. BERGERON : Je voudrais demander certains renseignements que l'honorable premier ministre pourrait se procurer avant que nous nous réunissions de nouveau, à huit heures. Quelle est la population de Sabrevois ? Quelle est la largeur de la rivière à l'endroit où l'on veut construire ce quai ? A quelle distance cela se trouve-t-il de l'Ile aux Noix. Quel était le commerce fait à cet endroit auparavant ? Combien y passent-ils de vaisseaux ? On a déjà tenté de nous donner certaines informations. Je ne veux pas blâmer les fonctionnaires du département, mais je crois que si le ministre voulait, il trouverait toujours un fonctionnaire prêt à déclarer que tels travaux sont nécessaires. Ce n'est pas comme au bon vieux temps où les employés étaient assez indépendants pour donner ouvertement leur opinion; aujourd'hui, chacun d'eux a une telle peur du ministre et du gouvernement, qu'il est prêt à faire tout ce que veut son ministre. Ainsi avant d'accepter aucun rapport, nous devons étudier le projet dans ses moindres détails. Si mon très honorable ami, veut obtenir les reseignements que je demande, il pourra se convaincre de l'inutilité de cette dépense.

Le PREMIER MINISTRE : Je dirai à l'honorable député que les employés actuels du département sont les mêmes que ceux du bon vieux temps dont il parle ; il n'a été fait aucun changement. Je crois qu'aujourd'hui comme alors, ils sont assez consciencieux pour remplir fidèlement leurs devoirs, et qu'aujourd'hui comme dans le bon vieux temps, on ne saurait leur en imposer. Quant aux observations de l'honorable député de Leeds (M. Taylor), l'honorable député n'a pu résister à la tentation de jeter un cri de faction. Je crois que ce mouvement de sa part vient un peu tard, car il a appuyé cette politique pendant plus de 20 ans. Nous venons justement d'adopter deux crédits pour l'amélioration de quais à Magog et Knowlton, travaux qui ont été faits dans les mêmes circonstances. Si l'on a eu raison de construire ces quais, nous avons également raison d'en construire un à Sabrevois.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) devrait savoir que nous avons dépensé des sommes considérables pour certaines améliorations à Cobourg, Port Hope, Whitby et autres endroits, sans parler des améliorations des ports de Toronto et Hamilton. Nous avons dépensé des sommes considérables, non seulement sur les rives du lac Ontario, mais aussi sur celles du lac Erié. Comme il le sait très bien, nous avons aussi dépensé beaucoup d'argent sur le lac Huron, à Goderich, Southampton, Kincardine, Collingwood, Owen-Sound et autres endroits.

M. TAYLOR : Pour le dragage, mais non pour la construction des quais.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons dépensé des sommes considérables pour ces ports.

M. TAYLOR : Pour des quais ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, pour des quais et pour l'amélioration des ports. L'honorable député et ses amis ont parfaitement le droit de critiquer toute dépense, au sujet de laquelle on ne donne pas d'explications suffisantes. Je n'ai rien à dire contre cela, mais je ne crois pas qu'il soit opportun d'adopter une politique d'après laquelle chaque province pourrait réclamer une proportion égale des dépenses. Il n'y a pas de principe plus fort, et je conseillerais à mon honorable ami, et aux membres de cette Chambre en général, s'ils veulent le bien-être du pays, d'éviter, autant que possible ce genre de comparaison. Il n'en résulterait aucun bien dans l'intérêt public.

M. TAYLOR : Ce n'est pas ce que je veux dire, mais je crois que le gouvernement entreprend des travaux qu'il n'a pas faits dans Ontario. Le ministre du Commerce connaît Howe Island, Wolfe Island et Garden Island aussi bien que moi, et il sait que ces endroits avaient droit à un telle dépense de la part du gouvernement. J'admets avec lui que nous avons dépensé des sommes considérables pour le creusement des ports qu'il a mentionnés, mais on n'a construit aucun quai à ces endroits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Si l'honorable député veut consulter les estimations de cette année, il pourra voir qu'il fait erreur. Nous avons des crédits pour ces endroits.

M. TAYLOR : Je sais que l'on a introduit certaines entreprises politiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne fait que suivre l'ancien système. Il y a des crédits pour Pointe Pelée, sur le lac Erié, et Keene, sur rivière des Sauvages, et autres endroits dans la province d'Ontario ; il s'agit de quais comme dans le cas actuel.

M. TAYLOR : Précisément comme dans la province de Québec, dans le but d'aider des partisans du gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais conformément au vieux système.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité.)

Quai de Sabrevois..... $5,500

M. BERGERON : Lorsque le comité a levé sa séance, à six heures, j'avais demandé à l'honorable ministre, quelle était la population de Sabrevois, à quelle distance cela se trouvait de l'île aux Noix, quelle était la profondeur de la rivière à cet endroit, et combien il y avait de gens qui y apportaient leurs produits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me suis procuré un mémoire qui, je crois, répondra aux questions de l'honorable député. Sabrevois est à 7 milles en amont de Saint-Jean, et à 5 milles en aval de l'Ile aux Noix. La rivière vis-à-vis le village est large de 3,200 pieds. La population du district environnant expédie à Montréal, par bateaux et par voies ferrées, de grandes quantités de beurre, de fromage, de foin, d'avoine, de pommes de terre et beaucoup de bétail. Sabrevois possède une des plus grandes beurreries de la province de Québec, avec un produit quotidien de 700 livres, expédié par voie ferrée à Montréal, et qui sera expédié par bateau quand on aura des facilités raisonnables. Il y a un service quotidien de bateaux à vapeur entre Lacolle et Montréal. Le quai projeté est entièrement pour les fins du commerce. Le club est situé à cinq milles plus haut et la profondeur moyenne de l'eau est de huit pieds.

M. SPROULE : Quelle sorte de bateaux aurez-vous avec cette profondeur d'eau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les bateaux de rivières tirant moins de huit pieds.

M. TALBOT : Quelques-uns des plus beaux bateaux qui naviguent sur le Saint-Laurent de Québec à Montréal tirent cinq pieds d'eau. Nous avons de splendides bateaux entre Saint-Antoine et Lotbinière tirant cinq pieds et moins, et qui transportent 500 à 600 excursionnistes, sans compter des tonnes et des tonnes de fret.

M. BERGERON : A quelle distance est Sabrevois de la tête du canal de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sept milles. Il n'y a que sept pieds d'eau dans le canal ; conséquemment, il y a plus d'eau dans le chenal du Richelieu que dans le canal. La population du village de Sabrevois est de 200. Naturellement, tout le district environnant profitera de ce quai.

M. BERGERON : Je crois qu'il n'y a pas actuellement de quai à cet endroit. Comment alors se fait l'expédition des œufs et des produits de la laiterie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une espèce de quai dont on se sert actuellement, et une partie du trafic se fait par voie ferrée.

M. BERGERON : Des bateaux vont-ils à cet endroit aujourd'hui ?

M. SCRIVER : Je puis informer mon honorable ami que l'on a fait construire un bateau qui fera le service entre Saint-Jean et Lacolle en arrêtant à ce quai. La dis-

tance entre Saint-Jean et Lacolle est de 20 milles. Le bateau faisant ce service transporte souvent des excursionnistes à l'île aux Noix, et il n'y a aucun doute que cela se fera à l'avenir.

Mon honorable ami exagère un peu, lorsqu'il parle des magnifiques constructions faites sur l'Ile aux Noix. Le fort construit sur cet endroit il y a nombre d'années par le gouvernement impérial, n'existe plus, et s'il avait visité cette île, il saurait en outre qu'elle a été mise à bail à très bon marché, il y a quelques années, pour servir de pâturage. L'arrangement fait par le gouvernement avec la compagnie qui a entrepris de construire un hôtel et d'embellir cette île, est avantageux sous tous rapports. Les constructions qui existaient sur l'île sont maintenant à l'état de ruine, et les améliorations que cette compagnie va entreprendre seront assurément un grand avantage pour le pays environnant.

Pour ce qui est du commerce probable qui se fera à ce quai, je crois qu'aujourd'hui les produits de la ferme sont transportés en voitures jusqu'à Saint-Jean, par Iberville, jusqu'à la station du chemin de fer.

M. BERGERON : Je crois que mon honorable ami n'était pas ici pour entendre la déclaration du ministre de la Milice et de la Défense.

M. SCRIVER : Je n'y étais pas.

M. BERGERON : L'honorable ministre nous a dit que le fort n'était pas dans un trop mauvais état ; les murs, je crois, ont 4 pieds d'épaisseur. Le ministre nous a dit que le gouvernement devait y faire certaines réparations parce qu'il ne tient pas à le laisser tomber en ruines. Pour ce qui est de transformer ce fort en un hôtel, ces travaux sont du ressort de la compagnie. Il y aura peu de choses à faire pour le transformer en bon hôtel d'été. J'admets que l'ancien arrangement pour la location de l'île était très vicieux. Cette île était louée pour $40 par année, et le locataire réalisait du pâturage de $400, à $500, ainsi nous avons perdu de l'argent. Certes, l'arrangement actuel est préférable, vu que nous retirons $150 par année pendant 21 ans. Ce à quoi j'objecte, c'est la construction de ces quais, simplement pour des fins de sport et pas du tout dans l'intérêt du commerce. J'ai la preuve que l'année dernière, il n'est arrêté qu'une seule barge à un quai qui nous coûte $10,000. Je suis sous l'impression que le crédit actuellement devant la Chambre ne servira pas au commerce. Une barge ou deux y arrêteront, et c'est tout.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami fait erreur ; les renseignements qu'il a ne sont pas exacts, comme il pourra le voir en consultant la carte. Il nous dit que ce quai est à sept milles en amont de l'île aux Noix.

M. BERGERON : On nous a dit 5 milles.

Le PREMIER MINISTRE : Supposons-le. Si ce quai est 5 milles de l'île aux Noix, il ne peut être utile aux excursionnistes de l'île aux Noix. Il y a eu longtemps à Sabrevois un vieux debarcadère où la population avait l'habitude d'expédier ses produits.

M. BERGERON : On ne nous demande pas de faire des réparations, mais de bâtir un nouveau quai.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a là un vieux débarcadère qui n'appartient pas au gouvernement, mais qui a été mis là, je ne sais comment, pour la commodité de la population habitant cette région. C'est un endroit convenable pour la construction d'un quai destiné à la distribution des produits de la population à cet endroit.

M. BERGERON : Ce n'en est là que le commencement. A combien en estime-t-on le coût ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit de $5,500 comprend tout.

M. SPROULE : Relativement à la déclaration que le très honorable premier ministre a faite avant la suspension de la séance, et que l'honorable ministre du Commerce a virtuellement répétée, énonçant que la même chose était faite partout dans la baie Georgienne, je désire dire, en homme qui sait quelque chose au sujet de cette partie du pays et des quais qu'on y a bâtis, qu'on ne peut, sous aucun rapport, établir une comparaison entre les dépenses qu'on a faites là et celles qu'on fait ici. Les ports de la baie Georgienne et les lacs d'en haut sont fréquentés par des vapeurs tirant 15, 16 et 17 pieds d'eau, et un quai y est de peu d'utilité s'il n'offre pas 15 pieds d'eau. Ces messieurs oublient qu'il existe un immense commerce sur les lacs, lequel ne doit nullement être comparé avec de commerce qui se fait à ces petits endroits situés le long d'une rivière. Il s'échange un immense commerce entre l'Ontario, les îles Manitoulines, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et ce commerce s'accroît constamment. Les produits sont transportés par ces gros vapeurs, et il devient par suite nécessaire que le pays fournisse aux dits vapeurs les commodités d'atterrissement pour charger et décharger leur fret. Quand les gens de la baie Georgienne veulent avoir de petits quais, baignant dans 4 ou 5 pieds d'eau, pour accoster leurs chaloupes ou leurs yachts, ils les bâtissent eux-mêmes, et ils ne songent pas à demander au gouvernement de le faire pour eux. C'est pour accommoder les grands vaisseaux qui font cet immense commerce, que ces quais sont bâtis sur la baie Georgienne, le lac Huron, le lac Erié et le lac Supérieur. Il n'y a pas de comparaison entre cela et ce qui a eu lieu dans Québec et dans les provinces maritimes.

Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre des Finances a dit : " Vous vous laissez inspirer par l'esprit local. Voudriez-vous nous priver de l'exécution de ces travaux

dans les provinces maritimes et dans Québec, quand vous l'obtenez dans l'Ontario ?" Nous n'obtenons pas l'exécution de ces travaux, nous ne nous y attendons pas, et, dans les rares cas où de semblables travaux ont été faits, nous les avons condamnés, car nous considérons la chose comme une innovation qui conduira à des abus sans fin relativement à la dépense des deniers publics. Si l'on peut démontrer que l'endroit possède suffisamment d'importance, que du trafic doit s'y faire, et que la population requiert les commodités d'un quai de bateaux pour faire ce trafic, rien ne s'oppose à ce qu'on dépense l'argent public à cette fin. Je n'y objecterais pas alors, peu importe la partie du pays où se ferait la dépense. Mais c'est parce que cette dépense se fait partout dans le pays, pour la construction de nouveaux quais, où il ne doit y avoir virtuellement aucun trafic, que nous y objectons comme préjudiciable au pays et comme tout à fait injustifiable.

Je le répète encore, il n'existe aucune comparaison entre les dépenses qu'on a approuvées en votant les crédits concernant les provinces maritimes et Québec, et les crédits qu'on a adoptés au sujet de la construction de quais sur la baie Georgienne et des grands lacs.

M. GUILLET : Je voudrais savoir s'il y a un officier de douane à ce port, et quelle est la population de l'endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de village, mais il y existe un petit établissement et une population éparse.

L'argument de l'honorable député (M. Sproule) semble être que, parce qu'il arrive à une partie du pays d'être favorisée de nappes d'eau profondes, et à une autre de ne l'être pas au même degré, il ne devrait pas être permis à celle-ci de faire ses affaires. Est-ce là l'argument ?

M. SPROULE : Ca dépend du trafic à faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Assurément, l'honorable député voudrait adapter les crédits publics aux nécessités commerciales des différentes régions. S'il existe une population qui désire faire parvenir ses produits au marché, le fait qu'elle n'a à sa disposition qu'un cours d'eau de 4 à 5 pieds de profondeur n'est pas une raison pour qu'elle n'ait pas un quai pour y expédier ses produits.

M. GUILLET : On me dit qu'on y transporte en voiture ses produits au marché.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se transporte par bateaux remontant et redescendant le cours de cette rivière une quantité très considérable de produits. Je n'ai aucun doute que si on lui procure les commodités en question, la population les utilisera.

M. FOSTER : J'aimerais signaler à mes honorables amis qu'ils se préparent seulement des dangers pour l'avenir. L'argument de l'honorable ministre des Finances signifie que partout où il existe une petite population agricole sur une rivière ou sur un lac de l'intérieur, on va la voir venir nous demander la construction de quais coûtant de $5,000 à $8,000. Qu'un homme se procure un bateau de toute petite capacité pour côtoyer le lac, il aura le droit de s'adresser ici, par l'intermédiaire de son député, pour dire : "Je veux là 3 ou 4 quais de $3,000, $4,000 ou $5,000," et, d'après l'invitation faite aujourd'hui par le ministre des Finances et le premier ministre, il les obtiendra. Les électeurs d'un membre de cette Chambre demeurent-ils sur une petite rivière où de petits bateaux d'un tirant d'eau de 4 pieds peuvent naviguer, bien qu'ils n'en aient jamais fait le rêve jusqu'à présent, les voici avertis que s'ils expédient quelques œufs ou quelques livres de beurre, peu importe le chiffre restreint de la population, ils ont droit de s'adresser au gouvernement du Canada, et le trésor de celui-ci leur sera ouvert.

J'avertis le ministre des Finances et le premier ministre qu'ils établissent là un système de mise à contribution du trésor fédéral auquel ce système, une fois établi, il sera très difficile de mettre le holà. De quel droit pouvez-vous garnir le lac Saint-Jean de quais coûtant de $10,000 à $12,000, et refuser la même chose à tout lac intérieur de la province de l'Ontario ou de la Colombie Anglaise, ou de tout autre partie du Canada ? La chose n'est pas possible. L'invitation est publiée, et la population s'en prévaudra.

Mon seul étonnement est que les membres posés du gouvernement, qui possèdent quelque idée des dépenses financières et des méthodes d'après lesquelles elles devraient se faire, consentent à l'adoption de crédits de cette nature. L'opposition avait coutume d'exiger énergiquement—et elle avait raison de le faire—quelque raison de nature commerciale justifiant des dépenses de cette sorte.

Ce quai bâti à Iberville l'an dernier appartient, je suppose, au gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. FOSTER : Alors, votre gardien de quai fait des rapports, nul doute, au département de la Marine et des Pêcheries, et je demanderai au ministre, avant que nous en arrivions à la considération définitive des crédits, de produire ces rapports concernant le quai d'Iberville, ainsi que les rapports concernant les quais du lac Saint-Jean pour la dernière saison, afin de voir seulement ce que produit cette dépense. Je ne veux pas parler dans le but d'embarrasser ni de faire de la popularité ; mais en ma qualité d'homme ayant eu quelque chose à voir à certaines des dépenses de ce pays et pouvant encore un jour avoir quelque chose à voir à ces dépenses, je désire me joindre aux membres de la droite pour nous rap-

procher de quelqfiues méthodes de dépenses bien définies ; sinon, nous serons entraînés graduellement à cet état de choses, savoir : que les provinces et les municipalités, ainsi que les particuliers, voudront tous rejeter sur le trésor fédéral le fardeau de leurs travaux, et grâce à l'influence politique on réussira. Si seulement nous pouvions nous entendre des deux côtés de la Chambre pour en arriver à une méthode de dépense bien définie, ce serait beaucoup de gagné. Mon très honorable ami comprendra qu'il n'y a pas de méthodes à présent, mais le crédit est accordé au plus habile. Si comme l'a fait l'honorable député de la région du lac Saint-Jean, qui a à faire face à des exigences politiques, un député exerce une presion suffisante, et si lui et ses électeurs font preuve d'assez de ténacité, et s'ils possèdent un compatriote complaisant à qui s'adresser, ils obtiendront leurs demandes ; mais si l'on s'adresse à un autre ministre, il raisonnera avec eux et dira : " Vous savez, nous ne nous engageons pas dans ce genre de dépense. Veuillez ne pas me la demander. "

A moins de convenir de quelque méthode bien définie, vous établissez un précédent, et vous annihilez toute ligne de démarcation entre les responsabilités fédérale, provinciale et municipale.

M. COCHRANE : Je désire dire quelques mots relativement à une remarque faite par le ministre des Finances au sujet de Port-Colborne, lorsque j'ai fait allusion aux neuf quais de sa circonscription. J'ai été étonné de voir un homme occupant la position de ministre des Finances comparer les neuf quais de sa circonsription avec un grand port comme Port-Colborne, au sujet duquel la dépense exécutée était de nature nationale et avait pour but d'attirer le trafic et le commerce du grand Nord-Ouest. Lorsque j'ai parlé de tant de quais concernant sa circonscription, l'honorable ministre m'a répondu qu'il y a plus d'argent dépensé à Port-Colborne qu'à la Nouvelle-Ecosse. Peu m'importe où l'argent est dépensé, s'il l'est au bénéfice du Canada en général. Ainsi, preuez ma propre circonscription. Elle est bornée au sud par le lac Ontario. Elle renferme une ville du nom de Brighton, située sur le meilleur havre naturel du lac Ontario, et où l'initiative privée a pris sur elle de bâtir trois quais. Nous avons un village de 1,200 habitants appelé Colborne, lequel possède grâce à l'initiative privée, un quai long de containes de pieds dans le lac Ontario. J'orserai affirmer en outre, qu'on a expédié plus de grain de chacun de ces quais qu'on ne l'a fait de l'Ile du Prince-Edouard en n'importe quelle année depuis 15 ou 20 ans. Et en parlant ainsi, je sais ce que je dis.

Pourquoi une petite population agricole de la province de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ile du Prince-Edouard, demeurant sur une petite rivière ou sur un lac intérieur, devrait-elle se voir voter de l'argent au sujet de la construction de quais par le parlement fédéral, lorsqu'on n'applique pas la même règle aux autres provinces ? Ma division a été représentée par des libéraux et des conservateurs, et, cependant, jamais on n'a songé à demander de crédit pour construire des quais. Dans la province de l'Ontario on ne demande pas la construction de quais au gouvernement fédéral, si ce n'est au sujet d'endroits importants.

Nous ne nous plaignons pas de ce qu'on dépense de l'argent dans les provinces maritimes. Comme je l'ai dit, peu m'importe où l'argent est dépensé, s'il l'est dans les meilleurs intérêts du Canada ; mais je me joins à l'honorable député d'York pour demander au gouvernement où ce système conduira. Il est des plus absurdes de dire que parce qu'il existe une rivière intérieure le long de laquelle quelques habitants sont établis il faille y construire un quai. Comment ! des gens de mon comté font 18 ou 20 milles en voiture, et j'en ai connu qui faisaient 30 ou 40 milles, pour transporter leur grain au marché, et jamais ils n'ont supposé que nous leur accorderions de l'argent du trésor fédéral pour établir et développer ces petits endroits que l'initiative privée et locale devrait développer.

J'appellerai l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur les rapports de son département, et j'oserai affirmer qu'un tiers des quais de la province de Québec ne produisent pas un sou.

Le PREMIER MINISTRE : Combien le percepteur est-il payé ?

M. COCHRANE : Si le gardien du quai ne reçoit rien, c'est qu'on ne fait pas usage du quai ; ou si l'on fait usage du quai et s'il ne fait pas de rapport, c'est qu'il vole l'argent. Je ne parle pas contre Québec, mais j'essaie de convaincre le gouvernement qu'il se trompe en dépensant de l'argent de cette manière.

Dans l'Ontario, les quais que le gouvernement possède rapportent environ $120 chacun.

L'argument de mon honorable ami le député de Grey, a été que les quais de la baie Georgienne et du lac Huron sont d'importance nationale, et méritent, par conséquent, l'aide du trésor fédéral ; mais ces pitoyables petits quais des provinces maritimes et de la province de Québec dont parle l'ancien ministre des Finances, sont d'importance locale seulement.

M. McMULLEN : Certes, j'espère que la peinture faite par l'ancien ministre des Finances n'est pas fidèle. Nous sommes tout à fait à la merci du gouvernement. Les députés de l'Ontario ne sont pas censés savoir quels sont les quais qui devraient ou ne devraient pas être construits à la Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick, et il leur faut se fier aux réprésentations des ministres, et jusqu'à preuve du contraire, je suis

disposé à accepter ces représentations. Je ne puis prendre la parole des members de la gauche, car je possède trop de preuves du peu de confiance que nous pouvions accorder à leurs représentations lorsqu'ils étaient au pouvoir. Dans un an ou deux, lorsque seront produits les rapports concernant ces quais, nous serons en état de nous former une idée au sujet de la question de savoir si l'argent a été prudemment dépensé ou non, et si alors il est démontré qu'il a été gaspillé, je serai prêt à exprimer mon avis sur une dépense semblable.

Pour ce qui concerne l'Ontario, nous tâchons d'agir avec prudence, et je ne demande pas que l'on fasse des dépenses pour construire dans cette province des quais là où il n'y en a pas besoin, ou là où leur construction ne devrait pas se faire aux frais du gouvernment fédéral, non plus que je sache que d'autres députés de cette province le fassent.

Cependant, nous savons que la politique suivie par l'ancien gouvernement était de colporter la faveur de la construction de ces quais en échange d'un appui politique. Une circonscription qui élisait un adversaire du gouvernment n'avait pas le moindre espoir d'obtenir que quelques dépenses fussent faites au sujet de ses travaux publics, peu importe quelle en fût la nécessité pressante, tandis que ceux qui élisaient des partisans du gouvernement étaient traités de la manière la plus libérale. Nous ne pouvons que nous attendre à voir les circonscriptions privées durant 18 ans de la dépense d'un seul sou dans le sens d'améliorations publiques par suite de la fidélité à leurs principes, dire maintenant à leurs amis en possession du pouvoir: "Il est temps que vous fassiez quelque chose pour nous."

Je répète que jusqu'à ce que j'aie la preuve que la peinture de l'ancien ministre des Finances, peinture que je considère comme très-exagérée, repose sur les faits, je continuerai à accorder ma confiance à ce sujet à l'administration actuelle.

M. FOSTER: Si je disais à l'honorable député tout ce que je sais au sujet de cette misérable duperie opérée au sujet de quais depuis 20 ans en ce pays, je lui ferais dresser les cheveux sur la tête.

M. McMULLEN: C'est ce qu'il m'est arrivé d'éprouver plusiers fois lorsque l'honorable député était au pouvoir, et c'est ce qui m'arrivera si les membres de la droite peuvent être convaincus d'avoir fait ce qu'il dit qu'ils vont faire.

M. COCHRANE: Si l'honorable député faisait preuve maintenant de la même assiduité à étudier le rapport de l'auditeur général que celle qu'il montrait lorsqu'il siégait à la gauche, il serait plus au fait des dépenses publiques qu'il ne l'est, semble-t-il. Le voici à présent prêt à accepter de confiance tout ce que fait le gouvernement. Il est même assez confiant pour croire qu'il peut se présenter de nouveau devant ses électeurs pour leur persuader qu'il agit dans leurs intérêts comme il le faisait lorsqu'il faisait partie de l'opposition.

Est-ce l'honorable député ou l'honorable ministre du Commerce qui disait, lorsque l'ancien gouvernement administrait les affaires, que les provinces maritimes étaient les nourrices des chevaliers du pot de vin? Je vois le ministre du Commerce acquiescer à la chose. C'est lui qui a déclaré cela. Si jamais il y a eu du vrai là-dedans, il en voit des exemples autour de lui aujourd'hui. Il est là pour fournir du lait en abondance afin d'aider à la nourrice à sustenter ces chevaliers du pot du vin.

M. McMULLEN: J'admets que j'ai accordé beaucop d'attention au rapport du l'auditeur général lorsque je siégeais à la gauche, et que j'ai découvert beaucoup de choses que je trouvais dignes de reproche. Mon honorable ami (M. Cochrane) semble encore s'affliger de certaines de mes découvertes. Mais je ne fais plus partie de l'opposition aujourd'hui, et il est du devoir des membres de celle-ci de chercher les choses répréhensibles dans le rapport de l'auditeur général. S'ils font la chasse à des irrégularités comme celles que j'ai constatées—comme, par exemple, le cas d'un député vendant les positions de gardien d'écluses, et recevant une vache de celui-ci, un cheval de celui-là, et un cochon d'un autre,—nous leur accorderons le mérite de la chose.

M. COCHRANE: Si l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) fait allusion à moi dans cette déclaration, s'il prétend avoir trouvé quelque chose de semblable à mon sujet dans le rapport de l'auditeur général, je lui dirais, si c'était parlementaire, qu'il en a menti. Mais, comme ce n'est pas parlementaire, je ne peux ne lui dire. Je lui dirai, toutefois, que s'il me dit une chose semblable en dehors de cette Chambre, je le soufflèterai. Mentionnez-moi cela demain et le vous casserez le nez.

M. SPROULE: Je désire critiquer le principe énoncé par le ministre des Finances (M. Fielding) relativement à la dépense des deniers publics exécutée dans les provinces maritimes et dans Québec, suivant le budget supplémentaire. Il a dit que lorsqu'il existe une population agricole ayant des produits à vendre et un cours d'eau grâce auquel elle pourrait transporter ces produits au marché, ce cours d'eau aurait-il seulement trois à quatre pieds de profondeur, il était du devoir du gouvernement de procurer un quai à cette population. Cela, a-t-il dit, s'appliquait à toute partie du pays.

Eh bien: comment cela s'appliquerait-il au cas que je vais exposer? Prenez l'Ile Manitouline. Cette île a 180 milles de long, et environ 400 milles de côte.

M. le Président, j'aimerais que vous inviteriez la Chambre à maintenir l'ordre.

M. FOSTER : L'honorable député d'Essex semble avoir pris la direction de la Chambre. Il s'est chargé du soin des comptes publics récemment, et maintenant il semble croire qu'il a été promu à la charge de diriger la Chambre.

M. SPROULE : Sur toute cette course se trouvent plusieurs endroits possédant une profondeur d'eau suffisante pour permettre aux gros bateaux des lacs de s'y rendre. Il y a tout près de 100 bons établissements dont les cultivateurs pourraient profiter de l'avantage de pouvoir faire des expéditions, si l'on dépensait de l'argent public pour leur procurer un quai. Sur tout le parcours de cette côte n'existent que neuf ou dix endroits où les bateaux peuvent arrêter aujourd'hui. Le gouvernement a refusé de dépenser un seul sou pour construire des quais sur tout ce parcours, si ce n'est à deux ou trois endroits.

On ne peut pas dire qu'il n'y a pas là de trafic à faire. Voici une liste des produits expédiés de cette île l'an dernier, liste dont je cite les item suivants, savoir :

Chevaux	306
Bestiaux	3,430
Moutons	8,163
Cochons	1,666
Volailles	2,809
Livres de peau	48,575
Peaux de mouton	1,666
Tinettes de beurre	3,656
Caisses d'œufs	356
Caisses de pain	52
Livres de canneberges	525
Paniers de bleuets	11,298
Tonnes de poisson	782
Livres de bœuf	43,808
Sacs de pommes de terre	7,102
Tonnes de foin	879
Boisseaux de blé	7,202
Boisseaux d'avoine	18,563
Boisseaux de pois	25,072
Boisseaux de seigle et d'orge	495
Livres de laine	79,095
Livres de fromage	34,350
Livres de porc préparé	38,750
Bardeaux	5,190,000
Pieds de bois de construction	2,984,000
Paquets de lattes	20,000
Poteaux	575,786

Ainsi que des traverses, du bois de corde et d'autres articles.

Et sur tout cette longue côte le gouvernement n'a guère cru qu'il valût la peine de dépenser un sou pour permettre aux habitants de cette île de communiquer avec le monde extérieur, mais sur ces petites rivières, possédant deux à trois pieds d'eau, on dépense de $8,000 à $10,000 pour construire un port, et cela ne leur pèse guère. Dans un seul comté, il existe 12 à 14 cas de cette nature. Cependant, dans cette grande île, la population doit transporter ses produits comme elle peut à plus de 20, 30 et même 40 milles, par de mauvais chemins, afin de les faire expédier.

Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit, relativement au principe qu'on a adopté au sujet des subventions aux chemins de fer——

M. McGREGOR : Oh ! fichez-nous la paix.

M. SPROULE : L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) n'a rien fait que se reposer depuis trois semaines, excepté lorsqu'il a interrompu les débats, chose facile.

M. McGREGOR : J'ai honte de vous.

M. SPROULE : Et moi, j'ai honte de l'honorable député (M. McGregor) et ses électeurs devraient avoir honte de lui. Je tâche de faire mon devoir, et lui, nullement.

Un habitant de l'Ile Manitouline m'écrit :

Peut-être vous souvenez-vous de notre députation à Ottawa il y a un an ou deux, au sujet de la subvention à voter de nouveau en faveur du chemin de fer de l'Ile Manitouline. Nous avons obtenu la promesse que cette subvention serait parmi les premières accordées——

Je remarque que le chef du gouvernement prétend que là où les cultivatuers des anciens territoires de l'Ontario se trouvent à 40 milles du marché, il serait inhumain de leur refuser de l'aide pour construire des chemins de fer.

——Nous sommes renfermés en hiver, et le document ci-inclus vous démontrera ce que nous avons fait dans des circonstances défavorables. Voudriez-vous demander au gouvernement, ou, si vous ne pouviez pas le faire honnêtement dans l'intérêt de votre propre circonscription, priez M. Klock ou M. Bennett de demander au gouvernement pourquoi l'on a refusé cette subvention à la population isolée de l'Ile Manitouline ?

Voici ce que dit cette population : Il n'a pas été accordé un seul sou à la construction de notre chemin de fer, bien qu'il nous faille transporter nos produits à plus de 40 milles, alors que des chemins de fer sont subventionnés par toute la province de Québec. Voilà, dit-il, la déclaration du premier ministre. S'il avait appliqué le principe qu'il a préconisé ici même, s'il avait rempli ses promesses de l'année dernière, à coup sûr, il aurait accordé une subvention pour la construction de ce chemin de fer au bénéfice des cultivateurs de l'île Manitouline, cultivateurs dont quelques-uns se trouvent à 40 milles de distance du marché, et qui n'ont que quelques ports desservis par des vaisseaux transportant leurs produits au marché. Assurément, il aurait jugé utile de faire quelques sacrifices pour mettre ces cultivateurs en lieu de se procurer les aises et le confort de l'existence, d'autant plus qu'il n'hésite pas à accorder pareils privilèges aux habitants des provinces maritimes et de la province de Québec, dans des localités où il n'y a guère qu'une petite population qui puisse utiliser ou entretenir ces quais. Le même principe ne s'applique pas d'une façon uniforme à ces provinces et à celle de l'Ontario ; et le premier ministre aura peine à se justifier aux yeux de la population de cette île lointaine, quand ils sauront qu'il se montre si prodigue des deniers publics pour chaque petit port de ces provinces,

pieds d'eau, tandis qu'on néglige depuis si longtemps les intérêts des habitants de l'île Manitouline.

M. BERGERON : Pourqoi ne leur êtes-vous pas venus en aide, lorsque vous étiez au pouvoir ?

M. SPROULE : Nous leur sommes venus en aide et au moment où l'ancien gouvernement est tombé du pouvoir, il s'apprêtait à subventionner ce chemin de fer. Il avait promis de l'aide dans ce but et à leur avènement au pouvoir, les ministres actuels refusèrent d'exécuter cette promesse, et d'aider à la construction d'un chemin de fer destiné à desservir l'île, et qu'on leur avait formellement promis. Je le répète, le premier ministre et ses amis auront peine à convaincre ces pauvres gens qui sont en si grand besoin, que le gouvernement rend justice égale à tous. Ils constatent, par les rapports parlementaiwres, qu'on a fait de grandes dépenses pour nombre de ports des provinces maritimes et de la province de Québec, sur le parcours des rivières, des lacs et des baies, qu'on a créé de nouveaux ports ça et là, dans des localités où il y a 100 ou 200 personnes à peine, pendant que dans l'Ontario, voilà nombre d'années que les gens souffrent des mêmes inconvénients et malgré toutes leurs instances réitérées auprès du premier ministre pour obtenir quelques milliers de dollars qui les mettraient en mesure d'exploiter leur commerce, le gouvernement a fait la sourde oreille et n'a pas voulu se rendre à leurs vœux. Je le répète, on aura peine à convaincre ces pauvres cultivateurs qu'on rend justice égale, à tout le monde, quand ils voient le gouvernement se montrer si prodigue envers d'autres parties du pays, en faisant voter des crédits pour des travaux au bénéfice de petits villages dans les provinces maritimes et sur les bords du fleuve Saint-Laurent. Quelle excuse le gouvernement peut-il alléguer pour avoir négligé à ce point les intérêts de ceux en faveur desquels je porte la parole ? Ce n'est pas faute de commerce, ou de colonisation ou de villages importants et populeux, car tout cela existe là ; et cependant le gouvernement a négligé de venir en aide à ces pauvres gens, tandis que d'un autre côté, il essaie de justifier, comme il l'a fait à diverses reprises cette après-midi, les crédits qu'il accorde à de petits ports dans la province de Québec. Et cependant, les habitants de l'île Manitouline manquent des moyens de communication nécessaires pour le transport de leurs produits aux marchés de l'extérieur. Le gouvernement n'a cure de leurs souffrances et ne songe pas même à venir à leurs secours. Les habitants de cette île seront loin de savoir gré de cela au premier ministre et aux ministres qui distribuent actuellement les deniers publics.

M. DYMENT : Le député de Grey-est, il faut l'avouer, vient de faire un éloquent plaidoyer au sujet des deux item que le gouvernement a bien voulu porter cette année au budget supplémentaire pour les deux quais situés sur l'île Manitouline. Il y a un crédit de $3,300 pour le quai de Sheguiandah et un autre de $4,000 pour celui de la baie de la Providence sur le côté sud de l'île Manitouline. Je conviens parfaitement de tout ce que l'honorable député a dit au sujet de la population et de la fertilité de cette île. Il y a là aujourd'hui 15,000 âmes et cette population augmente rapidement. Il n'y a pas, à mon avis, de population au Canada qui mérite davantage qu'on lui vienne en aide. Malheureusement, il n'y a pas de chemin de fer sur l'île, et il faut savoir gré au gouvernement d'avoir porté cette année les deux crédits en question au budget supplémentaire. J'espère que l'éloquent discours du député de Grey-est a convaincu ses collègues de l'importance de ces deux crédits et qu'ils n'y feront pas d'opposition. Relativement au chemin de fer dont nous désirons tous si vivement la construction——

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Que l'honorable député s'en tienne à la question.

M. DYMENT : Je suis le député de Grey-est sur son propre terrain.

M. WALLACE : Le député de Wellington-nord (M. McMullen) a semblé révoquer en doute l'utilité de voter ces crédits dans leur teneur. Je suis convaincu que, dans son for intérieur, l'honorable député a plus que des doutes à cet égard. Il suppose, dit-il, qu'après que ce crédit aura été voté et que les rapports seront transmis dans deux ou trois ans—chose, du reste, qui n'arrive jamais—alors il serait justifiable de dépenser cet argent. N'est-ce pas là une proposition commerciale ? Cela me rappelle le moyen donné pour distinguer le champignon comestible du champignon vénéneux ; c'est que pour constater la différence, il faut d'abord en manger ; si l'on mange un bon champignon l'on vit ; mais si l'on mange un champignon vénéneux, on en meurt.

Rivière du Lièvre—
Ecluse et barrage..... .... $1,600

M. BERGERON : De quels travaux s'agit-il ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit s'élève à $1,600, et les détails de la dépense sont indiqués.

M. FOSTER : Quelles recettes tirez-vous de ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ $250 par année.

Beauport, quai..... ..... $4,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement a acheté ce quai il y a nombre d'années, et lui a fait subir des agrandissements. Il s'agit ici d'un nouveau prolongement.

M. BERGERON : Quelle est la profondeur de l'eau au quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 14 pieds à la haute marée.

Sainte-Anne de Bellevue—
Prolongement du quai..... ..... $2,500

M. BERGERON : Il me semblait que ces travaux étaient finis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non Il s'agit ici d'élargir le quai de 30 pieds et de l'allonger de 100 pieds.

Coteau-Landing—
Dragage (ancien crédit, $2,500)..... $6,000

M. BERGERON : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici du dragage d'un chenal à partir des quais du chemin de fer Canada Atlantique au Coteau Landing jusqu'à l'entrée du canal de Soulanges, sur une largeur de 100 pieds et une longueur de 1,000 pieds.

M. BERGERON : Combien a-t-on déjà dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $17,000.

M. BERGERON : Et il faut encore $6,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, pour finir ces travaux.

M. CLARKE : Ces travaux se font-ils à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous les faisons faire par un dragueur loué à tant l'heure.

M. CLARKE : Combien l'heure ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $8 l'heure.

M. BERGERON : Pour l'édification de mon honorable ami (M. Clarke), je vais faire l'historique de cette entreprise, et je prie le député de Wellington-nord (M. McMullen) de prêter une religieuse attention à mes paroles. Il n'est pas étonnant que, lorsque nous votons un crédit quelconque, nous tenions tant à savoir du ministre des Travaux publics si les travaux se font à l'entreprise de façon à ce qu'il nous soit possible de contrôler la dépense. Nous sommes ici en présence d'un mode de procédure tout à fait singulier. Mon exposé de faits sera peut-être un peu long, mais il faut faire connaître au parlement et au pays toute cete affaire. Il a été établi ici l'année dernière que M. Gauthier, l'entrepreneur, est le beau-père du fils de M. Tarte. Il s'agit de travaux qui occasionneront une dépense de $23,000, quand ils seront terminés. Il a déjà été dépensé $17,000 et on nous demande de voter encore $6,000. Voici la lettre écrite au début de cette affaire, par le ministère des Travaux publics, en date du 15 mars 1898.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 15 mars 1898.

MONSIEUR,—M. le Ministre des Travaux publics m'a chargé de vous écrire pour vous dire que le département est disposé à entrer en négociation avec vous pour l'exécution du travail de dragage que nous devons faire cette année à Laprairie et Coteau-Landing. Il nous faudra naturellement une drague à chaque endroit.

Voulez-vous avoir la complaisance de me faire savoir aussi rapidement que possible si vous êtes disposé à entreprendre ces travaux ; si vous avez à votre disposition l'outillage suffisant et si vous seriez prêt à procéder aussitôt à l'ouverture adéquate de la navigation. Le prix payé pour ce genre de travail par le département, quand les dragues ont la capacité normale ordinaire, est de $8 par heure de travail.

Je serai heureux de recevoir votre réponse sous un aussi court délai que possible.

Veuillez me croire, monsieur,
Votre bien obéissant serviteur,
(Signé) A. GOBEIL,
Sous-ministre.

THOMAS GAUTHIER, ÉCR.,
Montréal, Qué.

M. FOSTER : M. Gauthier s'occupe-t-il habituellement de dragage ?

M. BERGERON : Non. M. Gauthier est agent d'immeubles. M. Gauthier a obtenu cette magnifique entreprise, où il n'a absolument rien à faire.

Voici la réponse adressée par M. Gauthier, au ministère des Travaux publics :

(Copie de la lettre n° 191547.)

MONTRÉAL, 25 mars 1898.

M. le ministre des Travaux publics,
Ottawa, Can.

M. LE MINISTRE,—En réponse à la lettre du 15 mars dernier, reçue de votre département, j'ai l'honneur de vous dire que je suis prêt à entreprendre les travaux de dragage de Laprairie et de Coteau-Landing aux prix offerts, c'est-à-dire, huit dollars par heure de travail.

J'ai à ma disposition un outillage de premier ordre, et je serai prêt à commencer les travaux aussitôt les instructions reçues. Naturellement les dragues seront sujettes à l'inspection des officiers de votre département.

En ce qui concerne Coteau-Landing, je dois vous dire que, vu que l'ouvrage presse beaucoup, me dit-on, je suggérais qu'il me soit permis de commencer les travaux, lundi, le 4 avril prochain.

Il lui tardait de se mettre à l'œuvre.

La drague que j'ai à ma disposition pour cet endroit est le n° 5, appartenant à Manning et McDonald, et qui se trouve sur les lieux mêmes.

Comptant que ceci rencontrera votre approbation, et espérant recevoir une réponse favorable.

Je demeure, M. le Ministre,
Votre dévoué,
(Signé) THOS GAUTHIER.

Manning et Macdonald travaillaient pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, à la tête du canal de Soulanges, et ils avaient là des dragueurs qui n'étaient point utilisés pour le moment. Il leur avait fallu ces dragueurs pour l'ouverture du canal mais, je le répète, ils n'étaient pas utilisés pour le moment, et ces messieurs furent bien aises de les pouvoir utiliser, à cause de frais considérables que cela leur occasionnait. Voici la deuxième lettre, et je ne comprends pas pourquoi elle figure ici, puisqu'elle n'est pour ainsi dire que la répétition textuelle de

le première. Elle est datée du 1er avril et contient la même chose que la première. Voici une copie de la lettre n° 19,307. Le ministre des Travaux publics fait son offre le 15 mars ; Gauthier y répond le 25 du même mois et le 5 avril, le sous-ministre des Travaux publics écrit à M. Roy, secrétaire du ministère, une lettre dont voici la teneur :

(Copie de la lettre n° 191307.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 5 avril 1898.

M. ROY,—Veuillez avoir la complaisance de préparer un rapport au conseil pour exposer qu'une demande nous a été faite par la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique pour faire du dragage en face de leur quai et élévateur à grain au Coteau-Landing ; les premières représentations étant à l'effet que ce dragage coûtera $6,000 ; que nous avons fait faire un examen, assez superficiel, il est vrai, mais suffisamment étendu pour nous permettre d'évaluer le coût total de l'ouvrage, si la profondeur d'eau requise, qui est placée à 14 pieds, est donnée, à la somme de $18,000.

Le rapport au conseil devra indiquer d'une manière générale l'importance énorme pour le commerce du Saint-Laurent de permettre un accès facile à un endroit comme celui-ci, où le chemin de fer mettra en dépôt les grains qu'ils transportera de l'ouest, et qu'il est très important aussi de faire cette dépense qui, quoique, en apparence, élevée, aura un résultat proportionnellement beaucoup plus grand au point de vue du commerce en général.

(Signé) A. GOBEIL,
Sous-ministre.

E. F. E. ROY, écr.,
Secrétaire, D.T.P.

On avait sans doute oublié quelque chose, car, le 13 avril, le sous-ministre écrit de nouveau à M. Roy :

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 13 avril 1898.

M. ROY,—Ai-je oublié de vous demander de faire un rapport au conseil pour représenter à ce corps que le dragage que le département s'est engagé à faire à Coteau-Landing, pour donner un accès facile à l'ancenseur du chemin de fer "Canada Atlantique," coûtera $21,000, ——

Il avait dit auparavant que cela coûterait $18,000.

——et demander un crédit spécial dans les estimés supplémentaires de cette année et dans ceux de l'année prochaine pour couvrir ce travail ?

(Signé) A. GOBEIL,
D.M.T.P.

E. F. E. ROY, écr.,
Secrétaire, D.T.P.

Le secrétaire du ministère se met en communication avec l'ingénieur en chef, auquel il écrit la lettre que voici :

(Copie de la lettre n° 109162).

OTTAWA, 6 avril 1898.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que le ministre vous autorise à accepter l'offre de M. Thomas Gauthier contenue dans la lettre n° 191010, ci-jointe, pour l'entreprise et l'exécution du dragage nécessaire à Laprairie et au Coteau-Landing, P.Q., à $8 par heure de travail.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) E. F. E. ROY,
Secrétaire.

L'ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

M. BERGERON.

Il s'agissait de donner une apparence de nécessité à ces travaux, et il a dû se passer quelque chose dont il n'est point fait mention ici ; mais il est permis de l'inférer de la lettre que je vais lire. Il fallait établir la nécessité de ces travaux aux yeux du conseil, et que la chose était dans l'intérêt de la localité. Voici la lettre :

(Copie de lettre reçue, n° 191193.)

OTTAWA, 6 d'avril 1898.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer, en réponse à votre lettre du 5 du courant, relativement au dommage qui pourrait résulter du dragage au Coteau-Landing, que les fondations de nos quais à élévateurs au Coteau-Landing ne souffriront pas du dragage qu'on pourrait faire autour de ces quais à une profondeur de 14 pieds en dessous du niveau des basses eaux, ainsi que vous le dites dans votre lettre ; par conséquent, il n'en saurait résulter de dommage.

Bien à vous,
(Signé) A. W. FLECK,
Secrétaire-trésorier.

M. A. GOBEIL,
Sous-ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Voici une autre lettre qui met en lumière ce qui passait derrière le rideau :

(Copie de lettre reçue, n° 191772.)

DEPOT HARBOUR, Ont., 23 d'avril 1898.

A. W. FLECK, Ottawa.

Quatre vaisseaux dans le port actuellement, et nous attendons le *Lynn* demain matin, avec un chargement de six mille tonnes de maïs, à destination de Montréal. Voyez la lettre que m'a adressée le gérant du trafic relativement à la situation au Coteau-Landing.

(Signé) E. J. CHAMBERLAIN.

Tout cela tendait à établir la nécessité d'avoir quatorze pieds d'eau aux quais du chemin de fer Canada Atlantique pour les vaisseaux descendant le fleuve. J'ai établi devant le comité, l'année dernière, l'inutilité de donner au chenal à cet endroit une profondeur de quatorze pieds, puisqu'il ne s'y rendrait pas de vaiseaux tirant plus de quatorze pieds d'eau tant que le canal de Soulanges ne serait pas terminé, tous les vaisseaux passant par le canal Beauharnois ne tirant que neuf pieds d'eau. Il existe une autre lettre adressée par M. Chamberlain à M. Fleck, et dans laquelle il dit qu'il est très important de mettre les grosses barges en lieu d'avoir accès à ce quai, et il a dû être transmis avec cette lettre un mémoire donnant le nombre de barges et la quantité de grain qu'elles transportent. Voici le rapport du conseil :

EXTRAIT du rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 25 d'avril 1898.

Sur rapport du ministre des Travaux publics, en date du 19 d'avril 1898, déclarant que la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, qui construit actuellement un grand élévateur au Coteau-Landing, a demandé au ministère des Travaux publics, d'entreprendre les travaux de dragage voulus, afin de faciliter aux vaisseaux l'accès du quai sur lequel on construit actuellement cet élévateur et que, d'après les

renseignements qu'elle a pu se procurer, la compagnie du chemin de fer a représenté au ministère que l'exécution du dragage en question nécessiterait $6,000 de dépense.

Que le ministre, tenant compte de la grande importance qu'il y a de procurer aux vaisseaux un accès facile à l'élévateur en question, a consenti à faire exécuter le dragage voulu, et a pris des arrangements pour faire commencer ces travaux dès l'ouverture même de la navigation.

Qu'en attendant, afin d'obtenir des renseignements plus précis sur la quantité de dragage à faire, le ministre a chargé l'un des ingénieurs du ministère des Travaux publics de faire une exploration et de rendre compte des travaux qu'il faudra entreprendre.

Que l'ingénieur déclare que, pour donner au chenal une profondeur de quatorze pieds, il faudra draguer au moins 200,000 verges, au coût estimatif de $21,000.

Le ministre, en présence du résultat de l'exploration en question, et tenant compte du fait que la somme à dépenser pour donner au chenal la profondeur voulue excédera de beaucoup le montant que l'on s'était proposé de dépenser au début, recommande de demander au parlement de voter le crédit nécessaire.

Le comité soumet la recommandation à l'approbation de Son Excellence.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable
Ministre des Travaux publics.

Or, il paraît que l'on éprouva quelque embarras à se procurer des dragueurs, preuve la lettre portant la signature du ministre et adressée à M. Gauthier.

Copie de lettre reçue, n° 191647)

OTTAWA, 25 avril 1898.

M. THOMAS GAUTHIER,
157 rue Saint-Denis, Montréal.

J'apprends que vous voulez vous servir du dragueur de Kingston à Laprairie. Savez-vous s'il y a actuellement un autre dragueur disponible au Coteau ? Réponse immédiate.

(Signé) J. I. TARTE.

(Copie de lettre reçue, n° 191637)

OTTAWA, 26 avril 1898.

M. THOMAS GAUTHIER,
157 rue Saint-Denis, Montréal.

Pour combien de temps comptez-vous louer le deuxième dragueur actuellement au Coteau-Landing ? Réponse immédiate.

(Signé) J. I. TARTE.

Voici copie d'une lettre signée par le sous-ministre, et adressée à M. Roy, le secrétaire du ministère.

(Copie de lettre reçue, n° 191637)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS
OTTAWA, 27 avril 1898.

SECRÉTAIRE,—Veuillez avertir l'ingénieur en chef que le ministre autorise l'emploi d'un second dragueur pour les travaux au Coteau-Landing et il faudra qu'il soit mis à l'œuvre sans retard, l'ingénieur en chef faisant pour cela les arrangements voulus avec M. Thomas Gauthier, de Montréal. Le prix à payer sera le même que celui actuellement payé pour l'autre dragueur, savoir $8 l'heure pour une journée de travail de 10 heures.

(Signé) A. GOBEIL,
Sous-ministre.

M. E. F. E. Roy,
Secrétaire, D. T. P.

Voici un autre extrait d'un rapport du comité de Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 22 juin 1898 :

Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence, le 27 de juin 1898.

Le comité à la recommandation du ministre des Travaux publics, est d'avis que l'arrêté ministériel en date du 23 de mars 1880 soit mis de côté, dans la mesure où il s'applique aux paiements qui seront faits à M. Thomas Gauthier, relativement aux travaux de dragage qui se font actuellement au Coteau-Landing, Québec, l'exécution des travaux en question ayant été autorisée par l'arrêté ministériel en date du 25 d'avril 1898.

(Signé) H. G. LAMOTHE,
Sous-greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre
des Travaux publics.

Voici maintenant un état des travaux exécutés :

DRAGAGE AU COTEAU LANDING.

Nombre de verges cubes draguées : 129,850 = 505,950 pieds cubes.

Nous avons aussi un état des sommes dépensées :

COTEAU-LANDING.

Sommes dépensées en 1897-98 et en 1898-99, et à qu elles ont été payées.

1897-98.

F. W. Cowie, frais de voyage . .	$ 22 30	
J. H. Lalonde, cordes, etc	3 92	
Alex. Méthot, inspecteur	218 00	
Thomas Gauthier, dragage	8,245 00	
		$ 8,489 22

1898-99.

J. H. Lalonde, cordes, etc.	$ 2 90	
Alex. Méthot, inspecteur.	353 50	
Thomas Gauthier, dragage . .	8,458 00	
		8,814 40
Total.		$17,303 62

A. G. KINGSTON,
Comptable, dép. T.P.

L'autre état donne les quantités de travaux faits.

MÉMOIRE *RE* DRAGAGE AU COTEAU-LANDING, QUÉ., DURANT 1898.

COTEAU LANDING, 7 avril 1899.

Dragueur.	Temps.	Heures.	Prix par heure.	Quantité draguée.	Coût moyen par verge cube.	Coût total.
			$ c.	vgs cubes	Cts.	$ c.
N° 6.. ...	11 avril au 29 octobre...	1,732¾	8 00	108,450	Moins de 13⅛	14,262 00
N° 5.. ...	2 au 21 mai.....	223	8 00	17,200	" " 10¼	1,784 00
N° 4..	24 mai au 1er juin inclus	41	8 00	2,100	15¼	328 00
N° 4..	6 juin au 10 juin "	47	7 00	2,100	15⅜	329 00
	Total	2,093¾	.....	129,850	Un peu plus de 12⅞	16,708 00

Nous savons que les dragueurs qui ont servi à ce travail appartenaient à M. McDonald, l'entrepreneur du canal Soulanges. Voici un rapport de l'ingénieur qui n'est pas très complet, mais je vais en donner lecture et la Chambre tirera ses propres conclusions. Il paraîtrait que ces dragueurs pour lesquels le gouvernement payait $8 de l'heure, ne pouvaient pas faire le travail.

Le 1er juin il a été rapporté verbalement au ministre des Travaux publics que le travail accompli par le dragueur n° 4 n'était pas suffisant pour justifier une rémunération de $8 de l'heure. Le surintendant du dragage a en conséquence reçu instruction de faire cesser les travaux. Le 6 juin, sur l'ordre du ministre des Travaux publics, il fut remis à l'ouvrage, mais au salaire réduit de $7 de l'heure. Vu que la somme de travail qu'il faisait n'était pas encore suffisante, il fut définitivement mis de côté le 10 juin.

(Signé) EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef intérimaire.

Tout cela fut découvert après que l'argent eut été payé, et fait voir que le ministre des Travaux publics voulait donner quelque chose à faire à M. Gauthier. Il lui écrit qu'il a du draggage à faire faire à certain endroit et lui demande s'il ne pourrait pas se procurer l'outillage nécessaire, sachant fort bien qu'il n'en a pas. Pour donner à ses collègues un semblant d'excuse pour cette dépense, il se fait donner par la compagnie du chemin de fer Canada Atlantique une lettre disant : Vous pouvez draguer près du quai, jusqu'à 14 pieds ; nous ne craignons pas que cela endommage les fondations de notre quai.

Il fait ensuite écrire par M. Chamberlain que quatre barges avec 6.000 tonnes de grain sont en route et qu'il est très nécessaire de faire draguer, quand nous savons parfaitement que les bateaux tirant plus de 9 pieds, ne peuvent pas se rendre à Montréal. Malgré qu'il eût un rapport disant que ce travail pouvait être exécuté pour $6,000, il prépare pour le conseil un autre rapport dans lequel il dit qu'il a été informé que ces travaux coûteraient $18,000.

Cela ne lui suffit pas encore ; il prétend vouloir obtenir plus de renseignements et il fait écrire au secrétaire par son sous-ministre : J'ai oublié de dire que ce n'est pas $18,000 que coûteront ces travaux, mais $21,000. Le rapport est envoyé au conseil et accepté, et M. Gauthier avec lequel le ministre s'est entendu d'avance—on sait comment ces choses-là se font—répond : certainement, que je puis faire ce travail ; j'ai l'outillage nécessaire. Il se procure les dragueurs de Manning et McDonald, les entrepreneurs du canal Soulanges. Ces dragueurs étaient à ne rien faire, pendant quelques jours, comme cela arrive toujours, et Gauthier se les est procurés. Si une enquête était instituée, comme j'espère qu'elle le sera, à la prochaine session, je crois qu'il serait prouvé que M. McDonald a reçu beaucoup moins que $5 par heure pour ses dragueurs, et que Gauthier a mis la différence dans sa poche.

Tout cela s'est fait sans demander de soumissions—entre amis. Les deux beaux-pères ont causé de l'affaire et en sont venus à la conclusion que $21,000 seraient une jolie somme à dépenser au Côteau, si l'entreprise était donnée à M. Thomas Gauthier.

En présence de toutes ces révélations, l'honorable premier ministre n'a pas besoin d'être surpris, si, lorsqu'il s'agit de confier de l'argent au ministre des Travaux publics, nous cherchons à prendre toutes les garanties nécessaires pour que les travaux soient adjugés sur soumissions. Pour ma part, je suis convaincu que ces travaux n'étaient pas nécessaires. Il faudra encore bien du temps avant qu'on ait besoin d'une profondeur de 14 pieds à cet endroit. A ce même endroit et avant la construction du pont, les voitures du chemin de fer étaient traversées sur un immense bateau, et il devait, par conséquent, y avoir, 10, 12 ou 14 pieds d'eau.

Je ne sais pas si tous les documents ont été produits—je les ai ici—en réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 avril. Dans tous les cas, il y en a assez pour faire voir que nous ne pouvons pas prendre trop de précautions quand il s'agit de confier de l'argent au ministre des Travaux publics.

M. McMULLEN Depuis des années et des années, le gouvernement fait faire des travaux de dragage, et je crois qu'il est admis et reconnu que pour un dragueur bien construit, $8 de l'heure constituent un prix rai-

sonnable. Ce prix a été fixé par le gouvernement précédent et payé par lui et par le gouvernement actuel. Je ne connais pas ce M. Gauthier dont parle l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). Mais s'il a fourni un dragueur et si ce dragueur a fait l'ouvrage dans les conditions requises, peu importe au parlement ou à l'Etat, à qui il appartenait. Peu m'importe que celui à qui le travail a été confié soit tailleur ou cordonner, s'il a fourni le dragueur et s'il a fait l'ouvrage, il doit être payé. Si au contraire le travail a été mal fait, il y a là matière à investigation.

L'honorable député nous promet une enquête et j'espère qu'elle aura lieu, car il est bon d'aller au fond de ces choses. Mais comme l'honorable ministre des Travaux publics est actuellement absent et dangereusement malade, je considère que c'eût été un acte de courtoisie de la part de l'honorable député, de retarder le débat sur cette affaire, jusqu'à son retour. L'honorable député dit que M. McDonald peut avoir fourni ses dragueurs pour $5 de l'heure. Cela n'a pas d'importance pour la Chambre, si l'ouvrage a été bien fait. Si, à la prochaine session, l'honorable député demande une enquête, il aura le droit de l'avoir.

M. DAVIN : Jamais encore, les agissements du ministère des Travaux publics n'avaient fait une impression aussi pénible, que dans cette affaire exposée par l'honorable député de Beauharnois et défendue par l'honorable député de Wellington-nord.

M. McMULLEN : Je ne l'ai pas défendue. Mon honorable ami n'a pas écouté ce que j'ai dit.

M. DAVIN : Je vais donner la preuve que j'ai bien écouté, en répétant ce qu'a dit l'honorable député. Si je me trompe, il pourra me corriger. Il a dit qu'il importait peu au gouvernement ou au parlement que l'ouvrage fût fait par celui auquel l'entreprise a été concédée, ou par un autre.

M. McMULLEN : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. DAVIN : L'honorable député a dit de plus qu'il n'y avait, dans cette affaire, que deux questions à considérer : si l'ouvrage a été bien fait, et s'il a été payé au prix qui a été fixé autrefois. Mon honorable ami fait des signes de dénegation, mais c'est absolument ce qu'il a dit. Il a ajouté que si un autre a travaillé pour le compte de M. Gauthier à $5 de l'heure, cela ne regarde pas le parlement.

M. McMULLEN : L'honorable député se trompe encore.

M. DAVIN : Mon honorable ami veut-il répéter ce qu'il a dit ?

M. McMULLEN : J'ai dit que si M. McDonald a fourni le dragueur à $5 de l'heure, cela ne nous regarde pas. Les seules questions qui nous concernent sont de savoir, premièrement si ce dragueur faisait une somme de travail suffisante pour justifier le paiement de $8 de l'heure, pourvu que le travail fut bien fait, et deuxièmement, si ce travail était nécessaire.

M. DAVIN : Je suis d'avis et les électeurs partageront cette opinion, qu'il y a une autre question en jeu. L'Etat ne doit-il pas bénéficier de la différence entre ce que le gouvernement a payé à M. Gauthier et ce que ce dernier a payé à celui qui a fait l'ouvrage ?

M. McMULLEN : Non. Le prix qui a été payé a été fixé par le gouvernement précédent—$8 de l'heure est le prix reconnu, pour vu que le dragage soit fait dans de certaines conditions d'excellence. Or, je maintiens que si M. Gauthier a pu se procurer ce dragueur pour $5 de l'heure, ou même s'il l'a eu pour rien, cela ne nous regarde pas, du moment que les travaux sont executés là où ils devaient l'être.

M. DAVIN : Alors la nouvelle doctrine du libéralisme consiste en ceci : Dans l'administration des affaires du ministère des Travaux publics on ne doit pas chercher, au moyen de soumissions, à faire exécuter les travaux au plus bas prix possible. Mon honorable ami fait des gestes de désapprobation. Cela équivaut à dire que tout ce qu'un ami d'un ministre peut lui soutirer, ne regarde en rien les contribuables. Cela nous conduit directement à une politique de pillage et de favoritisme. Pour mettre en faveur une doctrine comme celle-là, il fallait un gouvernement à la conscience élastique comme celui que nous avons. Les quatorze membres du cabinet sont doués d'une grande élasticité de conscience, et de principes qu'on pourrait appeler chimiques, car ils changent de couleur à l'adjonction de la moindre parcelle d'intérêt.

Mais les contribuables qui sont appelés à payer ont la conscience plus rigide ; ils font la distinction entre ce qui est bien et ce qui est mal ; leur porte-monnaie note fidèlement tous les gaspillages, les actes de favoritisme et de mauvaise administration. Notre population n'acceptera pas la doctrine du nouveau libéralisme de donner des entreprises à des gens qui ne connaissent rien du travail à faire et le font exécuter par d'autres, comme dans le cas de ce M. Gauthier.

Quand le ministre des Travaux publics lui-même a été pris à partie, à propos de cette affaire, il n'a rien trouvé à dire pour se défendre. Il fut d'abord accusé d'avoir donné cette entreprise à un parent, et il nia avec indignation toute parenté avec M. Gauthier ; mais quand on lui demanda : " N'est-il pas le père de la femme de votre fils ? " Il se contenta de lever les épaules en disant : " Puis-je empêcher mes fils d'avoir des beaux-pères ? "

Je déplore infiniment la maladie du ministre des Travaux publics, mais je dis que le gouvernement, qui connaissait la gravité et

la nature de sa maladie, qui a nécessité un voyage à l'étranger, a manqué à son devoir envers le pays et envers le ministre lui-même, en ne lui confiant pas un portefeuille moins obsédant, moins rempli de graves responsabilités, comme par exemple, la présidence du conseil ou le secrétariat d'Etat. Car je ne crains pas de dire que si le véritable ministre des Travaux publics eût été ici, qu'il fût l'honorable député de Saint-Jean et Iberville ou tout autre, il n'aurait pas pu faire approuver par la Chambre des monstrueuses estimations budgétaires. Le seul moyen de faire voter ces crédits était d'amener ici un substitut, le ministre des Finances, qui répète à tout bout de champ : " Réellement, je ne sais pas ce que le véritabe ministre des Travaux publics ferait dans les circonstances ; je ne suis pas le ministre des Travaux publics, et je ne puis pas répondre à ce que vous me demandez."

Il répugne à la chevalerie du parlement de tenir le ministre intérimaire des Travaux publics, qui a déjà la charge d'un autre département important, responsable des actes du véritable ministre des Travaux publics, et il s'abstient de lui infliger un traitement qui serait parfaitement légitime, si nous avions sous la main celui qui est responsable de ces estimations ; car, je le répète, elles n'auraient jamais été votées, si le ministre des Travaux publics eût été ici.

Mais, revenons à cette affaire véreuse qui rappelle celle du pont d'Edmonton et du port de Goderich. Un jour que nous critiquions certaine transaction louche dans le genre de celle-ci,—je ne me rappelle plus si c'était en 1897 ou en 1898.—n'avons-nous pas entendu le ministre des Travaux publics s'écrier : " C'est bien joli de parler comme cela, mais si j'admettais ces principes, comment pourrais-je mettre de l'argent dans la poche de mes amis ? Je ne veux pas que cet argent aille dans la poche des tories."

Quand on lui demandait pourquoi, dans Ontario, il n'avait pas concédé les entreprises de dragage à ceux qui avaient des dragueurs, il répondait : Tous les propriétaires de dragueurs sont des tories, et si je demande des soumissions, ce sont eux qui auront l'entreprise. N'est-il pas évident qu'à une époque où la main-dœuvre devient meilleur marché, où les frais de l'existence sont moins élevés, où le travail des machines devient plus puissant, n'est-il pas évident, dis-je, que si des soumissions étaient demandées publiquement, nous aurions des offres pour faire ce travail, à moins de $8 de l'heure ?

Je considère comme une chose inouïe de la part du représentant du ministère des Travaux publics de venir ici et de dire : Notre excuse pour mettre de côté la sage coutume de demander des soumissions, et nous affranchir de toutes les règles d'une saine administration, c'est qu'il y a plusieurs années ce travail coûtait $8 de l'heure, et si, sous un régime qui sent le péculat et l'agiotage, nous pouvons avoir un semblant de preuve, il se fait la même somme de travail pour $8, que le vent emporte les règles de saines administrations, et jetons au panier l'acte du parlement et l'arrêté du conseil qui veulent que nous demandions des soumissions publiquement.

C'est un plaidoyer éhonté et il faut qu'un vent de folie ait égaré les esprits dirigeants du parti libéral, pour qu'il soit possible. Les chefs de ce parti croient qu'il peut tout supporter, et le parti libéral lui-même, s'imagine qu'il peut tout se permettre envers les électeurs. Mais nous avons eu ici la preuve l'autre jour, et elles nous arrivent nombreuses des quatre coins du pays, que l'élément respectable du parti libéral ne se laissera pas longtemps conduire dans ces voies tortueuses. Nous avons eu, ces jours derniers, l'affaire du port de Goderich, et quelque temps auparavant, j'avais exposé nombre de cas, dans lesquels le ministre des Travaux publics et d'autres aussi, craignent comme le feu de demander des soumissions. Pas plus tard qu'hier, j'ai reçu un rapport que j'avais demandé à la dernière session, et il fait voir que dans un département où, de temps immémorial, c'était l'habitude et la règle de demander des soumissions, on a encore accordé une entreprise en s'affranchissant de cette disposition de la loi.

Dans le ministère du Commerce, et dans les autres on constate la même chose. J'espère que le peuple ouvrira les yeux, et si nous pouvons seulement lui faire comprendre ce qui se passe ici, il chassera ces gens du pouvoir. Il ne fait que commencer à se rendre compte de la situation, car il faudrait des centaines et des centaines de colonnes de journaux pour mettre au jour toutes les preuves de l'incapacité et de la négligence coupable du gouvernement.

M. TAYLOR : Je demande à l'honorable député de Wellington-nord, quelle nécessité il y avait de dépenser cet argent, pour creuser le chenal au Coteau Landing à une profondeur de 14 pieds, quand un bateau tirant plus de 9 pieds d'eau ne peut, ni arriver à cette place, ni en sortir. N'est-ce pas là une preuve qu'on était simplement en quête d'un " job " quelconque, pour permettre au beau-père du fils du ministre de faire de l'argent ? Un bateau prenant sa cargaison à l'élévateur ne peut pas descendre le canal, s'il tire plus de 9 pieds d'eau. Quelle nécessité y avait-il de draguer le chenal à 14 pieds, quand les canaux à eau profonde ne seront ouverts que dans deux ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous faisons creuser les canaux à 14 pieds, et il serait absurde de supposer que les bateaux qui navigueront sur ces canaux ne tireront pas plus de 9 pieds. Ce chenal a été creusé à 14 pieds, pour qu'il corresponde à la navigation sur les canaux. Ce travail n'est pas fait pour aujourd'hui seulement, mais aussi pour l'avenir.

M. TAYLOR : Mais il a été fait deux ans trop tôt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais il n'est pas encore terminé. La question est de savoir si le gouvernement n'a pas toujours payé $8 de l'heure pour des dragueurs draguant 600 verges par jour.

M. CLARKE : Quand et par qui ce prix a-t-il été fixé, et en vertu de quelle autorité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends que sous l'ancien gouvernement et sous le gouvernement actuel, il ne s'est jamais fait de dragage par des dragueurs d'une capacité de 600 verges par jour pour moins de $8 de l'heure. Tout dernièrement une grande compagnie de chemin de fer s'est adressée à une maison américaine pour faire faire certains travaux de dragage à Midland, et on lui a demandé $100 pour une journée de 10 heures au lieu de $80, pour un minimum de 600 verges par jour. Plus récemment encore, le gouvernement se trouvant pris au dépourvu, fit des démarches pour savoir s'il ne pourrait pas avoir quelques dragueurs américains, pour certains travaux dans les provinces maritimes, et les offres les plus basses que nous avons reçues étaient de $250 par jour. Je n'ai pas le moindre doute que les prix que nous payons, n'ont rien d'exagéré. Le dragage au Coteau nous coûte 12¾ cents par verge cube, ce qui est très raisonnable.

M. HAGGART : Combien reste-t-il de verges à draguer au Coteau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 45,000.

M. HAGGART : On en a déjà dragué 129,000 verges, et avec 45,000 de plus, nous arrivons à un total de 170,000 environ. L'an dernier, le ministre des Travaux publics a dit que ces travaux étaient nécessaires, mais l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a parfaitement raison de soutenir le contraire, car il n'y a pas de bateaux pour utiliser un chenal de 14 pieds à cet endroit. Les barges qui transportent les cargaisons à Montréal, ne tirent pas plus de 9 pieds. Je me rappelle parfaitement que le ministre des Travaux publics a déclaré l'an dernier que M. Gauthier était allé le trouver pour lui dire qu'il avait un dragueur et lui demander s'il avait des travaux à faire faire. Voici ses propres paroles :

M. Gauthier est venu me trouver, comme il avait parfaitement le droit de le faire, et comme c'est le droit de n'importe qui. Il m'a offert un dragueur et je lui ai demandé quel prix il exigeait.

D'après la correspondance qui a été produite, il est évident que la proposition n'est pas venue de M. Gauthier, mais que c'est le ministre des Travaux publics qui lui a écrit à ce sujet. Je lui ai demandé, dans le temps, quelle était la quantité de dragage qu'il y avait à faire, et il a répondu que les estimations étaient pour 200,000 verges ; et il a ajouté qu'il faisait faire ce travail dans des conditions plus économiques qu'il n'avait jamais été fait au Canada :

Ce dragueur extrait de 800 à 1,000 verges par jour, et je maintiens que du dragage à 8 cents la verge est à très bon marché. Quiconque connaît quelque chose en fait de dragage l'admettra. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux sait comme moi qu'il a payé jusqu'à 20 et 25 cents par verge.

Voilà la déclaration faite dans cette Chambre par le ministre des Travaux publics à la dernière session. Il prétend que M. Gauthier est venu lui offrir ses services, et la correspondance produite fait voir que cela est faux, et que la première proposition a été faite par le ministre à un homme qui n'avait jamais possédé un dragueur de sa vie ; il lui offrait de draguer à Coteau, où cela n'était pas nécessaire, puisqu'il y avait une profondeur suffisante. De plus ce travail coûte près de 13 cents la verge, ce qui est un prix très élevé pour du dragage à cet endroit. Toute cette transaction est condamnable. Le ministre aurait dû exposer à la Chambre la nécessité de cette dépense et faire voter le crédit nécessaire avant de commencer les travaux. Au lieu de cela, il fait passer un décret ministériel et il s'adresse ensuite à son parent qui n'a jamais eu un dragueur de sa vie, et qui s'en procure un dans les environs, de gens qui auraient certainement fait l'ouvrage à de meilleures conditions. Le ministre nous a aussi dit que le travail se faisait à raison de 8 cents la verge, pendant qu'il a payé 13 cents, pour de l'ouvrage mal fait.

M. CLARKE : Avant que cet item soit voté, je désire protester énergiquement contre la pratique qui semble être en vogue, dans le département des Travaux publics concernant l'adjudication de ces entreprises de dragage. Je dois aussi exprimer mon étonnement de voir l'honorable député de Wellington-nord approuver cette transaction, lui qui était dans l'opposition, l'avocat par excellence des soumissions en matière d'entreprises publiques.

J'ai demandé au ministre des Finances, il y a un instant, à quelle date le ministère des Travaux publics avait décidé de ne plus demander de soumissions pour le dragage et que $8 l'heure était un prix raisonnable, dans les circonstances ordinaires ; mais je n'ai pas encore obtenu de réponse.

C'est contraire à l'intérêt de l'Etat, et contraire à la bonne administration des affaires publiques, quand il y a de travaux importants à faire, au Coteau, à Toronto ou ailleurs, de concéder ces entreprises sans demander de soumissions et de payer la somme arbitraire de $8 l'heure. La correspondance qui a été lue ce soir par l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) nous fait voir tout ce qu'il y a de défectueux dans une pareille méthode. Si j'ai bien saisi le sens des documents qui ont été lus, il y avait, à cet endroit, plusieurs dragueurs en opération, et le travail fait par les uns coû-

tait 10 cents par verge cube, ou environ, tandis que celui des autres s'élevait à 12 et 15 cents ; et cependant le gouvernement payait le même prix pour des dragueurs qui ne faisaient que les deux tiers du travail des autres. Il y en avait même un qui était si notoirement insuffisant que le département a eu honte de continuer à le payer $8 l'heure, et l'a réduit à $7 d'abord, puis l'a finalement mis de côté. Je demande au ministre des Finances si un système aussi vicieux doit se continuer jusqu'à la fin des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : N'a-t on pas bien fait de réduire le prix de ce dragueur ?

M. CLARKE : Oui, mais il aurait mieux valu s'assurer de sa capacité avant de le mettre à l'ouvrage. Dans le rapport de l'auditeur général, page 128-Q, je vois qu'à cette date, il y avait eu 685,633 verges cubes de dragage fait dans le port de Toronto, à 12 cents la verge. J'ignore si ce prix est excessif ou non, mais cette entreprise a été accordée, après que des soumissions eurent été demandées, et en agissant ainsi, le gouvernement d'alors s'est mis à couvert de toute responsabilité. Mais le gouvernement actuel, dès son arrivée, abandonne la coutume de demander des soumisssoins pour le creusement du port de Toronto, et qu'en est-il résulté ? Le 14 février 1898, j'ai interpellé le ministre à ce sujet, et voici mon interpellation et sa réponse :

1. Quelle somme le gouvernement a-t-il dépensée en 1896 et 1897, respectivement, pour le dragage relativement au travaux de protection dans le port de Toronto ?

2. Ces travaux de dragage ont-ils été accordés, chaque année, après que des soumissions eussent été demandées ?

3. Quel prix a-t-on payé, par verge, pour le dragage en 1896 et 1897, respectivement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. Rien n'a été dépensé en 1896 pour dragage dans le port de Toronto. En 1897, la somme de $5,310.26 a été dépensée. 2. Il n'a pas été demandé de soumissions. 3. Le prix payé a été celui que le gouvernement paie généralement pour ce genre de travail, $8 par heure de travail réel. L'entrepreneur a travaillé du 29 juin au 26 novembre, et a dragué 37,214 verges cubes ; le coût par verge cube a été de 14½ cents.

Il me semble qu'il suffit de signaler cet état de choses au ministre agaissant pour le ministre des Travaux publics, pour qu'à l'avenir les particuliers qui ont des dragueurs et sont habitués à ces sortes de travaux, aient une chance de soumissionner. Au printemps de 1898, une offre fut faite au gouvernement, de faire le dragage dans le port de Toronto, pour $6 sans demander de soumissions ; si cette offre avait été acceptée, l'Etat aurait réalisé une économie de $2 par heure, sur ce seul travail. Ce n'est ni plus, ni moins qu'un scandale de faire faire ces travaux au prix arbitraire de $8 par heure.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député parle-t-il d'une chose qu'il sait personnellement ?

M. CLARKE.

M. CLARKE : Je parle d'après une déclaration faite il n'y a pas une demi-heure, par le propre collègue de l'honorable ministre de la Marine. S'il avait écouté, il l'aurait entendue comme moi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a aussi fait un autre énoncé.

M. CLARKE : Je demande à l'honorable ministre de reprendre son siège. J'ai la parole.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande à l'honorable député la permission de lui poser une question.

Plusieurs VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député veut-il me permettre——

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. FOSTER : A quoi sert d'avoir un président ?

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Le ministre demande à l'honorable député de Toronto la permission de lui poser une question.

M. FOSTER : L'honorable député a refusé et a ajouté : " J'ai la parole ", mais le ministre de la Marine et des Pêcheries persiste pendant que le président reste muet comme une huître.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député de Toronto ne m'a pas refusé la permission de lui poser une question.

M. CLARKE : Non, je n'ai pas refusé à l'honorable ministre de me poser une question. S'il veut reprendre son siège un instant, je lui accorderai toutes les permissions qu'il voudra. Il m'a interrompu et je lui ai répondu que s'il avait écouté les paroles de son collègue depuis une demie heure, il saurait que ce que je viens de dire est tiré des propres déclarations du ministre des Finances. Il s'est alors levé de nouveau pour m'interrompre. Maintenant s'il a quelque question à me poser, je me ferai un plaisir de lui répondre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La question que je voulais poser quand j'ai été violemment interrompu par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest et autres, est celle-ci : quand l'honorable député prétend que quelqu'un a offert de faire le dragage dans le port de Toronto, à raison de $6 l'heure, cela est-il à sa connaissance personnelle.

M. CLARKE : J'ai parlé de manière à être compris de tous. J'ai dit que je croyais —et je prends la responsabilité de ce que je dis——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous rengaînez.

M. CLARKE : Je n'ai pas l'habitude de rengaîner. J'ai dit que je croyais qu'au mois d'avril 1898, une lettre contenant une soumission a été mise à la poste, adressée au ministre des Travaux publics, et offrant de faire le dragage dans le port de Toronto, à raison de $6 l'heure.

Mais là n'est pas la question. Le rapport de l'auditeur général de 1897, et les " Débats " de 1898, font voir que le dragage fait dans le port de Toronto, d'après des soumissions, a coûté 12 cents par verge cube, tandis que le dragage qu'on a fait faire par une ami politique qui avait rendu des services durant les élections partielles de 1897, a coûté 14½ cents.

Je demande a ministère d'affaires dont nous jouissons d'administrer la chose publique d'après des principes d'affaires. Il n'y a aucune raison au monde pour payer 14½ cents la verge, pour faire draguer à Toronto, Owen-Sound ou ailleurs, quand un propriétaire de dragueur est prêt à faire le travail pour 12 cent. Le meilleur mode connu jusqu'à présent, c'est de fournir aux propriétaires de dragueurs l'occasion de faire des offres, en demandant des soumissions et, à conditions égales, accepter l'offre du plus bas soumissionnaire. A maintes et maintes reprises j'ai saisi la Chambre et le comité de cette question de dragage, et tant que le département des Travaux publics persistera à employer les méthodes actuelles et que j'aurai un siège dans ce parlement, je ne cesserai de protester de toutes mes forces.

Il reste encore un crédit à voter pour du dragage dans le port de Toronto, et j'espère que l'entreprise ne sera pas donnée à $8 l'heure, mais qu'on demandera des soumissions, et que la plus basse sera acceptée, quand elle sera acompagnée de garanties suffisantes.

Je ne puis m'empêcher d'exprimer mon étonnement de voir l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), qui s'était acquis une si belle réputation comme champion de l'honnêteté administrative, approuver un pareil système. Je ne comprends pas qu'il puisse parler comme il l'a fait ce soir, e tc'est surtout cela qui m'a porté à parler aussi longuement que je viens de le faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député est en possession des documents, peut-il nous dire quelle quantité de dragage a été faite à 12 cents, et quelle quantité à 14 cents ?

M CLARKE : J'ai cité le rapport de l'auditeur général page 128-Q. Il s'agit d'une entreprise qui était commencée depuis des années.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis informé que le dragage qui a été fait pour 12 cents et une fraction, comprenait 630,000 verges cubes, tandis que dans l'autre cas, il ne s'agit que de 45,000 verges. Tout le monde sait que pour de grandes quantités, les prix sont moins élevés. Cela me paraît une explication raisonnable.

M. CLARKE : J'ai cité le rapport de l'auditeur général de 1897 : 15 août 1896, Murray et Cleveland, dragage, 685,633 verges cubes, à 12 cents, et si vous voulez donner à l'entrepreneur actuel le temps nécesssaire, il fera tout le travail requis. Et à la page 482, vol. I, des " Débats " de 1898, le 14 février, le même renseignement est corroboré par le ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai voulu expliquer que dans le cas dont parle l'honorable député il s'agit d'un travail considérable, devant prendre plusieurs années, et s'élevant à 600,000 ou 700,000 verges cubes, tandis que dans le cas actuel, le dragueur n'a été employé que temporairement. On ne peut pas louer un dragueur, pour quelques semaines, aux mêmes conditions que pour plusieurs années. L'honorable député a dit qu'il croyait—je ne crois pas qu'il ait dit qu'il savait—qu'une offre avait été faite au département, pour draguer le port de Toronto à raison de $6 de l'heure. Le fonctionnaire de ce département, qui est à mes côtés, m'informe qu'une pareille offre n'a jamais été reçue.

M. BERGERON : Le ministre l'a mise dans sa poche.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est absent et je ne puis pas répondre pour lui ; mais autant que j'ai pu m'en rendre compte, cette offre n'a pas été faite. Si elle avait été faite et refusée, les critiques de l'honorable député seraient justifiables.

M. McMULLEN : Je ne retarderais pas la séance, si l'honorable député de Toronto ne m'avait pas fait dire des choses que je n'ai jamais dites. Il a cherché à faire croire que je ne veux pas que des soumissions soient demandées pour le dragage.

M. CLARKE : Je n'ai rien dit de tel.

M. McMULLEN : Le meilleur mode est celui des soumissions, et je voudrais qu'il fut toujours adopté. Mais il y a quelques années, le ministre des Travaux publics demanda des soumissions, mais, soit à la suite d'une entente entre les propriétaires de dragueurs ou autrement, tous demandaient $8 de l'heure et le ministre comprit qu'il était impossible de faire faire l'ouvrage à meilleur marché. Je suis en faveur des soumissions, partout où la chose est possible, et j'ajouterai, pour l'information de l'honorable député de Beauharnois, que quand une entreprise a été accordée, on devrait s'en tenir au prix convenu. Il siège dans cette Chambre depuis assez longtemps pour savoir que sous l'ancien gouvernement, un contrat avait été signé pour 24 cents la verge, et que peu de temps après, le prix fut porté à 34 cents. Dans le port de Montréal, du dragage qui avait été entrepris

pour 24 et 25 cents, a coûté 35 cents. Approuve-t-on cela ? Les honorables députés de la gauche auraient dû blâmer ces transactions dans le temps.

M. BERGERON : Les coupables ont été punis.

M. McMULLEN : De pareilles choses ne devraient pas se répéter.

M. DAVIN : Nous n'en sommes pas responsables, si elles se répètent.

M. McMULLEN : On devrait demander des soumissions et accepter la plus basse, si le soumissionnaire offre des garanties suffisantes ; on devrait aussi l'obliger à se conformer à la soumission.

M. HAGGART : Le ministre des Finances qui est chargé du département des Travaux publics dit qu'il se fait beaucoup de dragage dans le port de Toronto, et que pour cette raison, le travail peut se faire à beaucoup meilleur marché. La même règle devrait s'appliquer das le cas actuel. Durant la dernière session le ministre des Travaux publics nous a dit que ce dragage coûtait 8 cents la verge. Quelle quantité avait-on draguée ? Un peu plus de 10,000 verges. Mais lorsqu'il s'agit de 129,000 verges, nous payons 13 cents.

M. BERGERON : Et même jusqu'à 17 cents.

M. FOSTER : Je regrette que l'honorable député de Wellington-nord soit sorti. Je ne voudrais pas le représenter sous un faux jour ; mais je crains que le ministre des Finances et lui ne se soient faits les avocats d'un faux principe, un principe que la Chambre, j'espère, et le pays, j'en suis certain, n'admettront pas. L'honorable député prétend qu'il est indifférent que le travail soit fait par un tailleur ou un mercier, si le prix n'est pas trop élevé.

A quoi ce raisonnement nous conduit-il ? Il est la base de tous les abus qui ont eu lieu dans l'octroi des entreprises publiques, depuis les Romains jusqu'à Thomas Gauthier. Nous avons des centaines de phares dans le pays. Le ministre de la Marine et des Pêcheries permettrait-il à un homme qui aurait été nommé gardien d'un phare sur le lac Ontario, de tenir un magasin à Toronto, et d'engager quelqu'un pour garder le phare, à $100 de moins que ce qu'il reçoit ? Il chasserait immédiatement celui qui ferait cela. Supposons que le directeur général des Postes ait besoin d'un postillon, sur un parcours de 60 milles, dans le comté de Grey. Peu lui importe que le service soit fait par un tailleur ou par un cantonnier, pourvu qu'il soit bien fait, et à des prix à peine suffisants pour empêcher le titulaire de mourir de faim. Mais permettrait-il à un courtier de Montréal de se charger de l'entreprise, tout en continuant ses affaires à Montréal, et d'engager quelqu'un pour faire le service à 50 cents de moins par jour ?

M. McGREGOR : Pourquoi pas, s'il est le plus bas soumissionnaire ?

M. FOSTER : Alors qu'il soit bien compris que les ministres et leurs partisans défendent le principe, que peu importe le nombre des intermédiaires, du moment que le travail est bien fait et à un prix raisonnable——

M. McGREGOR : Puis-je poser une question à l'honorable député ?

M FOSTER : Sans doute.

M. McGREGOR : L'honorable député doit saisir la différence entre le directeur d'un bureau de poste et un simple postillon. Dans ce dernier cas, la place doit aller au plus bas soumissionnaire.

M. FOSTER : Mais c'est justement ce que vous empêchez. Supposons que celui qui fait le travail reçoive $60 par année. Mais le courtier de Montréal, reçoit $160 du gouvernement pour cela. Ce n'est pas le plus bas soumissionnaire qui fait l'ouvrage. Durant mon passage au ministère, des gardiens de phares ont été destitués parce qu'ils faisaient faire leur travail par d'autres, à prix réduit. On leur disait : " Gardez le phare vous-même ou renoncez à la position." Et le ministre des Travaux publics demande à ce M. Gauthier, qui n'entend rien au dragage, s'il veut se charger d'un travail, à raison de $8 de l'heure. Il s'assure d'abord qu'il peut avoir le dragueur de McDonald pour $5 ou $6 de l'heure et il écrit qu'il est prêt à faire tout le dragage qu'on voudra, à ce prix là. Celui qui fait le travail reçoit $6, le gouvernement paie $8, et l'intermédiaire met $2 dans sa poche. Cette différence ne doit-elle pas revenir à l'Etat ? Cependant, l'honorable député de Wellington-nord prétend qu'il est indifférent que le travail soit fait par un cordonnier ou un tailleur du moment qu'il est bien fait et ne coûte pas plus de $8 de l'heure.

M. McMULLEN : Mon honorable ami ne voudrait pas se montrer injuste.

M. FOSTER : Non.

M. McMULLEN : Dans ce cas, il ferait mieux de ne pas aller trop loin.

M. FOSTER : Je serai clément pour l'honorable député.

M. McMULLEN : J'ai dit qu'il est indifférent pour les contribuables que se soit un tailleur ou un cordonnier qui fasse l'ouvrage, s'il exécute la quantité requise, si le travail est bien fait, et aux prix stipulés au contrat. Quelle différence cela peut-il faire, si le prix est le même ? Ce prix a été fixé par le gouvernement de mon honorable ami.

M. FOSTER : L'honorable député défendait la transaction Gauthier qui consiste en ceci : Le ministre des Travaux publics ayant décidé que $8 de l'heure est un prix raisonnable pour un dragueur qui fait une cer-

taine quantité d'ouvrage dans la journée, demande à son ami Gauthier s'il veut se charger d'une entreprise à ce prix. Ce dernier, qui ne connaît rien à ce genre de travail, demande le temps de réfléchir. Quelque temps après il répond au ministre qu'il est prêt à enteprendre le dragage de 129,000 verges cubes à $8 de l'heure pour chaque dragueur. Il va ensuite trouver le propriétaire des dragueurs, qui n'a pas eu la chance de faire une offre, et s'informe du prix qu'il demande pour faire le travail ; la réponse est : $6 de l'heure.

M. McMULLEN : Comment savez-vous que les dragueurs ont été fournis pour $6 de l'heure ?

M. FOSTER : L'honorable député prend-il M. Thomas Gauthier pour un fou ? Suppose-t-il qu'il va faire un contrat pour $8 de l'heure, *se donner le mal de faire tous les* arrangements avec le propriétaire des dragueurs et lui faire payer $8 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas la question. Vous avez dit qu'il avait eu les dragueurs pour $6.

M. FOSTER : J'ai dit $6, comme j'aurais pu dire $5 ; disons $7.90 si vous voulez. Le principe est le même ; c'est toujours le principe de l'intermédiaire. Mon honorable ami aurait raison, si le ministre n'avait pas fixé le prix lui-même, s'il avait été déterminé par les réponses à une demande de soumissions. Si les plus basses soumissions avaient été de $8 de l'heure, il aurait eu raison de décider de payer ce prix. Mais il ne donne à personne la chance de soumissionner, il prend sur lui de payer $8 de l'heure, et accorde l'entreprise à un homme qui fait faire le travail par un autre, à meilleur marché, et empoche la différence. L'honorable député de Wellington-nord ne peut pas défendre une pareille transaction.

M. DAVIN : Je veux exposer la situation telle qu'elle est.

Voici M. Gauthier, agent d'immeubles de Montréal, beau-père du fils du ministre des Travaux publics, et le ministre trouve qu'il serait fort bien d'aider M. Gauthier, et il lui suggère ce qu'il y a à faire. Que voyons-nous maintenant ? Nous voyons payer environ $8,000 dans les mois d'avril, de mai et de juin, et nous voyons se prélasser M. Gauthier recevant $2,000 à $3,000 de ces $8,000——

M. McMULLEN : Vous songez au pont Curran en ce moment.

M. DAVIN : Non. Je ne songe même pas à la prostitution d'un homme politique qui avait coutume autrefois de vociférer en faveur de l'économie en cette Chambre, et qui aujourd'hui s'abandonne comme ne s'est jamais abandonné auparavant aucun homme public. Il siège là, maintenant, pour approuver complaisamment toute affaire véreuse qui peut s'accomplir, et il se lève ensuite pour défendre en style de la halle ce qu'il a dénoncé. Un pareil exemple de prostitution politique ne s'est jamais vu dans l'histoire de la vie publique.

Voici le tableau. D'un côté, les cultivateurs à qui il faut travailler rudement. Ils ont tantôt de bonnes années, tantôt de mauvaises. Ils leur faut gagner leur pain à la sueur de leur front. Voyez le cultivateur lorsque sa récolte est terminée ! ses épaules sont courbées, ses mains sont brunies par le travail, sa figure est ridée par les labeurs. Tels sont là ceux qui paient les taxes. Voyez également l'ouvrier à qui il faut travailler ses dix heures par jour, ou peut-être huit, et dont les gages sont parfois réduites à un chiffre fort bas, qui reçoit $1 à $1.50 par jour, et parfois 90 cents. Cet homme aussi paie des taxes, car dans tous les pays, c'est le grand nombre qui paie, et dans tous les pays le grand nombre est formé des travailleurs.

Eh bien ! doit-on tolérer que vous pressuriez le cultivateur et que vous saigniez l'ouvrier afin que les Gauthier, de Montréal, les McGillicuddy, de Goderich, et quelques autres compères de Toronto qui ont joué le rôle de meneurs, soient en état de se prélasser aux dépens du peuple en empochant à ne rien faire $3,000 sur chaque montant de $8,000 dépensé par ce gouvernement ? Doit-on tolérer cela ? Croyez-vous que le peuple le supportera ? M. l'Orateur, s'il le sait, le peuple ne le supportera pas un instant. S'il savait ce qui se passe ici, ce qui se passe au département des Travaux publics et dans chaque département, le peuple n'attendrait pas une élection générale, mais il marcherait sur la capitale, et il infligerait une justice sommaire et infligée aux 14 ministres qui l'ont trahi.

M. BERGERON : Je vois par le rapport de l'auditeur général que l'inspecteur de ces travaux, du 11 au 30 avril, a reçu $2 par jour. Je constate ensuite, au mois de mai, que pour 52 jours, il a reçu $3.50 par jour. Je veux connaître la cause de la différence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au début, il avait la surveillance d'un cure-môle, subséquemment, il a eu celle de deux ou trois cure-môles.

M. BERGERON : Pouvait-il réellement avoir la surveillance de trois cure-môles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il avait la surveillance de deux ou trois cure-môles, et il faisait rapport tous les jours.

M. WALLACE : Avant l'adoption de cet item, je désire faire une ou deux remarques. Je désire répondre d'abord à l'honorable député de Wellington-nord, chose qu'il ne m'a pas été donné de faire avant la suspension de la séance. Il a dit que j'avais voté en faveur de $41,000,000 de subventions accordées aux chemins de fer, et que maintenant je régimbais contre la subvention de $6,000,000 montant relativement insignifiant. Je

vois dans les comptes publics que j'ai ici un état indiquant les subventions de chemin de fer accordées par le gouvernement fédéral, ainsi que le nombre de milles des chemins concernés, et d'après cet état, $42,966,000 ont été payés de ce chef, et sur ce montant $25,000,000 l'ont été au chemin de fer Canadien du Pacifique, ce qui laisserait pour toutes autres fins, y compris une grande partie de la subvention accordée au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, mais indépendamment de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, $18,000,000 payés durant 18 ans, soit $1,000,000 par année. Naturellement, il y a eu d'autres paiements de faits aux chemins de fer d'après le nombre de milles construits, comme ce à quoi il est pourvu dans le contrat passé avec le chemin de Calgary et Edmonton, mais ça ne tombe pas exactement dans cette catégorie. Il a été payé $43,000,000, et sur ce montant $25,000,000 l'ont été au chemin de fer Canadien du Pacifique, laissant une différence de $18,000,000.

L'honorable ministre des Travaux publics a établi à cette session-ci le principe de ne donner nullement les travaux publics à l'entreprise afin de pouvoir mettre le pays à sec. Nous avons découvert, relativement à divers travaux publics venus à notre connaissance, que ce système a été appliqué en violation directe de la loi et des principes de bon gouvernement et d'économie d'après lesquels devrait être administrée la chose publique. Je ne crois pas que nous exagérions en disant que ces messieurs pourvoient non seulement à leurs amis, mais encore à eux-mêmes. Lorsque nous voyons la débauche de corruption qui existe dans les départements, et le faste déployé par ces messieurs qui, avant leur avènement au pouvoir il y a quelques années, n'étaient pas notés pour leurs richesses, roule maintenant dans l'abondance et dans la splendeur, je crois qu'il y a lieu d'être pris de soupçon.

M. McGREGOR : Donnez des noms. Vous n'osez pas le faire.

M. WALLACE : Que dire de l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) lui-même ?

M. McGREGOR : Je ne fais pas partie du gouvernement. Vous ne pouvez sortir de là de cette manière. C'est une insinuation basse et vile.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre ! à l'ordre !

M. McGREGOR : Oui, c'est une insinuation basse et vile.

M. FOSTER : Nous devrions obtenir la décision de M. l'Orateur à ce sujet.

M. WALLACE : Oh ! non, M. l'Orateur ne voit que d'un côté.

M. SPROULE : Je désire savoir, M. le Président, si les observations de l'honorable député sont conformes aux règles de la Chambre, car, dans la négative, il doit les retirer.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Oui, j'ai rappelé l'honorable député (M. McGregor) à l'ordre et il retirera, je suppose, l'expression dont il s'est servi.

M. McGREGOR : Je retire cette expression si elle est contraire aux règles. Je peux me permettre de penser beaucoup de choses, n'est-ce pas ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre ! Je suppose que l'honorable député (M. Wallace) retirera l'expression dont il s'est servi également à l'égard du président.

M. WALLACE : Si elle est contraire aux règles de la Chambre, je ne dois violer aucune de ces règles.
Je disais——

M. McGREGOR : Voudriez-vous être assez bon de donner des noms ?

M. WALLACE : Je disais lorsque j'ai été interrompu, qu'on ne semble pas s'occuper de la loi du pays. On accorde les entreprises sans demander de soumissions publiques, et nous voyons exister un système pire même que celui suivi par l'honorable ministre des Travaux publics. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense ou d'autres ministres nous disent : " Nous avons demandé des soumissions, et par conséquent, tout s'est passé parfaitement et convenablement." Et peu après, nous constatons qu'on n'a pas demandé de soumissions par les journaux, mais qu'on l'a fait en écrivant des lettres à quelques personnes. Lorsque l'honorable ministre de la Milice et de la Défense a eu besoin d'épiceries, de nouveautés ou d'uniformes, il a écrit à deux personnes de chacun de ces genres d'affaires. Est-ce là faire des achats dans des conditions de concurrence publique, et est-ce une manière convenable de dépenser les deniers du peuple ? Non, cette manière n'est pas la bonne, et elle ouvre la porte à toutes sortes de malhonnêtetés, de favoritismes, et d'extravagances, et au gaspillage des deniers publics.

Les ministres semblent oublier le fait qu'ils ne sont que les dépositaires des deniers publics. L'honorable ministre des Travaux publics parle comme si les affaires publiques constituaient une matière personnelle, et comme s'il lui était permis d'agir à sa guise. Le gouvernement paraît avoir abandonné le correct et convenable système de soumettre toutes les matières au conseil exécutif, là où elles peuvent être considérées et réglées comme elles doivent l'être. Ce système conduit au bon gouvernement de la chose publique, car non seulement 17 hommes doivent vraisemblablement en arriver à une plus sage conclusion qu'un seul homme, mais 17 hommes devront représenter des intérêts qu'il ne peut être possible à un seul homme de connaître. Nous avons vu entre les diverses divisions du gou-

vernement des conflits qui ont coûté des montants inconnus au pays, ainsi que de la réputation à celui-ci.

Ainsi, le ministre des Chemins de fer et Canaux a correspondu avec ceux qui possédaient toute une charte du parlement canadien les autorisant à construire une ligne télégraphique au Yukon. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, dans le cours de cette corespondance, a assuré ces gens là, non seulement de son approbation du projet, mais de l'appui et de l'aide du gouvernement de toutes les manières dont il lui serait possible de les aider. Cependant, M. l'Orateur, à l'époque où il leur donnait ces assurances et où il leur déclarait : " Continuez votre entreprise, prélevez votre argent, vendez vos actions, procurez-vous vos appareils destinés à construire cette ligne télégraphique," un autre membre du gouvernement complotait et machinait pour tâcher de ruiner le projet. Je suppose que l'un ignorait ce que faisait l'autre. Au lieu de soumettre la matière au conseil et de l'y faire considérer, pour obtenir du gouvernement une expression d'opinion concertée, chaque membre de celui-ci se laissait guider par sa propre inspiration. Et tandis que le ministre des Chemins de fer et Canaux écrivait à ces messieurs en Angleterre, pour leur dire le continuer et leur assurer l'appui du gouvernement, le ministre des Travaux publics faisait partir son expédition, laquelle était réellement en route avant que l'arrêté ministériel fût adopté. Avant d'être autorisé à dépenser un seul sou, Charleson et l'équipe d'hommes l'accompagnant étaient en route pour la côte du Pacifique. Ils avaient acheté leurs provisions de Charleson ici, faisaient leurs arrangements, retirois leur argent, et Charleson avait une lettre d'instructions l'autorisant à faire des dépenses sous tous les rapports et à toutes les fins possibles. Pareille lettre d'instructions, je suppose, n'avait jamais été donnée jusqu'alors à un fonctionnaire. Elle autorisait M. Charleson à faire émettre sans restrictions et sans limites à l'adresse du gouvernement des traites équivalant au montant dont il aurait besoin au sujet de toute entreprise qu'il jugerait à propos de poursuivre.

Tel est le genre d'administration de la chose publique qu'on demande à ce parlement d'approuver, et que nous combattons depuis 5 mois. Et maintenant que nous allons nous présenter de nouveau devant le public, il sera de notre devoir de lui exposer ce que nous avons dénoncé en cette Chambre.

Portsmouth, Ontario—
Réparations au quai... .... $2,000

M. WALLACE : Donnez-nous quelques renseignements à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item est destiné à faire exécuter des réparations générales au quai de Portsmouth, situé dans le comté de Frontenac, à peu de distance de Kingston.

M. WALLACE : Qui a construit le quai ?

M. BRITTON : C'est un quai qui a été construit par l'ancien gouvernement à l'époque où M. Kirkpatrick était député de Frontenac, et il l'a été sans aucun doute grâce à l'influence qu'il était en état d'exercer auprès du gouvernement du jour. Si ce n'est qu'on pourrait dire que ce quai était nécessaire pour améliorer le havre de Portsmouth et pour en faire un meilleur havre de refuge, il était aussi injustifiable que nombre de ces item à propos desquels je trouve certainement un peu à redire et qui ont été le sujet de tant de critique en cette Chambre. Mais le quai est là, et il a besoin de réparations. A moins donc que le gouvernement soit disposé à abandonner ces travaux et à déclarer que l'ancien gouvernement a eu tort de les exécuter, ils devront, je suppose, être tenus en état de réparation.

M. WALLACE : J'appuierai une motion de l'honorable député de Kingston demandant que cet item soit rayé.

Rivière Scugog—
Dragage de chenal $5,900

M. FOSTER : Ces travaux sont-ils exécutés à l'entreprise.

M. McHUGH : J'espère que les travaux seront exécutés par le cure-môle du gouvernement se trouvant là. Il s'agit d'élargir le chenal de la rivière du côté de Lindsay.

Rivière Otonabee— Amélioration de la navigation $2,500

M. WALLACE : A-t-on dépensé là de l'argent auparavant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe pas de mention de dépense antérieure.

M. WALLACE : Où cela doit-il être dépensé ?

M. McHUGH : Très peu de personnes ne sont pas au fait de l'importance de la navigation de la rivière Otonabee jusqu'à Peterborough. C'est une rivière très importante, et il s'y fait un trafic considérable par bateaux à vapeur. Je ne vois ni l'un ni l'autre des députés de Peterborough ici, mais je connais très bien la rivière, et je sais qu'il s'y fait un trafic considérable par bateaux à vapeur et un grand commerce de bois de construction.

M. WALLACE : Est-ce en amont ou en aval de Peterborough ?

M. McHUGH : C'est en aval de Peterborough, c'est-à-dire entre Peterborough et le lac Rice.

Port de Toronto—
Détournement de la Don et dragage dans le port $50,000

M. FOSTER : Ces travaux marchent-ils actuellement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Non. La rivière Don se jette dans le port par le côté est, et elle a

charrié une grande quantité d'ulluvion en face de la ville, emplissant les cales. Les autorités de Toronto en sont arivées à la conclusion qu'on avait absolument tort de laisser la Don se jeter dans la baie. Il y eut aussi une tranchée de pratiquée, s'étendant de l'est à l'ouest, qui facilita l'écoulement de l'eau vers l'ouest, et conséquemment le dépôt d'allusion dans la baie. C'était une erreur de génie que l'expérience seule pouvait démontrer. Les autorités de Toronto recommandent maintenant de creuser à travers le sol marécageux de l'extrémité est de la baie un canal qui détourne les eaux de la Don au profit de la baie d'Ashbridge, où tout dépôt, au lieu de causer du tort en accumulant de la terre, fera du bien. Les travaux ne seront pas très coûteux. La ville voulait qu'on fît environ $75,000 de travaux cette année, mais vu la date avancée de la saison, il est impossible de dépenser ce montant à présent.

M. FOSTER : Qu'adviendra-t-il de l'ancien lit de la Don ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En amont de la baie, si ce n'est sur un faible parcours, le cours d'eau gardera son ancien lit.

M. WALLACE : Comment les vaisseaux remonteront-ils la Don ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais vu de vaisseaux remonter la Don. Il existe là des ponts fixes. Ces travaux sont très nécessaires, mais il est inutile de continuer à draguer en face des jetées ou à l'intérieur, dans la baie, avant que des mesures de précautions aient été prises pour détourner la Don de manière à empêcher de nouveaux amoncellements. Le détournement de la Don peut coûter $25,000. Ce ne serait pas un ouvrage coûteux, et il serait fait suivant adjudication et suivant le système des affaires. Le chenal sera creusé à travers un marais de terre molle, et le montant restant après l'achèvement de ces travaux de détournement, sera consacré aux travaux de dragage. Nous devrons draguer d'abord là où la chose sera la plus nécessaire, savoir : à l'ouest d'une ligne horizontale tirée de la jetée est dans le sens nord de la terre ferme. Cette ligne aboutira à peu près à l'extrémité de la rue du Parlement.

M. WALLACE : Vers le nord ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vers le nord-ouest, jusqu'à ce qu'elle atteigne la rive. Le dessein de la ville est d'utiliser le dragage pour former du terrain, et épargner ainsi les frais du transport à une grande distance dans le lac de la terre draguée.

M. WALLACE : Y a-t-il d'autres dépenses à faire dans le port de Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le budget principal renferme un item de $75,000 destiné à la jetée s'étendant à l'ouest dans le lac. Actuellement, cette jetée est beaucoup plus courte que le jetée est, et les vagues de l'ouest vont se briser contre la jetée est et déposer de la vase à l'embouchure du chenal. Cette jetée sera prolongée jusqu'à l'eau profonde, et fixée dans le sable, et nous devrons continuer à en élever le sommet jusqu'à ce qu'elle se fixe définitivement.

M. CLARKE : Je suis heureux d'entendre dire que ces travaux doivent s'exécuter suivant le système des affaires. Le département a-t-il approuvé le plan de l'ingénieur, et acquiescera-t-on à ce plan ? Et encore, à quelle profondeur entendons-nous draguer le chenal ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le maire et les représentants de la Chambre de commerce, ainsi que le conseil de ville, se sont présentés avec leur plan, lequel se trouve au département et sera tout probablement exécuté. Les ingénieurs ont reçu instruction de faire des levers de plans et une entente avec la ville. Je pense qu'il serait bon de s'entendre avec la ville, de manière à définir exactement la responsabilité du gouvernement. La ville prétend avec une certaine raison que la Couronne est responsable du dépôt de vase qui s'est accumulé dans la baie parce que le gouvernement a fait creuser il y a quelques années, dans la direction de l'ouest de la baie, un chenal facilitant l'écoulement de l'eau dans la baie. Qu'il y ait ou non, là, responsabilité légale, la navigation a souffert au point que les vaisseaux ne peuvent nullement approcher maintenant de quelques-unes des jetées situées à l'extrémité est du havre. Je crois que la profondeur de l'eau n'est plus que de 5 ou 6 pieds en certains endroits.

M. CLARKE : Elle est moindre encore en certains endroits.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le projet sera soigneusement examiné et mis à exécution d'après ces principes.

M. BERGERON : Les travaux seront-ils exécutés après adjudication ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si c'est possible et j'espère que ce le sera.

M. CLARKE : Demandera-t-on des soumissions au sujet du dragage ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Naturellement, mais nous ne pouvons continuer les travaux de dragage avant d'avoir détourné la Don, si ce n'est au delà du courant de la Don. Nous aurons à voir à combien s'élèvera le coût de l'entreprise du détournement de la Don, et tout excédent restant sera appliqué au dragage cet automne.

M. CLARKE : A-t-on adopté des mesures relativement au prolongement est de la partie est et à la construction de murs de pro-

tection ? Les fonctionnaires du département en ont placé là un ou deux à titre d'expérience, et la ville en a placé un. Existe-t-il des renseignements de la part des fonctionnaires du département relativement à l'effet que le posage de ces murs de protection a eu au sud de l'île pour la protection de celle-ci ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'ingénieur déclare que les murs de protection ne se prolongeaient pas assez au large pour produire les résultats désirés. Ils n'ont pas protégé l'île contre le travail dévastateur de la vague.

M. CLARKE : Fera-t-on d'autres expériences dans ce sens-là ? Des murs de protection ont été placés à d'autres endroits, et ont produit l'effet le plus bienfaisant. Ils ont protégé certaine partie de l'île et ont eu le résultat de faire se former une certaine quantité de terrain. Les fonctionnaires entendent-ils en placer là un ou plus à cette saison-ci ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La jetée de l'est se prolonge à une certaine distance dans le lac, et l'effet a été d'empêcher le sable d'être entraîné par les eaux, et il s'est formé une bonne quantité de terrain à l'est de l'île ; et lorsque la jetée de l'ouest aura été prolongée à l'eau profonde, comme elle l'aura été à environ 800 pieds plus au sud, elle arrêtera, dans une grande mesure, le flot, et cela pourra avoir pour effet de faire se produire un terrain d'alluvion au bénéfice de l'île.

M. CLARKE : Les travaux de prolongement de la jetée seront-ils exécutés suivant adjudication ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Naturellement.

Ile de la Pointe-Pelée—Quai..... $5,000

M. CLANCY : L'honorable ministre des Finances peut-il me fournir quelques renseignements sur la question de savoir s'il y a quelque probabilité de l'exécution de dragage dans la rivière Sidney cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le budget principal renferme un crédit, mais nous n'avons pas de cure-môle disponible à présent.

Baie de la Providence—Quai.....$5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se trouve dans Algoma, aux îles Manitoulines.

Sheguiandah—Débarcadère..... $3,300

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se trouve au même endroit.

M. FOSTER : Les deux quais sont-ils au même endroit ?

M. SPROULE : Ils sont éloignés de 34 milles l'un de l'autre.

M. FOSTER : Demandez à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député de Grey-est s'est fortement prononcé ce soir en faveur de ces deux crédits, et il avait raison car ce sont d'excellents crédits.

M. CLARKE : S'agit-il d'une nouvelle jetée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HENDERSON : Avant de terminer les crédits destinés à Ontario, je désire une fois de plus faire appel au ministre intérimaire des Travaux publics au sujet d'un petit port que j'ai déjà signalé à son attention il y a un mois ou deux, le port de Bronte, à peu près à mi-chemin entre Hamilton et Toronto. C'est un ancien port où il s'est fait un jour, des affaires considérables. Il y avait là autrefois une réserve de sauvages. On cultive beaucoup de fruits à cet endroit, et l'industrie de la pêche y est aussi en vogue, car ce village est le centre du cisco dont la pêche donne de l'emploi à un nombre considérable d'individus. Ainsi, la culture des fruits et la pêche, à cet endroit, seraient un fort élément de commerce, si l'on faisait quelques amélioration à ce port.

J'ai écouté avec attention l'honorable ministre. Je ne l'ai pas interrompu, mais j'ai remarqué ce qu'il a dit au sujet des divers crédits, surtout ceux destinés à la Nouvelle-Ecosse. Je ne veux pas établir de distinction entre les provinces, mais je crois que les raisons qu'il invoque pour accorder des crédits à divers petits ports des provinces maritimes, s'appliquent exactement au cas dont je parle.

La population de ce village est industrieuse et met beaucoup d'argent dans la pêche et la culture des fruits. On a besoin de l'aide du gouvernement pour creuser le port et améliorer la vieille jetée qui a été construite à cet endroit, il y a nombre d'années. Ce port était une propriété privée, mais on me dit que le conseil municipal du comté dans lequel se trouve ce village, l'a récemment acheté avec l'idée que lorsqu'il serait devenu propriété publique on pourrait plus facilement demander l'aide du gouvernement. Une députation est venue voir le ministre à ce sujet dans le cours de cette session, et j'ignore quelle réponse elle a obtenue, mais je suis sûr que le ministre prendra la chose en considération et que s'il a un excédent dans le montant destiné aux ports en général, il fera quelque chose pour cette localité. Il est fort important de soigner la navigation à des endroits comme Burlington, Bronte et Oakville, car le transport des fruits peut se faire à bien meilleur marché par eau que par voie ferrée, ce qui déterminerait une concurrence avantageuse pour les gens engagés dans ces industries. Les amis de l'honorable ministre s'occupent vivement de la question et je serais heureux s'il pouvait faire quelque chose pour ce port.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas de crédit ; ainsi nous ne pouvons que prendre note de la demande de l'honorable député.

Matériel neuf de dragage—Provinces maritimes	$50,000 00
Matériel neuf de dragage pour la Colombie Anglaise	25,000 00
	$75,000 00

M. FOSTER : Donnez-nous des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas des provinces maritimes, il s'agit d'acheter un nouveau dragueur à godets, à $50,000. Quant à la Colombie Anglaise, ce crédit est destiné à la construction d'un dragueur propulseur, et autres choses.

M. FOSTER : Où achetez-vous le dragueur à godets ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il sera probablement fait à Sorel, et l'autre dans la Colombie Anglaise.

M. MORRISON : Ce n'est qu'un premier crédit, car le dragueur de la Colombie Anglaise coûtera plus que $25,000. Je crois savoir qu'il coûtera de $60,000 à $70,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après mes estimations, c'est $25,000. Ce n'est peut-être pas le dragueur dont l'honorable député veut parler. Pour un dragueur propulseur, $15,000, et autres choses qui portent le crédit à $25,000.

District de Saint-Maurice—Améliorations des estacades flottantes entre la Pointe Marchesseault et la Pointe à Bernard, dans la rivière Saint-Maurice	$4,500

M. FOSTER : Est-ce pour les commerçants de bois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Qu'y a-t-il à faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'améliorer les estacades qui existent déjà et qui sont une source de revenu.

Chemins et ponts—	
Pont de la rivière des Gros-Ventres—Aide au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, pour la construction d'un pont au Passage du Pas	$3,000

M. FOSTER : Comment expliquez-vous cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour aider au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest à la construction d'un pont dont le coût est estimé à $7,000.

M. FOSTER : Qui construit ce pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement du Nord-Ouest.

District de la Rivière du Cygne—Remboursement de frais de voierie au gouvernement du Manitoba	$2,000

M. FOSTER : Donnez-nous des explications.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce chemin est devenu nécessaire pour la colonisation du district de la Rivière du Cygne. Nous avons dirigé de ce côté le courant de l'immigration, mais pour bon nombre de colons, il était impossible de se rendre dans ce district. Après mûre considération, j'ai dit au gouvernement du Manitoba que je recommanderais une remise de $2,000 s'il voulait en dépenser $4,000 pour le chemin de colonisation.

M. FOSTER : Nous devons protester. Nous avons déjà dépensé inutilement beaucoup d'argent pour la colonisation dans la province du Manitoba, nous ne voulons pas maintenant y construire des chemins. Cette demande du gouvernement du Manitoba me surprend.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami est sous une fausse impression. Il ne s'agissait pas de travaux permanents, mais d'un chemin dans le district de la Rivière du Cygne où devait passer l'année suivante un chemin de fer, qui est de fait construit aujourd'hui. Ce n'est pas réellement dans l'intérêt de la province, mais pour permettre aux colons de se rendre dans ce district ; ils n'y seraient pas allés autrement.

Pont du Portage-du-Fort—Pour venir en aide à sa reconstruction, à condition que les gouvernements de Québec et d'Ontario fournissent chacun $5,000	$20,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'un pont interprovincial sur la rivière Outaouais construit il y a quelques années après un arrangement fait entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux d'Ontario et de Québec. Ce pont est tombé en ruines. On veut maintenant le renouveler à la condition que le gouvernement reçoive $5,000 de chacune des deux provinces.

M. HAGGART : Quelle a été d'abord la contribution des divers gouvernements ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que les conditions étaient les mêmes.

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il s'assurer de la chose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Ligne télégraphique de Chéticamp et Meat-Cove	$5,200

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a à présent dans cette ligne une lacune de quarante milles entre Chéticamp et Meat-Cove. Le coût est estimé à $1,200 par mille.

M. FOSTER : Dans quelle direction va cette ligne, à partir de Chéticamp ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Meat-Cove se trouve le point extrême-nord de l'île du Cap-Breton. C'est le point d'où part le câble des îles de la Madeleine.

M. FOSTER : Pourquoi construire cette ligne ? Nous connaissons l'utilité de la ligne entre Meat-Cove et les îles de la Madeleine ; mais cette ligne-ci me semble purement locale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cette ligne sera sur la côte nord-ouest, à partir de Chéticamp. C'est virtuellement un prolongement de la ligne actuelle dans le Cap-Breton, par la côte nord-ouest jusqu'à Meat-Cove.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette ligne se raccorde à celle des îles de la Madeleine, au lieu de passer par Sydney.

M. FOSTER : Nous voulons savoir si le gouvernement a aujourd'hui une ligne de communication avec Meat-Cove et les îles de la Madeleine, pour obtenir les renseignements nécessaires à la marine. Quel besoin y a-t-il de construire des lignes locales à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe que le ministre a visité la localité et que les pêcheurs désirent vivement avoir cette ligne ; c'est pour cette raison qu'il a mis ce crédit dans le budget. Le télégraphe dans cette partie du pays est entièrement sous la juridiction du gouvernement. Je ne pense pas qu'une compagnie voulût construire une ligne en cet endroit.

Ile d'Anticosti—Renouvellement de fil entre la rivière aux Becsies et la Baie des Anglais	$1,200 00

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici le rapport du surintendant du district, M. Pope, en date du 19 octobre 1898 :

Depuis quelque temps, nous avons constaté une résistance croissante sur la ligne entre ici et Long-Point ; j'ai en conséquence donné instruction à notre préposé aux réparations d'examiner soigneusement cette partie de la ligne et il m'a fait rapport comme suit :—La ligne surtout entre la rivière aux Becsies et West Point est très rouillée. Dans certains endroits, les fils sont presque entièrement rougis par la rouille. Il dit qu'il a réparé les endroits les plus mauvais, mais il a constaté qu'il serait trop long de tous les changer sans compter qu'il faudrait faire un grand nombre de joints.

Dans ces circonstances, et vu le trafic croissant dans cette partie du pays, trafic qui va se développer davantage à mesure que la ligne de la rive nord s'étendra vers l'est, le surintendant général recommande que l'on remplace les fils sur cette section par des fils n° 6 durant la prochaine saison.

Il faudra environ trente milles de fils.

M. WALLACE : J'aimerais à avoir certaines informations au sujet du propriétaire de l'île Anticosti, et sur la manière dont il traite les colons. Il a été question de les chasser de cette île, bien qu'ils soient établis là depuis nombre d'années, et il me semble que l'on a commis à leur égard une grande injustice.

Le PREMIER MINISTRE : Bien que cette question ne se rattache pas directement au sujet actuellement devant le comité, je n'ai aucune objection à donner les renseignements que me demande l'honorable député.

M. FOSTER : Cette question a créé beaucoup de discussion.

Le PREMIER MINISTRE : Au commencement de la session, le gouvernement a produit un rapport demandé par l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor), je crois, et qui expose tous les détails de la question. On a dit que M. Menier, le propriétaire actuel de l'île ne possédait pas un vrai titre de propriétaire. Les documents que j'ai soumis à la Chambre établissent que M. Menier tient un titre incontestable venant du roi de France en 1640 ou 1660. Des colons ou plutôt des pêcheurs sont établis sur l'île depuis 20 ans environ.

La question du droit de propriété est maintenant devant les tribunaux. Comme ces pêcheurs n'ont pas les moyens suffisants pour entreprendre leur propre défense, la chose a été faite par le gouvernement de Québec. On a retenu les services professionnels de M. Davidson, un membre du barreau de Québec, et il a été payé par le gouvernement de la province. Ces colons restent tout de même dans l'île. Un ministre méthodiste est venu me demander s'il ne serait pas possible de leur donner des terres dans les Territoires du Nord-Ouest. Sans consulter mes collègues, sachant que je pouvais parler en leur nom, j'ai dit que je ferais la chose avec plaisir, si cela était possible. Comme ces hommes avaient été des pêcheurs presque toute leur vie, on a songé à leur donner des terres sur les bords du lac Winnipeg, où ils pourraient encore pratiquer leur métier et en même temps s'occuper d'agriculture.

M. WALLACE : Ce que j'ai appris diffère beaucoup de ce que vient de dire l'honorable ministre. Il nous a dit que M. Menier avait un titre incontestable remontant à l'année 1600.

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce que je crois.

M. WALLACE : C'est une question en litige, actuellement devant les tribunaux. Ces colons ont des titres, tout comme M. Menier.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Et des titres plus grands encore, car ils habitent, depuis 20 ans, le Canada comme sujets anglais. Ils sont venus d'abord de Terreneuve sur l'invitation du propriétaire de l'île, à cette époque, à des conditions reconnues par la province de Québec. Cette île fait partie de la province de Québec, et, comme telle, elle est sujette aux lois de cette province et du Canada. Dans les circonstances actuelles, cet homme ne s'est pas contenté de s'arroger les droits de propriétaire mais ceux de roi. M. Menier est le roi de l'île. M. Menier, un

étranger qui ne demeure pas au Canada, qui n'est pas sujet anglais, nomme un gouverneur pour administrer cette île, et de fait il gouverne en despote. La première chose que l'on fait est de priver les gens de leurs droits incontestables.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ne peuvent-ils pas recourir aux tribunaux ?

M. WALLACE : Oui, les tribunaux sont là pour tout le monde. On a tenté de chasser ces hommes de l'île en novembre dernier, et un homme de la police fédérale ou plutôt provinciale, est allé là pour les mettre en état d'arrestation. Où étaient alors les tribunaux ? quoiqu'en dise l'honorable ministre de l'Intérieur. Voilà des hommes que l'on menace d'emprisonner s'ils ne quittent pas l'île.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a-t-il dit qu'un homme de la police fédérale était allé les mettre en état d'arrestation ?

M. WALLACE : L'honorable ministre comprend ce qu'il veut.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela ne change rien à votre assertion.

M. WALLACE : Jai parlé d'abord d'un homme de la police fédérale, mais je me suis repris, et j'ai dit que c'était un homme de la police provinciale. Mais la question est de savoir si ces colons pouvaient s'adresser aux tribunaux. Comment pouvaient-ils le faire, n'ayant pas un sou dans leurs poches, à la fin de l'année, éloignés de la terre ferme, craignant que leurs maisons ne fussent incendiées durant leur absence, et leurs familles laissées dans la misère ? A mon avis, c'est un cas de brutalité, de violation des droits de citoyens canadiens et de sujets anglais.

L'autre jour, nous avons adopté une résolution de sympathie envers les citoyens anglais qui sont allés dans un pays étranger et ont réclamé la jouissance de leur droit comme sujets anglais. Le cas qui nous occupe, M. l'Orateur, a crée une telle sensation que le gouvernement de Québec a été obligé de porter secours à ces colons et de rappeler la police provinciale qui était allée là-bas pour les mettre en état d'arrestation.

Le gouvernement de Québec a d'abord tout mis en œuvre pour se rendre au désir de M. Menier et priver de leurs droits ces sujets anglais, ces citoyens canadiens établis sur l'île d'Anticosti. On a dit que c'étaient des criminels de la pire espèce, qu'ils avaient commis des méfaits méritant le pénitencier, sinon l'échafaud. Mais je crois qu'il a été prouvé à la satisfaction de tout le monde que ces accusations étaient calomnieuses et sans fondement.

Voyons l'accusation portée contre eux. Un homme qui est allé à Anticosti comme ministre de l'évangile, nous dit :

Voulez-vous me permettre d'attirer votre attention sur une déclaration faite récemment à la Chambre des communes par l'honorable M. Tarte, disant que 20 familles méthodiste établies à Fox Bay. Anticosti, sont de véritables naufrageurs de profession, qui en faisant des faux signaux aux navires cherchent à les détourner de leur route, pour pouvoir s'emparer ensuite des dépouilles qui resulteraient d'un naufrage? Laissez-moi vous assurer que j'ai la preuve la plus incontestable de l'inexactitude de cette assertion qui est tout à fait fausse et méchante. Ceux qui ont vécu parmi ces dix ou 12 familles, à titre d'instituteurs ou de missionnaires et qui n'ont aucune raison de tronquer la vérité, déclarent que ces gens sont honnêtes et industrieux.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député s'écarte du règlement. D'abord il fait allusion à un débat antérieur.

M. WALLACE : Qui a dit que c'était un *débat antérieur* ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Vos propres paroles l'indiquent.

M. WALLACE : Je n'ai rien dit d'un débat antérieur.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que l'honorable député cite un débat antérieur ; est-ce cela ?

M. WALLACE : Non.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'accepte la parole de l'honorable député.

M. WALLACE (lisant) :

On semble avoir fait un effort pour calomnier ces gens, ruiner leur réputation, afin de pouvoir plus facilement les chasser. Tout ce qui a été écrit contre eux venait de M. Menier ou ses amis, et n'avait qu'un seul but, c'était de les ruiner. La conduite de l'avocat de M. Menier, en faisant signifier à ces hommes un bref d'expulsion, les sommant de comparaître devant un tribunal à des centaines de milles de leur foyer, et d'établir les droits qu'ils avaient de conserver les maisons construites de bonne foi par eux ou leur ancêtres, vingt-cinq ans auparavant, et le fait de leur faire parvenir cette sommation par le dernier bateau de la saison, était une procédure digne des temps les plus barbares.

Cependant, M. l'Orateur, le ministre de l'Intérieur nous dit : Pourquoi ces colons ne s'adressent-ils pas aux tribunaux ? L'honorable ministre trouve une réponse à sa question dans l'exposé que j'ai lu d'un citoyen canadien distingué—

Si ces gens n'ont pas été traités de la sorte à cause de leurs sentiments religieux, nous avons là la plus grande tentative dirigée contre le faible par les moyens les plus bas des procédures illégales et la diffamation de caractère. M. Tarte aurait dû mieux connaître ces gens avant de les calomnier. Si les rapports sont tant soit peu vrais, il a calomnié des hommes plus honorables que lui. Si ces calomnies contre des gens sans protection, qui vivent dans la pauvreté et qui restent cinq mois de l'année sans aucune communication avec le monde extérieur, peuvent nous donner une idée de sa manière d'agir envers les autres, il serait temps de changer le titre qui précède son nom pour un autre d'une signification bien différente.

L'Eglise méthodiste n'a pas besoin de recourir à telle source pour puiser la confiance dans la réputation et l'honnêteté de ces missionnaires. Elle peut soutenir avantageusement la comparaison avec celle de l'honorable député, et elle saura à l'occasion faire son devoir envers l'homme qui l'insulte devant le parlement.

Ce n'est pas la première fois que M. Tarte insulte les méthodistes. On a su endurer, mais un silence prolongé pourrait sembler de la lâcheté.

Avec cet exposé de la cause que je crois exact, après l'exposé des faits que nous connaissons, savoir : que ces hommes ont été lâchement persécutés, que l'on a porté des accusations contre eux dans le but de les priver de leurs droits et privilèges à une époque de l'année où il leur était impossible de se défendre, nous trouvons dans la province de Québec des hommes prêts à prendre fait et cause pour ceux qui osent porter une accusation qu'ils ne peuvent prouver contre ces colons. Dans les circonstances, il est du devoir de ceux qui ont porté cette accusation de fournir les preuves à l'appui, afin de protéger le pays contre les criminels dont ils se plaignent. Mais devant le fait, ainsi qu'il a été démontré par les missionnaires——

M. DAVIS : J'en appelle au règlement. Je crois qu'il s'agit d'un crédit de $1,200 pour la construction d'une ligne télégraphique entre la rivière des Becscies et la baie des Anglais sur l'île d'Anticosti, et le discours de l'honorable député ne se rattache pas à la question. M. l'Orateur, je demanderai votre décision.

M. WALLACE : A propos de la question d'ordre soulevée par l'honorable député, le premier ministre nous dit que l'île d'Anticosti est la propriété de M. Menier, et on nous demande aujourd'hui de voter un crédit pour une ligne télégraphique sur cette île. J'aurais pu proposer un amendement avant que la Chambre se formât en comité des subsides, mais j'ai préféré choisir le moment où il était question de cette affaire pour soumettre la chose à l'attention de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je doutais que la question fût conforme au règlement. mais je n'ai pas insisté, car s'il faut avoir une discussion sur ce point, vaut autant qu'elle ait lieu de suite que plus tard. L'honorable député aurait pu amener la chose sur une motion demandant à la Chambre de se former en comité des subsides, cela eût été parfaitement régulier, mais je doute qu'il soit dans l'ordre en soulevant la question sur le crédit qui est actuellement soumis à la Chambre.

M. DAVIS : Je ne maintiendrai pas l'appel au règlement.

Le PREMIER MINISTRE : M. Menier réclame le droit de propriétaire de l'île entière et il semble avoir parfaitement raison. Naturellement, mon opinion n'est pour rien dans cette affaire, et les tribunaux auront à décider de la valeur de son titre. M. Menier, il est vrai, n'est pas sujet britannique, mais il a acheté sa propriété d'un sujet britannique, qui, lui, l'avait acheté à une vente faite par un shérif, et il a par conséquent tous les droits d'un sujet britannique.

Il a donné le titre de gouverneur à son gérant, c'est un titre pompeux, si l'on veut, mais après tout très inoffensif. Il reconnaît les droits de Sa Majesté, et il l'a prouvé en s'adressant à nos tribunaux. Aussi, il paie nos droits de douanes, et il semble vouloir se conformer en tout à la loi du pays. Pour ce qui est des hommes qu'il a voulu chasser de son île, il faut dire qu'il a d'abord essayé à en venir à un compromis, et que ne pouvant pas réussir, il s'est adressé à nos tribunaux. Que peut-on faire de plus dans un pays comme le nôtre ? Ces hommes sont pauvres et M. Menier est millionnaire ; ils n'étaient donc pas dans des conditions égales devant les tribunaux, mais la cause de ces colons était si juste que le gouvernement, est venu à leur secours et a retenu les services d'un avocat, M. Davidson, qui les défend aujourd'hui aux frais de la province de Québec. Assurément, on ne pouvait faire mieux. Pour ce qui est du caractère de ces hommes, je n'ai jamais rien entendu dire contre eux, sauf quelques mots dans cette Chambre, mais toutefois, il n'a jamais été question de leur religion, et on constatera que l'honorable député qui a fait ces observations a également déclaré qu'il y avait sur l'île des Canadiens-français et des Irlandais catholiques, de même qu'il y avait des protestants. Je dois à mon honorable collègue le ministre des Travaux publics de dire qu'il n'a jamais eu l'intention de s'attaquer à des sentiments religieux. Je dois dire en outre que je n'ai jamais entendu dans Québec prononcer une seule parole au détriment de ces colons.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme mon honorable ami (M. Wallace) a bien voulu parler de moi, je désire dire quelques mots, non pas pour expliquer cette affaire, car l'honorable premier ministre vient de l'expliquer clairement, et je ne sais rien de la chose personnellement, mais simplement pour déclarer que lorsque j'ai posé ma question à l'honorable député, j'étais de bonne foi, car il me semble que le véritable remède se trouvait dans nos tribunaux, et je désirais savoir pourquoi ces cloons ne pouvaient pas y recourir. Mon très honorable ami nous dit que vu la pauvreté de ces colons, qui leur rendait difficile l'accès à nos tribunaux, le gouvernement de Québec est venu à leur secours, et c'est là une chose qui, à mon avis, ne s'est jamais vue, de payer un avocat pour défendre les droits de certains individus à un bien qu'ils réclament. L'honorable député d'York-ouest nous a dit que le ministre des Travaux publics s'était oublié au point d'insulter l'église méthodiste. J'appartiens moi-même à cette dénomination religieuse. J'étais près du ministre des Travaux publics lorsqu'il a prononcé le discours en question, et je dois déclarer—et cependant, je l'ai écouté très attentivement—que je n'ai pu découvrir dans ses paroles la moindre intention d'attaquer une opinion religieuse. Quiconque connaît l'honorable mi-

nistre sait que tout brusque qu'il soit dans l'expression de ses opinions, il serait le dernier homme à attaquer une opinion religieuse. J'ai entendu les remarques qu'il a faites à la Chambre, et je crois que ceux d'entre nous qui appartiennent à l'église méthodiste et qui ont cru que l'honorable ministre nourrissait des sentiments hostiles à cette religion se sont tout à fait trompés, et je suis convaincu qu'aucun de ceux qui étaient dans cette Chambre lorsqu'il a prononcé ce discours, n'a conservé depuis une semblable opinion.

M. BOURASSA : Comme cette question a été discutée non seulement dans la presse du pays, mais aussi dans la presse anglaise, et qu'elle doit être maintenant consignée aux "Débats", je désire exposer quelques faits venus à ma connaissance personnelle. Il m'est arrivé de connaître quelques-uns des messieurs qui ont pris part à la discussion de cette question au point de vue légal. On a dit que M. Menier était un étranger ; c'est vrai, mais je souhaite qu'il vienne au Canada d'autre étrangers qui dépensent autant qu'il le fait. Il a fait son possible pour attirer les colons canadiens dans son île ; il a donné à son gérant le titre du gouverneur, mais ce monsieur n'en est pas moins qu'un simple gérant ; le titre de gouverneur est souvent donné à des personnes qui occupent une position semblable tant en Angleterre qu'en France, et les colonies françaises.

Les colons qui sont allés s'établir sur l'île depuis que M. Menier en est le propriétaire, sont, sans exception, des sujets anglais, et toutes les dépenses faites sur l'île, l'ont été à l'avantage des Canadiens. On a importé de Québec et de Montréal, tous les matériaux de construction. Je dois dire en outre que lorsque M. Commettant est arrivé dans l'île, il s'est fait un devoir d'aller visiter tous les colons, même ceux de Fox Bay, de la Baie des Anglais, pour leur offrir au nom de M. Menier un titre de francs-tenanciers, aux mêmes conditions qu'aux autres colons, et un bon nombre de protestants de même que de catholiques, Français, Anglais et Irlandais, ont accepté ces titres. D'autres les ont refusés en prétendant qu'ils avaient déjà des titres. Alors M. Menier, avant de prendre aucune procédure, envoya M. Commettant à Québec. M. Commettant avertit le procureur général de Québec, et demanda quels étaient les moyens à prendre pour faire régler la question devant les tribunaux. Si je comprends bien, on lui recommanda les procédures auxquelles il a eu recours, avec l'entente que le gouvernement nommerait un avocat pour défendre la cause des colons. Ainsi la question de persécution soulevée par l'honorable député d'York-ouest tombe d'elle-même. Un avocat a été choisi pour comparaître au nom des colons et la cause sera entendue. Ainsi, non seulement M. Menier a franchement agi envers ces colons, mais il s'est donné toute la peine nécessaire pour faire reconnaître ses droits devant les tribunaux canadiens.

M. WALLACE : Valait-il mieux qu'il eût la défense que la poursuite ?

M. BOURASSA : Il a pris la peine de s'assurer des procédures à suivre. Que pouvait-il faire de plus ? Ces gens prétendaient avoir le droit de rester là, et il lui fallait agir à leur égard comme il l'aurait fait envers des gens voulant s'établir sans sa permission sur sa propriété. Ainsi lorsque le bref d'expulsion fut signifié à ces colons, il leur fallait comparaître et établir leurs droits. Ce bref devait être signifié par un huissier, mais pas un huissier n'osait aller là à cause de la réputation de ces gens-là,—réputation méritée ou imméritée—à moins d'être accompagné par la police. L'idée n'était pas de les chasser, mais de leur signifier un bref. Après cela, la cause devait être débattue devant les tribunaux. M. Menier étant représenté par son avocat, un Canadien, et les prétendus colons par leur avocat nommé par la province de Québec. Peu importe la signification du bref, rien ne devait être fait avant la décision des tribunaux.

M. WALLACE : Cela est parfait ; l'honorable député de Labelle dit que quelques-uns d'entre les colons acceptèrent le titre qui leur était offert, et que d'autres le refusèrent. Mais il ne nous a pas dit quel était ce titre.

M. BOURASSA : Un titre d'occupants.

M. WALLACE : Puis-je citer ce qui a rapport à cette question, vu que l'honorable député ne l'a pas fait ?

M. Menier porta de fausses accusations contre ces gens et la police provinciale fut mise sur pied pour les déloger et les chasser de l'île, non parce qu'ils étaient des pirates et des envahisseurs, mais parce qu'ils n'avaient pas voulu reconnaître M. Menier comme souverain absolu de l'île et des eaux qui l'entourent. Non seulement M. Menier exige des droits seigneuriaux, mais un titre sur les animaux sauvages capturés. Il est défendu à qui que ce soit de sortir de l'île ou d'y aborder sans sa permission. Tout commerce avec le monde extérieur est défendu. C'est lui seul qui a le droit d'acheter, et toute contravention à ces règlements entraîne la confiscation de résidence sur l'île. Après avoir habité pendant 27 ans le sol libre du Canada, ces gens ont refusé de sacrifier leur liberté pour devenir esclaves.

M. BOURASSA : L'honorable député cite-t-il le texte du titre fourni par M. Menier, ou une lettre de ce monsieur....

M. WALLACE : Je cite une lettre écrite par un vieux missionaire qui connaît ce dont il parle.

M. BOURASSA : Je ne mets pas en doute la bonne foi de l'auteur de cette lettre, mais l'exactitude du rapport qu'il fait.

M. TAYLOR : Vingt années de possession paisible donnent un titre.

M. BOURASSA : Cette question doit être réglée par les tribunaux, qui sont plus com-

pétents en la matière que l'honorable député (M. Taylor.)

M. WALLACE : J'ai ici quelques traits de l'histoire de ces hommes :

Le steamer *Otter* venant du golfe, est arrivé ici lundi, amenant au nombre de ses passagers deux hommes du nom de Edward Osborne et Hoyles Whiting, de Fox-Bay, Anticosti, délégués par les colons de là-bas pour comparaître à la Malbaie, chef-lieu judiciaire du district du Saguenay, pour répondre aux actions prises contre eux par M. Menier, leur enjoignant de se présenter en cour Supérieure demain, pour exposer les raisons pour lesquelles ils ne doivent pas être expulsés de l'île ni voir leurs maisons et dépendances démolies. Dans leur crainte naturelle des rigueurs de la loi et du sort qui les attendait, ces deux pauvres colons, vu l'impossibilité de se rendre à Québec autrement, à cette époque avancée de la saison, avaient été obligés de faire le voyage de Fox Bay à la Pointe des Esquimaux du côté nord, une distance de 95 milles, dans un bateau ouvert, et depuis la Pointe des Esquimaux jusqu'à Québec, comme passagers d'entrepont, exposés à toutes les intempéries de l'air et virtuellement sans aucun repos, pendant plus d'une semaine. Mais le temps et la marée n'attendent personne, et ces pauvres voyageurs ont dû endurer des souffrances que nous pouvons à peine comprendre. Dans leur cas, cependant, le peu de biens qu'ils possédaient était en jeu, et quels dangers n'auraient-ils pas affrontés dans de semblables circonstances ?

Vient la description de ces hommes, puis le rapport continue :

Ils disent qu'au printemps de 1873, à Port-au-Basque, Terreneuve, ils reçurent de M. Forsyth, alors propriétaire de l'île d'Anticosti, un document portant sa signature et les invitant, avec d'autres pêcheurs de Terreneuve, à aller s'établir sur l'île d'Anticosti où disait-il, il avait des maisons, des bateaux et appareils de pêche pour eux à quatre endroits différents, savoir : —Ellis Bay, McDonald Cove, South West Point et Fox Bay, et qu'ils pourraient choisir de ces quatre endroits celui qui leur conviendrait le mieux pour s'y établir, faire la pêche et la chasse. Comme l'industrie de la pêche était alors peu prospère sur les côtes de Terreneuve, ces offres avantageuses de M. Forsyth arrivaient à point, ils acceptèrent l'invitation et disposant de leurs biens à Terreneuve, ils achetèrent une goélette, avec des provisions pour deux mois et le 23 août, trente personnes en tout, ils arrivaient à Fox-Bay, pour constater qu'ils avaient été trompés. M. Forsyth n'était pas là, il n'y avait ni maisons, ni provisions pour eux, seulement quelques pêcheurs de la rive sud qui avaient élevé une petite hutte dans la baie pour leur propre utilité.

Le 24 août, il souffla une violente bourrasque qui entraîna leur goélette, ce qui les mettait dans une position plus grave encore, car ils ne pouvaient s'en aller ailleurs. Quelques-uns d'entre eux entreprirent deux voyages autour de l'île dans des chaloupes, mais ils ne rencontrèrent aucun secours, tandis que les autres cherchaient de meilleurs abris possibles dans la baie ou dans la forêt.

Plus loin, le rapport dit :

Nous étions trop pauvres pour payer les journaux, et en outre, nous ne recevions le courrier du dehors que cinq fois dans l'année, depuis le mois de juin jusqu'au mois d'octobre, de sorte que nous n'avions pas l'occasion de savoir ce qui se passait au dehors. Lorsque la compagnie anglaise nous demanda des loyers, nous lui exposâmes les droits que nous réservait M. Forsyth et elle ne les contesta pas. Mais les choses ont bien changé depuis que M. Menier est devenu propriétaire de l'île.

Au printemps de 1896, M. Menier fit sa première apparition parmi nous, avec M. Commettant comme gouverneur de l'île ; ils nous firent de grandes promesses et, de notre côté, nous leur promirent beaucoup de choses aussi. Mais il s'était à peine écoulé un an qu'ils commençaient à oublier leurs engagements, et cela nous pouvons le prouver. Dans le cours de la même saison (1896) M. Menier s'en alla, laissant M. Commettant comme gouverneur, nous avons constaté que c'était un homme dur.

Le printemps dernier, 1898, il est venu à Fox-Bay, avec un détachement de police de Québec, et nous a donné ordre de nous préparer à quitter l'île avant 24 heures, à bord du bateau *Savoy*, qui nous débarquerait sur la rive sud ou nord, selon notre désir. Comme nous répondions qu'il nous était impossible de partir à si bref délai, on nous dit que si nous ne partions pas on nous mettrait les menottes et on emploierait la force, que si l'on ne pouvait nous prendre vivants, on nous prendrait morts, que l'on incendierait nos maisons et que l'on arrêterait aussi les femmes. Voyant que cette menace ne produisait pas l'effet désiré, on nous fit cerner par la police, armée de pistolets, de bâtons et le reste, et on nous força de signer un document par lequel nous nous engagions à quitter l'île volontairement et à nos propres frais.

Et cependant, on nous dit que le gouvernement de Québec surveille les intérêts des gens, qu'il les protège et retient les services des avocats pour plaider leur cause devant les tribunaux. Il peut en être ainsi aujourd'hui, mais voilà ce qu'a fait ce gouvernement, tout d'abord. Il a envoyé sa police provinciale pour chasser ces hommes, menacer de les assassiner et d'incendier leurs maisons.

M. BOURASSA : J'ai dit qu'avant toute procédure, il était parfaitement compris que le gouvernement de Québec nommerait un avocat. Conséquemment, l'honorable député devrait accepter ma parole, avant de dire que c'est la force de l'opinion publique qui obligea le gouvernement de Québec à adopter cette ligne de conduite.

M. WALLACE : Je ne veux pas douter de la parole de l'honorable député lorsqu'il s'agit de faits qu'il connaît ; mais je crois comprendre que la situation était toute différente de celle qu'il a décrite. Le premier mouvement a été de se rendre au désir de M. Menier, et pour cela, on a envoyé la police provinciale.

M. BOURASSA : Il ne s'agissait que de protéger les huissiers chargés de signifier les brefs.

M. WALLACE : Il n'y a pas de loi qui autorise un huissier d'incendier les maisons. Il dit qu'ils avaient ordre " d'employer la force, et que s'ils ne pouvaient pas nous prendre vivants, ils nous prendraient morts, incendieraient nos maisons, et arrêteraient aussi les femmes.

M. BOURASSA : C'est la partie romanesque de la chose.

M. WALLACE : C'est la partie brutale et injustifiable, et il ne convient pas d'en rire, car c'est précisément au commencement de la saison rigoureuse que ces hommes sans

aucun moyen d'existence pour l'hiver, étaient menacés de la destruction de leurs foyers, s'ils ne consentaient pas à se soumettre aux cruelles volontés de M. Menier.

M. BOURASSA : Je dis que la chose était romanesque parce qu'elle n'existe que dans l'imagination de celui qui l'a écrite.

Le PREMIER MINISTRE : Leur a-t-on mis les menottes ?

M. WALLACE : Non, apparemment, le rapport dit :

Un exposé par écrit, et à peu près dans les mêmes termes, un exposé de leurs droits et de leurs griefs, fut rédigé et signé à la hâte par les colons, de leur propre gré, et Osborne et Whiting, les deux délégués ont apporté à Québec cet exposé, avec la lettre suivante de recommandation.

Vient une lettre du révérend M. Argue, le missionnaire de Fox-Bay, qui répudie toutes ces déclarations. Je vais en lire un extrait ou deux.

Ces colons ont beaucoup de difficultés à cause de M. Menier, qui s'efforce, par des moyens assurément injustes, de leur enlever comme à beaucoup d'autres de notre colonie, leur argent gagné avec tant de peine et si honnêtement.

Vient la question religieuse que je vais laisser de côté, car je ne désire pas aborder cette question-là, à moins que la chose ne soit absolument nécessaire. Je dirai cependant que ces hommes ont été cruellement traités, peu importe leurs sentiments religieux, ou ceux de l'homme qui les a maltraités. Cette lettre du révérend M. Argue est datée du 30 septembre 1898. C'est le missionnaire de l'endroit, et conséquemment, on doit avoir foi dans ses déclarations :

Il y a trois mois, sur la demande de M. Menier, la police armée a voulu chasser les colons de l'endroit, en les effrayant ; mais ne réussissant pas dans sa tentative, elle les a alors forcés de signer un document par lequel, ils s'engageaient à sortir de l'Ile vers le 10 septembre. Depuis cette époque, M. Menier a inscrit une cause devant les tribunaux, dans le but de forcer ces gens de s'en aller, les sommant de comparaître devant la cour Supérieure du Saguenay, dans un délai de 20 jours après le 24 septembre. Ces gens sont en chemin, et tout secours que vous pourriez leur procurer, en leur recommandant un bon avocat, serait reçu avec gratitude. * * *

Plusieurs de ces colons demeuraient ici depuis 25 ans, et si M. Menier atteint son but, il en résultera assurément que nombre de nos concitoyens ici seront chassés de leurs foyers. Cette affaire nous a déjà causé beaucoup d'ennui, mais nous comptons sur le patriotisme chrétien et nous espérons qu'il sera permis aux habitants de Fox-Bay de vivre paisiblement ensemble.

Votre dévoué,
RÉV. A. B. ARGUE.
Fox-Bay, Anticosti.

Voilà l'exposé de la cause de ces colons. Cela établit un état de choses des plus extraordinaires. J'aimerais à poser quelques questions au gouvernement, à ce sujet. M. Menier est venu de France à bord de son propre vaisseau ; où a-t-il fait son entrée en douanes ?

Le PREMIER MINISTRE : Dans la ville de Québec.

M. WALLACE : Avant d'aborder à son île ?

Le PREMIER MINISTRE : Je le crois, d'après les informations que j'ai reçues.

M. WALLACE : Je regrette que le ministre des Douanes ne soit pas ici.

M. BOURASSA : M. Menier a deux bateaux ; il en a un, le " Savoy," qui fait des voyages réguliers entre Anticosti et Québec et qui ne traverse jamais en France. Toutes les marchandises transportées dans l'île, sont prises à Québec par le " Savoy ". M. Menier a déjà dépensé dans l'île pour des millions de francs de marchandises canadiennes, ou de marchandises importées au Canada après avoir payé les droits de douanes. Le seul bateau qui vient de France, est le yacht de M. Menier, qui ne transporte que les choses nécessaires pour le voyage.

M. WALLACE : C'est très bien pour le bateau qui fait le service entre les ports canadiens, mais l'autre qui fait le voyage de France——

M. BOURASSA : Il n'a fait le voyage que deux fois en trois ans.

M. WALLACE : On m'a écrit pour me demander où ce vaisseau fait son entrée en douanes, qui examine la cargaison, et si les règlements de douanes sont bien observés. Si je suis bien renseigné, il n'y a pas d'officier de douanes à Anticosti.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député veut poser de semblables questions, je dirai que s'il veut m'en procurer une note, je lui fournirai l'information exacte. En attendant, sauf rectification, je prétends fermement que toutes les entrées sont faites à Québec.

M. WALLACE : Mais la loi ne pourrait être obéie lors même que les entrées seraient faites à Québec, car la loi dit qu'on doit s'adresser à la douane avant 24 heures. On ne doit pas débarquer de marchandises ailleurs qu'à un port de douane. On ne doit débarquer aucune marchandise à l'île Anticosti, car le faire, c'est violer la loi des douanes.

Le PREMIER MINISTRE : Ce que je prétends, c'est qu'on ne le fait pas.

M. WALLACE : On ne doit pas en revenant de France au port de Québec arrêter à l'île d'Anticosti. Est-ce là ce qu'on fait ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce dont m'informent les gens de l'Ile. Cependant, je serai heureux d'obtenir des renseignements précis à ce sujet.

Ensuite, M. Menier nomme un gouverneur. Ce gouverneur gouverne d'une façon arbitraire, despotique et tyrannique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est le gérant.

M. WALLACE : Certains gouverneurs sont gérants, et certains gouvernements n'ont pas tout à fait autant de pouvoir que les gérants. Les gouverneurs de nos provinces ont des ministres responsables qui les conseillent, mais ce gouverneur-ci n'a pas de ministres responsables. C'est le gérant, nous dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il se charge de tout régler, et il le fait de la manière que j'ai décrite.

Et puis, il y a le fait que le gouvernement impérial reconnaît que la prise de possession de l'entrée du Saint-Laurent par M. Menier, ce célèbre Français, a une certaine importance au point de vue national. Je citerai ici un paragraphe :

M. Menier, il y a quelques années, dans le cours d'une de ces manies d'exaltation française dont le souffle passe périodiquement sur cette province, a acheté du gouvernement provincial l'île Anticosti qui, comme le verront tous ceux qui se donneront la peine de jeter les yeux sur la carte, commande l'entrée du fleuve Saint-Laurent tout aussi efficacement que les îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon commandent l'entrée du golfe Saint-Laurent. Son but, comme on l'a déclaré alors et plusieurs fois depuis, était de se procurer à lui et à ses amis une réserve de chasse et de pêche où ils pourraient passer leurs étés avec profit après l'accomplissement des épuisantes fonctions de la fabrication du chocolat à Paris.

Il a acquis la possession de cette île qui commande l'entrée du Saint-Laurent, et qui, dans le cas d'une guerre entre l'Angleterre et la France, serait un point inattaquable pour un ennemi de l'Angleterre et du Canada. Quel a été son premier acte? D'avertir les colons de langue anglaise de l'île d'avoir à déménager ; de leur signifier qu'ils ne possédaient plus de droits sur cette île, que toutes les années de labeur qu'ils avaient employées à se créer un foyer à eux et à leurs familles ne devaient compter pour rien. Il ne savait que faire de tous ceux qui dans l'île d'Anticosti savaient parler l'anglais. Ces gens-là pourraient devenir un sujet d'ennui certain jour à l'avenir.

Les colons de langue anglaise de la Baie du Renard reçurent donc avis de M. Commettant, qui avait été nommé "Gouverneur" de l'île d'Anticosti par M. Menier, et à qui le lieutenant-gouverneur de cette province a accordé un rang social, bien qu'aux yeux de la loi cet homme ne soit pas plus qu'un intendant chargé d'administrer les terres d'un propriétaire d'Irlande, d'avoir à s'en aller. Peu lui importait que ces pauvres gens eussent fait leur demeure de cette île stérile, que leurs enfants y fussent nés et que leurs vieilles gens y fussent enterrés. Il avait tout simplement à exécuter ses ordres, lesquels consistaient à chasser tout homme, toute femme et tout enfant de langue anglaise de l'île d'Anticosti. M. Menier, le fabricant de chocolat, ne voulait voir personne parlant anglais assister à ses délassements sportiques.

Cela révèle un état de choses très peu satisfaisant. Il n'est pas satisfaisant de voir un étranger venir réclamer ce qu'un citoyen du Canada n'a jamais réclamé dans aucune partie de ce pays, non plus qu'aucun sujet britannique, savoir : un droit etendu de propriété de manière qu'il soit comme le roi ou le souverain de cette possession.

M. BOURASSA : Il est simplement propriétaire, tout comme vous le seriez d'une propriété que vous auriez achetée.

M. WALLACE : Simplement propriétaire ! Il est ridicule de dire cela, car, que ces gens-là aient ou non un droit de possession, après 25 ans de séjour, M. Menier ne reconnaît aucun droit. Il a obtenu l'aide de la police provinciale et mis le rouage judiciaire en fonctionnement pour chasser ces gens-là sans s'adresser aux tribunaux. Il est vrai qu'ensuite le gouvernement provincial est intervenu lorsque l'opinion publique s'est soulevée. Notre honorable ami dit que le gouvernement a fait son devoir avant cela Je ne le contesterai pas, mais il ne l'a pas fait d'abord, sans aucun doute, car ensuite il a dû revenir sur ses pas. Il me semble, à moi, qu'un grossier outrage à l'égard de loyaux sujets anglais, c'est-à-dire, des hommes nés ou ici ou sur l'île de Terreneuve.

Lorsqu'un membre de notre gouvernement canadien a désigné ces gens-là comme des meurtriers, il devait prouver cette assertion, ou l'on devait le blâmer d'avoir fait une assertion semblable contre des hommes que leurs missionnaires et leurs instituteurs ont constaté constituer une population fidèle à la loi et paisible.

La conduite que le gouvernement fédéral ou l'un de ses membres a adopté relativement à cette affaire a été très répréhensible. Quels que soient ceux qui ont permis à un étranger d'exercer pareille tyrannie sur les sujets canadiens de Sa Majesté, ceux-là sont responsables, et leur conduite a été des plus répréhensibles. Quel que soit le résultat du procès institué devant les tribunaux, en vertu des subtilités légales, je suis parfaitement convaincu que le sentiment public ne permettra pas à des étrangers de les chasser de leurs demeures sans leur aider à en obtenir de nouvelles au Canada, mais qu'on permettra plutôt à ces gens-là de conserver leurs demeures, entourer leurs demeures comme elles le sont, de beaucoup de privations, là où ils se sont établis et là où ils demeurent depuis 25 ans.

Région du Yukon—	
Sentiers, chemins et ponts	$175,000

M. FOSTER : Nous voulons avoir l'explication de cet item.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation du coût des travaux du Passage Caribou à Selkirk est fixée à $100,000, conformément aux estimations détaillées que voici.

De Caribou au poste de Taguish, 25 milles à $300		$ 7,500
De Caribou à la rivière Takhini, 65 milles à $300		19,500
De Takhini au débarcadère de Caramack, 100 milles à $200		20,000
De Caramack à Selkirk, 70 milles à $300		21,000
260 milles		68,000
6 dépôts de provisions à $500	$ 3,000	
12 stations de relai à $200	2,400	
Embranchements au Cheval-Blanc, 10 milles à $300	3,000	
Attirail d'arpenteur	3,500	
		79,000

De Bennett à Caribou, 26 milles à $500....	$ 13,000
Ponts et dépenses imprévues..	7,100
	$100,000

M. FOSTER : Quelle sorte de chemin construisez-vous ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Une équipe d'hommes a été envoyée là sous la surveillance de M. McArthur, arpenteur attaché à mon département, lequel explore cette contrée depuis deux ans et demi. Il a reçu instruction de construire une route muletière de Bennett à Dawson, aussi directement que possible. Il a déjà exploré une route muletière en remontant la vallée de la rivière qui coule à l'ouest du lac Bennett, jusqu'aux rapides Rink. Il devra construire une route muletière qui servira de chemin de voitures en hiver et qui sera ouverte aux piétons en été. L'objet consiste à avoir une route disponible lors du mauvais état des glaces en automne et au printemps. Durant une couple de mois en automne et une couple de mois au printemps, la glace se brise pour se former de nouveau, de manière à rendre impossible le trajet sur la rivière. Afin de posséder continuellement des voies de communications il est nécessaire qu'il existe un chemin par terre, et cette route muletière est construite dans ce but. Des instructions données tendent à faire faire une aussi bonne route muletière que possible, et à faire construire de petits bâtiments à tous les 15 ou 20 milles pour la commodité de ceux qui font usage de cette route.

M. FOSTER : Quelle sorte de chemin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un chemin tout comme celui qu'on construit pour ouvrir une contrée couverte de forêts. Ce qu'on veut, c'est d'avoir un chemin dont on pourra se servir dès que la neige sera tombée.

M. FOSTER : Non pas un chemin où une voiture d'été pourrait passer ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas en premier lieu. D'après notre estimation, il ne serait pas possible, si ce n'est à grands frais, de construire un bon chemin de roulage. Si le gros trafic était transporté par ce chemin, celui-ci deviendrait, en peu de temps, rempli d'ornières. La tentative de construire un bon chemin de roulage à présent dans cette contrée serait absurde. Il n'en coûterait presque pas plus cher de bâtir une chemin de fer. D'abord, il faudrait drainer la route, ce qui coûterait énormément cher. Le fait est qu'il est virtuellement impossible de construire un chemin de cette nature. Tout ce que nous espérons obtenir, c'est un chemin par lequel, aussitôt après la clôture de la navigation, nous puissions exécuter les travaux.

M. FOSTER : Parlez-nous du sytème que vous employez pour contrôler cet argent et exécuter les travaux ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McArthur est là en qualité d'arpenteur. Il n'a rien à voir à l'argent.

M. FOSTER : Qui a à voir à l'argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Charleson est le gérant général de l'affaire.

M. FOSTER : Dites-nous ce que fait Charleson.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il fait les travaux décrits dans cette estimation, c'est-à-dire qu'il construit une ligne télégraphique par la route que je viens de mentionner, avec l'aide d'une équipe d'hommes qui l'ont accompagné à cette fin. Que désire savoir de plus mon honorable ami ?

M. FOSTER : Quel est votre système de paiement des provisions et de toutes choses de cette nature ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les provisions sont obtenues de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et l'on en remboursera le coût à cette division du département. M. Charleson a reçu un certain montant d'avance, mais il ne lui a pas été payé d'autre argent.

M. FOSTER : De combien d'hommes s'est-il fait accompagner ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il en a 18 d'Ottawa.

M. TAYLOR : Ces hommes-là sont-ils occupés aux travaux en question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose qu'ils le sont encore. Nous ne connaissons rien dans le sens contraire.

M. TAYLOR : J'ai été informé d'une manière digne de foi qu'ils prospectent tous.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons aucune information de cette nature.

M. WALLACE : M. Charleson a-t-il un fils et un frère qui sont partis avec cette expédition ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ni l'une ni l'autre de ces personens n'est partie avec lui d'Ottawa. Il a un fils qui était occupé dans la région d'Atlin, et nous n'avons aucune information sur la question de savoir s'il travaille ou non avec son père.

M. WALLACE : Est-il porté sur le bordereau de paie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les bordereaux de paie nous ont été expédiés, mais ils n'ont pas encore été reçus.

M. FOSTER : A quelle époque M. Charleson a-t-il commencé les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a quitté Ottawa le 13 mars pour atteindre Skaguay le 30 du même mois, et il a commencé les travaux à Bennett dans la première semaine d'avril.

M. FOSTER : Et aucun bordereau de paie n'a encore été reçu ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Un arrangement a été fait pour que les familles de ceux qui demeurent à Ottawa puissent recevoir de l'argent à compte ici. Certaines familles ont réclamé cet argent, et d'autres ne l'ont pas fait.

M. FOSTER : Cela n'explique pas pourquoi, lorsque vous pouvez communiquer en 10 jours de Vancouver à Bennett, vous ne possédez pas de bordereaux ou de rapports de paie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a eu deux expéditions. La première est partie pour se charger de la construction de la ligne télégraphique, et la seconde a quitté Ottawa vers le 10 ou le 12 juillet.

M. FOSTER : De combien d'hommes était formée la première expédition conduite par Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'environ 18, à son départ d'Ottawa. M. McArthur, qui se chargea de la deuxième expédition, était accompagné d'environ le même nombre d'hommes.

M. FOSTER : Alors, Charleson, qui a quitté Ottawa avec une équipe de 18 hommes pour parvenir le 1er avril au terme de son voyage, est à l'œuvre maintenant depuis 4 mois entiers. Il semble presque incroyable qu'il n'ait pas expédié ici son bordereau de paie mensuel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela semble étrange ; mais les fonctionnaires du département m'informent qu'ils n'en ont reçu aucun.

M. FOSTER : Voilà qui est un mauvais indice pour Charleson. Ses instructions étaient formelles, et il devait envoyer ici promptement ses rapports et ses bordereaux de paie. Lorsque le gouvernement envoie un homme au loin, lui confiant le pouvoir de dépenser de l'argent jusqu'au montant d'environ $400,000 à $500,000 et lui donnant des instructions formelles, et que, malgré qu'il soit exposé à se voir demander compte de cette dépense, il n'ait reçu aucun rapport quelconque, bien que quatre mois se soient écoulés, je trouve que c'est là un mauvais indice pour M. Charleson. A-t-on pris des renseignements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, pondu qu'il envoyait les bordereaux de paie lettre et par message télégraphique. Il a répondu qu'il envoyait les feuilles de paie par une homme revenant à Ottawa.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas de courrier ? Assurément, il n'est pas pour envoyer ses papiers par un homme qui vient à Ottawa.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'un des fonctionaires du département s'en revient. Il aurait pu tout aussi bien envoyer ses papiers par le courrier.

M. FOSTER : Mieux, parce que le courrier offre plus de sûreté. Vous ne savez pas ce qu'il peut advenir de cet homme. Il peut s'enivrer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le courrier s'égare, aussi, parfois.

M. FOSTER : Mais là le risque ne peut nullement être comparé. Quels rapports a-t-on reçus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'en n'a pas été reçus subséquemment à ceux que j'ai produits.

M. FOSTER : Ce qui équivaut à rien du tout. N'avait-il pas alors commencé sa besogne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Il doit y avoir eu trois mois d'ouvrage dans ce cas là, et cependant, vous ne possédez ni rapport, ni état financier, ni bordereaux de paie. Avez-vous un homme de confiance près de Charleson pour marquer le temps des hommes où les comptes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a près de lui à cette fin, un fonctionaire du département, M. Harding.

M. FOSTER : Quelle était sa besogne ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était commis dans le bureau du comptable. Il est parti il y a deux semaines.

M. FOSTER : Evidemment, le département s'est alarmé tout à fait. Cet homme qui, come Josué, devait faire franchir l'entrée de la terre promise, et que le gouvernement a envoyé au loin en lui confiant la disposition de fonds, n'a produit aucun rapport après avoir été sur les lieux depuis quatre mois, et ce n'est qu'il y a deux semaines que le département a pris peur et envoyé quelqu'un constater ce qu'il y a. Si cela se fût passé autrefois, alors que nous ne possédions pas de communications, ou encore si c'eût été à une saison différente de l'année, il aurait pu y avoir quelque excuse, mais cette saison-ci est la meilleure de l'année où l'on puisse communiquer, et lorsqu'on communique, la chose se fait assez rapidement.

Quel montant a-t-on envoyé en tout à M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a reçu des avances au montant de $12,500, et il a envoyé des comptes au montant de $43,813.11.

M. BERGERON : A-t-il envoyé cela par messager spécial ou par courrier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Par courrier. Il y a 15 jours ou environ que ses derniers comptes ont été reçus.

M. WALLACE : A quelle date s'élevaient-ils à $43,000 ?

M. FOSTER : Les comptes devraient être datés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais nous n'avons pas les comptes mêmes. Je les ferai produire. C'est probablement il y a un mois qu'ils s'élevaient à cette somme.

M. BERGERON : Le tout est-il abandonné au soin de M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, la construction est confiée à des fonctionnaires spécialistes.

M. BERGERON : Mais le tout est assujetti à sa signature et à son approbation.

M. WALLACE : On doit obéir à ses ordres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a des instructions générales et il doit certifier tous les comptes.

M. FOSTER : Quels sont les item de ces comptes s'élevant à $43,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici un mémoire indiquant quelques item, savoir : frais de transport payés à la Compagnie de chemin de fer White Pass au Yukon, $1,686.84 ; H. A. Munn, à raison de transport, $500 ; Compagnie commerciale du Yukon supérieur, achat de vapeur, $1,800 ; C. Racine, construction d'allège $1,400 ; Compagnie commerciale du Yukon de Victoria, alléges, $3,987.68 ; Compagnie de produits de Parson, provisions, $199.75 ; W. H. Roger, drogues, etc., $253.92 ; Bilodeau et Wise, pension, $70 ; James W. Wood, provisions diverses, $374.66 ; Compagnie d'Express fédérale, transport, $8.45 ; T. W. Fuller, pour compte, $1,500 ; diverses personnes à compte de gages—cet item a trait aux paiements faits à Ottawa aux épouses de gens employés dans la région du Yukon, ou ailleurs, représentant $2,283.50.

M. FOSTER : Ces comptes sont produits après avoir été certifiés par M. Charleson et le gouvernement les paie ici par l'émission de chèques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les comptes concernant les travaux de la rivière sont certifiés par l'ingénieur, M. Taché, et contresignés par M. Charleson. Ceux concernant les travaux de la ligne télégraphique sont certifiés par M. Robertson, à qui est confié le soin de construire cette ligne et contresignés par M. Charleson. Ces comptes nous sont envoyés, et nous les payons sur présentation.

M. FOSTER : Relativement aux employés dont les familles sont payées ici, vous n'avez pas reçu de bordereaux de paie et vous ignorez si ces gens-là continuent d'être à notre emploi. Comment, alors, pouvez-vous faire ces paiements à leurs familles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des paiements ont été ainsi faits jusqu'au 15 juin, mais le sous-ministre m'informe que, vu l'absence de bordereaux de paie, il a refusé d'en faire davantage.

M. TAYLOR : Je suis informé d'une manière digne de foi qu'une grande partie de ces hommes ont choisi et jalonné des claims, et qu'un certain nombre d'entre eux prospectent. J'ai appris cela d'une personne qui est arrivée du Yukon il y a quelques jours.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons aucune information à ce sujet.

M. BERGERON : Ne serait-il pas bon de constater si cela est vrai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, si nous avions quelque moyen de le faire.

M. BERGERON : Si vous ne lui envoyiez plus d'argent, il vous écrirait probablement ou il ferait en sorte que vous puissiez savoir où il est.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne reçoit pas un sou excepté sur comptes certifiés.

M. BERGERON : Mais c'est Charleson lui-même qui certifie les comptes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais il doit obtenir un certificat du fonctionnaire spécialiste.

M. BERGERON : Il peut facilement obtenir cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas aisément, si ce sont des fonctionnaires capables et indépendants.

M. FOSTER : Outre l'argent qu'il a apporté avec lui, a-t-il envoyé aux banques des traites adressées au gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, excepté celles qui accompagne les comptes certifiés que j'ai mentionnés.

M. FOSTER : Comment fait-il des traites adressées au gouvernement ? Le gouvernement devait envoyer des chèques avec ces comptes aux personnes à qui l'argent est du, n'est-ce pas ? Assurément, vous n'envoyez pas l'argent à M. Charleson pour lui demander de payer le compte ?

M. WALLACE : Sa lettre d'instructions l'autorise à tirer sur le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y a pas eu de chèques d'envoyés. M. Charleson fait des traites du montant des comptes certifiés, et ces traites sont payées par la banque. Elles le sont lorsque le comptable certifie les comptes.

M. FOSTER : C'est-à-dire que M. Charleson certifie là les comptes et les envoie ici, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les comptes sont annexés aux traites, le tout est remis à la banque, celle-ci présente la traite, accompagnée du compte, par l'intermédiaire de sa succursale à Ottawa, et le sous-ministre m'informe que le compte certifié correspondant au montant de la traite est annexé à celle-ci.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La traite est payée là-bas, après avoir été faite par l'intermédiaire de la banque ici.

M. FOSTER : Je veux savoir si M. Charleson a fait émettre des traites au montant de $43,000, et s'il a reçu cet argent d'après la supposition qu'il a payé ces comptes.

M. WALLACE : M. Charleson possède de par l'autorité du gouvernement une lettre de crédit lui permettant de retirer de sa propre autorité de l'argent de toute banque ou de tout fonctionnaire de l'Etat ayant de l'argent là-bas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Charleson s'est fait payer les traites par la banque de Dawson, et une traite a été envoyée ici pour y être payée, de sorte qu'il a retiré de l'argent en vertu de la traite.

M. CLARKE : Je comprends que la traite faite par ce monsieur est annexée à ces comptes certifiés. Alors, est-ce le cas que ces comptes certifiés sont présentés ici au gouvernement par l'intermédiaire de la banque ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, le sous-ministre m'informe que les traites passent par la banque de cette manière.

M. CLARKE : Ainsi, le premier avis que reçoit le gouvernement de ces comptes certifiés lui est donné par l'intermédiaire de la banque qui a payé ces comptes, laquelle les envoie à sa succursale ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si tout est parfait, nous acceptons la traite ; mais, dans la négative, le gouvernement ne paie pas.

Ligne télégraphique à la Colombie Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à la ville d'Atlin $147,500

Le MINISTRE DES FINANCES : La ligne télégraphique est construite maintenant depuis Bennett jusqu'à la petite rivière du Saumon, soit une distance de 216 milles. On s'attend à ce qu'elle le soit jusqu'à Selkirk vers le 26 août, d'après les rapports de M. Charleson, et jusqu'à Dawson vers le 15 octobre. M. Charleson est chargé de voir aux travaux de la ligne télégraphique et aux améliorations de la rivière. Les montants que nous avons mentionnés se rapportent à la ligne télégraphique, car l'équipe d'hommes qui doit exécuter les travaux du chemin n'est pas partie depuis assez longtemps. Nous avons reçu de M. Charleson une dépêche expédiée de Bennett la semaine dernière.

M. WALLACE : Nous aimerions voir les instructions données à M. Charleson.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles ont été produites en cette Chambre il y a quelque temps. L'honorable député peut les voir dans les " Débats."

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé au sujet des lignes télégraphiques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $24,701 43 en 1898-99, et $4,551.69 durant l'année courante, ce qui forme un total de dépenses faites au sujet de cette partie des travaux de $29.253.11. Ensuite, jusqu'au 30 juin, il a été dépensé $12,560 au sujet de la ligne télégraphique.

M. FOSTER : Quels sont vos derniers rapports de M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne possédons pas de rapports de M. Charleson autre que la dépêche de la semaine dernière.

M. FOSTER : N'avez-vous aucun rapport de l'avancement de ses travaux de jour en jour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a eu certains rapports que j'ai produits antérieurement, mais il n'y en a pas de récents.

M. FOSTER : Voilà qui est des plus incompréhensibles.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est étrange, je l'avoue.

M. FOSTER : Voilà un homme à qui est confié le soin de faire des dépenses s'élevant à $350,000 ; cet homme est parti depuis près de 5 mois, et le département ne peut produire aucun rapport régulier de sa part indiquant l'avancement des travaux de semaine en semaine.

M. HAGGART : Possédez-vous une estimation de ce que vont coûter ces 216 milles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils vont coûter de $225 à 250 par mille.

M. HAGGART : Alors, votre estimation est à peu près le double de ce qu'elle devrait être.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette estimation a trait à la partie déjà construite. Il en reste encore une grande partie à construire. Il y a la ligne allant à Quesnel qui n'est pas comprise. Le total de la ligne est de 660 milles.

M. HAGGART : Avez-vous 216 milles de construits déjà ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce dont on a fait rapport.

M. CLARKE : Combien a-t-on payé à raison de ces 216 milles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai lu cet état il y a un instant. Il a été payé $43,813, y compris $2,000 concernant la route, et en outre, il a été fait une avance de $12,500 à M. Charleson.

M. CLARKE : Le calcul de ces chiffres établit que ces 216 milles ont coûté $225 par mille, et que le tout devrait s'élever à $48,600. Des traites ont été acceptées jusqu'au montant de $43,813, $2,000 ont été dépensés

à raison de la route, et ces montants sont en sus de la somme de $12,500 remise à M. Charleson.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour la ligne télégraphique, $12,500 ont été payés à M. Charleson. Les autres item se rapportent aux améliorations de rivières.

M. BERGERON : Ce sont là des comptes qu'on s'attend à voir arriver.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les comptes comprennent et les améliorations des rivières et la construction de la ligne télégraphique, mais ils sont distincts, et les seuls item que nous possédons sont ceux qui ont trait à la ligne de télégraphe, item à raison desquels il a été payé $12,560.

M. FOSTER : Le département a-t-il reçu quelque reddition de compte au sujet de l'argent avancé à M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est en route.

M. FOSTER : Cinq mois après que cet homme est parti.

M. TAYLOR : La traite de $43,000 est-elle la seule qu'ait présentée M. Charleson.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a eu plusieurs traites, mais elles s'élevaient à ce montant. On a payé $43,000, et en sus l'avance de $12,500 faite à M. Charleson.

M. BERGERON : Combien nous a-t-il coûté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le montant de $43,813.11 comprend le paiement des diverses traites avancées à M. Charleson, ainsi qu'une avance de $2,000 faite à M. McArthur.

M. BERGERON : Les comptes qu'il a faits avant son départ ont-ils été payés à même ce montant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ils ont été envoyés à M. Charleson pour qu'il les certifie, et ils n'ont pas encore été payés.

M. FOSTER : Les comptes concernant les provisions qu'il s'est procurées avant son départ d'Ottawa ont-ils tous été envoyés au Yukon ? N'avez-vous pas un fonctionnaire spécial chargé de faire ces achats ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Charleson a fait ces achats lui-même.

M. BERGERON : De qui a été acheté le fil de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De M. W. G. Charleton.

M. BERGERON : De qui ont été achetées les provisions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De Bate et Fils.

M. FOSTER : Lorsque vous aviez un fonctionnaire chargé de voir aux approvisionnements dans votre département, pourquoi ne le laissiez-vous pas acheter ces provisions, si vous ne deviez pas les acheter en demandant des soumissions, au lieu de laisser faire la chose par M. Charleson, sans tenir compte du fonctionnaire préposé à cette fin, des commis, du sous-ministre et du ministre, pour envoyer les comptes jusqu'à Bennett et Selkirk et attendre leur retour ? Vous semblez vous écarter de la voie de plus de la moitié du globe pour tout confier à Charleson, lorsque vous devriez autant que possible ne rien lui confier. Ne serait-ce pas plus suivant la méthode des affaires que les comptes faits et certifiés par M. Charleson soient envoyés au département, et qu'ensuite on fasse émettre à l'ordre du département le chèque destiné à les payer ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que le conseil de l'honorable député soit praticable maintenant. C'est la manière ordinaire de faire les affaires là où il n'existe pas de difficultés concernant les commodités de banques. Je parle de l'achat de provisions là-bas.

M. FOSTER : Où se procure-t-il ses provisions là-bas, maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De la gendarmerie à cheval actuellement.

M. FOSTER : Et il les paie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, nous aurons à régler la chose avec la gendarmerie à cheval.

M. FOSTER : Que reçoit-il en échange des paiements qu'il fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai lu une série d'articles indiquant la nature de la dépense. L'un des item consistait dans la pension des hommes.

M. FOSTER : Lorsque vous examinez chaque item de fourniture vous devriez vraisemblablement voir si ces fournitures sont de nature à être procurées par les grandes compagnies commerciales. Ces compagnies sont tout à fait heureuses de vendre au gouvernement, de lui envoyer leurs comptes et d'obtenir de lui leurs chèques à 30 ou 60 jours de délai. Ne vaudrait-il pas beaucoup mieux faire arranger la chose de cette manière, afin que les comptes puissent être certifiés au département et le chèque de celui-ci émis ? Il a paru nécessaire que chaque menue chose fut convertie en billets de banque, et que ces billets passent par les mains de Charleson. Celui-ci remplit ses fonctions depuis 5 mois, et il n'envoie pas un seul rapport relativement à ce qu'il fait.

M. CLARKE : A-t-on demandé des soumissions au sujet du fil de fer pour cette ligne télégraphique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des demandes de soumissions ont été envoyées à trois personnes, et la soumission de Charleson étant la plus basse, elle a été acceptée.

M. CLARKE : Quelles étaient les autres personnes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lewis Frères, de Montréal, et Würtele, d'Ottawa.

M. FOSTER : Si le plus bas soumissionnaire a obtenu la chose, pourquoi envoyez-vous des comptes à M. Charleson pour qu'il les certifie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les marchandises ont été délivrées là-bas, et M. Charleson devait attester qu'il les avait reçues. Ces marchandises ont été livrées à Vancouver, et l'en a réclamé le coût de transport. Les comptes n'ont pas été payés et ne le seront pas tant que M. Charleson ne les aura pas certifiés.

M. BERGERON : Qu'étaient les prix des autres soumissionnaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me rappelle pas les chiffres. Ces chiffres ont été fournis dans un débat antérieur.

M. FOSTER : Lorsque M. Charleson se substitue au fonctionnaire des approvisionnements, au sous-chef, au secrétaire et au comptable du département, et qu'il lui appartient d'acheter ce fil de fer, s'il a décidé d'acheter cet article de son fils rien ne pourrait l'empêcher de le faire, quel que soit le nombre des soumissions demandées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et peu importe le prix payé.

M. FOSTER : Et peu importe le prix payé. Son fils saura très facilement le prix qu'il faut demander.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je trouve cela très injuste.

M. FOSTER : Le département s'est mis dans cette position lorsqu'il s'est écarté de la voie à suivre, et qu'il a confié à Charleson le soin d'acheter les fournitures, au lieu de laisser faire les achats par le fonctionnaire préposé à cette fin.

Le PREMIER MINISTRE : Si je comprends bien le sous-ministre, cette induction de l'honorable député est tout à fait erronée. Le département lui-même a envoyé les circulaires demandant des soumissions aux trois maisons mentionnées, savoir: les maisons Charleson, Würtele et Lewis, et le département a reçu des soumissions et les a décachetées lui-même.

M. TAYLOR : Pourquoi ces circulaires ont-elles été adressées à des marchands de détail? Pourquoi n'en a-t-on pas envoyé une à la Compagnie Fédérale de Fil de fer ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas la question à présent. Si j'ai bien compris l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), il a déclaré que M. Charleson avait obtenu une soumission de son propre fils, insinuant ainsi que M. Charleson et son fils avaient été de connivence, lorsque le fait est que les circulaires ont été adressées, non pas à M. Charleson, mais par le département, et que celui-ci a décacheté les trois soumissions.

M. FOSTER : Telle n'est pas l'information que nous avons obtenue lors de la discussion antérieure de ce sujet. J'ai demandé si ces articles avaient été achetés par le fonctionnaire des approvisionnements, et l'on m'a répondu qu'ils l'avaient été par M. Charleson.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une erreur. Ce que j'ai dit, c'est qu'il n'y avait pas de fonctionnaires préposés à ces achats, et que M. Charleson avait fait les arrangements à ce sujet. Quant au fil de fer, j'ai déclaré que le département avait demandé des soumissions aux trois maisons mentionnées, et accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

M. FOSTER : Nous pourrions voir les soumissions.

Le PREMIER MINISTRE : Nous les verrons lors de la dernière épreuve.

M. CLARKE : Les noms de trois maisons de Toronto, dont les affaires consistent à fournir du fil de fer à des fins de cette nature, me reviennent à l'esprit en ce moment. Ce sont les maisons Lewis et Fils, dont la réputation s'étend dans tout le Canada ; M. et J. Vokes, dont les affaires sont également importantes, et Aikenhead et Cie, c'est-à-dire les plus grandes maisons de Toronto dans ce genre d'affaires. Aurait-il été déraisonnable de la part d'un gouvernement qui était en train d'acheter pour un montant considérable de fil de fer relativement à ces lignes télégraphiques, d'adresser une circulaire par courrier à ces trois maisons, et de leur demander de soumissionner par dépêche le lendemain matin ? Avait-on de bonnes raisons pour ne pas fournir l'occasion de soumissionner aux maisons de Toronto et de Montréal qui font ce commerce d'une manière légitime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'avis de l'honorable député peut être parfaitement juste, quant à ce qu'on devrait faire, mais le fait est que les soumissions ont été demandées aux maisons mentionnées. Je suis moi-même d'avis que dans un cas de cette nature il est désirable que les demandes de soumissions soient adressées au public et que la concurrence soit assez générale pour assurer le paiement d'un prix raisonnable.

M. CLARKE : Deux de ces maisons étaient des maisons de détail, il n'était pas juste que d'autres maisons n'eussent pas l'occasion de soumissionner. Le gouvernement lui-même était exposé à en souffrir.

M. FOSTER : Je veux savoir si le gouvernement va adopter des mesures efficaces pour voir à ce que cette dépense soit contrôlée. Nous constatons que M. Charleson est absent de cette ville depuis 5 mois, et que, malgré qu'il ait reçu à son départ les

instructions les plus positives de faire rapport régulièrement et pleinement, on n'a pas encore reçu de lui un rapport qui puisse être produit en cette Chambre. Il existe deux télégrammes et quelques bribes, je crois, mais il n'existe pas d'état hebdomadaire de ses déboursés, et le département non plus, n'a pas reçu un seul bordereau de paie. Le gouvernement va-t-il continuer ainsi relativement à une dépense d'environ $500,000 dont le soin est confié à M. Charleson, ou va-t-il adopter des mesures efficaces ? Ce qu'on devrait faire, je crois, c'est d'envoyer un fonctionnaire de l'auditeur général, ou une personne nommée de par son autorité, pour examiner les comptes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le budget renferme un crédit pour permettre à l'auditeur général d'envoyer un fonctionnaire examiner les comptes du Yukon, et ce fonctionnaire, je crois, est maintenant en route pour cette contrée. L'honorable député fait erreur, en disant que M. Charleson n'a pas fait de rapports. Il en a fait, mais pas récemment. Je suis, toutefois, de l'avis de l'honorable député, lorsqu'il dit que des rapports devraient être envoyés régulièrement. M. Charleson a télégraphié que des rapports sont en route. Si ces rapports ne sont pas satisfaisants, il pourra être nécessaire d'envoyer quelqu'un là-bas.

M. FOSTER : Je crois qu'on devrait y envoyer un constable

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député dit que ces comptes devraient être apurés par l'auditeur général. J'abonde tout à fait dans ce sens, et nous avons adopté des mesures pour faire envoyer par l'auditeur général, au Yukon, un fonctionnaire chargé d'y apurer tous les comptes. Si ces comptes de M. Charleson ne sont pas compris dans les comptes à apurer, ils devraient l'être.

M. BERGERON : Pourquoi M. Charleson s'occuperait-il plus du fonctionnaire du département de l'auditeur général qu'il ne se soucie des instructions du département des Travaux publics ? Il se fiche comme de l'an 40, du département ou de qui que ce soit.

Le PREMIER MINISTRE : Je connais M. Charleson depuis 20 ans, et je serais des plus surpris de le voir cesser d'agir en honnête homme. S'il n'a pas envoyé ces rapports, il y a là quelque chose qui demande à être expliqué ; mais nous devrions attendre, je crois, avant de le condamner. Je refuse, à pésent, d'accepter toute insinuation quelconque faite contre lui.

M. FOSTER : Mais il s'est condamné lui-même, car il n'a pas pris de mesures pour exécuter les instructions du département et envoyer ces rapports.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député se trompe. Sans doute, nous ne possédons pas, de M. Charleson, les rapports que nous devrions avoir. Cette lacune pourrait être volontaire ou accidentelle, innocente ou criminelle, régulière ou irrégulière ; mais à présent, je refuse de croire qu'il y ait quoi que ce soit de répréhensible. Je crois qu'il est prématuré de condamner M. Charleson.

De Quesnel à Atlin, C.-A., par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de lignes télégraphiques	$225,000

M. FOSTER : Qui fait cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'a pas encore été commencé. M. Charleson et son équipe d'hommes construisent la ligne qui s'étend de Dawson à Selkirk, ainsi qu'un embranchement s'étendant au lac Atlin. La proposition actuelle a pour but de prolonger la ligne depuis le lac Atlin jusqu'à Quesnel, où elle se relierait à la ligne actuelle atteignant Ashcroft, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Rien n'a encore été fait, toutefois, au delà du lac Atlin, mais on désire faire avancer ces travaux cet automne.

M. FOSTER : Quel en sera l'utilité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette ligne nous mettra en correspondance avec les lignes télégraphiques actuelles de la Colombie Anglaise, et nous procurera une communication directe avec la ville de Dawson.

M. BERGERON : Sur quoi s'appuie le coût de ces 900 milles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A $250 par mille.

M. BERGERON : Sur quoi s'appuie le département pour faire cette estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette estimation est faite par le surintendant du télégraphe du département à Ottawa.

M. BERGERON : Que sait-il touchant cette partie du pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends que M. Hosmer, attaché au télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est au fait de la construction des lignes télégraphiques dans cette région, a confirmé cette estimation.

M. HAGGART : L'honorable ministre possède-t-il un écrit de cette confirmation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, je suis informé qu'il existe de M. Hosmer une lettre où il dit que tel est son avis.

M. BERGERON : Peut-on la produire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Touchant l'ensemble de cet item, je désire signaler la conduite inconstitutionnelle que suit le gouvernement pour empiéter sur les attributions du parlement. Celui-ci ne l'a jamais autorisé à entreprendre la construction d'un réseau de lignes télégraphiques au

Yukon. Le gouvernement n'a jamais eu la courtoisie de demander au parlement s'il serait en faveur de cette politique.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami est-il sûr de cela ?

M. FOSTER : Je le pense. Et comme me le rappelle mon honorable ami (M. Taylor), le parlement, lorsqu'il a délibéré, a accordé des chartes autorisant la construction de ces lignes par des compagnies d'intérêt privé. Et le parlement supposait et espérait—et il le croyait aussi, car sinon il n'aurait pas accordé la charte—que ces compagnies entreprendraient et exécuteraient les travaux. Il n'a pas été accordé de subvention à des compagnies constituées en corporation. Les membres du gouvernement ont écrit des lettres en faveur du système de laisser à ces compagnies le soin de s'occuper de ces travaux et de les accomplir. Ces lettres forment partie des archives, et elles datent de peu de temps avant qu'on décidât d'adopter une attitude différente. Mais maintenant, quelques jours avant la convocation du parlement, le gouvernement a résolu de construire lui-même la ligne. Comme le premier ministre a dû le reconnaître en cette Chambre, on a escamoté à certains crédits de l'argent qu'on n'aurait pas dû leur enlever, et M. Charleson fut envoyé là-bas à la hâte, ayant dans sa poche une partie de cet argent escamoté, la veille même de l'ouverture du parlement. Et c'est ainsi qu'on s'est engagé dans une dépense au sujet de laquelle il nous faut maintenant adopter des crédits de $400,000 à $500,000, et qui pourront s'élever à beaucoup plus.

Voilà un exemple du cas d'un gouvernement obligeant le parlement à agir contre ses vœux en tant qu'exprimé par l'octroi de chartes autorisant des compagnies à construire ces lignes télégraphiques.

Nous n'avons pas encore entendu donner de raison pour prouver qu'il était nécessaire pour le gouvernement de prendre cette attitude. Il n'y avait ni guerre, ni urgence qui empêchaient le gouvernement d'attendre deux ou trois jours afin de rencontrer les Chambres, exposer ses projets et se faire autoriser par le parlement à s'engager dans ces dépenses.

Si un gouvernement tory s'était lancé dans une semblable entreprise, les libéraux pourraient à bon droit se dire surpris ; mais cela semble tout naturel de la part d'un gouvernement libéral.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons déjà discuté cette question une fois et je n'entends pas renouveler la discussion, mais la chose pourrait en valoir la peine pour rafraîchir la mémoire de mon honorable ami (M. Foster). Celui-ci nous dit que le parlement n'a pas été consulté. Je dis moi que le parlement a été consulté et que l'honorable député d'York a eu l'occasion de parler, mais n'en a pas profité. Puisque la mémoire de mon honorable ami est défectueuse, je vais la lui rafraîchir.

Le parlement fut convoqué pour le 16 mars, et ce jour là, le discours du Trône contenait la phrase suivante :

Depuis la dernière session, on a obtenu d'amples renseignements sur l'étendue et la valeur des gisements aurifères et de minerais précieux dans le Yukon et autres parties du Canada. Les revenus provenant du Yukon ont été jusqu'à ce jour assez considérables pour faire face aux fortes dépenses qu'il a fallu encourir pour faire respecter la loi et maintenir l'ordre, et il a été jugé à propos, dans l'intérêt général, d'autoriser la construction d'une ligne télégraphique dans le but d'établir des communications rapides avec la population de ces territoires éloignés.

On a proposé, en réponse au discours du Trône, une adresse contenant le paragraphe suivant :

Nous sommes heureux d'apprendre que depuis la dernière session on a obtenu d'amples renseignements sur l'étendue et la valeur des gisements aurifères et de minéraux précieux dans le Yukon et autres parties du Canada, et que les revenus provenant du Yukon ont été, jusqu'à ce jour, assez considérables pour faire face aux fortes dépenses qu'il a fallu encourir pour faire respecter la loi et maintenir l'ordre ; et qu'il a été jugé à propos, dans l'intérêt général, d'autoriser la construction d'une ligne télégraphique dans le but d'établir des communications rapides avec la population de ces territoires éloignés.

Cette adresse fut discutée durant six semaines ; on proposa un amendement, mais sans aborder le sujet dont nous parlons. L'adresse fut approuvée en entier, excepté en ce qui concernait l'amendement. C'était alors l'occasion pour l'honorable député de condamner la politique que le gouvernement avait franchement exposée devant les chambres en disant qu'il avait pris des mesures pour construire un réseau télégraphique au Yukon.

Mais mon honorable ami n'a pas desserré les dents à ce sujet. Et pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas un homme qui condamnerait l'établisement de cette ligne de télégraphe, car c'était là une entreprise dont la nécessité s'imposait.

L'honorable député a dit que nous avions accordé à des compagnies des chartes les autorisant à construire cette ligne. C'est vrai, et nous aurions été heureux de voir ces compagnies se mettre à l'œuvre ; mais elles ont laissé écouler des mois sans rien faire ; et le gouvernement résolut de ne pas perdre une autre année, et de construire une ligne télégraphique durant l'été.

M. FOSTER : Voilà une des choses les plus amusantes que j'aie jamais vues. Ce dont je me plains, c'est que le gouvernement n'a saisi la parlement de cette matière qu'après s'être engagé dans l'entreprise. Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) croit-il avoir agi constitutionnellement en démontrant qu'à l'insu des chambres, lui et ses collègues, ont décidé de construire cette ligne, ont envoyé des hommes sur les lieux, ont puisé dans le trésor public l'argent nécessaire, et ont ensuite dit au parlement ce

que, dans leur omnipotence, il leur avait plu de faire.

Il dit que nous aurions pu alors blâmer cette ligne de conduite. Oui ; et nous pouvons aussi la blâmer maintenant. Et il aurait été aussi inutile de discuter cette politique autrefois qu'il l'est aujourd'hui ; car le gouvernement avait commencé les travaux, sans être approuvé par le parlement, sans avoir eu la courtoisie de consulter les chambres, comme c'était son devoir de le faire dans une matière aussi importante.

Mais en vertu de ce principe, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) pourrait, cet automne, prendre sur lui, de faire construire, pour le compte de l'Etat, un chemin de fer à partir d'Ottawa jusqu'au littoral du Pacifique, envoyer des ingénieurs se servir de crédits destinés à d'autres fins, mettre toute l'entreprise en marche, nommer un payeur et lui dire de tirer sur le gouvernement pour obtenir les fonds nécessaires. Ensuite lorsque les chambres se réuniraient, le premier ministre pourrait les avertir et croire qu'il s'est conformé à la doctrine constitutionnelle qui exige l'autorisation du parlement avant de commencer les travaux. Dans le cas actuel, c'est justement ce qu'il a fait. Il a forcé la main au parlement, comptant sur sa majorité des membres de cette Chambre peut-être très docile, mais je ne crois pas que la majorité du peuple le soit autant.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) nous dit que la compagnie qui avait obtenu une charte pour construire cette ligne télégraphique n'a pas fait tout ce qu'elle aurait dû faire. Ce n'est pas là la véritable raison. Il s'est laissé conduire par le maître de l'administration qui a conçu le plan de cette entreprise. Le ministre des Chemins de fer et Canaux disait à un certain monsieur, que le gouvernement en général et lui en particulier désiraient voir une compagnie entreprendre la construction de cette ligne, que la compganie dont on avait mentionné le nom était celle qu'il préférait, qu'il veillerait sur elle avec un soin jaloux et qu'il verrait à écarter tous les concurrents. Mais dans l'intervalle, le ministre des Travaux publics avait dressé son plan, choisi ses hommes et commencé les travaux sans même consulter l'exécutif.

Cette compagnie avait fait tout ce qu'une compagnie peut faire, et avait procédé avec une célérité qu'on ne rencontre pas chez la plupart des compagnies avec lesquelles mon honorable ami a eu à traiter. Je me rappell que la maison Petersen a obtenu des conditions très avantageuses pour établir une ligne rapide de steamers. Elle n'a pas réussi, et cependant, on a étendu le délai porté au contrat, de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) lui-même, le ministre du Commerce et le ministre voyageur du cabinet ont déclaré pendant des années que tout allait bien, qu'on devait donner une chance, et encore une autre, à la maison Peterson Mais lorsque cette compagnie remplissait sa part du contrat et s'organisait sous les auspices du gouvernement lui-même, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, le maître de l'administration intervint avec un plan qu'il a préparé à l'avance, choisit ses hommes et les arme pour le voyage en disant : Voici mon projet, je vais le faire exécuter par Charleson et l'arrangement que vous avez conclu doit être mis de côté." Quelque membre consciencieux du cabinet a peut-être dit que le parlement n'avait pas approuvé le projet, mais le ministre des Travaux publics a répondu : Le parlement ne compte pas ; exécutons l'entreprise et ensuite nous donnerons avis aux Chambres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le principal argument de l'honorable député (M. Foster) c'est que le parlement n'a pas été consulté. C'est une chose affreuse, nous dit-il, d'engager le pays dans des dépenses sans l'autorisation des Chambres. Mais il n'y a que quelques jours, le premier ministre a fait observer à l'honorable préopinant qu'il avait lui-même lancé le gouvernement dans des dépenses à l'insu du parlement.

En 1896, l'honorable député (M. Foster) venait à peine de sortir de cette enceinte qu'il a contracté un engagement avec une compagnie américaine au sujet de certains travaux à exécuter au havre de Port-Dover. C'était là un marché fait sans l'autorisation du parlement, sans même avoir eu recours à la formalité d'un arrêté du conseil. Il assura à un de ses collègues, qui à son tour assura à une compagnie américaine, qu'il autorisait une dépense de $25,000, payable par le gouvernement canadien.

Il y a des cas où l'on peut plaider urgence, et je présume que mon honorable ami (M. Foster) a cru que cela justifiait alors son attitude. Dans le cas actuel, il y avait aussi urgence ; il fallait construire immédiatement cette ligne télégraphique et pour commencer les travaux préliminaires, nous avons employé des crédits affectés à d'autres fins. Sans aucune autorisation, l'honorable préopinant a conclu un marché avec une compagnie de navigation américaine, et s'est engagé à dépenser $25,000 pour faire exécuter des travaux dans le havre de Port-Dover. Je suppose que c'était là une dépense justifiable, et nous l'avons évidemment pensé dans le temps, puisque nous avons entrepris de donner suite au marché. Lorsque l'honorable député se rappelle ce fait, il devrait être un peu plus modéré dans ses critiques.

M. FOSTER : Mon honorable ami est très prompt pour chercher des cas analogues, mais il est très malheureux dans son choix, car celui qu'il vient de nous citer ne ressemble pas du tout au cas que nous discutons. Qu'est-ce que j'ai fait ? Lorsque l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) présente un budget de plusieurs millions, agit-il à l'insu du parlement ? Lorsqu'il présente

ces crédits, agit-il à l'insu du parlement ? Son devoir était de demander un crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais l'honorable député ne l'a pas fait.

M. FOSTER : Mais l'honorable député l'aurait fait, s'il fût resté au pouvoir ; l'arrangement conclu était le suivant : La compagnie faisait de grandes dépenses pour développer un commerce lucratif entre un port situé sur le littoral américain du lac et un port situé sur le littoral canadien. Pour les besoins de ses affaires, elle exécutait des travaux dans le port canadien et faisait des dépenses considérables. Elle soumit au gouvernement la proposition suivante : Si nous dépensons telle somme pour améliorer le port, nous donnerez-vous telle subvention ? Après avoir consulté le conseil des ministres, nous arrivâmes à la conclusion de recommander à la Chambre de voter la subvention demandée. C'est tout ce que nous avons fait. Nous n'avons pas changé la destination d'autres crédits pour obtenir de l'argent, et nous n'avons pas envoyé un homme à Port-Dover pour le dépenser. Nous n'avons rien escompté, et les deux cas ne présentent aucune analogie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable préopinant conserverait le respect que le comité aimerait avoir pour lui, en sa qualité d'ancien ministre des Finances, s'il exposait simplement les faits sans chercher à offrir des explications boiteuses. Il nous dit, qu'il s'est engagé à demander un crédit au parlement. C'est là tout ce que le gouvernement actuel a fait. Si le parlement n'avait pas voté le crédit demandé, nous aurions été incapables de continuer les travaux et de construire une ligne télégraphique.

L'honorable député (M. Foster) dit que nous avons pour nous une majorité des membres de cette Chambre. De même, il comptait sur une majorité, et c'est pour cette raison qu'il a fait la promesse que l'on vient de mentionner. Il a signé un contrat qui imposait au gouvernement du Canada une dépense de $25,000 ; et cela sans l'autorisation du parlement. L'affaire est si simple que les explications qu'il veut en donner ne servent qu'à jeter un plus grand jour sur ces faits.

Je ne blâme aucunement mon honorable ami. Des cas d'urgence peuvent se présenter, et si les circonstances sont telles que le gouvernement, après un examen, a décidé de confier l'exécution des travaux à cette compagnie, et que le refus de faire une promesse aurait pu nuire sensiblement à l'entreprise, je ne dis pas, si l'administration était prête à assumer la responsabilité de sa ligne de conduite, que c'était là une raison suffisante de ne point le faire. Mais je dis que l'honorable préopinant n'agit pas avec impartialité lorsqu'il ne s'occupe pas de la question d'urgence.

Personne ne soutient que, dans les circonstances ordinaires, et lorsqu'il n'y a pas urgence, le gouvernement actuel serait justifiable de dépenser une somme considérable. Pas un ministre n'a avancé semblable proposition. Mais tous les membres de l'administration s'accordent à dire que la construction, au cours de la présente saison, d'une ligne télégraphique jusqu'à Dawson était une affaire d'urgence et que, pour cette fin, il était nécessaire d'envoyer quelqu'un sur les lieux aussi promptement que possible, et qu'il fallait pour cela faire certaines dépenses avant que nous fussions en mesure de demander un crédit au parlement.

M. FOSTER : Quant au respect dont je dois jouir dans cette enceinte, je crois que l'honorable préopinant ferait mieux de s'en rapporter à mes actes et au bon sens du parlement. Nous avons déjà entendu le ministre de l'Intérieur. Nous l'avons entendu il y a deux ans parler d'urgence. Nous l'avons vu, lorsque les membres de cette Chambre étaient en route pour Ottawa, lorsque nous entendions le bruit de leurs pas, se renfermer avec des entrepreneurs de son choix, avec des gens qui avaient eu avec lui des relations d'affaires très intimes, repousser toute concurrence, fermer la porte aux hommes les mieux cotés de la province, et signer un contrat qui donnait à des favoris des millions d'acres de nos meilleures terrains aurifères, et imposait au pays une dépense considérable.

Le ministre de l'Intérieur affirme que j'ai conclu une convention à l'insu du parlement, et que son cas n'est pas pire que le mien. Je désire faire voir quelle est la différence. Au sujet du crédit affecté aux améliorations de Port-Dover, jamais aucun contrat n'est intervenu, jamais aucune entente n'a eu lieu, si ce n'est que nous recommanderions au parlement de voter une certaine somme. La compagnie a pris tous les risques, si le crédit n'était pas demandé ou était refusé par le parlement. Elle a dépensé son propre argent, et le gouvernement n'a pas avancé un seul sou.

Mais dans le cas actuel, c'est bien différent. Les ministres, sans qu'il y ait réellement urgence, ont imposé au pays une dépense de $500,000 à $600,000, et ont ordonné de commencer les travaux deux ou trois jours avant l'ouverture des Chambres. Est-ce que le pays aurait couru de grands dangers, s'ils eussent attendu trois semaines de plus afin de pouvoir obtenir l'autorisation du parlement ? Ils auraient pu mener à bien la construction d'une ligne télégraphique. Ils ont commencé les travaux deux jours avant l'ouverture des Chambres, et ils n'achèveront la ligne qu'au mois d'octobre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lorsque je me suis levé pour répondre à ce que je considérais come un argument de l'honorable député (M. Foster), j'ai fait observer que nous aurions plus de respect pour celui-ci s'il s'était borné à apporter cet argument. Je crois pouvoir dire maintenant que lorsqu'un membre de ce comité ne répond à un

argument que par une insinuation méprisable sous la forme d'une attaque personnelle, il n'améliore pas sa position. L'honorable préopinant a fait des insinuations méprisables au sujet de ma conduite dans l'affaire du chemin de fer projeté du Yukon, en disant que je me suis enfermé avec un entrepreneur——

M. FOSTER : C'est ce que vous avez fait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député veut par là faire entendre quelque chose, qu'il se lève et qu'il parle, qu'il ait le courage de dire ouvertement sa pensée. Je dis que je me suis enfermé avec mes collègues que le conseil des ministres avait autorisés à jeter les bases de ce contrat ; et que le marché que nous avons conclu a été le fait des membres de l'administration et que ces derniers l'ont soumis au parlement pour des raisons qu'ils ont estimées suffisantes.

Je dois dire que les honorables membres de la gauche ne se sont pas distingués dans leurs réponses aux arguments qui ont été apportés. Nous avons entendu, l'autre jour, l'honorable chef de l'opposition proposer au parlement de construire, aux frais de l'Etat, et en puisant dans le trésor public des millions de dollars, ce chemin de fer que nous aurions pu établir sans qu'il en eût coûté un sou au peuple canadien, si le Sénat n'avait pas étouffé notre projet de loi.

En discutant une affaire très simple, l'honorable député n'est pas heureux, puisqu'il est obligé de se lancer dans une attaque personnelle afin de détourner l'attention, et de répéter une objection que le chef de l'opposition a abandonnée lui-même.

Je ne me suis levé pour présenter ces quelques observations que parce que l'honorable député voulait détourner l'attention en introduisant dans le débat une question tout à fait étrangère à l'établissement de cette ligne télégraphique. L'honorable député a adopté une attitude qui me semble des plus injustes et des plus injustifiables en revenant sur un sujet qui a été discuté à fond, et qu'il n'est pas nécessaire de ramener de nouveau sur le tapis, bien que nous soyons prêts à le discuter toutes les fois qu'il sera utile de le faire.

M. FOSTER : Le ministre de l'Intérieur, avec son manque de loyauté ordinaire, a dit que nous avions été obligés de battre en retraite et que l'honorable chef de l'opposition, il n'y a que quelques jours, avait approuvé l'attitude qu'il avait prise et avait ainsi engagé son parti à se rétracter. L'honorable chef de l'opposition, parlant dans cette enceinte, n'a pas plus approuvé cette proposition du ministre de l'Intérieur—cette proposition immorale, au point de vue du patriotisme—que je ne l'approuve dans le moment.

Cela prouve simplement le manque de loyauté de l'honorable préopinant et démontre que celui-ci se rend bien compte de la situation dans laquelle lui et son parti se trouvent placés aux yeux du pays, puisqu'il se voit forcé de dénaturer la déclaration de l'honorable chef de l'opposition afin de chercher à établir que ce dernier a approuvé l'outrageante proposition que l'honorable préopinant, après s'être enfermé en cabinet particulier avec certains entrepreneurs, a présentée et s'est efforcé de faire voter par cette Chambre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette Chambre l'a votée.

Edifices publics—District du Yukon..... $152,500

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de proposer que cet item soit réduit à $134,700.

La motion est adoptée.

M. BERGERON : Est-ce que ces travaux vont se faire sous la direction de M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Quels édifices veut-on construire avec cet argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un bureau de poste à Dawson, dont le coût sera de $13,500 ; un bureau pour le commissaire des mines d'or, $10,000 ; une maison pour le commissaire, $10,000 ; un bureau des terres de la Couronne, et un bureau d'enregistrement avec chambres au-dessus, $10,000 ; un bureau pour le commissaire et le contrôleur, et une salle pour le conseil exécutif du Yukon, $10,000 ; une maison pour le commissaire, le contrôleur, l'agent des terres et des bois de la Couronne, l'avocat de la Couronne et le registrateur, $7,000, et une maison pour loger les fonctionnaires publics, $6,000 à la rivière Stewart ; maison et bureaux pour l'agent des terres et des bois de la Couronne, et de l'enregistrement, $6,000.

A la crique Dominion, maison et bureau, $2,500.

Au lac Teslin : maison et bureau, $2,500 ; ameublement, $15,000 ; combustible et éclairage, $6,000 ; édifices, $15,000 ; combustible, $12,000 ; loyer, $3,700 ; fournitures, $4,000, formant un total de $134,700.

M. FOSTER : Ces édifices seront-ils construits après soumissions et adjudication ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais si nous pouvons demander là-bas des soumissions et adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire. On me dit que M. Ogilvie a fait construire certains bâtiments de cette façon. Si la chose est possible, c'est ainsi que nous ferons les travaux, mais je ne puis donner une réponse définitive à ce sujet. Nous ne sommes pas là-bas dans les conditions ordinaires.

M. BERGERON : Quel est le montant des droits régaliens perçus l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous venons justement de terminer l'exercice,

Pour cette campagne, jusqu'au 30 juin, nous avons reçu de $400,000 à $500,000, mais des sommes considérables ont probablement été payées après cette date. Il m'est impossible de donner à l'heure qu'il est une réponse complète.

M. FOSTER : On dit que l'extraction de l'or cette année sera de $20,000,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que le rendement soit aussi élevé. Je crois que les rapports des journaux sont exagérés.

M. BERGERON : Combien avons-nous perçu depuis que cette contrée est organisée en district ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis me rappeler, dans le moment.

M. BERGERON : Comment se fait la perception ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les recettes sont déposées à la banque de Commerce à Dawson et sont déposées au crédit du département des Finances ; et la comptabilité s'y fait comme dans toute autre banque du Canada.

M. WALLACE : Comment le gouvernement peut-il ériger ces édifices à la journée ou en vertu d'une convention privée ? Il me semble que de tous les endroits du monde, le Yukon est le lieu où l'adjudication est le plus nécessaire. Il y a plus de raisons de demander là-bas des soumissions que dans la ville d'Ottawa, car nous avons ici un personnel de fonctionnaires dans le département des Travaux publics, des inspecteurs, des ouvriers, et nous pouvons acheter les matériaux à des prix bien établis. Le bon moyen pour le gouvernement de construire ces édifices au Yukon est de demander des soumissions.

Il y a des milliers de personnes dans cette contrée, des hommes possédant les aptitudes les plus variées—charpentiers, constructeurs, peintres et entrepreneurs,—et quelques-uns d'entre eux ont construit des maisons à Dawson et sont en état de savoir ce que coûte un édifice. Le gouvernement n'est pas en mesure d'entreprendre lui-même ces travaux. En réalité, il s'est déjà engagé dans plus d'entreprises qu'il n'en peut mener à bonne fin. Les fonctionnaires, nous dit-on, sont accablés d'ouvrage. Il a prouvé, par les travaux spéciaux qu'il a entrepris, qu'il était incapable et que la direction qu'il a donnée d'ici était défectueuse.

Par conséquent, il ne faut pas que le gouvernement s'embarque dans une autre entreprise, et grossisse sa longue liste de bévues. Il est du devoir du gouvernement, au sujet de tous les édifices pour lesquels il demande des crédits du parlement, de nous donner l'assurance qu'il demandera des soumissions publiques et fera exécuter les travaux après adjudication.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas suffisamment renseigné pour dire si la chose est possible, ou non ; mais je crois que c'est ce que nous devrons faire, si la chose est praticable à Dawson et s'il y a là des ouvrages de cette nature.

M. WALLACE : Le ministre doit savoir que la ville de Dawson a été construite par des ouvriers et des entrepreneurs qui possèdent tous les matériaux et les aptitudes nécessaires. Le gouvernement ne serait pas excusable d'entreprendre d'exécuter ces travaux à la journée et de laisser ainsi la porte ouverte à toutes sortes de fraudes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le comité acceptera l'assurance que ces travaux doivent être faits après soumissions et adjudication, et que nous les ferons exécuter de cette manière, si la chose est praticable.

Route muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (à voter de nouveau)..... $14,700

M. FOSTER : Allez-vous donner suite à cette idée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Le gouvernement du Nord-Ouest fait les travaux nécessaires et a actuellement dépensé cette somme ; mais il a laissé périmer ce crédit en le demandant trop tard.

M. SPROULE : Combien de milles ont été construits l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les travaux ont été faits entre Edmonton et Athabasca-Landing. La route traverse la rivière aux Boucanes (Smoky) et se rend à un endroit appelé Pasage de la Rivière-de-la-Paix où il y a un bateau traversier. L'ouvrage s'est fait sur une étendue de 300 à 400 milles.

M. SPROULE : J'avais compris que l'on avait construit auparavant 200 milles environ, et que ce crédit était destiné à prolonger cette route.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député peut avoir raison en ce qui concerne cette partie de la route entre Edmonton et Athabasca-Landing. Je crois que ces travaux ont été terminés avant le vote du présent crédit.

Douane..... $23,000

M. WALLACE : Je suis fâché que le ministre des Douanes ne soit pas ici ce soir, car j'avais l'intention de contester cet item et l'exactitude des états du département des Douanes. Je saisirai l'occasion de discuter cette matière lorsque le budget sera voté en dernière épreuve.

M. FOSTER : Je désire discuter un autre sujet relativement aux crédits demandés par le ministre des Douanes. Nous pourrions adopter cet item avec l'entente que nous pourrons discuter ces matières lorsque le budget sera voté en dernière épreuve, tout comme si nous étions en comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très *bien.*

Sommes pour payer M. J. B. Brousseau, pour services et dépenses comme commissaire chargé de faire une enquête sur certaines irrégularités relatives à l'élection des chefs sauvages abénakis de Saint-François, Québec..... $1,052 81

M. BERGERON : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. J. B. Brousseau a été nommé commissaire pour faire une enquête sur certaines irrégularités relatives à l'élection sus-mentionnée. J'ai reçu des pétitions à ce sujet, et il m'a été tout à fait impossible d'en arriver à une conclusion sur le fond de l'affaire, et j'ai chargé M. Brousseau de s'enquérir des faits. Ce monsieur a recueilli les témoignages et a fait rapport. C'est un rapport très volumineux, et plus complet que je n'espérais ; mais ce document a satisfait tout le monde, et nous n'avons plus entendu parler de l'élection.

M. FOSTER : Quel est ce M. Brousseau ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est un avocat de Sorel. Cette enquête a duré plus longtemps que je ne pensais ; mais elle a satisfait les gens et nous n'avons reçu aucune autre plainte.

Montant supplémentaire pour pensionnat.... $4,860

M. FOSTER : Est-ce que cette somme est distribuée à divers pensionnats ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette somme comprend le coût de la construction d'un pensionnat à Pine-Creek, $2,500, et une allocation pour 5 autres élèves à $72 chacun. Le local actuel n'était pas suffisant et les autorités ecclésiastiques consentent à en construire un nouveau, au prix de $6,000, si le gouvernement consent à fournir $2,500.

Montant supplémentaire pour écoles industrielles $1,000

M. SPROULE : Cette somme est-elle distribuée entre plusieurs écoles industrielles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est pour une seule école. Nous voulons installer un appareil de chauffage à l'eau chaude dans l'établissement. L'école est sous la direction des autorités ecclésiastiques, et celles-ci feront probablement les travaux elles-mêmes sous la surveillance des inspecteurs du département.

M. SPROULE : Quelles sont les dimensions de l'école ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR L'école renferme 225 élèves.

Voyage et dépenses des commissaires et du personnel pour négocier un nouveau traité, sur lesquels des paiements peuvent être faits à l'honorable D. Laird et J. A. J. McKenna, commissaires des traités avec les sauvages, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil..... $16,500

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les commissaires sont censés avoir été employés depuis le 3 mai jusqu'au 30 septembre ; l'honorable D. Laird, à raison de $6 par jour, $906 ; M. McKenna, à raison de $6 par jour, $906 ; le Père Lacombe, à raison de $10 par jour, $1,516 ; le secrétaire, à raison de $6 par jour, $906 ; C. H. Wood, médecin, à raison de $6 par jour, $906 ; commis, $500 et $675 ; un interprète et deux serviteurs, $1,500. Frais de voyage depuis Edmonton et retour, $2,000.

Pour acheter des provisions pour les sauvages et les métis pendant les négociations des traités $10,480

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces provisions étaient destinées à nourrir les sauvages pendant les négociations du traité. Lorsqu'ils se trouvaient réunis afin de rencontrer les commissaires, on devait les nourrir. Ces provisions ont été achetées après demande de soumissions. La Compagnie de la Baie d'Hudson était le plus bas soumissionnaire.

Pour payer les vétérinaires de la police à cheval du Nord-Ouest, pour les services qu'ils ont rendus au département des Sauvages, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil..... $100

M. SPROULE : Est-ce que le vétérinaire n'est pas employé à l'année ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les vétérinaires de la police à cheval rendent quequefois au département des Affaires des Sauvages des services dont ils réclament le paiement. La coutume a été de les payer et, pour cette fin, de demander un faible crédit. J'avoue que je n'ai jamais prêté auparavant beaucoup d'attention à ce crédit.

M. SPROULE : Ces vétérinaires sont à l'emploi du département ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR Pas du même département. La police à cheval est une division qui se trouve du ressort du président du conseil.

M. SPROULE : Ils sont cependant à l'emploi du pays et payés à l'année.

M. DAVIS : Ces vétérinaires sont membres de la police à cheval et, en cette qualité, reçoivent une somme déterminée. De temps à autre, certains animaux des réserves sauvages tombent malades et on fait venir les vétérinaires. Ceux-ci ne sont pas obligés de faire cet ouvrage qui est en dehors de leurs fonctions, et ils reçoivent une faible rémunération pour leurs services.

M. SPROULE : Mais il peut arriver qu'un homme soit payé $1,000 par année, et puisse faire facilement son ouvrage en deux semaines. Parce qu'il s'impose un travail supplémentaire, ce n'est pas une raison de lui donner une rémunération supplémentaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces vétérinaires remplissent en outre les fonctions de constables.

Pour pourvoir au coût probable d'un plébiscite partiel en vertu de l'acte de tempérance du Canada..... $1,000

M. SPROULE : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On prendra probablement le vote dans le comté de Westmoreland. Je comprends que l'on va tenter d'abroger l'acte.

Impression du dictionnaire anglais-micmac du Dr Rand..... $750

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce dictionnaire a été préparé il y a quelque temps à la demande du gouvernement et a été imprimé en partie. Il se trouve à la bibliothèque et l'objet de ce crédit est de terminer l'impression de cet ouvrage.

Pour porter au Conseil privé la cause de Wentworth *vs* Mathieu afin de savoir quels sont les pouvoirs conférés aux tribunaux aux termes de la loi Dunkin..... $8,000

M. FOSTER Donnez des explications sur cet item.

Le PREMIER MINISTRE : L'acte Dunkin est en vigueur dans le comté de Richmond depuis plusieurs années. M. Wentworth, qui représente la "Ligue fédérale de tempérance" dans le comté, a intenté plusieurs poursuites contre un nommé Mathieu qui, prétend-on, est un invétéré commerçant de liqueurs. Une poursuite a d'abord été intentée et Mathieu a été condamné à payer une amende. Il a continué à vendre des liqueurs, et une autre poursuite a été intentée contre lui. En fin de compte, il y a eu 26 poursuites intentées contre Mathieu qui a pris 26 brefs de certiorari. La cour supérieure du district de Saint-François a maintenu les certiorari et renvoyé les poursuites pour des raisons de droit. Si ces décisions ne sont pas annulées, l'acte Dunkin se trouvera absolument illusoire. La Ligue fédérale de la tempérance s'est adressée à nous et nous avons cru bon de porter la cause au Conseil privé.

M. FOSTER : Dans quels autres comtés l'acte Dunkin est-il en vigueur ?

Le PREMIER MINISTRE : Dans le comté de Richmond seulement, je crois.

M. FOSTER : N'est-ce pas un acte suranné ? Je veux dire que si on l'abrogeait dans un comté, on ne l'adopterait pas de nouveau, mais on aurait recours à l'acte Scott.

Le PREMIER MINISTRE : Je le crois.

M. FOSTER : Il me semble que c'est dépenser une bien grosse somme pour arriver à une chose qui restera sans effet.

Le PREMIER MINISTRE : La population du comté a foi en l'acte Dunkin, qui est en vigueur depuis plusieurs années. On a tenté deux ou trois fois d'en faire voter l'abrogation, mais sans succès. Si le jugement dont j'ai parlé n'est pas annulé, cet acte devient tout à fait illusoire et nous avons décidé de porter la cause au Conseil privé.

M. SPROULE : A-t-on épuisé tous les degrés de juridiction inférieure et supérieure ?

Le PREMIER MINISTRE : En vertu des lois de la province, on ne pourrait porter la cause de la cour Supérieure ou de la cour d'Appel au Conseil privé. Il faut une permission spéciale pour porter la cause au Conseil privé.

M. BERGERON : Le premier ministre, dit-il que le Conseil privé est saisi de la cause à l'heure qu'il est ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BERGERON : Quels sont les avocats de la Ligue fédérale de tempérance et du gouvernement ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a pas d'avocats, mais nous avons décidé de payer les avocats des deux parties. M. Smith représente la Ligue, et MM. Panneton et Bélanger, M. Mathieu.

M. BERGERON : L'on m'avait dit que le gouvernement de Québec avait retenu les services de MM. Bélanger et Panneton.

Le PREMIER MINISTRE : Non ; le gouvernement fédéral.

M. BERGERON : Et le gouvernement de Québec n'a rien à faire en cette matière ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.-

Somme requise pour payer à Charles Bremner, de Bresaylor, la valeur des fourrures par lui confiées aux autorités du gouvernement fédéral à Battleford, le 26 mai 1885, et qui ne lui ont jamais été rendues. $5,364 50

M. FOSTER : Pourquoi paie-t-on cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suppose que l'honorable député n'a besoin d'aucune explication sur les circonstances, car un comité de la Chambre a fait une enquête sur cette affaire qui, en outre, a été longuement discutée dans cette enceinte.

M. SPROULE : Quelles ont été les conclusions du comité ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas. L'honorable député était ici, je crois, lorsque le rapport a été présenté. L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Daly ou M. Dewdney) a recommandé de payer $3,500. Je ne vois aucune raison pourquoi la somme entière ne serait pas payée.

M. BERGERON : Qui va rembourser le gouvernement de l'argent qu'il va payer ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les fonctionnaires du gouvernement du Canada ont reçu ces fourrures et ils auraient dû les rendre au propriétaire. Lorsque les effets sont enlevés de force des mains de la personne qui en a la propriété, le gouvernement du Canada doit certainement se tenir responsable de la valeur de la propriété qui a été mise en sa possession.

M. BERGERON : Je crois qu'il y a eu un rapport sur la matière. Où est-il ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois qu'un rapport a été préparé en 1889 ou 1890. Je ne me rappelle pas exactement la teneur de ce rapport, mais je pense que les conclusions portaient que cet homme avait été dépouillé illégalement de ses fourrures, lesquelles avaient été prises par des fonctionnaires du gouvernement fédéral.

M. TYRWHITT : Je me rappelle un peu les causes qui ont induit l'ancien gouvernement à refuser de payer cette réclamation. La principale, c'est que cet homme ayant participé à la rébellion, et s'étant prononcé ouvertement hostile aux autorités constituées, n'avait droit à aucune compensation. Quoi qu'il en soit, comme les membres du gouvernement actuel éprouvaient des sympathies pour les rebelles, je ne m'etonne pas de les voir payer cette réclamation.

Pour rembourser à certaines personnes de l'Ile du Prince-Edouard le montant des droits de douane payés aux Etats-Unis, sur le poisson et l'huile de poisson, c'est-à-dire, la somme payée par MM. Hall et Myrick.. $15,029

M. FOSTER : Voilà un item qui provoquera une longue discussion, et il y a aussi un autre item—la réclamation de Ryan, $210,000—qui sera loin de passer inaperçu. Nous avons quelques documents qui ont été produits sur l'ordre de la Chambre, mais nous n'avons pas le compte rendu des témoignages. Ces documents, à notre avis, ne viennent pas à l'appui de cette réclamation. Je demanderai à l'honorable premier ministre de renvoyer ces crédits à une autre session, afin que nous ayons l'occasion d'étudier les témoignages.

La réclamation Ryan est monstrueuse ; elle s'élève à $211,000, et cela dans un cas où l'ingénieur avait certifié que les estimations finales étaient exactes, et où le premier arrêté du conseil fait sortir cette question de la sphère où il fallait la discuter, à savoir la cour de l'Echiquier, pour la soumettre à un arbitre. Il y a eu ensuite un second arrêté du conseil qui changeait les conditions, afin de rendre meilleure la position du réclamant devant l'arbitre. Enfin, la somme, qui n'est pas approuvée par l'ingénieur, et n'est pas du tout comprise dans les estimations finales, s'élève à $210,000.

Je soutiens que la preuve que le comité possède ne suffit pas pour nous justifier de voter cet item. L'affaire traîne depuis longtemps, et il n'y aurait pas de mal d'attendre encore une année avant de la régler. J'aimerais voir ce crédit et l'item concernant le quai de Maria remis à une autre session.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais réfléchir sur la proposition de l'honorable député.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 2.50 a.m. (jeudi.)

M. SIFTON.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 10 août 1899.

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

PRIÈRE.

INSPECTION DU BETAIL A MONTREAL

M. FEATHERSTON (par M. Davis) :

Le gouvernement a-t-il reçu quelque communication par lettre, télégramme ou autrement, de Gilchrist et Munroe, expéditeurs de bétail et agents d'expéditeurs à Montréal, ou de toutes autres personnes, se plaignant du mode d'inspection du bétail à ce port ? Dans l'affirmative, quelle réponse a été faite? Le gouvernement se propose-t-il de modifier les règlements de manière à les rendre plus satisfaisants pour les personnes intéressées dans le commerce du bétail au Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement a reçu une lettre dans laquelle Gilchrist et Munroe se plaignaient du mode d'inspection des bestiaux avant l'embarquement sur des navires au port de Montréal. Le gouvernement a demandé un rapport à l'inspecteur en chef de la quarantaine à Montréal. Ce rapport conseillait d'adopter, avec certaines modifications, les recommandations de Gilchrist et Munroe, et le département a donné des ordres en ce sens.

COMITES DES PRIVILEGES ET ELECTIONS.

M. FOSTER : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais dire au premier ministre, vu que je ne vois pas ici le président du comité des privilèges et élections, que je crois que l'on devrait présenter quelque motion au sujet du rapport contradictoire du comité. Mon très honorable ami a-t-il pensé à la chose ?

Je crois que les députés aimeraient avoir pour leur usage, des copies du rapport et on devrait faire quelque chose pour tenir le comité jusqu'à la prochaine session.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois, M. l'Orateur, que la seule motion que nous puissions faire, c'est que le rapport soit imprimé. La chose serait très convenable. Quant à faire une motion dans le sens indiqué par mon honorable ami, je ne crois pas que la chose soit praticable. Ce sera là une affaire à régler à la prochaine session.

J'ai l'honneur de proposer :

Que la preuve et les pièces accompagnant le troisième rapport du comité des privilèges et élections soient imprimés pour l'usage des députés et que pour cette fin, le règlement 94 soit suspendu.

La motion est adoptée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. DAVIN : M. l'Orateur, je désire faire observer à l'honorable premier ministre que le rapport dont la Chambre a ordonné la pro-

duction au sujet de toute copie d'arrêtés du conseil concernant les entreprises adjugées sans soumission n'a pas encore été déposé sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai produit les arrêtés du conseil relatifs à mon département. Je vais prendre note de la chose.

M. DAVIN : La Chambre a ordonné la production de ces documents au commencement de la session.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. FOSTER : Il y a un autre comité qui a présenté un rapport à la Chambre—le comité des comptes publics. J'aimerais que l'on fît une motion à l'effet de faire imprimer ce rapport pour l'usage des députés.

Le PREMIER MINISTRE : Le rapport se trouve imprimé dans les procès verbaux de la Chambre.

M. FOSTER : Simplement pour la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne m'oppose pas à ce que le rapport soit imprimé pour l'usage des députés.

J'ai l'honneur de proposer :

Que le rapport du comité des comptes publics, ainsi que la preuve, les pièces et les procès-verbaux du dit comité soient imprimés pour l'usage des députés et que, pour cette fin, le règlement 94 soit suspendu.

La motion est adoptée.

REMUNERATION DES STENOGRAPHES AU COMITE DES PRIVILEGES ET ELECTIONS.

M. SPROULE : Il y a une autre motion qui est restée en suspens, c'est celle relative à la rémunération des sténographes qui ont travaillé au comité des privilèges et élections. Le très honorable premier ministre désirait avoir un peu de délai afin d'étudier la matière. Y a-t-il songé ? La question me paraît avoir quelque importance. Nous avons réellement employé trois hommes, lorsque nous n'en avions jamais employé plus de deux. Je crois que nous n'en avons payé qu'un seul et qu'il a conclu un arrangement avec l'autre.

Le PREMIER MINISTRE : La motion qui a été faite est tout à fait convenable et l'opposition qu'on y a faite n'était pas justifiable. On proposait simplement de payer la rémunération ordinaire et rien de plus.

M. FOSTER : Vous feriez mieux de régler la chose maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai l'honneur de proposer :

Que le deuxième rapport du comité permanent des privilèges et élections soit adopté.

M. SPROULE : Je crois que cela veut dire qu'il y a trois sténographes à payer.

Le PREMIER MINISTRE : Non, le rapport disait formellement qu'il s'agissait tout simplement de payer les honoraires ordinaires.

La motion est adoptée.

GARDIEN DU PHARE A L'ILE DES BOIS.

M. MARTIN : M. l'Orateur, avant que l'ordre du jour soit appelé, j'aimerais à poser une question à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) au sujet de la démission de Wm D. McMillan, gardien du phare à l'île des Bois, et aussi au sujet de la nomination de son successeur. L'honorable ministre nous a dit que l'on avait tenu ou que l'on devait tenir une enquête à ce sujet. J'ai signalé à son attention le fait que le successeur de cet employé avait au delà de 60 ans. J'aimerais à savoir si l'enquête est terminée, ou quels sont les arrangements faits relativement à cette nomination. Cette nomination n'est certainement pas conforme à la loi, et j'aimerais à savoir ce qui en est. Je rappellerai à l'honorable ministre que j'ai demandé ce rapport, il y a quelque temps, et je voudrais savoir s'il a l'intention de le produire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit à l'honorable député hier que je parlerais de la chose à mon sous-ministre, et c'est ce que j'aurais fait, si je n'avais pas été retenu aussi longtemps en Chambre, mais comme le sait mon honorable ami, j'ai été retenu ici jusqu'à 3.30 heures ce matin, et je n'ai pu me rendre au département. Je verrai à la chose dès qu'il me sera possible d'aller au département.

M. MARTIN : Ce n'est pas hier, mais avant-hier que j'ai demandé ce rapport à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Hier en Chambre, j'ai reçu de l'honorable député une note que j'ai transmise au département, en donnant instruction de préparer ce rapport. Comme je ne comprenais pas ce retard, j'ai promis à l'honorable député de voir à la chose. J'y verrai aujourd'hui, si je puis trouver cinq minutes pour aller au département, ou si mon sous-ministre vient ici.

M. MARTIN : C'est avant-hier que j'ai transmis cette note. L'honorable ministre voudra-t-il s'informer si l'on doit maintenir en position cet homme qui a été nommé d'une manière illégale ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'a dit que l'agent avait fait rapport à ce sujet, mais je n'ai pas encore vu ce rapport.

SUBSIDES—DIRECTRICE DE LA POSTE DE SINTULATA.

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

M. DAVIN : Comme c'est la dernière occasion qui se présentera cette année, j'aimerais à mentionner le cas de la directrice de la poste de Sintulata. J'ai demandé au directeur général des Postes de m'expliquer cette démission, faite il y a quelques jours, et il m'a dit que cela était dû au fait que le mari de cette employée tenait un hôtel, et que cela ne convenait pas. On m'informe que le directeur général des Postes doit se tromper, car cette femme occupait la position depuis 1890. Depuis le changement d'administration en 1896, on s'est efforcé à diverses reprises de la démettre de ses fonctions pour raisons politiques ; mais on a échoué dans ces tentatives, parce que, me dit-on, les fonctionnaires du département ont fait rapport, ce qui était très vrai, que c'était une excellente employée, très attentive à son devoir et que personne n'avait à s'en plaindre. Je crois que la raison des efforts que l'on a faits pour ce débarrasser d'elle n'était pas que son mari était hôtelier, mais qu'il était conservateur. Maintenant que les passions sont calmées, il semble plus injuste qu'on ne le croyait en 1896, de renvoyer une personne pour des raisons politiques données non pas par cette personne, mais par un parent ; et on m'apprend que son mari n'a pas fait de politique agressive. Voici ce qu'on me dit de la chose, dont j'ai moi-même quelque connaissance personnelle :

La directrice de la poste de Situlata, Mme Elizabeth Rowe, a été dernièrement renvoyée des fonctions qu'elle occupait depuis huit ans dans de telles circonstances, que la chose mériterait d'être le sujet d'un débat dans cette Chambre. Mme Rowe occupait la position depuis 1890, et l'on me dit qu'il n'a jamais été fait de plainte contre elle. Immédiatement après l'élection de juin 1896, on a parlé de sa démission et tout de suite les plaintes ont surgi, et la raison invoquée était que son mari était conservateur. Dernièrement, cependant, un nouvel aspirant de la même politique que le révérend M. Douglas, député d'Assiniboïa-est, semble avoir été plus heureux que les autres dans sa réclamation. La première nouvelle que Mme Rowe a eue de sa démission a été l'ordre lui enjoignant de remettre sa charge entre les mains de M. Cairnes, l'inspecteur. Les fonctionnaires du département des Postes ont souvent exprimé leur appréciation sur la manière dont Mme Rowe conduisait la poste de Sintaluta, et cette démission imméritée semble cruelle, et demande assurément des explications.

M. McLeod, l'inspecteur de Winnipeg, informa, d'une manière sommaire, Mme Rowe, que M. Cairnes se présenterait un certain jour pour prendre la direction de la poste. Je regrette que le directeur général des Postes, qui semblait s'être mis au-dessus de ce sentiment de vengeance qui animait les esprits en 1896, ait consenti à démettre cette femme pour une simple raison politique.

Je dois dire à mon honorable ami que le dossier dans la cause de la Reine vs. Skelton a été produit, et bien que je ne veuille pas parcourir ces pièces au point de vue de l'administration de la justice, je crois que le département ne reconnaît pas la moindre raison d'être à l'action de mon honorable ami, au sujet de M. Mercier, le directeur de la poste à Battleford. Si mon honorable ami veut faire venir ces documents, il pourra y voir que l'affidavit de Skelton, lui demandant la démission de M. Mercier, n'était pas authentique, et l'attitude prise par le département de la Justice est que les auteurs de cet affidavit, croyaient les allégations conformes à la vérité. Ainsi la démission de M. Mercier est une injustice. J'ignore si le directeur général des Postes peut, aujourd'hui, réparer l'erreur qu'il a commise dans cette circonstance ; mais en voyant qu'il a été trompé par ces affidavit, il devrait tenter quelque chose. Mon honorable ami et le gouvernement comprendront peut-être qu'il n'est pas toujours sage d'agir sur l'avis de partisans dans cette Chambre, qui peuvent être animés par des sentiments de rancune.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis me rappeler la réponse que j'ai donnée, mais je crois avoir dit qu'il n'était pas convenable d'avoir un bureau de poste dans un hôtel. Il ne convient pas que les enfants ou qui que ce soit soient tenus d'entrer dans un hôtel pour y chercher leur malle, et, outre cela, le bureau de poste était administré avec beaucoup de négligence. Cette démission ne repose sur aucune raison politique, mais elle a été faite simplement au point de vue de l'efficacité du service postal.

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

(En comité.)

Ministère de la Justice—	
Augmentation des appointements de J. Mullin, commis de 2e classe	$50
Augmentation du salaire de T. Pickens, messager	30

M. CLANCY : J'aimerais à demander au premier ministre ce que l'on a fait au sujet de la réclamation de Thomas Meagher, qui a été mis en état d'arrestation et dont le bateau a été saisi par les autorités douanières des Etats-Unis. Depuis son élargissement, une correspondance considérable a été échangée. Je crois savoir qu'il réclame du département de la Justice des compensations pour la perte de son bateau et qu'il a envoyé sa réclamation, il y a quelque temps. L'honorable ministre pourra-t-il dire à la Chambre si cette réclamation est maintenant soumise à l'étude du département de la Justice ? L'individu a peu de chance d'obtenir des compensations pour son arrestation et les mauvais traitements qu'il a reçus, mais il devrait assurément être dédommagé de la perte de son bateau. Si le département de la Justice a fait des démarches pour faire payer à M. Meagher son ba-

teau qui a été saisi, je serais heureux d'apprendre la chose.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais avec plaisir donner les renseignements que je possède. Je regrette, cependant, que mon honorable ami (M. Clancy) ne nous ait pas donné de détails dans les questions qu'il pose, car je crains de ne pouvoir lui donner tous les renseignements qu'il désire. C'est un fait de notoriété publique que ce M. Meagher a été arrêté par un douanier américain sur la rivière Sainte-Claire, et a été très maltraité. Il a prétendu que l'arrestation était illégale, qu'elle avait été pratiquée dans les eaux canadiennes. Ce point n'est pas très clair, bien que ce semble être l'opinion générale. Mais la meilleure défense que pouvait produire l'officier américain était que Meagher avait été arrêté dans les eaux américaines et qu'il avait dirigé son bateau vers la rive canadienne, et que par conséquent l'arrestation était légale. Le département de la Justice a prétendu qu'il y avait violation de la loi internationale, et on a soutenu avec succès que l'arrestation avait été illégale.

Au mois de janiver dernier, sir Julian Pauncefote, ambassadeur de Sa Majesté à Washington, a transmis à Son Excellence le Gouverneur général, la lettre suivante, qu'il avait reçue du secrétaire d'Etat :

DÉPARTEMENT D'ÉTAT,
WASHINGTON, 21 janvier 1899.

EXCELLENCE.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 5 du courant, renfermant un mémoire du ministre de la Justice du Canada, relativement à la cause de Thomas Meagher. Après avoir étudié cette cause, il me fait plaisir de vous apprendre que l'on va se rendre à votre demande et que le dit Meagher va être élargi et relevé de la caution donnée pour sa comparution. Il va être remis en liberté et par conséquent, relevé de la nécessité de toute autre action de sa part.

Relativement à l'autre recommandation faite au sujet de M. Avery——

M. Avery était le douanier américain——

——le gouvernement américain est persuadé que même sur les faits exposés dans le mémoire du ministre de la Justice canadien, il n'y a pas eu de mauvaise intention de la part de M. Avery, le sous-percepteur des douanes, et que s'il a commis l'acte dont on se plaint, il n'a pas commis une violation volontaire de la loi internationale, et que s'il y a eu violation, cela a été fait sans intention et dans le but de la part de cet officier de pratiquer une arrestation qu'il avait, à son avis, le droit de pratiquer et qu'il croyait faire sur le territoire américain.

Le gouvernement américain répudie tout acte brutal, s'il en a été commis, contre Meagher, sur le territoire canadien, et il regrette que cette malheureuse affaire soit arrivée. Vu les sentiments d'amitié qui existent entre les deux gouvernements, on espère que ces explications et cette expression de regret seront acceptées comme conclusion satisfaisante de l'incident.

J'ai, etc.,
(Signé) JOHN HAY.

S. E. sir JULIAN PAUNCEFOTE.

Relativement au côté international de la question, cela est aussi satisfaisant que possible. Maintenant, quant au point soulevé par mon honorable ami, je reconnais la réclamation de cet homme qui a été illégalement arrêté et qui, à mon avis, a été trop sévèrement traité. Les documents qui m'ont été soumis, ne disent pas si M. Meagher a déposé un réclamation entre les mains du département de la Justice. Mon honorable ami dit qu'il l'a fait, et je suppose que c'est vrai. Mais je ne saurais dire dans le moment quelle attitude a prise le département de la Justice.

M. CLANCY : Il y a un autre point que ceux dont a parlé le premier ministre. Il ne s'agit pas seulement de compensation aux mauvais traitements et à l'arrestation, ce qui peut-être difficile, mais on se rappellera que le bateau de cet homme a été saisi et vendu et qu'il n'a jamais reçu de compensation. Ce qu'il demande, surtout, je dois comprendre, c'est qu'on lui paie ce bateau. Voilà ce que je veux surtout signaler à l'attention du premier ministre, et je serais heureux s'il pouvait nous renseigner à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais de suite faire parvenir un mot au département de la Justice.

Département de la gendarmerie à cheval—
Appointements d'un commis de 2e classe..... $100

M. DAVIN : Est-ce ici ou dans l'ouest ?

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit de la promotion d'un commis dans le bureau du comptable ici. Ce commis est M. Galway, un excellent fonctionnaire. La chose est fortement recommandée par le contrôleur.

Administration de la justice—Ontario—
Juge pour une cour de district judiciaire provisoire, Ontario..... $2,000
Allocation de voyage..... 500

M. BRITTON : Je vois qu'il n'y a rien dans les estimations pour la révision et la refonte des statuts. Dès le commencement de la session, j'ai signalé à l'attention l'opportunité de faire faire ce travail, et je ne puis maintenant qu'exprimer mon regret de voir qu'il n'en est point question dans le budget. La dernière révision a eu lieu en 1886. C'était l'habitude de faire faire une révision tous les dix ans. Nous en avons eu une en 1876, en 1886 et nous aurions dû en avoir une autre en 1896, mais il n'a encore été rien fait à ce sujet. C'est une question qui demande la plus sérieuse attention de la part du gouvernement, et j'espère que l'on s'en occupera à la prochaine session.

M. SPROULE : J'ai déjà demandé pour quel district devait être nommé ce nouveau juge.

Le PREMIER MINISTRE : Le district de l'île Manitouline.

M. SPROULE : Pour tout le district ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, autant que je puis voir par les documents que j'ai devant moi.

Territoires du Nord-Ouest—
Bureau pour le greffier de la cour et chambre des juges, Prince-Albert..... $240

M. DAVIN : J'aimerais à poser une question à l'honorable ministre de l'Intérieur, relativement à la position du bibliothécaire à Régina. Ce bibliothécaire a été nommé par arrêté du conseil, il y a quelques années. Lors du changement d'administration, on lui a dit qu'on pouvait se passer de ses sesvices ou qu'il ne recevrait point ou peu de salaire. Il est cependant resté en position, et si je suis bien renseigné, l'arrêté du conseil par lequel il a été nommé à cet emploi, n'a jamais été annulé. On devrait s'arranger pour le payer jusqu'à ce que le gouvernement lui nommât un successeur. Le titulaire actuel de cette position est M. Dixie Watson. Il y a là un grand nombre de livres de valeur que l'on ne saurait laisser sans un gardien responsable. Je crois que cet homme devrait être payé de ses services jusqu'à présent, vu qu'il a rempli la position, et si le gouvernement ne veut plus le garder à son service, qu'il lui nomme un remplaçant. L'honorable ministre comprendra la responsabilité du gouvernement dans ce cas. On a tout simplement donné à entendre à cet homme que l'on n'avait pas l'intention de le maintenir dans cette position. La conséquence est qu'il a continué comme par le passé à en remplir les fonctions.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne saurais répondre à cette question avec connaissance de cause, car j'ignorais que l'honorable député devait la soulever aujourd'hui. Autant que je me rappelle, lorsque la subvention au gouvernement du Nord-Ouest fut augmentée de $40,000, il y a deux ans, il avait été convenu que le salaire de cet homme serait payé par l'exécutif du Nord-Ouest.

M. DAVIN : Alors, le gouvernement du Nord-Ouest devra payer cet homme.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis certain que c'était l'arrangement.

M. DAVIN : Mais, en réalité, c'est le gouvernement fédéral que est responsable.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis certain que M. Watson n'a fait aucune plainte, car j'aurais vu à la chose.

M. DAVIN : Je ne crois pas qu'il ait porté plainte. Le fait est que M. Watson est un homme généreux et bon, mais ce ne doit pas être une raison pour ne pas le payer, si on lui doit.

Application de la loi relative à l'emploi des aubains..... $5,000

M. CLARKE : A quel endroit cette loi a-t-elle été apliquée, et à qui a-t-on payé cet argent ? C'est une nouvelle pour tout le monde d'apprendre que cette loi a été appliquée. L'automne dernier, le ministre de la Justice, en réponse à une communication dans laquelle on se plaignait de la négligence des fonctionnaires de Toronto à ce sujet, a dit que ce n'était pas l'intention du gouvernement de mettre cette loi à exécution. Il y a eu de fréquentes infractions à cette loi, et je suis étonné que l'on demande un crédit pour sa mise à exécution. Cette loi n'est certainement pas appliquée dans la ville de Toronto.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai déjà eu occasion de déclarer à la Chambre que, vu les négociations pendantes entre les commissaires canadiens et américains, nous n'avions pas l'intention d'appliquer sévèrement cette loi ; mais il peut se présenter des circonstances où la chose est nécessaire. Comme je l'ai dit à la Chambre dans le cours de la présente session, il existe entre ces commissaires une entente tacite que de chaque côté de la frontière, nous éviterons autant que possible d'appliquer cette loi. Nous ne pouvions faire mieux que d'en venir à une entente générale, car tant que le traité ne sera pas conclu et ratifié par le gouvernement du Canada et le congrès américain, nous ne saurions nous mettre en contradiction avec les lois existantes. Nous ne voulons pas faire une application rigoureuse de cette loi. On vient de me représenter, cependant, que dans certains cas, il serait sage de la mettre en vigueur. Dans un cas comme celui-ci, par exemple ; s'il survient une grève et que les patrons veuillent faire venir des ouvriers étrangers, dans un cas semblable, il serait opportun, je crois, d'user de nos pouvoirs, en appliquant cette loi. Lors de la récente grève du Grand Tronc, on a dit dans cette Chambre que cette compagnie faisait venir des hommes des Etats-Unis pour remplacer les siens. J'ai de suite communiqué avec la compagnie du Grand Tronc pour m'assurer du fait, et l'on m'a répondu que cela n'était pas vrai. Mais, il y a eu d'autres grèves qui, heureusement, n'ont pas duré longtemps.

Je dois dire que j'ai correspondu avec le sénateur Fairbanks à ce sujet, et lui ai dit que s'il survenait une grève, nous nous croirions justifiables d'appliquer cette loi, et, dans sa réponse, le sénateur a reconnu que j'avais raison. Je déposerai cette coresponsdance sur le bureau de la Chambre.

M. CLARKE : Je serais le dernier homme dans cette Chambre à demander au premier ministre de violer un arrangement ou une entente, avant le règlement des questions en litige entre le Canada et les Etats-Unis, et je n'ai rien à dire tant que cette entente sera observée par les deux partis intéressés. Cependant, il est connu de tous ceux qui ont pris quelque intérêt dans le organisations ouvrières de ce pays que la loi américaine relative aux aubains a été appliquée comme s'il n'avait pas existé d'entente comme celle dont parle le premier ministre. Dans ces circonstances, je crois donc que le premier ministre est relevé de l'obligation qui lui était imposée relativement à l'application de cette loi.

Des résolutions ont été adoptées par les conseils des arts et métiers de la province de l'Ontario, en divers endroits, signalant au gouvernement la manière peu satisfaisante dont cette loi a été administrée, et appelant son attention sur l'application des lois concernant le travail des aubains qui existe aux Etats-Unis. Je crois qu'il devrait y avoir un terme à la continuation de cette entente intervenue entre les commissaires canadiens et américains. Si les commissaires de la loi concernant le travail des aubains aux Etats-Unis persistent à appliquer cette loi contre les ouvriers canadiens, j'espère que le premier ministre verra à ce que ceux-ci, de ce côté-ci de la frontière, soient protégés par la mise en vigueur des dispositions, toutes pitoyables et mésirables qu'elles soient, de notre loi concernant le travail des aubains.

M. McMULLEN : Je n'objecte pas à ce que le gouvernement protège les ouvriers canadiens, mais je dirai à l'honorable député de Toronto (M. Clarke) qu'à mon avis, il se trompe en essayant de se faire de la popularité parmi la classe des ouvriers et des artisans de la ville de Toronto, signalant l'absence d'applications de cette loi en l'occurrence actuelle. Je connais moi-même des cas où les manufacturiers ont fait subir de tres-grands inconvénients et de très-graves persécutions parce qu'il était survenu de petites difficultés entre eux et leur ouvriers. Je ne veux pas intervenir pour empêcher les ouvriers d'obtenir leur justes droits, mais, d'un autre côté, je crois qu'on ne devrait pas se servir de la loi dans un but de persécution plutôt que dans le but d'assurer justice à ceux dont les droits sont atteints. Si jamais la loi concernant le travail des aubains est de nouveau mise en vigueur, j'espère qu'elle sera modifiée, et que les organisations du travail elle-mêmes assumeront la responsabilité d'appliquer la loi, et qu'elles se chargeront de cette responsabilité au lieu du gouvernement. Mon avis à moi est que la loi concernant le travail des aubains, telle qu'elle est actuellement, est absolument répréhensible, et qu'on devrait l'amender.

M. CLARKE : M. le président, je me suis identifié avec les organisations du travail du Canada depuis 30 ans ; j'ai eu l'honneur et le privilège de faire partie de la plus ancienne organisation du travail du Toronto, l'union typographique de Toronto, pendant plus de 30 ans, et quand je me lève en cette Chambre pour défendre la cause des organisations du travail, ce n'est pas dans le but d'acquérir de la popularité parmi la classe ouvrière de Toronto. J'ai vécu parmi la population ouvrière de cette ville presque toute ma vie. Je crois avoir joui sans cesse de la confiance de la majorité de cette population, et je crois posséder cette confiance encore aujourd'hui ; et c'est parce que le gouvernement, appuyé justement par des hommes comme l'honorable député de Wellington-Nord, a prétendu rendre simplement justice à ces gens, ainsi qu'à d'autres, dans d'autres parties du Canada, par l'adoption d'une loi concernant le travail des aubains, et qu'il a ensuite laissé cette loi devenir lettre morte, que j'ai été forcé, pour accomplir mon devoir envers ceux que je représente, de me lever de temps à autre pour protster contre la conduite du gouvernement. Si l'honorable député de Wellington-nord avait véritablement de la sympathie pour les classes ouvrières de ce pays, il se lèverait pour demander avec instance que cette loi fût ou abrogée ou appliquée. Il est de grossière injustice pour les ouvriers du Canada qu'alors qu'ils sont empêchés de franchir la frontière pour chercher l'ouvrage, on permette aux ouvriers américains, surtout lorsqu'il existe des grèves, de venir au Canada pour remplacer ceux qui ont eu des différends avec leurs anciens patrons.

Je suis étonné de voir l'honrable député de Wellington-nord m'accuser de vouloir acquérir une facile popularité, parce que j'ai cru de mon devoir, maintes et maintes fois, de signaler ce sujet à la Chambre. Mon honorable ami sait que, tout en étant inséré dans les statuts à présent, ce qu'on prétend être une loi concernant le travail des aubains destinée à protéger les ouvriers canadiens demeure lettre morte. Pourquoi n'appliquerait-on pas cette loi ? Si l'on ne peut l'appliquer on devrait l'abroger, et l'on ne devrait pas faire entendre aux ouvriers que le parlement du Canada a adopté une loi pour leur procurer cette mesure raisonnable de protection à laquelle ils ont droit, lorsqu'on laisse cette loi tomber en désuétude.

M. McMULLEN : Mon. honorable ami (M. Clarke) sait que le très-honorable premier ministre a exposé clairement les raisons pour lesquelles la loi demeure lettre morte dans l'intervalle. Dans ses remarques antérieures, l'honorable député approuve l'attitude que le gouvernement a adoptée ; celui-ci a fait simplement parce qu'il essaie de négocier un traité qui peut-être fera disparaître tout à fait la nécessité de l'existence de cette loi. Tout en ayant été mêlé aux organisations du travail de Toronto depuis 30 ans, et tout en ayant été membre actif du parti conservateurs, comment se fait-il que l'honorable député n'ait jamais obtenu l'adoption d'une loi concernant le travail des aubains de la part de ce parti, et qu'il ait du échoir au parti libéral d'adopter une loi de cette nature lors de son arrivée au pouvoir ? Comment se fait-il qu'il n'ait jamais exercé son influence pour soulager les associations dans les rangs desquels il a joué un role si pré-éminant durant tant d'années, et pour assurer l'adoption d'une loi semblable par le parti auquel il appartient ?

M. TAYLOR : L'honorable député de Wellington-nord suggère que le gouvernement devrait amender la loi de manière à laisser aux ouvriers le soin de l'appliquer. Il a voté contre le bill que j'ai présenté, bill au

sujet dequel le gouvernement m'a fait supplanter par l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan). Le très-honorable premier ministre a promis de procurer aux ouvriers une loi copiée mot à mot de celle qui existe aux Etats-Unis, et j'ai soumis à la Chambre un bill comme celu-là durant plusieurs sessions. Mais le gouvernement m'a fait supplanter par l'honorable député d'Essex-Sud. Celui-ci a présenté un bill que l'honorable député de Wellington-Nord a appuyé, et qui enlevait à toute personne en particulier qui voyait enfreindre la loi le droit de la faire appliquer, attribuant ce droit au gouvernement ou au solliciteur général, de manère que la loi ne pût être mise en vigueur si ce n'est par l'in- Wellington-nord a appuyé, et qui enlevait à tiative du gouvernement. L'honorable député a voté contre mon bill pour en appuyer un qui a été inséré dans les statuts et qui a été constaté constituer une tromperie et un piége en tant qu'il s'agissait de la protection des ouvriers de ce pays. Et aujourd'hui, il dit que le gouvernement devrait changer la loi suivant les principes du bill que j'ai présenté tous les ans durant des années.

M. McMULLEN : Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

Police fédérale—Pour augmenter la solde.... $2,250

M. FOSTER : Est-ce là une augmentation générale ?

Le PREMIER MINISTRE. Il y a deux corps de police dans la ville d'Ottawa, savoir : le corps de police fédéral et le corps de police de la ville. La solde de ces deux corps de police n'est pas la même. Le corps de police de la ville reçoit une solde plus forte, bien que ses fonctions ne soient pas plus ardues. Nous demandons un crédit de $2,250 pour augmenter la solde du corps de police, et ce crédit devra être distribué comme suit, savoir : un inspecteur, qui reçoit maintenant $2.50 par jour, recevra $2.65 par jour ; trois sergents, recevant $1.90 par jour recevront $2.15 par jour ; 14 constables du grade "A" recevront $1.90 par jour au lieu de $1.65 ; 8 constables de 1ère classe $1.80 au lieu de $1.65 ; 2 constables de 2ème classe, $1.65 au lieu de $1.50 ; 5 constables de 3ème classe, $1.30 au lieu de $1.25.

Dépenses se rattachant à l'impression des listes électorales..... $34,000

M. FOSTER : Le très honorable ministre voudrait-il nous donner une idée de ce qu'il se propose de faire au sujet des listes électorales ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous nous proposons de les obtenir aussi vite que possible des différentes provinces pour les faire imprimer et les tenir à la disposition des députés qui pourront en désirer des exemplaires.

M. FOSTER : Suivant les termes de la loi?

M. TAYLOR.

Le PREMIER MINISTRE : Suivant les termes de la loi.

M. FOSTER : Quelle est la difficulté ?

Le PREMIER MINISTRE : J'examinerai le cas de la province de Québec, qui m'est plus familière que les autres provinces, et où peut-être l'état de choses existant est identique à celui qu'on constate dans les autres provinces.

Tout d'abord, les listes sont préparées par le secrétaire trésorier du conseil municipal, et revisées par celui-ci dans des séances publiques. Le travail a toujours été exécuté très facilement et avec beaucoup d'exactitude, et bien qu'il y ait çà et là quelques contestations judiciaires, ces contestations sont très rares. Les conseillers connaissent jusqu'à chaque enfant de la paroisse, ce qui leur permet de préparer les listes très exactement. Seulement, les sécretaires trésoriers font preuve de beaucoup de négigence à se conformer à la loi relative à l'envoi de ces listes au greffier de la Couronne en Chancellerie à Ottawa. Il nous faut leur faire écrire mainte et mainte fois par celui-ci de nous faire parvenir ces listes aussi rapidement que possible. La même remarque s'applique à toutes les autres provinces. Dès que les listes auront été reçues, elles seront imprimées, et tous les députés qui en auront besoin auront à s'adresser au greffier de la Couronne en chancellerie.

M. SPROULE : Cela s'applique-t-il aux listes de cette année ou à celles de l'an dernier ?

Le PREMIER MINISTRE : Les listes ne deviennent pas en vigueur toutes en même temps. Dans la province de Québec, elles deviennent en vigueur au mois d'avril immédiatement après la révision.

M. SPROULE : Dans la province de l'Ontario, on revise actuellement les listes. Est-ce la nouvelle liste que le greffier de la Couronne en chancellerie compile, ou l'ancienne ?

Le PREMIER MINISTRE : La nouvelle liste. Je suppose que la liste a été revisée l'an dernier, puis imprimée après que les corrections nécessaires y eurent été faites. Le travail consistera à la reviser et à ajouter les noms qui devraient y être portés, ou à en enlever les noms qui devraient en être rayés.

M. SPROULE : Le très honorable ministre peut-il mentionner les listes reçues l'an dernier, car, si je comprends bien, il en a été reçu très peu ?

Le PREMIER MINISTRE : Il y a quelques semaines, j'ai fourni un état des listes reçues, état que j'avais obtenu du greffier de la Couronne en chancellerie. J'ignore si d'autres listes ont été reçues depuis lors.

M. FOSTER : Si le très honorable premier ministre peut nous dire quelles sont les

listes qui ont été reçues, cela nous permettra de constater quelles sont celles qui ne l'ont pas été. Voici ce qui me frappe au point de vue pratique : Supposez, en effet, que le Gouverneur-général soit pour insister sur la dissolution de la Chambre maintenant : Dans quel état serions-nous relativement aux listes électorales ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas qu'il y ait de difficulté. Nous avons eu l'habitude de faire imprimer nos listes à Ottawa, et nous avons été subordonnés à cela. Mais avant 1886, les listes n'étaient pas imprimées. Supposons que le Gouverneur général soit pour dissoudre le parlement aujourd'hui, mon honorable ami demande dans quel état nous serions. Les candidats pourraient obtenir du greffier de la Couronne en chancellerie les listes que nous possédons. J'ose dire qu'à présent, il ne pourrait pas en être fourni un très grand nombre, mais on pourrait les obtenir des autorités municipales des comtés respectifs auxquels elles se rapportent. Le système est assez uniforme dans chaque partie du Canada, et les listes sont partout préparées par les autorités municipales. Par conséquent, il est facile de se les procurer. Seulement, il sera plus simple de les obtenir à Ottawa, et nous nous proposons de les réunir autant que possible.

M. HAGGART : Ces listes ne seraient pas les listes légales destinées à servir à l'élection.

Le PREMIER MINISTRE : Ces listes seraient absolument légales. La liste légale des provinces est la liste légale du Canada ; seulement, pour plus de commodités, nous nous sommes arrogé le pouvoir de faire parvenir les listes ici pour y être imprimées.

M. MILLS : Je désire signaler au comité un ou deux faits qui prévalent à la Nouvelle-Ecosse relativement aux listes provinciales. Je le fais à raison d'une observation faite par le ministre des Finances à la dernière session, et répétée par lui dans une certaine mesure à cette session-ci, savoir : qu'il n'y a jamais eu de plaintes relativement à la préparation des listes électorales à la Nouvelle-Ecosse, et que la machine n'était pas en état de fonctionner en cette province. Eh bien ! bien que fort brièvement, j'entends signaler les faits que je vais soumettre à la Chambre, afin que par la suite ils ne soient pas en état de faire d'une manière apparamment véridique une assertion comme celle-là.

L'été dernier, j'ai fait particulièrement attention à la préparation des listes électorales du comté d'Annapolis, et grâce aux plus grands efforts nous avons réussi à y obtenir une liste bien meilleure que celle que nous n'avions pu jamais avoir auparavant dans ce comté. D'un autre côté, cependant, un grand nombre d'iniquités ont été perpétrées. Par exemple, il y a eu un tribunal composé des commissaires Dow. I. Morse, Arthur Burns et William McBride. Tous les tribunaux constitués pour la révision des listes ont siégé le même jour, et il y en a eu environ six ou sept qui ont tenu leurs séances le même jour dans tout le comté. J'ai réussi à faire assister un bon avocat aux séances de chacun de ces tribunaux, et le tribunal dont je parle a vu comparaître un avocat dans l'intérêt du parti libéral-conservateur. Dow. I. Morse était absent à New-York à cette époque, et le tribunal était présidé par Arthur Burns et William McBride. Il fut constaté d'une manière concluante que quatre noms portés sur la liste ne devaient pas s'y trouver, et les commissaires, l'admettant, ordonnèrent que ces noms fussent rayés. Les listes ont été imprimées—et je dois exprimer ici ma satisfaction de ce que j'ai obtenu tout à fait de bonne heure ma liste du bureau de l'imprimerie,—et ces noms sont maintenant sur la liste. Dès que je me fus procuré la liste, j'écrivis à William McBride et à l'avocat qui nous avait représentés devant le tribunal. L'un et l'autre exprimèrent leur grande surprise d'apprendre ce fait. Le commissaire McBride me répondit qu'il n'avait signé aucune liste contenant ces noms. Or, nous n'avons pas de recours. Le délai prescrit relativement à l'inscription de l'appel au shérif est passé, et je puis faire remarquer ici que cet appel est une bonne farce. Il a pour but de permettre de remédier à un tort, mais le remède est hypocrite, et ce n'est nullement un remède.

Je crois que le shérif a agi d'une manière juste et impartiale, et je suis satisfait de sa conduite; mais c'est de la loi que je me plains. Il a exécuté la loi, laquelle est une loi hypocrite qui a pour but de procurer un remède qu'elle n'apporte nullement. Il y a là, dans un seul arrondissement, l'iniquité de l'inscription erronée sur la liste d'au moins quatre ou cinq noms, qui ne doivent pas plus se trouver là que s'ils étaient ceux de Zoulous ou de Hottentots.

Je pourrais entrer dans plus de détails, mais je veux être bref. Je pourrais vous dire ce qui s'est passé dans d'autres comtés, dans chacun desquels environ 10 ou 12 noms, qu'on jugeait devoir être rayés, ont été laissés sur la liste. Tel est le résultat de cette loi hypocrite.

Si je comprends bien, le très honorable premier ministre a promis que si le Sénat laissait adopter le dernier article du bill concernant le cens électoral, il emploierait toute son influence auprès du gouvernement local pour faire amender la loi de manière qu'on pût en appeler aux juges, qui sont les dispensateurs naturels de la justice. C'est une honte et un déshonneur sans nom pour une province, que de posséder dans ses statuts une loi aussi imbue d'esprit de parti.

Je signale cela avec force au ministre des Finances, afin qu'il ne puisse dire, avec quelque apparence de vérité, que son attention n'a jamais été attirée sur le fait que les choses ne se passent pas d'une manière

légale relativement à la loi concernant le cens électoral de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Cependant, nous avons une bien meilleure liste aujourd'hui, dans le comté d'Annapolis, grâce à la lutte organisée qui s'y est faite durant la dernière revision afin de faire préparer cette liste convenablement ; néanmoins, il y a eu encore beaucoup d'iniquités de commises qui ne l'auraient pas été si cette loi hypocrite n'avait pas été insérée dans les statuts.

M. FLINT : Je voudrais savoir de l'honorable député comment il se fait, si le shérif du comté d'Annapolis est l'homme respectable et à l'esprit élevé qu'il mentionne, qu'un appel porté devant cet homme soit si inefficace.

M. MILLS : Il n'est pas permis d'en appeler dans le cas de ces noms dont les tribunaux de revision ont ordonné la raddiation, et qui ont été laissés sur la liste.

Le MINISTRE DES FINANCES : En tant que je l'ai moi-même constaté et observé, je suis convaincu que la loi concernant le cens électoral de la Nouvelle-Ecosse est parfaitement équitable et juste, et éminemment adaptée à la population de la Nouvelle-Ecosse. Il est très étrange, si l'on a commis les iniquités qu'on vient de mentionner, que nous n'en ayons jamais entendu parler dans la législature de la province, et qu'il faille venir ici, à une distance d'environ 1,500 milles de cette province, pour entendre ces plaintes. La meilleure loi au monde ne laisse pas de donner lieu à quelques abus de la part de certaines personnes, mais cela ne prouve rien. Je regrette que l'honorable député se soit si obstiné à discréditer le beau comté d'Annapolis. Si l'état de choses qu'il décrit existe dans ce comté, ce ne peut être que grâce à la barbarie de la population, car aucune population intelligente, honnête et craignant Dieu, comme je crois que l'est celle d'Annapolis, ne tolèrerait l'existence d'un pareil état de choses.

M. MILLS : C'est de la pure blague.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je veux bien laisser à la population le soin de juger si c'est de la blague.

Lorsque le sujet a été discuté ,il y a un an, le motif de plainte de l'honorable député était que les shérifs étaient partisans et qu'ils n'étaient pas dignes de confiance.

M. MILLS : C'est ce que je dis encore.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aujourd'hui, il est obligé d'admettre que le shérif est un honnête homme, et qu'il est désireux d'exécuter honnêtement la loi. La loi était destinée à procurer un appel auquel on ne devait pas recourir très souvent, mais qui devait constituer le moyen d'empêcher un officier reviseur partisan de donner cours à son esprit de parti. Le principal objet de tous les tribunaux d'appel n'est pas tant de réviser les procès que d'empêcher la nécessité de le faire, en faisant sentir aux personnes concernées qu'il existe un tribunal qui renversera les jugements entachés d'erreurs. Le tribunal en question ici est un tribunal d'appel dont l'objet consistait à donner aux officiers reviseurs l'avertissement que s'ils se laissaient égarer par leur esprit de parti, leurs décisions seraient renversées.

Mais l'honorable député dit qu'après jugement rendu sur appel, on a trouvé sur la liste deux noms que les officiers reviseurs avaient déclaré ne devoir pas y être.

M. MILLS : J'ai dit qu'il y en avait 4, et j'étais parfaitement exact.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh bien ! il y avait sur la liste quatre noms qui ne devaient pas s'y trouver, et qui s'y trouvaient contrairement à la décision des officiers reviseurs et après que la liste eut été soumise au shérif. La seule déduction logique à tirer de là est que le dépositaire de la liste a inséré ces noms, et n'aurait-il pas pu le faire tout aussi bien après la revision de cette liste par un juge qu'après la revision par le shérif ?

M. MILLS : Je ne m'occupe guère de ce que cela comporte, les faits sont là.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député admet que cela est logique, et que c'est ce que cela comporte.

M. MILLS : Je n'admets rien de semblable.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'accusation qu'il porte s'adresse au dépositaire de la liste, lequel est le greffier municipal du comté d'Annapolis, et que, s'il a inséré ces noms sur la liste, il s'est rendu coupable de fraude. Or, si après avoir commis pareilles fraudes, cet homme conserve ses fonctions, ce ne pourrait être que parce qu'il existe dans le comté d'Annapolis un état de choses qui ne doit pas exister chez une population civilisée, intelligente et craignant Dieu, et je ne crois pas que ce soit là le cas relativement à ce comté.

Si l'assertion de l'honorable député était vraie, et s'il avait quelque plainte à porter contre le shérif, il aurait dû porter cette plainte à la législature provinciale et au gouvernement de celle-ci. Et s'il pouvait démontrer que le greffier de la municipalité d'Annapolis s'est rendu coupable de la fraude en question, il devrait porter sa plainte au conseil municipal, et demander le renvoi de ce fonctionnaire.

Tout ce que l'honorable député a dit s'applique, non pas à la loi, mais, son assertion serait-elle vraie, cela s'applique à un abus de la loi. Pour ma part, je ne crois pas que cet abus ait été commis. Mais l'aurait-il été, la loi n'en reste pas moins absolument intacte, car c'est une bonne loi.

M. MILLS : Je ne veux pas entrer dans les détails de cette affaire. J'ai déjà dit que

je voulais seulement l'effleurer de manière à signaler la chose à l'honorable ministre (M. Fielding). Seulement, s'il désire examiner cette affaire pleinement, je suis prêt à le faire, et je suis prêt à l'exposer dans tous ses détails.

L'honorable ministre dit que j'aime beaucoup parler des choses qui se passent à la Nouvelle-Ecosse lorsque je me trouve à douze ou quinze cents milles de cette province. Je dirai d'abord à l'honorable ministre qu'on m'a toujours appris et que j'ai toujours cru que la Nouvelle-Ecosse n'est pas à douze ou quinze cents milles du Canada. Cette ville-ci est la capitale de ce pays. J'ai toujours cru que la Nouvelle-Ecosse, partie du Canada, est ici, et qu'elle n'en forme pas une partie distincte. Le contraire peut avoir constitué l'idée que le ministre des Finances s'est formée de la chose à une certaine époque, et il ne s'est pas encore dépouillé de cette idée, bien que les libéraux de la Nouvelle-Ecosse, et lui parmi eux, se soient bousculés les uns les autres pour arriver à obtenir leur part du gâteau ici à Ottawa, après avoir prêché la séparation, l'abrogation du pacte fédéral et même l'annexion durant 18 ou 20 ans.

L'honorable ministre dit que je n'ai pas lieu de me plaindre de ce que le shérif se trouve dans la position qu'il occupe. Je fais aujourd'hui la même plainte que celle que j'ai faite à la dernière session. Le shérif est partisan, il n'y a pas le moindre doute à cet égard. C'est ce que j'ai déclaré à la dernière session, et je le répète maintenant. Ces hommes ne possèdent pas le sens légal, et ils ne peuvent pas interpréter la loi concernant le cens électoral. Cette loi est compliquée. Durant les séances des tribunaux présidées par les shérifs à Annapolis, lesquelles ont duré trois ou quatre jours, nous avons vu tous les avocats du comté d'Annapolis assister à ces séances ; et le principal avocat même du parti libéral a admis qu'il ne pouvait comprendre la loi, et qu'il ne la comprenait pas.

C'est un avocat éminent, et quand un homme de cette position ne peut comprendre la loi, comment un shérif partisan va-t-il l'interpréter ? Dans le doute, il donnera le bénéfice à son parti. Lorsque je parle ainsi de ces hommes, je ne veux nullement attaquer leur honnêteté et leur intégrité ; mais ce que dit le ministre des Finances au sujet du comté d'Annapolis n'est qu'un truc pour tromper certains partisans. Je me soucie peu de semblables paroles. L'honorable ministre dit : pourquoi ne pas soumettre à la législature ces plaintes relatives aux noms qui n'ont pas été mis sur la liste ? Mais j'ai appris la chose il y a un mois seulement, lorsque j'ai pu obtenir la liste de l'Imprimeur de la Reine. J'ajouterai, M. le président, qu'il se fait actuellement des demandes dans le sens indiqué par l'honorable ministre. J'ai dit aux électeurs d'Annapolis, lorsque j'ai parcouru ce comté : n'allez pas croire que c'est par pur plaisir que je parcours votre comté ! je suis sérieux. Et comme résultat, nous avons eu pour la province une meilleure liste que celle que nous avions auparavant, et nous en aurons une meilleure encore, l'année prochaine. Mais ce dont je me plains, c'est du côté ridicule de la loi. C'est une simple farce digne du ministre des Finances, car prenez la carrière de l'honorable ministre—elle n'a été qu'une hypocrisie——

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que l'honorable député va un peu trop loin.

M. MILLS : Je n'ai pas dit que l'honorable ministre était hypocrite aujourd'hui.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que c'est à la demande du chef de l'opposition que j'ai dû, l'autre jour, faire retirer des expressions semblables. Je crois que l'honorable député devrait retirer ces paroles.

M. MILLS : Si j'avais dit que l'honorable ministre était hypocrite aujourd'hui, je retirerais l'expression ; mais assurément, on ne doit pas me demander une rétraction, lorsque je dis qu'il a été hypocrite, il a pu se corriger depuis hier.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que l'honorable député devrait retirer cette expression.

M. MILLS : Comme je n'ai aucun désir d'enfreindre les règlements de la Chambre, je retire l'expression. Laissant de côté cette partie du sujet, nous n'avons pas appris la conduite suivie par le premier ministre, qui devait soumettre la question aux législatures locales, et user de son influence pour qu'il soit permis d'interjeter appel devant les juges au lieu des shérifs. Je crois que c'était là l'entente et j'aimerais à savoir ce qui a été fait à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : C'était vraiment l'entente. J'ai communiqué avec M. Murray ; mais mon pupitre est tellement encombré de papiers de toutes sortes que je ne puis trouver la correspondance.

M. COCHRANE : Je voudrais savoir si j'ai bien compris le premier ministre, lorsqu'il a parlé de la lists des votants. Ainsi dans le comté que je représente, la revision de la liste aura lieu dans un quinzaine ou dans un mois. Nous avons quatre townships et un tribunal dans chacune des municipalités. J'ai aujourd'hui la liste d'un de ces townships, mais dans un mois elle sera revisée. L'an dernier, j'ai été témoin du fait que la liste d'une municipalité n'a été revisée qu'un mois plus tard. S'il devait y avoir une élection, disons le 1er janvier, dans ce comté, de quelle liste se servirait-on ?

Le PREMIER MINISTRE : Je poserai la même question à l'honorable député. On se sert de la même liste pour les élections fédérales et provinciales.

M. TAYLOR : Le premier ministre a-t-il dit que dès que les listes seront imprimées, elles pourront être distribuées à ceux qui

en feront demande ? La loi dit, je crois, que l'on doit en adresser des exemplaires à certaines personnes. Ceux qui ont droit d'avoir ces listes, sont-ils tenus d'aller les demander ? Je voudrais aussi demander s'il est vrai que les listes pour certains comtés de Québec, sont imprimées dans les ateliers du "Herald" de Montréal ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a été mal informé, car aucune n'est imprimée en dehors de l'Imprimerie Nationale. Quant à l'autre point, le paragraphe 4 de l'article 10 de la loi dit :

Immédiatement après avoir imprimé cette liste, l'imprimeur de la Reine en enverra, sous pli enregistré, vingt exemplaires au député représentant le district électoral auquel elle se rapportera et vingt exemplaires au candidat défait à la dernière élection fédérale qui y aura eu lieu ; et le Gouverneur en conseil pourra, par règlement, pourvoir à ce qu'il en soit fourni aux députés et candidats tel nombre d'exemplaires supplémentaire qu'il jugera à propos.

Le greffier de la Couronne en Chancellerie et l'imprimeur de la Reine fourniront des exemplaires de toutes les listes ainsi imprimées à quiconque en demandera et paiera un prix proportionnellement suffisant pour couvrir les frais de leur impression.

M. COCHRANE : Je voudrais attirer l'attention du premier ministre sur l'opinion qu'il a émise, il y a quelques minutes. Si une élection provinciale avait lieu dans la province de l'Ontario dans les circonstances dont j'ai parlé, elles se feraient sur la liste préparée par les municpalités, la dernière liste revisée. Mais d'après ce que vient de citer l'honorable premier ministre, je comprends qu'il est du devoir du greffier de la Couronne en chancellerie de fournir les listes sur lesquelles doit se faire l'élection. Cette disposition du statut ne doit pas s'appliquer à une élection dans Ontario.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député est dans l'erreur ; dans le cas d'une élection dans Ontario ou dans toute autre province, la liste doit être transmise au greffier de la Couronne en chancellerie dès qu'elle est imprimée, c'est-a-dire, la liste qui doit servir à l'élection. Mais supposons que la liste en vigueur dans l'Ontario ne serait pas imprimée, alors la liste mentionnée dans le paragraphe 10 de l'article 10 deviendrait en vigueur dans cette province :

Tant que, pour une raison quelconque, une copie certifiée d'une liste d'électeurs telle que définitivement revisée n'aura pas été transmise au greffier de la Couronne en Chancellerie ou reçue par lui en conformité des dispositions du présent article, la liste originale et légale pour les élections fédérales sera la même que celle servant aux élections provinciales.

M. CLANCY : Je désire attirer l'attention du premier ministre sur ce qui pourrait entraîner des difficultés sérieuses. Il verra qu'en laissant la matière des listes debout ici, à Ottawa, lorsqu'il s'agira de faire des corrections aux nouvelles il pourra se glisser des erreurs. Maintenant, nous avons eu à nous plaindre de certains retards par suite du simple fait qu'il fallait distribuer un nombre supplémentaire de listes. S'il est nécessaire de payer une somme plus considérable aux municipalités, où les listes sont revisées en dernier ressort, que l'on paie cette somme et que l'on renonce ainsi à l'impression à Ottawa. Il serait impossible de faire une revision-ici. Je crois que l'on agirait sagement en agissant dans ce sens, et il n'en coûterait pas aussi cher au pays, car ces listes sont déjà composés.

Le PREMIER MINISTRE : Je partage beaucoup les vues de l'honorable député ; mais l'année dernière, pour nous conformer aux désirs exprimés dans cette Chambre, nous avons ajouté cette disposition pour que les listes fussent imprimées ici.

M. DAVIN : Ce crédit est-il-pour payer les fonctionnaires dont il est question dans l'article 10 ?

Le PREMIER MINISTRE : La somme de $34,000 n'est que pour l'impression. Nous avons un autre crédit pour payer les fonctionaires.

M. DAVIN : Je crois qu'il a été fait bien peu de rapports par ce dépositaire provincial. A-t-on tenté de mettre en vigueur ce paragraphe 3 de l'article 10 ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas encore.

M. SPROULE : Est-ce que ce premier item de $5,000 est biffé ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. CLARKE : Je désire poser une question au premier ministre. Lorsque cet acte du cens électoral a été discuté en Chambre, on a signalé le fait que, quant à ce qui a trait aux villes, cette disposition de l'article 9 stipulait que lorsque la liste enregistrée pour la province, ne daterait de pas plus d'un an, elle servirait pour une élection fédérale, et que dans ces circonstances, si cette liste provinciale n'était pas modifiée, des centaines d'électeurs perdraient leur droit de suffrage. Le Solliciteur général, je crois, a déclaré que l'on attirerait l'attention des autorités provinciales d'Ontario, sur cet état de choses. J'aimerais à demander au premier ministre si cela a été fait. La loi provinciale est très sévère sur la question de résidence de ceux qui enregistrent leurs noms dans les 30 jours qui précèdent une élection provinciale. Comme cette liste ne doit pas être vieille de plus de 12 mois pour servir à une élection fédérale, ces électeurs qui ont changé de quartier, sans cependant changer de comté, perdraient leurs droit de suffrage. Je crois que le Solliciteur général a compris que cela causerait beaucoup d'ennui, et que des centaines d'électeurs perdraient ainsi leurs droits, si la loi n'était pas amendée, et il a promis d'attirer l'attention des autorités provinciales sur ce fait. A-t-il fait la chose ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas que le Solliciteur général ait fait une semblable promesse. En ce qui me con-

cerne personnellement, j'ai dit que nous nous entendrons avec les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick au sujet de l'appel et c'est ce que j'ai fait.

M. CLARKE : Des centaines d'électeurs perdront leur droit de suffrage, si les autorités provinciales ne font pas les amendements nécessaires à la loi.

M. COPP : L'honorable député d'Annapolis (M. Mills) a dit que si nous ne défendions pas la loi provinciale, c'était parce que nous ne voulions pas prendre le temps de la Chambre, et non parce que nous croyions que c'était une mauvaise loi, car c'est une bonne loi qui donne entière satisfaction à la population de la Nouvelle-Ecosse. La Chambre reconnaîtra que cette plainte de la part de l'honorable député est purement imaginaire.

Pour payer à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour $300 00

M. BERGERON : Voilà une question qui provoque une expression d'opinion. Depuis que je suis en parlement, je ne me rappelle pas que le restaurant ici ait été aussi inférieur. Au début de ce parlement, nous devions être si parfaits que ce restaurant ne serait plus qu'un endroit où l'on ne trouverait que des sandwichs et du ginger ale. Aussi bien le dire ouvertement, car nous le savons tous. S'il est une chose que je déteste souverainement, c'est l'hypocrisie. Aux yeux du public, nous ne pouvons trouver de boisson dans la Chambre des communes, et il est bien reconnu cependant que tout député peut descendre au restaurant et se faire venir du Sénat tout ce qu'il désire. Sous ce rapport, nous ne sommes pas meilleurs qu'auparavant, mais le résultat du système actuel est que le restaurant est très mal tenu. Nous avons à payer $300 à l'homme qui est en charge de ce restaurant et qui pourrait y faire de l'argent s'il faisait ce qu'on exige de lui. Si l'endroit était tenu comme il devrait l'être, nous aurions en bas un véritabe restaurant, où trouver à manger à toute heure du jour. Durant les dernières séances qui ont eu lieu depuis deux mois, nous avons compris plus que jamais la nécessité d'un bon restaurant. J'y suis allé moi-même sans pouvoir y trouver rien à manger, et cela est dû aux conditions que nous imposons au restaurateur. Cet homme devrait être capable de faire une besogne lucrative. Il n'a pas de loyer à payer ; nous lui fournissons le local nécessaire pour tenir un restaurant de premier ordre, et cependant, nous avons à lui payer en outre $300.

Je vois que M. l'Orateur est dans la Chambre, et j'en profiterai pour attirer son attention sur la chose. Pendant les vingt-deux sessions que j'ai passées ici, avant l'adoption du système actuel, nous avions un bon restaurant et nous n'étions pas appelés à payer un salaire à celui qui le tenait. Nous devrons retourner à l'ancien système et mettre fin à ce sentiment d'hypocrisie qui semble prévaloir parmi certains députés. Il est inutile d'avoir un restaurant s'il doit être tenu comme il l'a été durant les deux ou trois dernières sessions.

M. DAVIN : Je prends généralement mes repas au restaurant, et je dois dire que la cuisine aujourd'hui est meilleure qu'elle n'a jamais été. Elle ne laisse rien à désirer et c'est là une chose importante, car dans le passé, ce restaurant a été ruiné par l'influence *politique. Il fut un temps où nous* avions un restaurateur de deuxième ordre, mais il avait été choisi pour des raisons politiques. C'était avant l'avènement du gouvernement actuel. Cet homme nommé par influence politique a cru qu'il pouvait faire à sa guise ; alors les gens se sont éloignés du restaurant. Un autre est venu qui ne valait pas mieux que son prédécesseur ; mais la cuisine du restaurateur actuel ne laisse rien à désirer . Lorsque nous sommes retenus en Chambre très tard, il est important que nous puissions trouver une bonne nourriture. Les plaintes de l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) ne s'appliquent pas à la cuisine.

M. TYRWHITT : Depuis 1887, je vais aussi très souvent au restaurant et mon expérience est la même que celle de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Cette année, la cuisine de ce restaurant est meilleure que du temps de l'ancien restaurateur. Relativement à la gratification que l'on accorde à cet homme, je ne suis pas prêt à émettre une opinion dans le moment. C'est un des meilleurs restaurateurs que nous ayons eus ici à mon avis. C'est un homme d'expérience, qui a été maître d'hôtel de la duchesse douairière de Dufferin et de plusieurs autres personnages en Angleterre, et il a été amené dans le pays par la Compagnie du Grand Tronc pour se charger de la surveillance de ses restaurants. A mon avis, c'est un homme de première classe, il a payé de forts salaires à ses cuisiniers. Il était dans les meilleurs termes avec le dernier orateur, qui, je n'en doute pas, serait prêt à retenir les services de M. Barnett.

M. BERGERON : Je ne blâme pas M. Barnett ; je parle du système actuel. Pour ce qui est de M. Barnett, je crois que c'est le meilleur restaurateur que nous ayons eu depuis longtemps, mais nous lui avons imposé des restrictions qui le forcent à demander à la Chambre une gratification pour la position qui aurait pu lui rapporter des bénéfices sous un autre système. En ce qui concerne la cuisine, je ne puis en parler car je n'ai jamais pris de repas à ce restaurant. J'y suis allé souvent cependant durant les dernières séances de la Chambre, et j'y ai trouvé que le service était très mal fait. Il m'a fallu attendre une demi-heure avant de me faire servir.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Bergeron) vient de dire qu'il n'a jamais pris un repas à ce restaurant.

M. BERGERON : Je n'ai jamais pris un repas régulier ; je suis simplement descendu là pendant la nuit pour y manger quelque chose. Il est possible que les repas réguliers soient parfaits, je n'en ai pas fait l'expérience. Quand je suis descendu là dans le cours de la nuit pour y manger une sandwich, il m'a fallu attendre longtemps. Je ne blâme pas le restaurateur, mais le système actuel que je voudrais voir changé.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ne dépend pas du système, car le restaurant était plus mal tenu auparavant.

M. CLARKE : Je prends presque tous mes repas au restaurant de la Chambre, et je puis déclarer que durant cette session, nous avons été aussi bien servis que dans tout hôtel ou restaurant de la ville d'Ottawa. S'il y a des plaintes de faites au sujet de ce système, cela n'attaque certainement pas le restaurateur, parfois au déjeuner et au lunch, il n'y aura que trois ou quatre personnes à table. Cependant, pour maintenir la réputation qu'il s'est faite, lorsqu'il était maître d'hôtel de la duchesse douairière de Dufferin, il lui a fallu retenir les services d'un cuisinier compétent. On peut juger de la qualité de la nourriture par l'apparence que présente aujourd'hui l'honorable député de Simcoe-sud (M. Tyrwhitt), après un séjour de quatre ou cinq mois à Ottawa. Je crois comprendre qu'il se fait un mouvement pour remplacer ce restaurateur, mais à mon avis, on devrait agir avec circonspection et si les membres de la Chambre encouragaient le restaurant, ils constateraient que la cuisine est bien supérieure à ce qu'elle était autrefois. Il n'est pas juste d'obliger le restaurateur de tenir un personnel de garçons de table, de cuisiniers et d'aides, lorsqu'à certains repas, il n'y a que trois ou quatre députés à table.

Somme supplémentaire—traduction française en dehors de la session. $500 00

M. SPROULE : Comment expliquez-vous cela ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais dire exactement, mais je crois que cela est dû à l'augmentation du volume des débats.

Somme supplémentaire pour papeterie..... $5,000

M. l'ORATEUR : La session a été plus longue que l'habitude. On se rappellera qu'il a été recommandé de mettre les députés sur un pied d'égalité avec les sénateurs au sujet de la papeterie. Il n'y avait pas un crédit suffisant pour cette dépense. Il en est résulté que l'on a dû recourir au département de la papeterie, et c'est ce qui explique le crédit demandé.

Bibliothèque du parlement—
Paiement de deux messagers de session, sur le pied de $2.50 par jour, pour la session de 1900.. $500

M. DAVIN : Quels sont ces deux messieurs ?

Le PREMIER MINISTRE : Micklejohn et Bordeleau.

M. DAVIN : Je ne voudrais pas critiquer un crédit comme celui-ci, mais ceux qui sont responsables des nominations à la bibliothèque devraient voir à ce que les personnes qu'ils recommandent ne nuisent pas au travail des députés qui vont là pour étudier. Il y a des moments, à la bibliothèque, où il est impossible de lire ou d'étudier quoi que ce soit, à cause de la conversation qui se fait, non entre les fonctionnaires supérieurs, mais entre les nouveaux messagers. Je ne veux rien dire contre ces gens, mais dans l'intérêt de la bibliothèque, nous devons insister pour que les messagers ne s'amusent pas à causer entre eux, pendant que les membres du parlement sont à faire des recherches pour le bien du pays.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'on pourrait obvier à la chose en signalant le fait au bibliothécaire.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre reprend sa séance à 3 heures.

Exposition de Paris..... $175,000

M. FOSTER : Nous désirons savoir en détails comment ce montant sera dépensé.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : L'honorable député se rappellera que l'an dernier, j'ai obtenu un crédit de $20,000 pour des travaux préliminaires. Dans le cours de l'hiver, il a été fait des arrangements relatifs à la représentation du Canada à cette exposition, et l'on a décidé de nommer une commission. Cette commission fut composée de quatre fonctionnaires du service civil : le Dr. Dawson, de la Commission Géologique ; Prof. Saunders, de la Ferme Expérimentale; Prof. Robertson, commissaire de l'industrie laitière, et M. Gourdeau, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous avons là quatre hommes d'expérience, auxquels nous avons joint quatre autres ; un d'entre eux est censé représenter la province d'Ontario, pour recueillir les échantillons, fournir des explications et voir les exposants de cette province.

M. CLANCY : Qui est le représentant de l'Ontario ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Jardine, de Toronto ; M. J. X. Perreault, de Montréal, a été nommé représentant de la province de Québec ; M. A. H. Gillmor, de Saint-Stephen, N.-B., représentant des provinces maritimes ; et M. W. B. Scott, de Winnipeg, représentant de l'ouest du pays. Ces huit messieurs ont tenu des assemblées régulièrement et élaboré des plans pour voir à ce que le Canada ait une exposition convenable. Nous avons publié par tout le pays des annonces faisant appel aux exposants et indiquant la manière dont ils de-

vraient demander de l'espace, ainsi que fournissant tous les renseignements que nous avions reçus des commissaires impériaux d'Angleterre par l'intermédiaire desquels seulement nous pouvons agir. Nous avons également préparé un projet destiné à représenter convenablement les produits naturels du Canada à l'exposition. Ainsi, le Dr Dawson prépare une exposition complète des produits minéraux canadiens ; le professeur Saunders, une exposition complète des fruits et des produits agricoles ; le professeur Robertson travaille à la chose dans son département ; et M. Gourdeau réunit avec soin les produits des pêcheries canadiennes, ainsi que les articles de chasse et de sport. Nous avons dû fournir une grande somme de renseignements à ceux qui demandaient de l'espace à l'exposition, et c'est là le travail qui a été fait jusqu'à présent. Les règlements de l'exposition exigent que toute demande d'espace soit adressée aux commissaires impériaux avant le 30 juin, et nous avons envoyé à ceux-ci la plus grande partie de ces demandes. Depuis lors, nous en avons reçu quelques autres, et nous sommes maintenant en négociations à leur sujet, dans l'espoir qu'on les acceptera également, malgré la grande sévérité des règlements de l'exposition. Nous avons obtenu 25,000 pieds carrés d'espace dans ce qu'on appelle l'édifice des colonies anglaises, et 12,000 pieds carrés dans l'espace réservé à l'exposition impériale. Dans le dernier cas, les objets exposés par le Canada, comme tous les autres, seront divisés par groupes et par classes, selon la qualité, et la nature de ces objets, et non suivant le pays d'où ils proviennent. Dans ces circonstances, les objets que nous exposons parmi ceux exposés par l'Angleterre seront classés avec ceux provenant du monde entier dans ce groupe en particulier. Dans l'édifice qui nous concerne particulièrement, nous composerons les groupes à notre convenance.

M. CLANCY : Ces objets exposés sont-ils censés être en double dans le département canadien ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certaines classes ont été placées dans un édifice, et certaines autres dans l'autre. Les commissaires ont eu beaucoup de difficulté à les ranger, mais dans tous les cas, il les ont classés de la manière qui paraissait la meilleure. Nous nous sommes consultés avec ceux qui se proposaient de prendre part à l'exposition pour tacher de faire droit à leurs avis. Seulement nous sommes rigoureusement tenus de nous conformer aux règlements de l'exposition et aux restrictions que les autorités de Paris nous ont imposées par l'intermédiaire des commissaires impériaux.

M. FOSTER : Dans quelle proportion l'espace permettra-t-il d'exposer les objets à faire à cette fin ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas tout à fait assez d'espace pour satisfaire aux demandes. Nous avons dû répondre aux postulants qu'ils ne peuvent obtenir tout l'espace demandé, et nous leur en procurons autant que possible. Jusqu'à présent, les postulants ont accepté l'espace que nous leur avons fourni.

M. FOSTER : Cela aurait-t-il l'effet de rendre notre exposition moins complète ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'espère que non. Nous avons pu procurer de l'espace à tous ceux qui en ont demandé, mais pas autant qu'on l'aurait voulu. Je sais que plusieurs ont demandé plus d'espace qu'ils ne s'attendaient à en obtenir, en vertu du principe qu'en demandant beaucoup on obtiendrait quelque chose ; mais lorsque nous avons entamé la discussion avec eux à ce sujet, ils se sont déclarés satisfaits d'un espace beaucoup moindre que celui qu'ils avaient demandé.

M. FOSTER : Les demandes reçues actuellement sont-elles de nature à donner une juste idée des progrès du pays ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, passablement. J'ai ici la liste de tous ceux qui ont produit des demandes. Naturellement, la Chambre ne se soucie pas d'en entendre la lecture, mais je puis jeter un coup d'œil sur les classes en général.

D'abord, nous aurons une exposition de ce qui concerne l'éducation, laquelle sera préparée par les départements de l'éducation des différentes provinces. Il y aura une exposition d'instruments de musique ; il y en aura une de photographie et de littérature, et des procédés sy rattachant ; il y en aura une d'outils mécaniques ; il y aura une exposition électrique et une grande exposition d'instruments aratoires. Les produits des forêts, ceux des pêcheries et les articles de sport seront groupés ensemble. Nous aurons une exposition considérable de produits alimentaires. Nous aurons une très belle exposition de produits minéraux, que prépare le Dr Dawson ; une petite exposition de décorations intérieures ; une grande exposition d'appareils de chauffage, de poêles, etc; une grande exposition des principaux tissus, des cotonnades et des lainages ; une très belle exposition de notre industrie de pulpe et de papier—l'une des plus importantes, je crois ; une petite exposition de tabac et de sa fabrication. Nous avons ensuite un certain nombre d'objets appartenant à des parties plus restreintes de l'industrie manufacturière. Nous aurons une grande exposition de bicyclettes, ainsi que d'instruments aratoires dans l'espace réservé à l'exposition impériale ; une bonne exposition des produits de l'horticulture et des fruits, ainsi que de la sylviculture ; une exposition du travail des métaux ; et une exposition très considérable de meubles.

Ce sont là les principaux groupes.

M. BERGERON : Les gouvernements provinciaux agissent-ils par l'intermédiaire du département de l'Agriculture d'Ottawa ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, nous agissons sous l'autorité des commissaires impériaux, et ceux-ci n'auront de rapports qu'avec le gouvernement fédéral. Je me suis mis en communication avec les gouvernements provinciaux, pour demander leur coopération, et j'ai reçu d'eux leur appui ; et dans un certain nombre de cas, comme celui qui concerne la sylviculture, les départements des diverses provinces travaillent de concert avec les commissaires d'ici, et le fait est qu'ils nous préparent des échantillons.

M. BERGERON : A leurs propres frais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les provinces de l'Ontario, de Québec, de la Colombie Anglaise, et, je crois, une ou deux des provinces maritimes, ont voté des crédits destinés à préparer l'exposition, et elles supportent les dépenses occasionnées en tant que ces crédits le leur permettent.

M. BERGERON : Combien a-t-on voté d'argent en sus de ces crédits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a été voté $20,000 l'an dernier, et nous demandons maintenant l'adoption de ce crédit de $175,000. Je dirai franchement qu'il n'est pas absolument certain que ce montant acquittera toutes nos dépenses relativement à cette exposition.

M. FOSTER : A combien les estime-t-on ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas encore complété l'estimation de toute la dépense. Une estimation soigneuse a prévu que cette somme totale de $195,000 couvrira les dépenses jusqu'au 1er juillet. A mesure que nous avancerons, nous pourrons dire combien il faudra encore. J'espère que ce ne sera pas plus de $50,000.

M. FOSTER : Quelle est la date de l'ouverture de l'exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le 1er ou le 15 avril, je crois, et elle doit durer jusqu'au 1er Novembre.

M. FOSTER : Sont-ce les messieurs que vous avez nommés l'an dernier qui doivent nous représenter à Paris ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les quatre commissaires nommés en dehors des départements doivent nous y représenter. La question de savoir si des fonctionnaires des départements s'y rendront sera subordonnée à la besogne. Je dois dire, à ce sujet, que je me propose de nommer un commissaire en chef. Jusqu'à présent, j'ai exercé les fonctions de président de cette commission. Mais je me propose de nommer un commissaire qui se rendra à Paris pour y demeurer tout le temps en qualité de représentant officiel et de chef de la commission canadienne.

M. BERGERON : Quel sera son traitement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La chose n'a pas été arrêtée.

M. BERGERON : Serait-ce un ministre de la Couronne ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ce sera quelqu'un qui pourra se rendre à Paris avant l'exposition pour y rester et pour s'aboucher avec les autres commissaires, afin d'y représenter le Canada.

M. BERGERON : Quels sont les noms de nos comissaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. J. X. Perreault, représentant Québec ; M. Gillmor, les provinces maritimes ; M. Jardine, l'Ontario ; et M. W. B. Scott, l'ouest du Canada.

M. BERGERON : Outre les représentants des provinces ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai donné les noms des autres il y a quelques minutes.

M. FOSTER : Ces personnes ont-elles de l'expérience en matière d'exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. J. X. Perreault possède une grande somme d'expérience sous ce rapport. Je ne crois pas que les autres en aient beaucoup.

M. WALLACE : M. Perrault est-il le monsieur qui a été attaché à l'exposition du centenaire de Philadelphie?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. FOSTER : Celui qui peut faire sauter le bouchon des bouteilles de champagne, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en sais rien, je n'étais pas alors dans la vie publique. Il semble posséder une parfaite expérience concernant la besogne propre aux expositions. J'ai trouvé les autres commissaires absolument satisfaisants.

M. WALLACE : D'où est M. Jardine ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De Toronto.

M. WALLACE : Est-ce l'épicier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne suis pas certain de ce qu'il faisait.

M. McMULLEN : Il était dans le commerce.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après ce que je me rappelle, il se livrait au commerce de chaussures.

M. SPROULE : Quelle expérience possèderait-il de nature à le rendre apte à remplir cette position ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est généralement au fait du commerce et des industries manufacturières, surtout de l'Ontario.

M. BERGERON : Parle-t-il français ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a demeuré à Montréal quelque temps avant de se rendre à Toronto, et il possède assez bien le français.

M. BRITTON : On m'a prié de demander si, dans le cas où le centre de Toronto préparerait une exhibition minière spéciale, il serait possible de lui trouver, à l'exposition, une place à la demande du gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toute l'exposition canadienne doit être nationale, et doit exclure toute disposition locale ou tout groupe d'objets. Nous avons reçu bon nombre de demandes de différentes parties du pays afin d'obtenir à chaque localité le privilège de tenir sa propre exposition indépendamment du reste du pays, mais ce système est contraire à tout le projet de l'exposition, et nous avons tâché de réaliser cette idée, savoir : que les objets que nous exposerions seraient groupés tous ensemble de manière à constituer une exposition nationale, sans égard aux localités particulières. De cette manière, nous croyons que nous produirons une meilleure impression relativement à la nature nationale de nos produits que de toute autre manière. Cela fournira à chaque localité tout l'avantage d'être représentée, et les choses sont disposées de manière à fournir absolument cet avantage, et chaque objet portera une description indiquant non seulement sa nature, mais encore l'endroit de sa provenance.

M. WALLACE : Le gouvernement se propose de consacrer $175,000 à cette entreprise. Or, il devrait nous démontrer qu'à titre d'entreprise commerciale ou au point de vue des affaires—car c'est là le seul point de vue auquel nous devrions considérer la chose,—cette dépense doit vraisemblablement produire un résultat proportionnel. Il peut être parfaitement vrai qu'on aille à cette exposition de toutes les parties du monde, mais néanmoins, c'est en grande partie l'exposition de la ville de Paris et de la campagne environnante. Comme tout autre exposition de ce genre, elle participe considérablement du caractère national et reçoit en grande partie l'appui de la nation. Les gens des autres pays se rendront là en visiteurs, peut-être pour faire des affaires, mais nous ne savons pas s'ils en feront. Quelles affaires faisons-nous avec la France aujourd'hui ? Des produits des mines, nous lui en expédions pour $150 ; des produits des pêcheries, pour $381,000 ; des produits des forêts, pour $315,000 ; soit, en chiffres ronds, pour $700,000 quant à ces deux articles, ce qui indique que nous faisons très peu de commerce avec elle, bien que ces articles constituent la plus grande partie des affaires que nous faisons avec cette nation.

Quant aux produits des forêts, le Canada commande les marchés du monde. Nous n'avons pas besoin d'aller mendier un marché pour ces produits, mais le Canada peut les exporter n'importe où et partout. Nous possédons le meilleur bois de construction de pin qu'on puisse trouver peut-être dans le monde et qui serait accueilli immédiatement sur le marché de tous les pays, de sorte que nous n'avons à savoir gré à aucune nation de ce qu'elle accepte les produits de nos forêts, et l'on pourrait en dire autant de nos pêcheries.

Quels sont les autres produits que nous exportons ? Animaux et leurs produits, $4,479 ; produits agricoles, $154,000, soit environ un sixième de million des produits de la ferme, comparativement aux dizaines de millions que nous expédions ailleurs. L'an dernier, nous avons expédié, en chiffres ronds, pour $160,000 de produits manufacturés, et d'articles divers ; nous ne lui en avons exporté aucun ; et notre exportation totale en France a été de $1,015,612. Nous avons exporté 70 à 80 fois autant en Angleterre, et 30 à 40 fois autant aux Etats-Unis.

Voilà tout ce que nous exportons en France, nonobstant le fait que nous avons un traité commercial avec cette nation depuis un certain nombre d'années, et que nous avons sollicité assidument la faveur de faire un commerce et des affaires réciproques avec elle.

Nous avons acheté de la France pour $3,975,000 de marchandises l'an dernier, ou presque 4 fois autant qu'elle a acheté de nous.

A mon sens, on pourrait dépenser d'une façon plus sage et plus judicieuse cet argent en favorisant le commerce du pays d'autres manières. Si l'honorable ministre du Commerce devait exécuter un projet bien mûri pour développer sagement le commerce que nous faisons avec les autres nations, et si nous trouvions nécessaire, non pas de dépenser $175,000 en un an, car ce serait là une très forte somme, mais suffisamment d'argent à cette fin, ce serait là une bien meilleure manière d'utiliser nos revenus que celle de gaspiller en grande partie ce montant à des fins frivoles, c'est-à-dire pour permettre à certaines gens de s'amuser dans les environs de la ville de Paris, qui est assurément fort belle et fort attrayante. Mais je ne crois pas justifiable de dépenser l'argent du pays là où la dépense d'argent ne doit pas produire de résultats plus tangibles que ceux qui doivent vraisemblablement en découler dans ce cas-ci.

Je dis que de ce million de dollars, la plus grande partie, c'est-à-dire près des trois quarts, provient des produits de la mer et de nos forêts, produits auxquels nous pouvons obtenir un marché n'importe où sans difficulté, car on en a besoin dans tout l'univers. Et quant à tous les autres produits, la misérable somme de moins d'un sixième de million des produits de nos fermes représente notre exportation en France. Nous pouvons produire des céréales, des animaux et leurs produits, du beurre, des œufs, du fromage, etc., et cependant, bien que nous exportions ces produits pour des dizaines de millions de dollars en Angleterre, nous n'en

exportons pas pour un sixième de million de dollars en France. Par conséquent, bien qu'on puisse considérer comme nécessaire que nous nous montrions à Paris pour participer à cette exposition, je dis que nous le faisons sur une trop grande échelle, et dans des circonstances où nous ne voyons pas de résultats ni de rapports raisonnables de l'argent qu'on doit dépenser.

Je dis donc qu'en proposant cette dépense de $175,000 à ce sujet, le gouvernement gaspille à la légère une grande partie de cette somme qu'on pourrait consacrer à favoriser ailleurs notre commerce plus avantageusement qu'on ne le fera dans ce cas-ci.

Ensuite, relativement aux personnes à qui le soin de cette dépense doit être confié, le ministre de l'Agriculture nous dit qu'il va nommer un commissaire. Eh bien ! des commissaires ont été nommés déjà. Nous avons vu M. Perreault à l'œuvre à l'exposition de Philadelphie, en 1879. Il est de beaucoup plus vieux aujourd'hui qu'alors, et il se peut qu'il ait acquis plus de sagesse. Cependant, les dépenses excessives qu'il a faites en cette occasion, sans que le Canada en ait retiré aucun bénéfice, ont scandalisé ce pays. L'histoire peut se répéter, et elle se répètera probablement, et alors, nous verrons une nouvelle édition de ces dépenses excessives que nous avons condamnées en 1876.

Maintenant, M. Jardine, de Toronto, est choisi par le ministre de l'Agriculture pour représenter la province de l'Ontario. Je ne sache pas que M. Jardine ait acquis de l'expérience dans l'industrie manufacturière, comme nous l'a dit le ministre, au delà de ce qui consiste à moudre des épices. Il se peut, toutefois, qu'il possède les qualités qui le rendent apte à remplir la position. Je suppose que le directeur général des Postes (M. Mulock), ou quelque autre sera en état de nous fournir un peu de renseignements au sujet de ses qualités.

Cependant, je répète que faire une dépense de $175,000 pour avoir un carnaval à Paris n'est pas justifiable, et que cet argent pourrait être dépensé avec beaucoup plus de profit pour créer d'autres marchés au commerce canadien, et je conseillerais qu'on dépensât à cette fin de plus fortes sommes que celles que le ministre du Commerce trouve nécessaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il est un point qui, je crois, a échappé à l'attention de mon honorable ami. Je suis moi-même sous l'impression que, probablement, nous n'accroîterons pas dans une bien grande mesure notre commerce avec la France, bien que nous puissions obtenir plus de résultats qu'il ne s'y attend sous ce rapport. Mais la Chambre se rappellera qu'à une exposition comme celle qu'on se propose de tenir à Paris, le monde entier va accourir en foule. La plus petite nation y sera représentée, et nous aurons l'occasion de montrer les produits canadiens et les progrès que nous avons faits, non seulement au peuple français, bien que la chose soit importante en elle-même, mais à toutes les nations Européennes, et probablement à toutes les nations de l'univers. à toutes les nations enropéennes, et probaduits à ceux des autres pays. Il est donc d'importance considérable, si nous faisons tant que de figurer à cette exposition, que nous le fassions d'une manière susceptible de maintenir la réputation du Canada.

Il est parfaitement vrai que la plus grande partie de notre commerce s'est faite et continuera probablement toujours à se faire avec le reste de l'Amérique du Nord et avec les Iles Britanniques et leurs dépendances. Toutefois, il y a beaucoup d'endroits où nous espérons développer notre commerce, et je crois que nous y réussirons. Eh bien ! des représentants de toutes les nations accourront en foule à Paris, et on les verra examiner et comparer soigneusement les produits du Canada.

M. WALLACE : J'ai fait remarquer que ces gens qui se rendront là en foule de tous les autres pays, le feront plus dans un but d'amusement que d'affaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils y seront attirés par le plaisir sans doute, car nous savons tous ce que c'est que Paris. J'ignore si les pérégrinations de l'honorable député l'ont conduit en cette ville. On pourra probablement l'y envoyer un de ces jours, pour la visiter.

Mais indépendamment de cet aspect de la question dont certains membres de la Chambre pourront parler avec plus de compétence que je ne le puis—c'est-à-dire avec une connaissance plus récente,—on doit se rappeler que lorsque le Canada figurera à l'exposition de Paris, il se trouvera littéralement en présence de toutes les nations du globe, et nous pouvons présumer, je crois, que tout en étant disposé à s'amuser, on entendra faire des affaires, et que nous pouvons nous attendre à voir découler des résultats considérables de l'exposition de nos produits, si cette exposition est convenablement tenue, et je suis certain que mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture, prendra la peine de voir à ce qu'on s'occupe comme on le doit de notre participation à cette exposition.

Il ne serait nullement prudent de faire preuve de parcimonie si nous faisons tant que de figurer à cette exposition. Il n'y a aucun doute qu'on ne pourrait choisir un endroit où l'on pût mieux qu'à Paris trouver des représentants de la population, surtout de la population du littoral de la Méditerranée ou j'ai quelque espoir de développer notre commerce ; pour cette raison, je trouve qu'il y a de bons motifs de croire que la somme dépensée au sujet de cette epesition sera pleinement remboursée à l'époque voulue.

M. FOSTER : Je pense que tout dépendra de la manière dont cette exposition sera te-

nue, et cela dépendra en grande partie du genre d'hommes que nous choisirons pour nous représenter, non seulement au point de vue social, intellectuel et national, mais encore au point de vue des affaires. Nous voulons un homme capable non seulement de faire marcher les choses, mais encore de leur donner l'allure qu'elles doivent avoir. Vous avez, j'ose dire, d'assez bons hommes, mais je doute si ceux que vous avez choisis jusqu'à présent possèdent l'expérience nécessaire pour prendre part à une exposition aussi considérable et aussi importante que celle de Paris. On devrait s'inspirer de ce grand souci afin de nommer l'homme voulu à la charge de commissaire. Je ne crois pas, si tant est que vous participiez à l'exposition, que vous le fassiez avec parcimonie, mais je n'aimerais pas qu'on partit de là pour prétendre justifier des dépenses excessives.

Je suis favorable à l'exposition de Paris, non pas tant parce que j'espère développer beaucoup notre commerce avec la France, car notre commerce avec cette nation n'est pas considérable, que parce que Paris est probablement la plus grande place pour les spectacles publics qu'il y ait sur la terre, et qu'à cette exposition, il y a lieu de croire qu'on verra un plus grand nombre d'hommes importants de tous les points du globe qu'on ne pourrait en réunir nulle part ailleurs.

Je crois que, sous ce rapport, ce serait une chose remarquable et remarquée, s'il fallait que le Canada restât en arrière. Il faut que nous envoyions des produits qui représenent dignement nos ressources et l'occasion sera d'un grand avantage pour le pays.

Il faut que les objets exposés aient un cachet national et soient tout à fait canadiens. Il y a des choses que tous les pays produisent, et produisent dans la perfection, mais il y a aussi certains articles que le Canada peut fournir mieux que n'importe quelle autre contrée, et il faut les mettre bien en évidence. Si l'on suit cete méthode et si le choix des objets exposés est judicieux, le Canada fera connaître ses produits au monde entier.

M. HENDERSON : J'aimerais demander au ministre de l'Agriculture quel est ce M. W. B. Scott qu'il a l'intention d'envoyer à Paris comme un de nos représentants. Quel était son état et quelles sont ses aptitudes pour remplir ces fonctions ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai recommandé moi-même M. Scott au ministre de l'Agriculture. Je connais très bien son caractère et ses aptitudes. Jeune encore, il a été attaché au bureau du chemin de fer Canadien du Pacifique à Winnipeg, dans la division des terres. Il a passé là quelques années et a beaucoup voyagé dans l'ouest, ce qui lui a bien fait connaître cette contrée.

Il y a environ dix ans, il est entré au service du gouvernement du Manitoba, dans le bureau d'immigration, qu'il a surveillé et dirigé durant dix années environ. Il avait l'administration du bureau de Toronto, et c'est lui qui, dans les derniers dix ans, a été chargé de faire le choix des objets que la province du Manitoba exposait à différents endroits. Plusieurs de ces objets ont été envoyés en Europe et à divers endroits des Etats-Unuis. C'est M. Scott qui choisissait les articles que l'on exposait tous les ans à l'exposition de Toronto et ailleurs. C'est un homme parfaitement compétent, bien renseigné sur les articles qu'il est bon d'exposer et qui connaît très bien l'ouest. En outre, c'est une homme habile, actif, entreprenant, et possédant, je crois, toutes les aptitudes requises pour remplir les fonctions qui lui sont confiées.

M. DAVIN : Quelles mesures a-t-on prises pour assurer une bonne exposition des produits du Manitoba et du Nord-Ouesct ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Après avoir été en contact avec M. Scott quelques mois, j'approuve cordialement les paroles qui vient de prononcer le ministre de l'Intérieur. Non seulement M. Scott paraît être familier avec l'ouest, mais il sait comment préparer les objets à exposer et est parfaitement au courant de ce genre d'ouvrage.

Pour répondre à la question de l'honorable préopinant (M. Davin), je dirai que M. Scott a déjà visité l'ouest deux fois et que nous avons fait des arrangements avec le département de l'Agriculture du Manitoba pour faire un choix des produits agricoles, ainsi qu'avec le gouvernement du Nord-Ouest— traitant, je crois, avec M. Peterson,— et avec le gouvernement de la Colombie Anglaise.

En outre, les trois fermes expérimentales, du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, ont particulièrement soigné leur récolte de cette année, afin d'avoir, pour l'exposition, les meilleures variétés de grains et d'autres produits. Je ne dis pas que les récoltes de cette année sur ces fermes expérimentales seront meilleures que les précédentes, car les directeurs de ces établissements agricoles sont habitués à choisir, depuis plusieurs années, les produits agricoles destinés aux expositions, mais nous désirons avoir de beaux échantillons à envoyer là-bas.

Nous voulons aussi exposer les produits des forêts et des mines de l'ouest.

M. SPROULE : Quelles mesures a-t-on prises pour réunir au même point et transporter les objets de chaque région ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons publié une liste complète indiquant la place et la qualité des objets à exposer, et comment les exposants devaient s'y prendre pour les faire inscrire, les empaqueter et les livrer. Parlant de mémoire, je crois que les objets devront être délivrés pour transport à Montréal, Québec ou Halifax. Nous avons l'intention de les faire

transporter par un des navires du gouvernement à Rouen, un port de France, sur la Seine, qui se trouve, nous pourrions dire, la tête de la navigation océanique, et de là, à Paris, dans des bateaux plats.

M. SPROULE : Alors, tous les objets à exposer seront envoyés à Québec ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A Québec ou à Montréal.

M. SPROULE : Seront-ils réunis là, ou réunis ailleurs et transportés ensuite à l'un de ces ports ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les exposants enverront leurs objets au port de Montréal ou à celui de Québec. Le navire ira à Montréal aussi bien qu'à Québec.

M. SPROULE : Quelles mesures a-t-on prises pour transporter les objets des localités d'où ils sont envoyés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parlant de mémoire, je crois que les exposants devront livrer les objets au port d'embarquement à leurs frais, mais ensuite nous nous chargeons de les transporter en France, de les placer à l'exposition et de les ramener dans le cas où la chose serait nécessaire, et tout cela gratuitement.

M. SPROULE : Quel contrôle va-t-on exercer sur les dépenses faites au sujet de l'exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous les comptes passeront par les mains du comptable et de l'auditeur général.

M. SPROULE : Les dépenses seront-elles sujettes au contrôle de votre commissaire ? Je comprends que vous avez un commissaire chargé de surveiller l'exposition de tous les objets canadiens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Jusqu'à présent, j'ai été moi-même le président de la commission ; mais j'espère pouvoir, avant longtemps, nommer un commissaire qui sera le président de la commission, ou un commissaire en chef qui conduira toute l'affaire et contrôlera les dépenses.

Actuellement, le secrétaire de la commission vérifie ces dépenses, mais les comptes sont soumis à mon approbation. Le commissaire en chef, une fois nommé, remplira ces fonctions. C'est une des raisons qui me portent à désirer que ce commissaire soit nommé le plus tôt possible.

M. SPROULE : Je crois qu'il serait très important de nommer un commissaire qui serait économe et prévoyant, tout en ne négligeant rien pour assurer le succès, car l'histoire du passé, au sujet de ces expositions, nous enseigne que les comptes sont souvent, je ne dirai pas scandaleux, mais exorbitants, pour dire le moins. Je crois qu'il serait bon de choisir un commissaire économe, un homme qui ne laissera pas un subalterne dépenser autant qu'il lui plaira sous prétexte qu'il puise dans le coffre de l'Etat.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quel espace nous est réservé et ce que cela nous coûte ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans l'édifice colonial, nous avons 19,000 pieds carrés, sans compter les allées principales et les passages ; et 7,625 pieds dans l'espace réservé aux effets de la mère patrie, faisant un total de 26,585 pieds.

Quant à la dépense, nous devons payer notre proportion du coût de l'édifice colonial, suivant les plans soumis par la commission impériale, à savoir, $85,000. Il nous faut, en outre, payer quatre schellings par pied pour l'emplacement des édifices impériaux, à savoir, $12,000. Cela fait un total de $97,000 que nous devrons payer pour l'espace. Cela semble être une somme énorme, mais nous n'avons pu obtenir de meilleures conditions.

M. WALLACE : Les objets exposés seront-ils envoyés à Montréal ou à Québec, ou au lieu du domicile des exposants ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le premier arrangement était de ne payer que juste la traversée de l'océan. Il s'est élevé par la suite une discussion au sujet du transport par terre des objets expédiés des régions lointaines de l'ouest ; mais je ne suis pas certain si nous avons pris une décision à ce sujet.

M. WALLACE : J'ai compris que les exposants devaient envoyer, à leurs frais, les objets à Montréal ou à Québec.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ou à Halifax.

M. WALLACE : Je présume que ce sera Halifax, car les objets partiront avant l'ouverture de la navigation à Montréal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Nous espérons que le le navire prendra à Montréal tous les produits de l'ouest, et arrêtera à Québec et Halifax pour prendre là le reste des objets à transporter. Au retour, le fabricant d'Ontario et le producteur du Manitoba paieront le transport des objets exposés depuis Montréal jusqu'au lieu de leur domicile.

M. WALLACE : Il me semble que la dépense n'est pas équitablement répartie ; car nous paierons $97,000 pour l'espace seulement, et $78,000 pour le reste. Si nous consultons notre expérience, nous savons qu'il faut un personnel nombreux pour installer les objets exposés afin de les mettre bien en évidence.

J'aimerais demander au ministre s'il a l'intention de fournir un état détaillé des dépenses.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement. Quelques item de la dépense des dernières expositions ont soulevé plus de difficultés que si l'on n'eût donné aucun détail.

Canal du Sault Sainte-Marie—
Pour payer à MM. Ryan et Cie, le montant porté à la sentence arbitrale relativement à la construction du canal du Sault Sainte-Marie, Ont. (M. W. Shanly, ingénieur civil, arbitre) $211,505

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme l'honorable député d'York (M. Foster) a laissé entendre qu'il désirait étudier plus minutieusement les documents relatifs à cet item, il est probable que nous n'insisterons pas sur ce crédit. Le gouvernement a étudié la question et est convaincu que le rapport de l'arbitre donne à Ryan et Cie le droit d'obtenir cette somme ; mais mon honorable ami croit que les documents sont incomplets et désire les étudier à fond. La succession Ryan et Cie n'a probablement pas un grand besoin d'argent ; mais si nous remettons la chose à une autre année, il nous faudra payer l'intérêt si la réclamation est réglée plus tard.

M. FOSTER : Cela vaut encore mieux que de rester sous l'impression que nous n'avions pas par devers nous tous les renseignements requis.

Pour payer à Heney et Borthwick une compensation supplémentaire pour certains travaux de drainage, suivant le rapport de M. Walter Shanly..... $8,932 86

M. FOSTER : Que veut dire cet item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais que des explications avaient été données à ce sujet. Nous payons cette somme sur la recommandation de M. Walter Shanley, à qui l'affaire a été soumise. J'étais sous l'impression que les documents avaient été produits et que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait donné des explications à ce sujet.

M. HAGGART : L'affaire n'a pas été expliquée. Il s'agissait de la construction d'un pont sur une pette rivière près de la ville de Lachine. On réclame ici une compensation supplémentaire. L'ancienne administration avait adopté un arrêté du Conseil pour renvoyer l'affaire devant la cour de l'Echiquier.

Le PREMIER MINISTRE : Au lieu de renvoyer l'affaire devant la cour de l'Echiquier, nous l'avons soumise à M. Walter Shanley ; et c'est pour nous conformer au rapport de celui-ci que nous demandons ce crédit.

M. FOSTER : Mon très honorable ami ne croit-il pas qu'il serait plus satisfaisant, à la longue, de soumettre toutes les réclamations de ce genre à la cour de l'Echiquier ? Ce n'est pas un argument valable que de dire que ces quesions soulevant des difficultés de génie civil doivent être soumises à un ingénieur, car dans chacune de ces causes dont la cour de l'Echiquier est saisie, le juge doit profiter des témoignages des meilleurs hommes de l'art. Nous avons établi la cour de l'Echiquier dans le but de régler ces réclamations contre le gouvernement, et nous l'avons fait, parce que l'arbitrage nous imposait généralement le paiement de sommes énormes. Le parlement en est venu à la conclusion qu'un tribunal convenablement constitué était ce qu'il y avait de mieux pour le règlement de ces réclamations.

Le PREMIER MINISTRE : Je partage, dans une grande mesure, l'opinion de mon honorable ami. Plusieurs de ces causes doivent, en fin de compte, être jugées par un ingénieur, mais il est probablement préférable que le tribunal nomme lui-même l'ingénieur.

Rivière La Pluie—
Ecluse et barrage..... $25,000

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La navigation de la rivière La Pluie est difficile et dangereuse à un endroit appelé le Long-Sault, où il y a un mille d'eau très rapide, et en amont duquel il y a aussi un autre rapide Nous n'avons pas encore le meilleur moyen de surmonter ces difficultés. Je n'ai pas besoin d'insister sur le besoin qu'il y a d'améiorer la navigation de cette rivière. Entre Fort-Francis et le lac des Bois, la rivière a une longeur de 85 milles environ et coule à travers une riche contrée agricole ; et au delà de Fort-Francis, les richesses minières sont considérables le long de cette rivière.

Ces travaux seront sans doute très avantageux. Actuellement, ce n'est qu'à grands frais et en subissant beaucoup d'inconvénients qu'on peut transporter des machines et des provisions dans ce district ; car on est obligé de se servir de bateaux plats et de faire un portage de 25 milles entre les eaux de Vermillon et le lac La Pluie.

Quant aux meilleurs moyens à prendre pour faire disparaître ces rapides, les ingénieurs ne sont pas d'accord, je crois. Je pense que nous pourrions peut-être réussir en construisant un barrage qui donnerait une profondeur d'eau uniforme de 7 pieds à partir du Sault jusqu'aux écluses de Fort Francis ; mais ces travaux coûteraient $225,000 environ.

Un autre plan que l'on a indiqué serait de faire disparaître les matières qui obstruent le passage de l'eau ; mais l'opinion générale est que, outre la dépense, ce moyen faciliterait l'écoulement de l'eau et rendrait la rivière impropre à la navigation. A l'heure qu'il est, les navires s'amarrent de l'autre côté de ces rapides à des quais que le gouvernement a construits. Le halage se fait avec beaucoup de travail et de peine, et il faut dépenser la meilleure partie du jour pour remonter ces rapides.

On pourrait peut-être aussi établir des dignes latérales que l'on voit sur certaines rivières. Nous ne dépenserons cet argent qu'après avoir adopté le meilleur plan possible.

M. FOSTER : Mon honorable ami s'est bravement débattu dans des généralités.

J'ai écouté attentivement pour savoir quel plan on allait adopter, mais en vain. Mon honorable ami ne le sait pas plus que le département. Si on a l'intention de dépenser $200,000 à $250,000 pour surmonter ces difficultés de la navigation, je ne crois pas qu'une semblable dépense soit justifiable. Il n'y a pas là-bas un homme sensé qui songerait à demander une aussi forte somme, car le chemin de fer que l'on va construire passera juste au milieu de cette contrée agricole et prendra la plus grande partie du trafic : mais ces petits bateaux peuvent s'arrêter à tout endroit où il y a un panier ou un baril à débarquer, et faire une espèce de petit commerce avec les gens qui vivent sur les rives. L'honorable ministre a-t-il dit que l'on avait l'intention de se servir du canal de Fort-Francis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas parlé de cela.

M. FOSTER : La chose ne serait possible qu'en faisant de grandes dépenses : et vous constateriez ensuite qu'il n'y a là aucun trafic et qu'il n'y en aura jamais. Ce qu'il y a de mieux à faire pour surmonter les difficultés que présentent ces deux rapides, serait de construire des digues latérales afin d'élever un peu le niveau de l'eau. Même dans ce cas, il est difficile de dire que cela serait suffisant, car plus le volume de l'eau sera considérable, plus le bateau aura de la difficulté a remonter le courant. Mais c'est à peu près le seul moyen qui puisse être utile. Il ne faut pas beaucoup de temps pour remonter ces rapides, une heure ou une heure et demie.

A ce sujet, laissez-moi vous dire qu'il y a un usage que le ministre de l'Intérieur hésiterait beaucoup à abolir, s'il le connaissait. Les cordes pour haler le navire et lui faire remonter le rapide sont tirées par des sauvages qui les attachent à un poteau. C'est un spectacle très amusant que de voir les sauvages se rendre en groupes sur les lieux pour prendre les cordes et haler le navire. Pour leur peine on leur donne toujours un sac de farine. Il serait sans doute pénible pour le ministre de l'Intérieur de priver les sauvages de cet avantage, mais je suppose que nous pourrions indemniser ces gens de quelque autre façon, si nous pouvions beaucoup améliorer la navigation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement ne s'est pas définitivement engagé. Mais les propriétaires de bateaux nous conseillent d'adopter le moyen que mon honorable ami vient d'indiquer ; car on s'en est bien trouvé ailleurs et notamment sur le Rhin.

Pour payer les appointements et les dépenses des experts chargés de recueillir des renseignements et préparer un code uniforme de règlements pour les chemins de fer du Canada $2,000

M. FOSTER : Est-ce que cela est nécessaire maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux avait inséré dans un bill un article qui aurait conféré les pouvoirs dont il est question ici, mais cet article a été retranché. Je crois cependant qu'il est encore à désirer de recueillir des renseignements, et j'espère que la Chambre votera cet item.

M. HAGGART : C'est la même chose que pour la classification des marchandises à transporter. Le meilleur moyen c'est de faire se rencontrer un représentant du gouvernement et un représentant des compagnies de chemins de fer, lesquels pourraient, en s'entendant, rédiger un code de règlements. Il n'est pas nécesaire pour cela de nommer des experts.

Rapides de Saint-André—
Rivière Rouge..... .... $150,000

M. FOSTER : Veuillez nous donner des explications sur les travaux que l'on va exécuter.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce crédit est destiné à creuser un canal à la rivière Rouge, quelques milles plus bas que Winnipeg, afin de donner une voie de navigation non interrompue depuis le lac Winnipeg jusqu'à la ville de ce nom. Une partie de la rivière est peu profonde et n'est pas navigable, à l'eau basse. Ces améliorations seront d'un grand avantage pour le commerce. Il y a plusieurs années que l'on agite cette question et qu'on la soumet à l'étude des ministres et des administrations qui se succèdent à la tête des affaires du pays. J'ai plusieurs fois appelé l'attention de l'ancien gouvernement sur la matière, mais jusqu'en 1896, on n'a jamais manifesté l'intention de s'occuper de la question, bien que, de temps à autre, on l'ait mise à l'étude.

Ce n'est qu'en 1896 qu'on a appelé l'attention du ministre des Travaux publics sur la nécessité de cette entreprise, et il a fait lui-même la visite des lieux et a envoyé un ingénieur faire une inspection. Par la suite, un fonctionnaire du département s'est rendu là-bas et a dressé les plans et devis.

Le coût des travaux, d'après l'estimation qu'on en a faite, sera de $650,000 environ. Ce canal, une fois terminé, donnera une profondeur d'eau de sept pieds depuis la tête de la jetée jusqu'à la ville de Winnipeg.

Je puis dire que, lors de son passage, à Winnipeg, sir Charles Tupper a déclaré qu'il avait l'intention de faire exécuter ces travaux. Je ne parle pas pour nous justifier de nous lancer dans cette entreprise, car ce n'est pas la seule raison que nous ayons à faire valoir, mais pour exposer l'attitude de l'ancien gouvernement sur cette question. Ces travaux faciliteront sensiblement le commerce de Winnipeg et des districts environnants. Le lac Winnipeg a une longueur de 40 milles, et le trafic qui se fait actuellement sur cette nappe d'eau est considérable, et ne

ferait que s'accroître par une navigation non interrompue jusqu'à la ville du même nom.

M. DAVIN : Avant l'adoption de cet item, je désire exprimer le grand plaisir que je ressens à voir ce crédit inscrit au budget de cette année. Le chef de l'opposition a promis à la population du Manitoba de faire ces grandes améliorations ; et si l'ancien gouvernement fût sorti victorieux de la dernière lutte électorale, ces travaux auraient été exécutés depuis longtemps. Je suis très heureux de voir que l'on va se mettre à l'œuvre pour mener cette entreprise à bonne fin.

Pour payer les dépenses nécessaires pour faire venir les témoins qui ont déposé au cours des enquêtes faites devant le comité des chemins de fer du Conseil privé, sur les accusations formulées relativement aux tarifs différentiels des compagnies de chemins de fer..... $2,000

Le crédit est adopté.

Communication à vapeur pendant la saison de 1899, c'est-à-dire depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie, et continuation du service après la fermeture de la navigation à Dalhousie, jusqu'au 31 décembre 1899, entre New-Carlisle et le Bassin de Gaspé..... $1,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Lorsque nous avons étudié le budget principal, j'ai expliqué à la Chambre que je m'attendais à payer cette somme supplémentaire de $1,000. Une année, le service a coûté un peu meilleur marché ; mais après avoir demandé des soumissions, nous avons été obligés de payer la somme ordinaire ; et c'est pour la parfaire que nous demandons ce crédit de $1,000.

Communication à vapeur pendant la saison de 1899, c'est-à-dire depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation entre Pictou et Chéticamp $2,000

Le MINISTRE DU COMMERCE C'est là le crédit que nous votons depuis plusieurs années.

Communication à vapeur depuis le 1er avril 1899, jusqu'au 31 mars 1900, service quotidien entre Port Mulgrave, Arichat et Canso ; service tri-hebdomadaire entre Port-Mulgrave et Guysboro', et depuis l'ouverture de la navigation, en 1899, jusqu'à sa fermeture ; service bi-hebdomadaire entre Port-Mulgrave et Port-Hood, et service hebdomadaire entre les endroits ci-dessus mentionnés et Margaree et Chéticamp..... $8,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est aussi un crédit qui était inscrit au budget principal, mais qui a été tenu en suspens pour y faire de légères modifications.

M. FOSTER : Quels changements a-t-on apportés dans le service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons, je crois, apporté qu'un léger changement en obligeant les bateaux de se rendre jusqu'à Margaree et Chéticamp. Je désire modifier la rédaction. L'item portait : "depuis l'ouverture de la navigation, en 1899, jusqu'au 30 novembre, 1899." Je l'ai modifié comme suit : depuis l'ouverture de la navigation, en 1899, jusqu'à sa fermeture." Quelquefois, la navigation se prolonge au delà du 30 novembre, et nous voulons que la population en profite.

M. HAGGART : Est-ce que l'honorable ministre ne va pas bientôt renoncer à demander ce crédit ? Lorsque nous avons construit ce chemin de fer du Cap-Breton, il était entendu que ces subventions seraient discontinuées.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La population de ce district s'oppose énergiquement à ce que nous cessions de donner ces subventions.

M. HAGGART : Je suis convaincu que c'est là une des sommes que nous devions discontinuer de voter.

Communication à vapeur depuis le 1er juillet 1899 jusqu'au 30 juin 1900, entre Québec et le Bassin de Gaspé et les ports intermédiaires..... $2,500

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'expliquerai que ce crédit est en sus de la somme de $5,000 que nous avons votée. Après avoir demandé des soumissions, nous avons été incapables de faire faire le service pour $5,000. Il nous faut absolument $7,500.

M. FOSTER : Quel est le nombre de voyages ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Trois voyages complets par mois. Le navire qui fait le service est le "City of London" de la Compagnie de Transport "North-American". L'honorable député sait, je suppose, que c'est la seule voie de communication que possède la population de la péninsule de Gaspé.

M. BERGERON : Je crois que pendant l'été l' "Admiral" se rend là.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, l' "Admiral" ne touche à aucun de ces petits ports.

Le PREMIER MINISTRE : L' "Admiral" fait le service de la baie des Chaleurs, de Dalhousie à Gaspé. Il s'agit ici d'une ligne de navigation desservant la rive nord du Saint-Laurent.

M. BERGERON : Le "Campania", de la compagnie de navigation de Québec, passe là toutes les semaines.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le "City of London" fera trois voyages complets par mois, abordant probablement à 25 ou 30 endroits qui ne sont pas dessservis par l' "Admiral".

Communication à vapeur entre Halifax, N.-E., et l'île de Porto-Rico $8,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : Voilà un service que demandent depuis longtemps un grand nombre de citoyens des provinces maritimes, dans l'espérance de pouvoir regagner et obtenir une partie du commerce entre ces provinces et Porto-Rico. Comme

le sait l'honorable député (M. Foster), le gouvernement anglais nous a conservé le commerce de cabotage avec Porto-Rico, et pour le développer, il faut que nous établissions un service. Nous ne pouvons espérer faire plus de huit voyages par année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis ajouter que le commerce entre les provinces maritimes et Porto-Rico a toujours été considérable, mais vu les conditions nouvelles créées par la guerre hispano-américaine, on se demande avec anxiété si ce commerce ne sera pas diminué et détruit, et les intéressés demandent ce service pour l'activer.

Deux entrepreneurs de transports ont eu des entrevues avec le gouvernement ; l'un désirait signer un contrat pour une période de plusieurs années, à un prix beaucoup plus élevé, $24,000, si je me rappelle bien ; l'autre était disposé à tenter une expérience et à faire un service de huit voyages, à raison de $1,000 chacun. Le gouvernement a pensé qu'il valait la peine de tenter l'expérience. Le soumissionnaire est M. J. T. Hamilton, maire d'Halifax, qui s'est associé avec un certain nombre d'autres citoyens. Nous avons pensé que dans l'intérêt de notre commerce avec les Antilles, surtout dans les conditions actuelles qui sont particulièrement incertaines, il valait la peine de tenter cette expérience.

Communication à vapeur entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle..... $5,000

M. BERGERON : Nous voulons avoir des explications complètes sur cet item.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami sait que le comté de Charlevoix est un district judiciaire, dont le chef-lieu est la Malbaie. Pendant l'été, la communication entre la Malbaie et les autres parties du pays est bonne, mais pendant l'hiver, la Malbaie et le comté de Charlevoix se trouvent complètement isolés et n'ont aucune voie de communication, soit par eau, soit par chemin de fer. La première voie ferrée est à 60 milles au moins de la Malbaie.

L'objet de ce crédit, c'est d'établir des communications à vapeur pendant l'hiver entre cet endroit et la Rivière-Ouelle. Il est convenu qu'il y aura six voyages par semaine. La Rivière-Ouelle est presque juste en face de la Malbaie, et la largeur du fleuve à cet endroit est d'au moins 45 milles.

M. BERGERON : Lorsque cette voie de communication sera établie, il ne sera plus nécessaire de transporter les malles par terre. Pourquoi ne pas consacrer l'argent que nous votons pour le transport des malles de cet endroit à la Rivière-Ouelle, où arrêtent les trains de l'Intercolonial ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est là une recommandation digne d'examen et que nous pourrions incorporer dans le contrat.

M. BERGERON : Cela donnerait de bien meilleures communications que celles que nous avons maintenant. Les paroisses situées à neuf milles en amont de la Malbaie et celles situées en aval et aux environs seraient mieux desservies par eau que par terre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous nous réservons le droit, par nos contrats, de faire le service des malles par cette voie.

M. FOSTER : Quelle est la population de la Malbaie, en hiver ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne parlerai pas de la ville d'eau elle-même, mais la population de la paroisse de la Malbaie doit être de 3,000 à 4,000 habitants.

M. BERGERON : Je sais qu'une fois un juge de ce district a pris dix jours pour se transporter d'un endroit à un autre pendant l'hiver. Il n'y a pas de doute que ce service est nécessaire.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis dire que c'est là une expérience que l'on a tentée il ya quelques années, entre 1879 et 1882, je crois, mais le succès n'a pas répondu à l'attente. Mon honorable ami sait que nous établissons un phare fixe à Traverse, et je crois que, par ce moyen, nous pouvons avoir la navigation du commencement à la fin de l'année.

M. FOSTER : C'est étendre le système de subventions d'une façon tout à fait nouvelle. Mon honorable ami sait que l'expérience que l'on a tentée, il y a longtemps, n'a pas réussi. Ce crédit veut dire que nous allons commencer à subventionner les bateaux-traversiers qui font le service d'une rive à l'autre d'une rivière pendant la saison d'hiver.

Le PREMIER MINISTRE : Nous sommes ici en face de circonstances exceptionnelles. J'étais dans l'erreur au sujet de la largeur du fleuve à cet endroit ; elle n'est que de 30 milles environ.

M. HAGGART : Mon honorable ami croit-il qu'il nous soit possible d'établir des communications, par bateau-traversier, pendant l'hiver entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle ? J'ai bien peur qu'il ne s'aperçoive qu'il faudra un navire semblable à celui qui fait le service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, un navire capable de briser la glace, et que pour réussir, il sera nécessaire de dépenser des sommes énormes.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami peut avoir raison, mais il peut aussi avoir tort. Dans tous les cas, nous n'avons pas l'intention d'accorder plus que ce crédit. Si nous constatons que la chose n'est pas praticable, avec cet argent, nous renoncerons au projet. Mon honorable ami se trompe grandement sur la nature de la glace du Saint-Laurent. La glace va d'un côté du fleuve à l'autre, et l'obstruction ne sera pas aussi considérable que le pense l'honorable député. La grande difficulté qui se

présentait auparavant, c'est qu'il n'y avait pas de phare ; mais grâce à celui que nous allons construire, nous espérons que cette entreprise sera couronnée de succès.

M. FOSTER : Le gouvernement provincial donne-t-il quelque chose ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. FOSTER : Les bateaux de passage qui font le service dans les provinces sont soumis à l'autorité des gouvernements provinciaux. Sommes-nous pour entreprendre de subventionner les bateaux de passage ? La chose serait peut-être agréable pour les députés qui représentent les comtés que desservent ces bateaux, mais mon très honorable ami verra que cela le mènera loin, car vous n'entreprenez ni plus ni moins que de subventionner les bateaux de passage dans les différentes provinces.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe. C'est un cas absolument exceptionnel.

M. CLARKE : J'aimerais demander au très honorable premier ministre s'il a quelque communication à faire au comité au sujet du progrès des négociations relatives à l'établissement d'une ligne transatlantique rapide. On a répété de temps à autre que le gouvernement était entré en négociations avec le chemin de fer Candien du Pacifique pour l'établissement d'un service rapide. L'honorable premier ministre est-il en état de nous dire quel progrès ont fait ces négociations ?

Le PREMIER MINISTRE : Je suis chagrin de dire à mon honorable ami que je ne puis lui fournir aujourd'hui les renseignements qu'il demande.

M. FOSTER : Combien de voyages ce bateau devra-t-il faire ?

Le PREMIER MINISTRE : Six voyages par semaine.

M. FOSTER : Quel bateau va faire ce service ?

Le PREMIER MINISTRE : Je l'ignore. Ce sera un bateau à passagers.

M. MORIN : L'honorable premier ministre voudrait-il nous dire si l'entrepreneur du transport des malles sera payé au mois, à la saison, ou au voyage ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous donnerons $5,000 par année pour le service.

M. MORIN : Je recommanderais au gouvernement de le payer au voyage, car s'il est certain de recevoir un montant fixe, il ne fera pas un voyage tous les jours, tandis qu'en le payant au voyage, l'entrepreneur remplira ses engagements.

Je connais bien cette région et je sais toutes les difficultés qu'il faudra surmonter pour traverser le fleuve, pendant l'hiver, à cause des glaces. Même entre la Baie Saint-Paul et l'Ile-aux-Coudres, une distance de deux milles seulement, la glace s'amoncelle à tel point que, pendant l'hiver, les gens sont obligés de traverser à la raquette. Il est impossible de créer un service de bateaux de passage entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle.

Le PREMIER MINISTRE : Nous verrons.

M. FOSTER : Je crois que la recommandation de mon honorable ami (M. Morin) est très sage : divisez cette somme de $5,000 et payez tant par voyage.

Le PREMIER MINISTRE : La règle du département, lorsque celui-ci fait un contrat stipulant un certain nombre de voyages, est de payer tant par voyage.

M. MORIN : Cela ne fait aucun différence quant au contrat.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Au contraire, la différence est grande.

M. FOSTER : Va-t-on demander des soumissions ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

A voter de nouveau, partie des frais de construction (5e versement) du nouveau steamer *Minto*..... $42,000

M. FOSTER : Quel est le coût total du "Minto" ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avec les travaux supplémentaires, y compris les fournitures et les dépenses du capitaine McElhinney, $185,368 ; $5,000 de plus que le crédit.

Enlèvement des vieilles jetées sur la rivière de l'Ours, comté de Digby, N.-E..... $1,000

M. BERGERON : Mon honorable ami, le député d'Annapolis (M. Mills), avant de partir, aujourd'hui, m'a demandé de dire qu'il était très heureux de voir cette somme inscrite au budget. Il est très important que ces jetées soient enlevées. Mais il désire que le gouvernement étudie la réclamation du capitaine Norman Chute qui a éprouvé des dommages. Le bateau de celui-ci a été endommagé par une de ces jetées que le gouvernement se croit moralement obligé d'enlever.

Je mentionne le fait maintenant, parce que je crois que mon honorable ami (M. Mills) ramènera plus tard la question sur le tapis. Il m'a demandé d'appeler sur la matière l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries et de dire qu'il croyait que vu qu'on vote cet argent pour enlever ces jetées, on accorderait en même temps une compensation au capitaine Chute. La somme réclamée, $1,000, est peu de chose pour le gouvernement, mais est considérable pour celui qui la réclame.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne connais pas du tout

les faits, et je ne voudrais pas exprimer une opinion qui lie le département.

M. BERGERON : Alors, mon honorable ami n'a reçu aucune réclamation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je ne connais pas du tout la matière.

Autre somme nécessaire pour la construction d'une jetée et d'un phare fixe à la Traverse, en remplacement du phare flottant.. ... . $20,000

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il me dire si le coffrage est parti de Québec pour la Traverse ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami que le transport a été des plus heureux. J'ai sous la main le rapport de M. Anderson ; je crois que le transport s'est effectué le 3 juillet, ou, dans tous les cas, dans la première semaine de juillet. Le rapport porte la date du 5 juillet ; et M. Anderson dit que le coffrage a été transporté à destination, donne le nombre des remorqueurs que l'on a employés à cette fin, dit comment il a été mis en place et quelles ont été les dépenses jusqu'à cette date.

M. FOSTER : Etait-ce le 3 juillet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le 2 ou le 3 juillet : dans la première semaine de juillet. Le 5 juillet, M. Anderson fit un rapport que le coffrage était placé.

M. FOSTER : La mise en place a-t-elle été difficile ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Le vent a été très fort ; mais on profita de quelques instants d'accalmie entre deux coups de vent très violents. Au moyen de cinq navires, on mit le coffrage parfaitement en place et on le remplit de pierres. Le colonel Anderson s'est constamment tenu là. Le coffrage tint bon jusqu'à la marée, mais il s'éleva alors de 8 pieds ; mais comme on avait d'autres bateaux chargés de pierres, on le fixa en place avec solidité. Le succès fut complet.

M. FOSTER : Quel a été le coût de l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $19,329, jusqu'à cette date-là.

M. DAVIN : J'aimerais savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries si son département cherche encore à se renseigner sur la baie d'Hudson. Est-ce que le rapport de l'exploration stérile qui a été faite est le dernier sur cette affaire ? Je ne vois pas que l'on donne aucun signe d'activité au sujet de cette route dont le besoin se fait tant sentir. Je ne vois rien à ce sujet dans toutes les subventions qui ont été soumises. On dirait que, depuis ce rapport, le département de la Marine s'est endormi.

Sir LOUIS DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne comprends pas bien ce que veut dire mon honorable ami. Il n'y a rien dans le budget au sujet de la baie d'Hudson. Le rapport a été produit l'an dernier, et mon honorable ami a eu l'occasion de l'étudier. Je n'ai entendu personne, au cours de cette session, dire qu'il voulait le discuter. Si mon honorable ami m'eût laissé savoir qu'il désirait discuter la matière, je me serais préparé. L'honorable député connaît le rapport. En ce qui concerne la baie, la controverse n'est pas longue, car elle est navigable pendant tous les mois de l'année ; mais la grande question a élucider était la navigabilité des détroits.

Pour aider à l'établissement, entretien, inspection d'un entrepôt frigorifique pour la boitte destinée à la pêche de grands fonds, aux conditions que fixera le département de la Marine et des Pêcheries.... ... .$25,000

M. MARTIN : Où fera-t-on ces dépenses ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous demandons ce crédit pour tâcher de parer à un danger qui nous menace de plus en plus, d'année en année, au sujet de la pêche de grands fonds. La matière occupe l'attention du département depuis quelques années. En 1893, le commandant Gordon ayant fait, à la demande du ministre de la Marine, une enquête sur la matière, a préparé quelques rapports sur le sujet. Il insista surtout sur la nécessité de fournir de la boitte fraîche à nos pêcheurs ; mais dans ce temps-là, les appareils frigorifiques étaient encore à l'état rudimentaire, et étaient loin d'être aussi perfectionnés qu'ils le sont aujourd'hui.

Depuis, nous avons appliqué ce procédé à la conservation des produits agricoles et du poisson. En effet, les commerçants transportent ainsi le poisson aux endroits où il doit être consommé, non seulement le poisson du lac Winnipeg et des autres lacs du Nord-Ouest, mais aussi le poisson des provinces maritimes. Le département n'entend pas s'occuper de cette question, à un point de vue commercial. Ce crédit ne regarde pas la vente ou le transport du poisson, mais simplement la boitte. C'est là une question qui, chaque année, devient plus sérieuse. Plusieurs pêcheurs des provinces maritimes ne peuvent s'approvisionner de boitte ailleurs qu'à Terre-Neuve ; mais le gouvernement de Terre-Neuve a décidé qu'il n'était pas de l'intérêt de la population de l'île de permettre l'exportation du poisson pour d'autres fins que pour celles de l'alimentation, et nos pêcheurs ne peuvent plus maintenant se procurer de boitte.

Au printemps, la nature fournit à nos pêcheurs de la boitte en abondance ; nos rivières, nos baies et nos criques en sont pleines et ils peuvent l'y puiser en très grande quantité le long des côtes. Pendant cette saison, les pêcheurs sont abondamment pourvus, mais, pendant l'été, c'est une autre affaire. Nous croyons pouvoir résoudre cette

difficulté, si nous pouvons induire les pêcheurs à construire de petits entrepôts frigorifiques pour la boitte sur le plan qui a donné de si beaux résultats pour les produits agricoles.

Nous avons l'intention d'envoyer nos fonctionnaires visiter les différentes localités pour démontrer aux pêcheurs la nécessité de la coopération, et renseigner les pêcheurs sur les moyens faciles qu'ils ont à leur disposition et leur indiquer que, dans chaque petit village, ils peuvent se procurer de la boitte en grande quantité au printemps, mais encore qu'ils peuvent la conserver fraîche pendant les mois de l'été au moyen de petits entrepôts frigorifiques, que l'on construirait sur le plan que les cultivateurs ont adopté pour leurs fromageries. Un certain nombre de pêcheurs se formeraient en association et construiraient eux-mêmes un bâtiment sous la direction et la surveillance d'un fonctionnaire du département.

Le département a l'intention d'offrir certains avantages aux pêcheurs qui s'associeraient ainsi et de payer la moitié du coût de la construction du bâtiment, ainsi que d'aider, dans une faible mesure, à diriger ces petits entrepôts frigorifiques, et à cette fin, de donner environ $50 par année, pendant une période n'excédant pas trois ans.

Après avoir étudié la matière à fond avec le professeur Robertson, nous en sommes venus à la conclusion que le seul moyen de venir en aide aux pêcheurs était d'adopter le plan que je viens d'indiquer. L'opinion du professeur Robertson, partagée par le professeur Prince, est que ces bâtiments pourraient être construits pour $500 à $600 chacun, le département contribuant dans une proportion de 50 pour 100 du coût. Ces bâtiments auraient 150 pieds carrés, avec un plancher de 10 sur 15, et capables de contenir, disons 10 tonnes de boitte. L'espace réservé à la glace serait de 200 pieds carrés environ, et de 15 sur 18. Le bâtiment aurait une hauteur de neuf pieds, une largeur de 15 pieds et une longueur de 30 pieds et coûterait, en moyenne, suivant le professeur Robertson, 15 à 20 cents par pied cube.

L'inspecteur soumettrait les plans, et, de temps à autre, inspecterait les bâtiments. Un membre de l'association serait nommé pour recevoir la boitte et la livrer. Si on établissait 50 entrepôts frigorifiques de cette nature, la contribution du gouvernement serait d'environ $12,500, et les dépenses d'inspection et d'exploitation augmenteraient considérablement cette somme.

M. MARTIN : L'honorable ministre a-t-il quelque idée de l'endroit où ces travaux doivent être exécutés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils seront exécutés partout où se seront formées des sociétés en vue de leur érection.

M. MARTIN : Sont-ils destinés à l'avantage exclusif des pêcheurs exerçant leur métier sur la haute mer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A l'avantage de tous les pêcheurs.

M. MARTIN : Alors, pourquoi employer les mots "pêcheurs exerçant leur métier sur la haute mer" ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parce que nous ne voulons pas que cela s'applique à d'autres.

M. MARTIN : Vous ne l'appliquez qu'aux pêcheurs exerçant leur métier sur la haute mer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Dans le cas de ceux qui ont déjà établi des institutions de ce genre, les considérera-t-on tout comme ceux qui se proposent de le faire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai examiné ce point. Des particuliers ont établi des institutions commerciales destinées d'abord à congeler le poisson destiné à la vente, et accessoirement ils ont encore des appareils pour opérer la congélation de la boitte. Mais ce ne sont pas des sociétés de pêcheurs comme celles auxquelles seulement ceci doit s'appliquer. Ce sont simplement des institutions commerciales, élevées par des particuliers en vue d'un bénéfice personnel. Naturellement, là où il existe une institution semblable, nous n'encourageons pas la construction d'un entrepôt de réfrigération de la boitte pour lui faire concurrence.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : L'honorable ministre a fait allusion au capitaine Gordon, qui a été un officier très compétent, et je puis dire que j'ai moi-même signalé la chose à son attention, et que comme un homme intelligent qu'il est, il a admis que si l'on pouvait accomplir cela, ce serait un pas dans la bonne voie. Ce que dit le ministre est exact : de bonne heure dans la saison, la boitte abonde, mais à mesure que la saison avance la boitte s'éloigne de la côte, et vu son absence les pêcheurs ne peuvent exercer leur métier. Je suis fort en faveur de quelque chose de ce genre, vu que ce sera un bienfait pour les pêcheurs. Je suggère l'opportunité de ne pas différer à appliquer le système.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'attends que l'adoption du crédit.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Il faut du temps pour organiser le système, et les pêcheurs ont besoin d'être avertis d'avance afin de voir à la construction des édifices, et d'être prêts, lorsque l'hiver arrivera, à mettre leur glace en réserve. L'initiative privée s'est exercée à ce sujet dans quelques parties de la province de l'Ile du Prince-Edouard et dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Tel est particulièrement le cas à

Canso, où l'on a fait la chose tout à fait sur une grande échelle. Si le projet est franchement soumis aux pêcheurs, ils seront portés à l'adopter beaucoup comme les cultivateurs l'ont fait relativement à l'industrie du fromage. Ça ne requerra pas beaucoup d'argent, mais il est bon que le gouvernement accorde de l'aide pour établir la chose. C'est une de ces choses qui demandent seulement à être mises en branle, et l'on n'aura pas beaucoup à s'en occuper. Je recommande fortement au ministre d'examiner ce sujet. C'est un pas dans la bonne voie.

M. McALISTER : L'item concernant les établissements de pisciculture a échappé à mon attention. Si on me le permet, je demanderai au ministre si l'on a adopté des mesures pour établir un établissement de pisciculture à Ristigouche.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La semaine dernière, j'ai reçu avis que notre établissement de pisciculture de Ristigouche avait été incendié—par suite, me font rapport mes fonctionnaires, de l'œuvre d'un incendiaire. Je me suis entendu avec mon sous-chef pour que des instructions soient envoyées—et je suppose qu'elles l'ont été—au professeur Prince, lequel est à présent occupé à l'observatoire biologique de Saint-André, lui disant de se rendre sur les lieux pour s'enquérir du cas et s'assurer, si possible, du nom du coupable, pour le faire poursuivre par les tribunaux, ainsi que pour adopter des mesures immédiates pour reconstruire l'édifice. Tant que je n'aurai pas reçu son rapport, je ne pourrai faire davantage.

M. McALISTER : Il pourrait valoir la peine d'examiner la situation de l'établissement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Peut-être mon honorable ami (M. McAlister) permettra-t-il de dire que j'ai donné spécialement instruction d'examiner l'état de la localité pour voir si l'on doit reconstruire l'établissement de pisciculture à cet endroit, ou à un autre.

M. MACDONALD (I.P.-E) : A-t-on l'intention d'établir autour de l'Ile du Prince-Edouard des établissements de pisciculture destinés à la propagation du homard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas à présent. L'établissement de Pictou répond aux besoins de l'île du Prince-Edouard, tout comme s'il était situé dans cette île. On se propose de réunir à Gaspé l'établissement de pisciculture destiné à la propagation du saumon et du homard, et ainsi, nous aurons un de ces établissements à l'est et un autre à l'ouest.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Jette-t-on à l'eau les jeunes homards sur la côte de l'île ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, on l'y jette à environ 10 milles au large de Pictou.

M. MACDONALD (King).

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Ne vaudrait-il pas mieux l'y jeter un peu plus loin de l'établissement de pisciculture, c'est-à-dire, le long de la côte des baies de l'île du Prince-Edouard, là où se trouve la retraite naturelle du homard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. J'ai consulté M. Ogden, à qui a été confié la direction de l'établissement de pisciculture depuis qu'il est bâti, et son avis—approuvé par le professeur Prince—est que le meilleur endroit où l'on puisse déposer les jeunes homards se trouve au centre du détroit. Le principal objet est de les disperser afin que nos ennemis naturels ne puissent les dévorer. Le plus tôt ils sont dispersés par les vents et la marée, le mieux c'est. Ils demeurent à la surface de l'eau durant six ou huit jours, puis, à mesure qu'ils se développent, ils descendent au fond.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Sans me prétendre expert, je dois dire que cela est un peu contraire à ce que je supposerais ; car il est bien connu que le homard va déposer son frai là où l'eau est peu profonde. Je croirais, par conséquent, que là où l'eau est peu profonde, comme dans la baie de Sable particulièrement, doit se trouver la retraite naturelle des jeunes homards.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je désire beaucoup être renseigné, et je serais heureux de savoir si l'honorable député (M. Macdonald, I. P.-E.) est certain que le homard fréquente les eaux peu profondes pour y déposer son frai ? Je ne crois pas que cela ait été prouvé.

Somme requise pour payer à Charles Bremner, de Bresaylor, pour la valeur des fourrures confiées par lui aux autorités fédérales à Battleford le 26 mai 1885, et qui ne lui ont jamais été rendues..... $5,884 50

Le PREMIER MINISTRE : C'est là une très ancienne réclamation remontant à l'année 1885. En 1890, Charles Bremner présenta une requête à cette Chambre, et une commission de la Chambre fut en conséquence nommée pour s'enquérir de la chose. Ce comité était composé de MM. McNeill, président, Tisdale, Wood (Westmoreland), Girouard, Weldon (Saint-Jean), Casgrain, Holton, Lister et Kirkpatrick. Voici leur rapport unanime :

La commission spéciale nommée pour s'enquérir des faits allégués concernant les fourrures enlevées à Charles Bremner, métis résidant à Battleford, fait unanimement rapport :

1. Que dans le cours de la rébellion du Nord-Ouest de 1885, et le jour où s'est livré le chef sauvage Poundmaker, lequel avait pris les armes contre le gouvernement du Canada, étaient venus à Battleford un certain nombre de métis parmi lesquels se trouvaient Charles Bremner, commerçant et cultivateur métis résidant à Bresaylor, à 22 milles de Battleford, lequel avait en sa possession une grande quantité de fourrures précieuses.

2. Le général Middleton, qui commandait les troupes canadiennes employées à supprimer la rébellion, se trouvant à Battleford et apprenant que ces métis étaient venus du camp de Poundmaker et qu'ils appor-

taient les fourrures avec eux, donna ordre de confier ces fourrures à la gendarmerie à cheval fédérale, et en conséquence elles furent déposées, pour être gardées en sûreté, dans les casernes de la gendarmerie à Battleford.

3. Quelques semaines plus tard, alors que le général Middleton était à Fort-Pitt, M. Hayter Reed (l'un des membres de son personnel), qui venait alors d'arriver de Battleford, attira l'attention sur les fourrures, rappelant au général Middleton qu'on disait être rebelle celui à qui elles avaient été enlevées. Là-dessus, après s'être consulté avec M. Reed et M. Bedson (autre membre de son personnel), le général Middleton prit sur lui de confisquer les fourrures.

4. A l'époque de la confiscation, le général Middleton donna intruction à M. Reed d'envoyer un ordre par écrit à l'officier de gendarmerie à qui les fourrures étaient confiées à Batteford. Les termes exacts de cet ordre ne peuvent être clairement établis vu que le dit ordre a été détruit quelques jours après avoir été écrit. Mais il est prouvé que sa teneur était la suivante, savoir :

Que le général Midldeton avait confisqué les fourrures, et qu'il avait ordonné qu'on en prépara deux paquets pour lui-même, un pour M. Hayter Reed, un pour M. Bedson, et un pour un autre membre de son personnel, les meilleures étant choisies ; et qu'on prendrait des reçus ou des notes relativement à ces fourrures ainsi distribuées.

5. Des paquets furent préparés conformément à cet ordre, savoir : 2 pour le général Middleton, un pour M. Hayter Reed, un pour M. Bedson. La quantité des fourrures composant ces paquets était d'environ un huitième du tout, mais la proportion de leur valeur était beaucoup plus considérable.

6. Il a été prouvé devant votre comité que les paquets de fourrures destinés au général Middleton et à M. Bedson ont été placés à bord du vapeur qui a transporté le général Middleton et M. Bedson, de Battleford à Winnipeg. Mais il paraîtrait que M. Bedson, qui avait promis de donner un reçu de la livraison des fourrures, aurait refusé de le faire, prétendant qu'elles n'étaient pas arrivées à Winnipeg ; et votre commission constate que les paquets de fourrure ainsi expédiés pour le général Middleton, n'ont pas été reçus par celui-ci.

7. Le paquet de fourrures préparé par M. Hayter Reed a été envoyés à Régina, où il l'a reçu. Il renvoya subséquemment le paquet non ouvert aux autorités de la gendarmerie à Battleford, alléguant pour raison de son acte que l'opportunité de la confiscation était mise en doute.

8. Votre commission considère la confiscation des fourrures injustifiable et illégale ; et dans son témoignage le général Middleton admet être récemment devenu convaincu qu'elle n'était pas légalement justifiable. Votre commission est en outre d'avis que si la clasification avait été légale les articles confisquées auront appartenue à la Couronne ; et, tout en croyant que le général Middleton a agi sous l'empire d'une notion erronée regrettable de ses pouvoirs, votre commission est d'avis qu'en s'appropriant pour son propre usage et pour celui des membres de son personnel une partie queconque de ces articles, dans les circonstances, le général Middleton a commis un acte fortement répréhensible.

9. Il a été déclaré à votre commission, de la part de Bremner, que celui-ci était disposé à accepter $4,500, y compris l'intérêt, en compensation de sa perte, et votre commission considère que c'est là une juste indemnité.

Ce rapport constitue la base du crédit que nous demandons maintenant au parlement.

M. FOSTER : Qu'a fait la Chambre là-dessus ?

Le PREMIER MINISTRE : Rien. Ce rapport de la commission fut unanime.

M. HAGGART : La chose n'a-t-elle pas été renvoyée à une commission nommée pour s'enquérir des réclamations concernant la rébellion du Nord-Ouest ?

Le PREMIER MINISTRE : Non. Une commission a été nommée pour s'enquérir des dommages soufferts par suite de la rébellion, mais elle ne s'est nullement occupée de cette affaire. Les fourrures ont été confisquées sous le prétexte que Bremner était un rebelle. Or, cette imputation a été absolument réfutée devant la commission, du moins on a fait quelque part la preuve qu'il n'avait pas été rebelle. C'était un commerçant de fourrures. Il avait passé tout l'hiver dans le nord à commercer avec les sauvages, et il s'en revenait chez lui avec un paquet de fourrures évalué à $20,000 ou plus. Il fut reçu dans le camp de Poundmaker, et ce fait le fit prendre pour un rebelle. Mais il était évident qu'un homme qui avait passé tout l'hiver à commercer avec les sauvages et qui revenait chez lui avec une quantité de fourrures aussi précieuses, ne devait pas participer à la rébellion.

M. FOSTER : Il est malheureux que ce sujet nous soit soumis à une époque où nous ne pouvons pas l'examiner. Tout ce que je connais à ce sujet, c'est le rapport de la commission.

Pour rembourser à certaines personnes de l'Ile du Prince-Edouard le montant des droits de douane payés aux Etas-Unis sur poisson et sur huile de poisson, étant le montant payé par MM. Hall et Myrick	$15,029

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami n'insistera pas là-dessus à cette phase de la session. Je crois que ça pourrait bien être différé à une autre année.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois pouvoir convaincre l'honorable député que ça devrait être payé, ou du moins que la chose doit être réglée définitivement d'une manière ou d'une autre. Le parlement a déjà établi les principes concernant le paiement de ces réclamations. Voici les faits d'où elles naissent :

Il y a quelques années, le gouvernement américain a demandé au gouvernemnet fédéral et au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, qui ne faisait pas alors partie de la Confédération, la liberté de faire usage des eaux baignant les côtes du Canada et de l'Ile en attendant le terme de certaines négociations qui se poursuivaient alors en vue du règlement de la question concernant les pêcheries. Le gouvernement impérial adressa une dépêche au gouvernement fédéral et une dépêche distincte au gouvernement de l'Ile, insistant fortement auprès de ceux-ci pour qu'ils acquiescent aux vœux du gouvernement américain, ce dernier non seulement exprimant son désir d'obtenir ces privilèges, mais promettant en même temps que s'ils lui étaient accordés, il persuaderait au Congrès, à la fin de la session, de faire

remise des droits de douane alors réclamé au sujet du poisson canadien exporté aux Etats-Unis. Le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, à l'instance du gouvernement impérial, accepta l'offre du gouvernement des Etats-Unis, ou plutôt l'offre censée faite par celui-ci. Le gouvernement fédéral n'accepta pas cette offre à cette époque, et les pêcheurs américains firent usage des eaux baignant les rives de la province de l'Ile du Prince-Edouard durant les années qui précédèrent la mise en vigueur du traité de Washington, indépendamment des restrictions contenues dans l'ancien traité de 1878, et ils le firent grâce à la demande du gouvernement impérial faite en conséquence du vœu que lui en avait exprimé le gouvernement américain. Ils ne pouvaient faire usage des eaux du reste du Canada, car le gouvernement fédéral ne voulait pas accepter l'offre.

Or, supposant que conformément à la promesse du gouvernement américain ils obtiendraient le remboursement des droits de douanes payés, les marchands de l'Ile du Prince-Edouard se mirent à acheter en vue de son exportation le poisson pris cette année-là, en payant aux pêcheurs un prix basé sur la présomption que les droits de douane payés leur seraient remboursés. Comme la saison avançait, il se mit à circuler des rumeurs inquiétantes portant qu'il y avait doute sur la question de savoir si l'on obtiendrait ce remboursement, et MM. Hall et Myrick adressèrent au lieutenant gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard une communication officielle appelant son attention sur ces rumeurs inquiétantes, et demandant si elles avaient quelque fondement et si l'on pouvait sans crainte continuer à acheter le poisson en présumant que ces droits leur seraient remboursés. Le lieutenant gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard fit à MM. Hall et Myrick une réponse officielle dont je citerai un paragraphe.

M. FOSTER : Quelle en est la date ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le 9 septembre 1871.

Voici ce paragraphe :

> Le lieutenant-gouverneur est d'avis que vos craintes sont mal fondées. Un arrangement, sanctionné par le gouvernement de Sa Majesté, a été passé entre les gouvernements des Etats-Unis et de l'Ile du Prince-Edouard, et le lieutenant-gouverneur n'appréhende pas que du refus du Canada de consentir à un arrangement semblable puisse résulter le préjudice que vous avez été récemment portés à prévoir.

Malgré cette déclaration officielle du lieutenant-gouverneur disant qu'il n'y avait pas lieu d'avoir des craintes, que ces craintes étaient mal fondées, que l'arrangement serait exécuté, qu'on rembourserait les droits de douane payés——

M. FOSTER : Ce paragraphe ne va pas jusque-là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le crois. Le lieutenant-gouverneur dit qu'il croit leurs craintes mal fondées ; que, attendu que le Canada n'a pas participé à l'arrangement conclu avec les Etats-Unis et qu'il ne voulait pas l'exécuter, il n'obtiendrait pas en conséquence le remboursement des douanes payées. C'est la manière officielle de dire qu'il n'y avait pas lieu d'avoir de motif de crainte, de l'avis du lieutenant-gouverneur.

Vu sa source, ce document fut publié dans tous les journaux de la ville, et tous ceux qui faisaient le commerce du poisson dans l'Ile du Prince-Edouard agirent de bonne foi en conséquence, achetant le poisson en présumant que les droits de douane payés leur seraient remboursés.

A la fin de l'année, on les avertit qu'ils n'obtiendraient pas ce remboursement, pour la raison que le Canada n'était pas devenu partie à l'arrangement. La proposition en question avait été faite par les Etats-Unis parce qu'ils avaient présumé que le Canada y acquiescerait. Comme une petite partie seulement du Canada, savoir : l'Ile du Prince-Edouard, l'avait fait, ils n'étaient pas disposés à exécuter l'arrangement.

Quelques années s'écoulèrent, et un arbitrage se tint à Halifax pour déterminer le montant que paieraient les Américains pour faire usage de nos eaux de 1873 à 1886. Alors, les messieurs en question ici se présentèrent devant le commissaire nommé de la part du Canada pour qu'on insistât sur le remboursement de ces droits de douanes payés, auprès de la commission. Le commissaire signala qu'il n'était pas possible d'insister sur cette réclamation auprès de la commission, parce qu'elle ne tombait pas dans le domaine des questions dont celle-ci devait s'occuper, et qu'elle devait être faite diplomatiquement par l'intermédiaire du gouvernement, s'adressant au gouvernement du pays voisin. Elle ne fut donc pas soumise à la commission, et l'on s'adressa ensuite au gouvernement fédéral.

En 1883, le gouvernement fédéral a consenti à indemniser l'argent déboursé de ces réclamants qui étaient sujets britanniques. Il fut soumis un crédit longuement motivé, et sir John Macdonald déclara : "Nous avons reçu $5,000,000 des Américains en considération de l'usage de ces pêcheries, et bien que, rigoureusement parlant, les dommages éprouvés par ces gens-là ne soient pas considérés comme compris dans le montant adjugé par la commission d'arbitrage, tout de même, nous avons reçu ce montant, et en équité on peut dire que nous pouvons nous permettre d'être généreux et de payer à même le dit montant l'argent——

M. FOSTER : A titre de faveur à l'égard de nos propres citoyens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Alors je demandai les noms de ceux qui devaient être remboursés : sir Leonard Tilley, le ministre des Finances d'alors, cita les noms, savoir : ceux de Hall, Myrick et Cie et de deux ou trois autres. Je le priai d'une façon formelle et précise

de me dire s'ils devaient être payés, et le résultat de la discussion qui eut lieu en 1883 fut que le crédit fut retiré.

En 1884, il fut de nouveau soumis un crédit à ce sujet, et la discussion qui eut lieu alors provoqua le refus du gouvernement de déclarer que Hall, Myrick et Cie et H. M. Churchill, qui avaient éprouvé ces dommages, seraient remboursés.

M. FOSTER : C'étaient des citoyens des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Strictement parlant oui, mais ces hommes avaient habité l'Ile du Prince-Edouard, ils y avaient dirigé leurs affaires, et leurs employés étaient tous sujets anglais. C'est par leur seule intermédiaire que les pêcheurs du temps vendaient leur poisson aux Etats-Unis. C'étaient les agents des pêcheurs.

M. FOSTER : C'étaient plus que des intermédiaires. Il y eut une certaine précipitation dans toute la procédure.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Hall et Myrick réclamaient l'indemnité payée aux sujets britanniques de l'Ile du Prince-Edouard. En 1884, ce crédit fut de nouveau demandé par sir John Macdonald, et de nouveau on insista pour qu'il déclarât à qui cet argent devait être payé. Il répondit qu'il nommerait un commissaire. Je trouvais que c'était là une proposition très convenable. M. le juge Fitzgerald fut nommé commissaire, et il examina toutes les réclamations, lesquelles s'élevaient à $54,000. M. Fitzgerald siégea à différents endroits pour entendre des témoignages, et il fit rapport au gouvernement au sujet des réclamations qui devaient être payées et de celles qui ne devaient pas l'être. Relativement à la réclamation de $20,000 produite par Hall, Myrick et Cie, il se prononça en faveur d'une allocation de $15,029. Voici ce qu'on trouve dans son rapport :

Quelques-uns des marchands, avant l'enquête, ont permis aux pêcheurs d'examiner leurs livres pour voir s'ils ne pourraient pas y obtenir des renseignements relativement à la quantité de poisson vendu et au prix reçu. Parmi ces marchands doit être remarqué M. Myrick, de l'ancienne maison Hall, Myrick et Cie, qui a fait assister constamment ses teneurs de livres à la cour d'enquête pour fournir ces renseignements. Mais, malheureusement, les livres de cette société, en entier quant au comté de Queen et partiellement quant au comté de King, ont été consumés par un incendie il y a quelques années.

D'autres marchands ont refusé de faire la chose, et ce n'est qu'après que les pêcheurs eurent donné leur témoignage que ces renseignements ont été fournis au tribunal.

Si l'on ajoute à ce montant....

C'est-à-dire $24,120.63 accordés à d'autres personnes.

Si l'on ajoute à ce montant la réclamation de C Carleton et celle de MM. Hall et Myrick, en tant que je l'ai trouvée fondée, savoir : Les sommes de $208.50 et de $15,029 respectivement, on constatera qu'un montant total de $54,213,15 acquittera toutes les réclamations légitimes qui m'ont été soumises, c'est-à-dire relativement à deux années, vu que quant à l'année 1872, d'après la déclaration formelle de M. Myrick, la maison de celui-ci ne peut avoir de réclamation.

Si, sans excéder mes fonctions, je puis recommander ce complet règlement, c'est ce que je fais suivant ce que susdit, me rappelant le fait que les réclamants mentionnés en dernier lieu ont fait affaires en cette province depuis nombre d'années, que les affaires considérables qu'ils ont faites, depuis maintenant plus d'une trentaine d'années, ont grandement stimulé les industries de la province, et que, bien que citoyens américains, leur état civil n'a en aucune manière porté atteinte à la nature intime de leurs relations commerciales avec la population de cette province.

L'affaire continua et lorsque le rapport de M. Fitzgerald fut produit on soumit à la Chambre un crédit de $38,086.34. L'affaire tomba en longueur, et en 1885 et 1886, Hall Myrick et Cie, Churchill et Carleton ne cessèrent de demander au gouvernement de reconnaître leurs réclamations de la même manière que le parlement avait admis d'autres réclamations. En 1887, le gouvernement d'alors soumit au parlement un crédit de $10,200 destiné à payer toutes les autres réclamations, y compris celle de H. M. Churchill. Je demandai pourquoi on faisait exception pour la réclamation de MM. Hall et Myrick, et sir John Macdonald répondit que nous nous occuperions de cette réclamation lorsqu'elle serait soumise.

Il n'y a pas de doute que le parlement a adopté une attitude généreuse à ce sujet lorsqu'il a payé les autres réclamations, et cette attitude est justifiable. Vu que nous avons reçu un si fort montant de par la sentence de la commission des pêcheries, il n'était que juste que ces gens-là qui avaient éprouvé de si graves dommages par suite du défaut du gouvernement américain de remplir ses obligations fussent remboursés. Quoi qu'il en soit, le parlement a voté le montant nécessaire pour acquitter toutes les réclamations, sauf celles de MM. Hall et Myrick.

L'affaire est restée en suspens jusqu'à l'avènement du gouvernement actuel, alors qu'un mémoire fut soumis à celui-ci par MM. Hall et Myrick. La chose fut soumise à un comité du conseil. Le ministre du Commerce, le ministre les Finances et le premier ministre, je crois, faisaient partie de ce comité. Après avoir entendu l'exposé des faits, nous avons décidé qu'il n'y avait pas lieu de refuser à ces hommes un paiement qu'on avait fait à tous les autres. Aucun intérêt n'a été accordé, car ce n'était pas une dette qui dût porter intérêt ; seulement, le parlement, dans sa générosité, devait indemniser ces hommes en raison de la perte qu'ils ont subie.

Dans toutes les circonstances du cas, voici un crédit que le parlement, je crois, devrait voter.

M. HAGGART : Je ne connais rien au sujet de cette affaire en dehors de ce que j'ai appris par l'exposé que vient de faire le

ministre de la Marine et des Pêcheries, et si cet exposé est exact, il me semble qu'il s'agit là d'une réclamation que le parlement du Canada ne devrait pas payer.

L'honorable ministre déclare qu'il fut convenu en vertu d'un arrangement conclu entre les gouvernements d'Angleterre et des Etats-Unis que certains produits de pêche seraient admis en franchise dans ce dernier pays. Le lieutenant-gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard, qui était un fonctionnaire impérial, a annoncé aux habitants de cette colonie qu'il en serait ainsi. Les autorités américaines ont dit : "Non. Comme le Canada n'a pas en entier consenti à l'arrangement, nous n'y donnerons pas suite quant à l'Ile du Prince-Edouard." Alors, ça devenait une affaire de faveur à l'égard de la population de l'Ile du Prince Edouard et de celle du Canada. Il s'agissait seulement d'une question de bonne foi applicable seulement aux sujets anglais. Pourquoi indemniserait-on les habitants des Etats-Unis ou des sujets d'un gouvernement étranger, parce que ce gouvernement n'a pas rempli ses engagements envers les autorités impériales ? A mes yeux, c'est là la proposition la plus ridicule qui existe au monde.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pourquoi l'avez-vous fait en 1887, alors ?

M. HAGGART : Rien ne me prouve que nous l'ayons fait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous en avons la preuve sous les yeux. Voici en effet l'item :

Pour remettre aux marchands de l'Ile du Prince Edouard le montant des droits payés par eux aux douanes des Etats-Unis sur poisson et sur l'huile, y compris le montant payé par H. M. Churchill.

M. MACDONALD (I. P.-E.) : M. Churchill était naturalisé.

M. HAGGART : Je prends le rapport de M. Fitzgerald, le fonctionaire qui a fait rapport au sujet des réclamations, et celui-ci déclare que Hall et Myrick étaient citoyens américains.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Churchill était citoyen américain lorsque l'argent en question lui a été payé.

M. FOSTER : Non, vous vous trompez à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je ne me trompe pas. Il était citoyen américain en 1871, et il l'a été jusqu'en 1884 ; et c'est dans le but d'obtenir ce paiement qu'il s'est adressé aux tribunaux pour se faire naturaliser un jour ou deux avant de le recevoir. Le droit que possédaient tous ces gens-là d'être indemnisés a été discuté et réglé par le parlement en 1887, et il serait des plus monstrueux de refuser cette indemnité à Hall et Myrick après l'avoir accordée aux autres. J'avoue qu'il y aurait lieu de prétendre en premier lieu de ne pas faire la chose, mais le parlement l'a faite dans les autres cas.

M. HAGGART : Je ne connais rien de ce qu'on a fait en 1887. Je m'occupe de la preuve produite par le ministre de la Marine et des Pêcheries en vue d'obtenir de ce comité l'autorisation de payer cette indemnité. La seule raison pour laquelle d'après le juge, ces hommes n'ont pas été payés, est qu'ils étaient citoyens américains. Voyez l'absurdité de la prétention de l'honorable ministre que nous devons indemniser des citoyens américains en raison de dommages subis en conséquence de règlements de douanes dépendant absolument du pouvoir du gouvernement américain. A mes yeux, cette prétention n'est pas justifiée par le fait que M. Churchill aurait été également citoyen américain. Je crois qu'il serait monstrueux de l'indemniser, même s'il prêtait le serment d'allégeance après que les dommages ont été subis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ne faisiez-vous pas partie du gouvernement lorsque ce crédit a été soumis ?

M. HAGGART : Je ne faisais pas partie du gouvernement en 1887, et je n'ai jamais entendu parler de cela. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a absolument pas justifié sa proposition d'indemniser des citoyens américains parce que leur propre gouvernement n'a pas rempli ses engagements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Naturellement, mon honorable ami comprend que Hall et Myrick, bien que non sujets anglais, ont résidé dans l'Ile du Prince-Edouard pendant 40 ans, et qu'ils y ont fait des affaires considérables et employé nombre de sujets anglais.

M. HAGGART : Cela se peut, mais l'honorable ministre n'a nullement établi de causes de nature à justifier ce parlement de payer cette réclamation. Dans tous les cas, c'est une dette qui a pris naissance dans l'Ile du Prince-Edouard avant la Confédération. C'est au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard qu'on devrait s'adresser.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voilà un autre point.

M. HAGGART : Le montant entier de la déclaration devrait être réclamé de ce gouvernement. S'il est dû quelque chose à ce sujet, c'est ce gouvernement-là qui le doit et c'est ce qu'on aurait dû prendre en considération lorsqu'on a arrêté des conditions de l'entrée de la province dans la Confédération. L'honorable ministre dit qu'il résulte du fait que nous avons obtenu une magnifique indemnité lors du traité de Washington, que nous devons traiter généreusement ces gens-là. Mais nous avons réglé ce point. Après tout, c'était une affaire de faveur qui devait s'appliquer à notre propre

population seulement, et il ne peut y avoir de justification à l'apliquer à des citoyens américains.

M. McLELLAN : A tous égards, M. Myrick est un sujet anglais, bien que légalement il ne le soit pas. Tous ses intérêts se trouvent dans ce pays-ci, où il fait affaire depuis 40 ans, et les hommes qu'il emploie sont sujets anglais. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux se trompe lorsqu'il dit que c'est un étranger qui réside ici.

M. HAGGART : Je n'ai nullemnt dit que c'était un étranger qui résidait ici. J'ai accepté l'exposé du ministre de la Marine et des Pêcheries, lequel a lu le rapport de M. Fitzgerald où il est dit que Hall et Myrick étaient sujets américains.

M. McLELLAN : Oui, mais une partie de la compagnie est composée de sujets anglais, et, comme l'a fait remarquer l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, la compagnie a été induite à payer l'équivalent des droits de douane en question aux pêcheurs de l'Ile du Prince-Edouard par l'entente qu'elle serait remboursée. Elle a eu plus d'une occasion d'être convaincue qu'elle le serait. D'abord, elle a eu la promesse du gouvernement américain, laquelle fut ensuite violée ; et ensuite, l'assurance du lieutenant-gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard, que les a portés à comprendre que les droits de douane payés par eux leur seraient remboursés. Ces droits. ils les ont virtuellement payés aux pêcheurs, et il ne serait que juste qu'on les en remboursât.

Il est oiseux maintenant d'examiner la question consistant à savoir si cet argent devrait être payé par l'Ile du Prince-Edouard ou non, ou s'il devrait l'être ou non. Les fait est que les aautres exportateurs de l'île ont été remboursés des droits qu'ils avaient payés ou du montant qu'ils ont pu prouver devant le commissaire avoir payé aux pêcheurs de qui ils avaient acheté le poisson, et M. Myrick, qui est le plus grand commerçant de poisson de l'île, n'a pas encore été payé jusqu'à présent, et il n'y a pas la moindre raison au monde qui puisse nous justifier de lui refuser la justice dispensée aux premiers.

Comme l'a fait remarquer le ministre de la Marine et des Pêcheries, un Américain du nom de Churchill a été remboursé.

M. FOSTER : Non pas lorsqu'il état sujet américain.

M. McLELLAN : C'est vrai, il n'était pas sujet américain lorsqu'il a été remboursé, mais il est devenu sujet anglais seulement afin de recevoir cet argent. Quelle différence cela fait-il en justice qu'il soit devenu sujet anglais en 1883 ou 1884, ou non ? Je ne comprends nullement la valeur de cet argument.

M. HAGGART : Ni moi non plus.

M. McLELLAN : Nous devons nous rappeler que la compagnie a prouvé devant les commissaires qu'elle avait réellement payé cette somme de $15,029 à ceux de qui elle a acheté ce poisson, et que chaque sou de cette somme avait été payé à des sujets anglais, et en toute justice elle a droit d'obtenir le remboursement de cet argent. Elle possédait la parole du lieutenant gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard pour garantie de ce remboursement, et en toute équité nous devrions, je crois, la placer sur un pied égal avec ceux qu'on a remboursé il y a des années.

M. MARTIN : Je regrette de ne pouvoir abonder dans le sens de mon honorable ami. C'est là une réclamation que cette compagnie possède réellement contre les Etats-Unis. A titre de bienfaisance, comme l'a dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, les pêcheurs anglais ont été indemnisés par le gouvernement canadien, mais je ne crois nullement que nous soyions obligés en quoi que ce soit à indemniser des pêcheurs américains.

Lorsque l'honorable député dit que nous avons indemnisé un pêcheur américain, son assertion n'est pas conforme aux faits. Lorsque M. Churchill a reçu le paiement de sa réclamation, il était naturalisé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela ferait-il quelque différence dans le cas actuel ? L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux vient de dire que ça ne fait pas de différence ni en justice ni en équité.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : C'est une affaire de faveur, comme le reste.

M. MARTIN : Qu'on me permette de citer les paroles de l'honorable ministre lui-même, lorsqu'il s'est adressé à la Chambre à ce sujet en 1883. Voici ce que les " Débats " rapportent :

Ces messieurs possèdent une bonne réclamation contre les Etats-Unis. Si un citoyen américain possède une bonne réclamation contre les Etats-Unis, c'est là qu'il doit se faire payer.

Sir Leonard Tilley disait :

Les citoyens américains faisant la pêche dans les eaux canadiennes ne devraient pas être indemnisés à même les fonds du Canada, mais ils devraient s'adresser à leur propre pays à cette fin.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces hommes ne pêchaient nullement dans les eaux canadiennes.

M. MARTIN : Je pense que oui.

Sir Charles Tupper a tiré d'une façon très équitable et très précise la ligne de démarcation qui sépare la position des citoyens américains de celle des citoyens anglais.

En 1887, le ministre de la Marine et des Pêcheries actuel a dit encore :

Il n'existait pas d'obligations légales ni morales, de la part du Canada, d'indemniser en quoi que ce soit ces hommes.

Mais parce qu'on a indemnisé des sujets anglais à titre de bienfaisance, l'honorable ministre prend sur lui de lui demander d'indemniser un citoyen américain, et un citoyen américain qui a comparu devant cette commission des pêcheries de Halifax pour déprécier, en qualité de témoin spécial déposant dans l'intérêt du gouvernement des Etats-Unis, l'importance des pêcheries du Canada. Voici, en effet, le rapport de la commission de Halifax de 1877, où je trouve à la page 2854, n° 71, ce que voici :

Isaac C. Hall, de Charlottetown, I.P.-E., et Winthrop, Massachusetts, marchand de poisson, assigné de la part du gouvernement des Etats-Unis, assermenté et examiné.

L'honorable ministre sait que M. Hall a été des années durant l'agent consulaire des Etats-Unis, et s'il veut prendre communication de la déposition de M. Hall, il verra que celui-ci a essayé de déprécier l'importance de nos pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Rien de la sorte.

M. MARTIN : Je vais la lire pour l'honorable ministre.

Voici la première question posée :

Par M. Foster :

Q. Vous êtes citoyen des Etats-Unis ?—R. Oui.

Q. Vous avez une maison à Charlottetown ?—R. Une maison de commerce.

Q. Et vous demeurez une partie de l'année à Charlottetown, et l'autre partie à Winthrop, Mass., près de Boston, dans le comté de Suffolk ?....

Il y a une distinction à faire entre la réclamation de Churchill et celle de Hall. Churchill demeurait dans l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il demeurait l'hiver à Boston.

M. MARTIN : L'honorable ministre n'est nullement exact.

M. MACDONALD (I.P.-E.) Pas tous les hivers.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le connais depuis que j'existe, et il se trouve absolument dans la même position que Hall.

M. MARTIN : L'honorable ministre dit que M. Hall n'a pas essayé de déprécier l'importance des pêcheries canadiennes. Voici la question qui lui fut posée et la réponse qu'il a fait, à la page 2857 :

Q. Comme affaire d'observation, y font-ils ordinairement la pêche à la distance où la font les bateaux ? —R. Non, ils la font plus au large.

Etablissant qu'ils faisaient la pêche au delà de la limite des trois milles.

Alors, l'honorable ministre qui comparaissait en qualité d'avocat devant la commission, le rectifie en apportant son témoignage —voir page 2859 :

Par M. Davies :

Q. Je pense que vous faites erreur au sujet de cette année-là ?—R. La prise du poisson faite sur la côte américaine en 1870 a été exceptionnelle.

Afin d'établir la prétention du pays auquel il appartenait, ce monsieur a réellement mentionné à tort une année pour une autre.

Je ne veux pas retenir le comité, mais je crois que l'honorable ministre a tort de soumettre ce crédit à cette Chambre. Il y a quelques années, en discutant cette affaire soumise à la Chambre, il a déclaré que cet homme était un ardent libéral, et voilà, j'en suis convaincu, la meilleure raison qu'il puisse apporter au comité à l'appui de l'adoption de ce crédit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Peut-être est-ce la raison pour laquelle il n'a pas été placé sur le même pied que Churchill en 1887.

M. MARTIN : Nous nous attendions à voir porter cet item au budget de la dernière session, du moins il en était rumeur, car Hall et Myrick ont fait éclater leur zèle en faveur du parti libéral lors de l'élection partielle de Prince-ouest. C'est là l'un des arguments les plus puissants que l'honorable ministre pouvait offrir. Mais j'espère qu'on n'insistera pas pour faire adopter un crédit qui ne peut être justifié par aucune bonne raison.

M. McMULLEN : Je n'ai jamais entendu parler de cette réclamation, bien que je siège depuis plusieurs années en cette Chambre. Je ne m'opposerai pas à ce qu'on la paie si elle est honnête. On dit que cet homme est un citoyen américain bien qu'il demeure depuis des années au Canada. Cependant, le fait qu'il est Américain n'est pas une raison pour qu'il ne reçoive pas tout ce qu'il a justement droit de réclamer. Si la réclamation n'est pas juste, elle ne devrait être payée pour aucune considération. Si la réclamation est justement due par les Etats-Unis, le Canada n'a pas le droit de la payer. Je n'étais pas présent lorsque le ministre a commencé à faire son exposé de l'affaire, mais si l'on a refusé de payer à cet homme sa réclamation parce qu'il était citoyen américain, on a commis une injustice envers lui. On l'accuse d'avoir fourni un témoignage favorable aux Etats-Unis devant la commission concernant les pêcheries. Ce n'est pas là une raison pour ne pas payer sa réclamation. Je suppose que le gouvernement a examiné celle-ci, et qu'il en est arrivé à la conclusion qu'elle est juste, et alors on devrait la payer.

M. SPROULE : J'ai toujours vu d'un œil de défiance ces anciennes réclamations. On semble avoir attendu pour les soumettre la mort ou le départ de la moitié de ceux qui connaissent les circonstances s'y rapportant. Les renseignements apportés par l'honorable député de Queen-est (M. Martin) sont très importants et sont très gros de signifi-

cation. Il semble que l'honorable ministre fait valoir maintenant une réclamation semblable à une autre qu'il a autrefois combattue.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne l'ai pas combattue. Lorsque l'affaire a été soumise à la Chambre, j'ai prétendu qu'il n'existait pas là de réclamation légale contre le Canada, mais si nous jugeons à propos d'affecter une certaine somme du montant accordé par la sentence arbitrale au dédommagement que, dans notre générosité, nous voulons accorder à ceux qui ont subi les dommages en question, nous devrions le faire équitablement sur toute la ligne, et non pas en admettre un pour en exclure un autre. On a payé en 1887 une réclamation à M. Churchill, mais celle de M. Hall ne l'a pas été.

M. SPROULE : L'honorable ministre admet qu'il n'existe pas là de réclamtaion légale. C'est là une très forte raison pour croire qu'il n'y a pas de réclamation moralement. C'est là une affaire qui est arrivée, je crois, avant l'entrée de la province dans la Confédération. A quelle phase de l'existence du pays verrons-nous régler ces réclamations de date antérieure à la Confédération ? S'il y a moralement réclamation, que l'Ile du Prince-Edouard la paie. On nous dit que la réclamation existe contre les Etats-Unis. Alors, s'il doit s'exercer de la générosit quelque part, ce devrait être aux Etats-Unis. Le fait que cette réclamation a langui si longtemps suffit pour exciter les soupçons, et l'aveu qu'il n'y a pas là de réclamation légale est une autre forte raison pour laquelle nous devrions refuser de l'admettre.

M. DAVIN : L'honorable député de Prince-ouest (M. McLellan) a dit que les Etats-Unis devaient cet argent. D'après la citation de ses paroles par mon honorable ami le député de Queen (M. Martin). l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries aurait dit la même chose. Eh bien ! M. l'Orateur, ces estimations débordent de générosité. Elles comprennent beaucoup de réclamations douteuses. Mais voir le Canada, qui possède 5,000,000 d'habitants, entreprendre de payer des dettes des Etats-Unis, en vérité voilà quelque chose de simplement cocasse. Lorsque ces messieurs se présenteront devant le pays, ils devront inscrire sur leur bannière : " Nous avons fait litière de tous nos principes ; nous avons pris ceux des conservateurs ; nous demandons certains crédits parce que nous avons adopté des rôles que nous avons dénoncés pendant 18 ans, et nous payons les dettes des Etats-Unis. "

M. McLELLAN : M. le Président——

Une VOIX : Adopté.

M. FOSTER : Non, il est impossible d'adopter cela. Je désire parler, si l'honorable député (M. McLellan) ne le fait pas.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité.)

Pour rembourser à certaines personnes de l'Ile du Prince-Edouard le montant des droits de douane payés aux Etats-Unis sur poissons et sur huile, étant le montant paye par MM. Hall et Myrick..... ..... $15,029

M. SPROULE : Je propose que cet item soit rayé. Je pense que c'est faire un simple don de deniers publics que nous n'avons pas légalement, ni équitablement, je crois, le droit de donner.

M. FOSTER : On ne peut guère comprendre pourquoi cet item est soumis à cette phase particulière de la session. Voilà un exemple du tort déplorable d'attendre à la dernière heure des sessions pour présenter à la Chambre des réclamations importantes et sujettes à la discussion. De quelle manière peut-on obtenir l'expression de l'opinion de la représentation au sujet de cette réclamation qui nous est maintenant soumise. réclamation dont l'existence remonte à 1871, et qui depuis lors jusqu'à présent, si ce n'est en une ou deux occasions. n'a donné absolument aucun signe de vie ? Comment est-il possible qu'on puisse obtenir l'expression régulière de l'opinion de la Chambre au sujet de cette réclamation à une phase de la session où nous désirons siéger pour voir la considération définitive des crédits et clore la besogne? Je pense que mon honorable ami ferait bien de considérer ce fait ; et comme cette affaire a déja traîné si longtemps elle pourrait bien traîner encore un an, et il la soumettra à la prochaine session, alors que nous serion mieux disposés à lui accorder une juste considération. J'aimerais savoir de mon honorable ami ce qu'il en pense.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous devons décider la chose d'une manière ou d'une autre.

M. FOSTER : Eh bien! c'est là une réclamation au sujet de laquelle l'honorable ministre lui-même a exprimé un avis. Il n'est pas difficile d'en constater la base. On a supposé possible entre le gouvernement impérial et les Etats-Unis l'existence d'une convention par laquelle ceux-ci admettraient en franchise l'exportation sur leur marché de certains produits des eaux canadiennes. Cette convention n'a pas été exécutée. Les personnes en question étaient des commerçants de poisson ou des pêcheurs. L'honorable ministre a semblé croire que leur cause y gagnerait s'il déclarait qu'ils n'étaient pas pêcheurs eux-mêmes, mais qu'ils achetaient simplement le poisson pris par les pêcheurs canadiens, attendu qu'ainsi ils faisaient pour ainsi dire une faveur aux pêcheurs canadiens en achetant leur poisson. Mais, sans doute, ces personnes étaient là dans un but de spéculation commerciale, et elles achetaient la matière première à aussi bon marché que possible.

Leur marché était les Etats-Unis. Elles avaient un bénéfice en vue. Dans le cas où les droits de douane auraient été abolis, leurs marchandises auraient été admises en franchise, et leur profit aurait été plus considérable. En étant obligés de payer des droits, leur bénéfice en était diminué d'autant. C'étaient des citoyens des Etats-Unis, demeurant surtout dans le pays voisin, et qui ne se trouvaient dans l'Ile du Prince-Edouard qu'autant qu'il le fallait pour leur permettre de faire leurs affaires, en tant que le requéraient les exigences de leurs affaires ; ils étaient de l'Ile du Prince-Edouard, mais au point de vue du domicile c'étaient des citoyens américains.

On a invoqué le fait que ces commerçants avaient pris l'avis du gouvernement de l'Ile du Prince Edouard à l'époque en question. Evidemment, le gouverneur ne pouvait donner une opinion comportant la responsabilité de dommages ou obligations de paiements, et il ne l'a pas fait non plus. On lui a simplement demandé : " Que pensez-vous de la perspective ?" Très naturellement, il a répondu : " Eh ! il me semble que si l'Angleterre et les Etats-Unis ont virtuellement conclu un arrangement, cet arrangement sera exécuté, et que vous courez fort peu de risque à ce sujet." Par conséquent, je ne pense pas que l'on soit lié par là ; mais si quelqu'un l'était, ce serait l'Ile du Prince-Edouard et non pas le Canada, car l'Ile du Prince-Edouard, à cette époque ne faisait pas partie de la Confédération. Toutefois, je ne prétends pas que quelqu'un fût lié par là. Ce n'était là, en effet, qu'une simple expression d'opinion faite en réponse à une requête, et c'était une opinion que presque tout le monde aurait donnée, car on était généralement d'avis à cette époque que les Etats-Unis exécuteraient l'arrangement.

Eh bien ! les Etats-Unis n'ont pas exécuté cet arrangement. Ils ont prélevé les droits pour en verser le produit dans le trésor américain. Cela veut dire qu'un citoyen américain a eu à payer au trésor américain la taxe imposée sur ses importations aux Etats-Unis. Contre qui le grief existait-il ? Pas encore contre l'Angleterre, celle-ci étant disposée à exécuter l'arrangement, et désireuse de le faire. Par contre, le Canada, car celui-ci n'était pas partie à l'arrangement. En sa qualité de citoyen des Etats-Unis, le réclamant en question ne pouvait en réalité posséder de griefs que contre le gouvernement qui a reçu son argent, et qui l'a pressuré dans la mesure d'un impôt dont son poisson a été frappé.

Mon honorable ami est de cet avis. On l'a cité et quand, en 1883, la question a été soulevée, celle-ci a été formellement énoncée dans une motion dont les termes ne pouvaient être plus clairs, et que voici :

Pour remettre aux marchands de l'Ile du Prince-Edouard, sujets britanniques, le montant des droits payés par eux aux douanes des Etats-Unis sur poisson et sur huile en l'année 1871, d'après les arrangements qui avaient été pris en attendant la législation nécessaire pour donner force de loi au traité de Washington --arrangements en vertu desquels les pêcheurs des Etats-Unis eurent la liberté de pêcher dans les eaux du territoire de l'Ile du Prince-Edouard, avec l'entente que le président des Etats-Unis demanderait au Congrès de rembourser ces droits,—entente à laquelle le président a subséquemment refusé de donner suite pour la raison que la proposition impliquait l'action collective de toutes les colonies de l'Amérique Britannique du Nord, que cette action a fait défaut, et qu'il ne serait pas praticable de séparer les colonies ou de mettre à effet pour l'une ce que le président était disposé à faire pour toutes, la présentation de la réclamation de ces marchands devant la commission de Halifax n'ayant pas été jugée à propos dans l'intérêt général de la cause britannique.

M. FOSTER.

Eh bien ! tous les motifs se trouvent énoncés dans cette motion. Les pêcheurs américains possédaient le privilège de pêcher dans des eaux canadiennes ; ils se prévalurent de ce privilège, sans rien payer en échange. Les Etats-Unis refusèrent de donner suite à l'entente, et ainsi, ces pêcheurs et ces commerçants se sont trouvés à payer un droit au gouvernement américain en raison des produits qu'ils ont exportés aux Etats-Unis. Les uns et les autres, s'il existait un grief, le possédait contre les Etats-Unis. Ils ne possédaient ni légalement ni moralement de grief contre l'Angleterre ni contre l'Ile du Prince-Edouard. Celles-ci ont exécuté leur part de la convention, en permettant aux pêcheurs américains de pêcher sans restriction dans les eaux canadiennes. De sorte que s'ils possédaient un grief, c'était seulement et uniquement contre le gouvernement des Etats-Unis. Celui-ci a refusé d'écouter leur grief, peu importe que les personnes lésées fussent sujets britanniques ou citoyens américains. Qu'a fait le gouvernement du Canada ? Il déclara, seulement à titre de faveur : " Voici des sujets anglais, des citoyens du Canada, qu'on a pressurés grâce à une entente qui existait virtuellement à cette époque. Les Etats-Unis ont violé cette entente. Malgré celle-ci, les Etats-Unis ont encaissé les droits. Ils devraient maintenant rembourser cet argent, si quelqu'un doit le faire ; mais il s'agit là de nos sujets. Or, comme les Etats-Unis ne feront pas droit à ces réclamations, nous devrons donc à titre de faveur, rembourser à ces citoyens canadiens et sujets anglais le montant des droits qu'ils ont payés en agissant en vertu d'une entente qu'ils supposaient les sauvegarder du paiement de ces droits. Il n'y avait là de réclamation ni légale ni morale. Il n'y en a pas eu auparavant, il n'y en a pas eu après. Le gouvernement du Canada aurait pu dire : " S'il existe quelque grief, l'Ile du Prince-Edouard devrait le réparer." Mais ce n'est pas ce qu'a dit le gouvernement du Canada. Il a simplement dit : " A titre de faveur, nous ne discuterons pas cette question avec l'Ile du Prince-Edouard, et plutôt que de laisser subir ces dommages à ces hommes-là, nous affecterons un montant suffisant des deniers publics au remboursement de nos propres gens." Voilà qui a été fait, et mon ho-

norable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a pris une forte attitude à cette époque. L'un de ses arguments étaient que ces gens auraient pu produire leurs réclamations contre les Etats-Unis, et que c'était là le gouvernement à qui incombait l'obligation de la payer.

Voici ce qu'il a dit, d'après les " Débats " de 1884 :

Il n'y a pas là de réclamation qu'on eût pu soumettre à la commission de Halifax....

Ces messieurs possèdent une bonne réclamation contre les Etats-Unis ; il n'y a pas de doute sur ce point.

Telle était alors l'opinion de mon honorable ami, je suppose que telle est encore son opinion.

Sir Leonard Tilley, parlant à ce sujet, disait :

Le gouvernement en est arrivé à la conclusion que les citoyens américains pêchant dans les eaux canadiennes ne devraient pas être payés à même les fonds du trésor du Canada d'une dette que leur propre gouvernement aurait dû acquitter.

Cela était absolument conforme à la prétention de mon honorable ami, disant que si ces citoyens-là possédaient une réclamation, c'était contre les Etats-Unis.

M. Mills, de Bothwell, maintenant le ministre de la Justice, disait :

Le seul fait qu'une des parties devient sujet anglais grâce à la naturalisation ne fera pas revivre une réclamation auparavant dépourvue de valeur.

Sa prétention a deux aspects, mais elle prouve ma proposition sous ce rapport, savoir : qu'ils n'avaient pas, vu leur qualité de citoyens américains, de réclamation contre le Canada, et que leur réclamation ne devrait pas revivre.

M. Mills a ajouté qu'elle ne le devrait pas même dans le cas de naturalisation ; mais il est clair et formel sur le point prétendant qu'on n'avait pas de réclamations.

Sir Charles Tupper, disait :

Nous ne pouvons payer cet argent sauf à des sujets anglais.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries disait :

J'ai dit qu'il n'y avait ni légalement ni moralement de réclamations obligeant le Canada à payer ces montants.....On a présenté ces réclamations que rien ne sanctionnait ni moralement ni légalement.... C'était la charité que nous faisions....Il n'y avait pas là de réclamation ni légale ni morale, et j'ai dit que leur qualité de citoyens américains ne leur permettait pas (à Hall et Myrick et à Churchill) de nous demander autre chose que la charité....Il paie l'argent du Canada à un citoyen américain.

La première prétention, qui est encore la sienne, de l'honorable ministre était qu'ils avaient une réclamation contre le gouvernement américain. Il dit que nous pourrions les traiter avec charité, quand bien même ils seraient Américains.

Sir John Macdonald aurait dit :

Si les autres ne sont pas sujets anglais, ils seront traités sur le même pied que Hall et Myrick... Le gouvernement des Etats-Unis a commis le préjudice qui leur a été causé, et en leur qualité de citoyens des Etats-Unis ils peuvent s'adresser à leur propre gouvernement pour obtenir réparation.

Tout le monde était du même avis sur ce point. Je ne crois pas qu'il y eût une seule voix dissidente dans le parlement à ce sujet, si ce n'est celle de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui était lié d'amitié avec Hall et Myrick, et qui n'aimait pas les voir privés des bienfaits de la charité du gouvernement. Et l'opinion de cette Chambre à cette époque était que la qualité de citoyens américains enlevait tout droit de s'adresser au gouvernement du Canada pour se faire payer sa réclamation, et que dans ce cas, le réclamant devait exercer son recours contre son propre gouvernement qui avait lui-même causé son grief en percevant l'impôt frappant ses importations.

Mon honorable ami invoque un autre argument, abandonnant celui-ci un instant, et dit qu'en 1887 nous avons indemnisé Churchill qui, en 1871, était citoyen américain, et non pas sujet anglais.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et qui le fut jusqu'en 1886.

M. FOSTER : Que bien que citoyen américain en 1871, alors que le grief a atteint son point culminant, lorsque la base s'en est dessinée Churchill a été indemnisé, tandis que Hall et Myrick, qui étaient simplement citoyens américains, et non pas naturalisés, ne l'ont pas été en 1887. Il a été voté un crédit qui a indemnisé Churchill. Il peut y avoir deux opinions à ce sujet. On peut être injustement d'avis que Churchill était citoyen américain en 1871, lorsque fut causé le grief, et par suite exclu du droit de s'adresser à la faveur ou à la charité du Canada à cet égard, et que le fait de changer d'allégeance ne pouvait lui procurer ce droit, la naturalisation n'étant acquise que subséquemment à la naissance de la réclamation. Il y a beaucoup de force dans ce point de vue. Ce fait ne change en réalité absolument rien à l'affaire en tant qu'il s'agit d'équité et de droit naturel, mais lorsqu'un homme devient citoyen de notre pays, en se faisant naturaliser, et qu'il devient un des nôtres, il a de plus grands droits à la charité et à la faveur du gouvernement qu'il n'en aurait s'il avait conservé sa qualité de sujet étranger, au lieu de s'identifier avec les citoyens de ce pays. C'est là l'attitude qu'on a adoptée, savoir : que vu qu'il s'était fait naturaliser sujet britannique, qu'il avait lié sa fortune à celle de notre propre population, et qu'il était devenu l'un des nôtres, nous devions étendre jusqu'à lui notre faveur et notre clémence, bien qu'il eût subi le tort dont il se plaignait avant de devenir citoyen canadien. Alors, le parlement lui a dit : " Nous étendrons notre faveur et notre charité jusqu'à vous, parce que vous êtes devenu l'un des membres de notre population, et que pour cette raison, nous devons vous traiter comme nous avons traité les autres." Vous pouvez penser tout ce que

vous voudrez quant à la mesure dans laquelle cette pensée a pu influer sur le parlement alors, mais ce qui ne fait pas de doute c'est qu'elle a influé.

Si Hall et Myrick s'étaient fait naturaliser citoyens du Canada, je ne pourrais, pour ma part, m'opposer au paiement de leur réclamation, je ne voudrais pas le faire, et je ne pense pas que ce paiement fût contesté dans le parlement. Mais ils ne sont pas naturalisés, et ce sont des citoyens devant allégeance à un autre pays, c'est-à-dire au pays qui les a lésés, s'ils l'ont été, au pays qui a reçu leur argent, au pays qui devrait les payer. Ils ne peuvent prétendre être devenus depuis membres de notre société, pour ce qui concerne les droits et les devoirs du citoyen. Leur position est absolument restée aujourd'hui ce qu'elle était auparavant, et ils n'ont pas établi la prétention—de nature secondaire, je vous le concède, mais ce pendant de certaine importance—qu'ils se sont fait naturaliser sujets anglais, et sous ce rapport, ils ne possèdent pas le même droit que celui qu'avait Churchill. Et il n'y a pas de doute qu'ils n'ont pas à la faveur et à la charité de ce parlement le droit qu'y avaient des sujets britanniques en 1871.

Telle est la raison, entre autres, pour laquelle je combats cete réclamation. Je ne crois pas que nous devions la payer. Je ne vois aucun motif légal, ni équitable en vertu duquel nous devrions le faire. Il s'agit de citoyens d'un pays étranger, tout respectables citoyens qu'ils soient ; ils se sont mêlés à nous jusqu'à un certain point à des fins d'affaires, et nous sommes heureux de les posséder : mais ils ne font pas partie de notre pays, et par suite, ils ne peuvent posséder de droits à la faveur et à la charité de ce parlement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai rien à redire au sujet de la manière dont l'honorable député a discuté la question. Cependant, je ne crois pas qu'il ait exposé ses prétentions d'une façon convaincante, ni que les conclusions auxquelles il en est arrivé soient celles que la Chambre adoptera, et lui-même a évidemment senti la grande faiblesse de son argument lorsqu'il a essayé de faire une distinction entre ceux qui sont citoyens américains aujourd'hui et ceux qui, après avoir été citoyens américains à l'époque où la réclamation a pris naissance et pendant 15 ans ensuite, se sont fait naturaliser en 1886 dans le but de toucher l'indemnité qui leur a été accordée.

M. FOSTER : C'est là une supposition que je ne voudrais pas admettre. C'est là une supposition qui n'est guère loyale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a déclaré avec assez de franchise qu'il n'existait pas de réclamation légale contre le Canada ni contre qui que ce soit. Le parlement a voté un crédit à ce sujet, parce qu'un tort international avait été commis et que les gens en question avaient été lésés. Originairement, l'intention du gouvernement était de restreindre l'indemnité aux sujets britanniques ; mais après que l'affaire eût été débattue trois fois dans la Chambre, le parlement se départit de ce principe et élimina les termes de la motion énonçant cette restriction. En tant que le parlement le savait, M. Churchill n'était pas sujet anglais.

M. FOSTER : L'honorable ministre lui-même a reconnu lors du débat qu'il avait été naturalisé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai reconnu qu'il l'avait été quelques mois auparavant, car, me trouvant à la cour, j'ai entendu lire ses pièces de naturalisation. J'ai dit : " Vous allez indemniser un homme qui a été citoyen américain durant quinze ans après que sa réclamation eut pris naissance, et c'est ce dont je serai parfaitement satisfait si vous traitez de même tous ceux qui se trouvent dans le même cas." J'ai ajouté : " Vous faites une distinction entre les deux, parce que l'un est conservateur et que l'autre est libéral "—car Hall et Myrick forment une maison ardemment libéral. Je ne pense pas que dans son âme et conscience mon honorable ami, qui pourrait se montrer généreux, croie que ce soit là un honnête motif pour refuser l'indemnité.

S'il consulte les " Débats " de 1884, l'honorable député verra que cette question même fut soumise à la Chambre, et que sir John Macdonald a admis qu'on ne pouvait raisonnablement refuser de payer leur réclamation à ces messieurs.

Voici ce qu'il a dit :

Je pense que la réclamation de ces marchands mérite d'être prise en considération. L'honorable député, comme protecteur des droits de l'Ile du Prince-Edouard, a fortement insisté pour qu'une certaine somme, prise sur l'indemnité de $5,000,000 accordée fût donnée à l'Ile du Prince-Edouard. Nous sommes d'accord avec l honorable député jusqu'à un certain point, en accordant aux marchands de poisson de l'Ile un certain remboursement.

Sir John Macdonald faisait reposer l'affaire uniquement sur le motif que voici : " Une indemnité de $5,000,000 a été accordée et payée au Canada. Or, ces marchands possèdent une bonne et équitable réclamation bien que non légale, et nous distrairons de ces $5,000,000 une somme suffisante pour la payer. "

M. FOSTER : De fait, les deniers payés ne provenaient pas de l'indemnité, mais d'un crédit du parlement tiré du fonds consolidé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voici que disait M. Blake dans la même circonstance :

Mais je ne suppose pas qu'elle ait jamais été présentée, parce que, d'après la lettre rigoureuse de la loi, il a été reconnu que les Etats-Unis n'avaient aucune responsabilité légale dans cette affaire. Or, si la cause,

telle qu'elle a été présentée, est si faible ; si, au point de vue des affaires, c'est un acte de générosité de la reconnaitre ; si elle doit être appuyée seulement sur la considération que le Canada a reçu une indemnité considérable, et qu'il n'est pas déraisonnable, dans les circonstances, qu'il supporte la perte, je crois que l'honorable ministre trouvera qu'il est difficile de répondre à l'argument de mon honorable ami qui siège derrière moi. Ce dernier a trouvé que le même monsieur qui s'est adressé au lieutenant-gouverneur, qui a reçu l'assurance que le résultat serait de telle et telle façon, et qui a placé son argent sur la foi qu'il a eu dans la parole du lieutenant-gouverneur, doit être retranché de la liste des réclamants à cause de son origine américaine, lorsqu'un cadeau est fait à tous les autres.

Ainsi, les deux chefs de la Chambre faisaient reposer le paiement de la réclamation en question sur le même motif. M. Blake disait qu'il ne voyait pas pourquoi un homme serait empêché de profiter de la générosité exercée par le parlement parce qu'au simple point de vue légal, il était citoyen des Etats-Unis. De fait, Hall et Myrick faisaient affaires dans l'Ile du Prince-Edouard, il y étaient domiciliés, ils y avaient leurs familles et leurs enfants, ils y acceptaient et remplissaient tous les devoirs de citoyens.

M. FOSTER : Nullement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pourquoi pas ?

M. FOSTER : Ils ne le pouvaient pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Leur fils le peuvent, je suppose. Ils remplissaient les devoirs de cicitoyens, sous ce rapport, et l'argent qu'ils payaient était touché par des sujets anglais qui auraient pu exporter le poisson frappé des droits de douane en question et recevoir le remboursement fait à ce sujet.

Cependant, le parlement adopta l'avis de sir John Macdonald, puis, après avoir payé en conséquence leur réclamation à ceux qui étaient sujets anglais en 1871, il décida en 1887 de ne plus restreindre ce paiement aux sujets anglais, et il vota un crédit pour indemniser M. Churchill, bien que celui-ci fût resté citoyen américain pendant 15 ans après la naissance de sa réclamation. Or, le parlement ayant adopté ce principe et indemnisé M. Churchill, je ne vois pas pourquoi il refuserait d'indemniser MM. Hall et Myrick. Le contraire ne pourrait être prétendu devant aucun tribunal au monde.

Je ne me plains pas de la manière dont mon honorable ami a exposé ses prétentions, car je reconnais que si l'affaire était soumise pour la première fois au parlement, son argumentaion serait péremptoire ; mais elle n'a pas convaincu le parlement en 1884 ni en 1887.

Sir John Macdonald lui-même n'a pas repoussé la réclamation de Hall et Myrick. Il a simplement dit : " Nous ne pouvons les indemniser sans un nouveau message. "

M. FOSTER : Cela avait trait à la partie de la procédure critiquée par mon honorable ami.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les deux hommes, Myrick et Churchill, demeuraient tous deux dans l'Ile du Prince-Edouard, achetant tous deux les mêmes articles de commerce, les exportant tous deux aux Etats-Unis, et payant tous deux les mêmes droits de douane. Pouvez-vous justifier le fait de payer à l'un sa réclamation et de ne pas la payer à l'autre ? Vous ne le pouvez pas. Ce serait une injustice de la nature la plus grossière. Le parlement en était arrivé à la conclusion d'indemniser l'autre.

M. FOSTER : L'honorable ministre traite différemment, j'en suis convaincu, les membres de sa propre famille et ceux de la famille de son voisin. Qui peut-être étranger à une famille à une certaine époque pourra en faire partie ensuite, et alors les rapports changeront. Les rapports existant entre quelqu'un de la famile et la famille elle-même, sont bien différents de ceux qui existent entre la famille et les étrangers. La différence n'est nullement générique, c'est une simple différence de parenté. L'Etat est une famille que composent ses sujets ou ses citoyens, et les citoyens des autres pays sont des étrangers. Si un étrangr change son allégeance, il devient alors membre de la famille et on le traitera sur le même pied que les autres membres de cette famille, les devoirs de l'Etat envers lui étant différents. Quel que soit votre esprit cosmopolite, vous ne pouvez ignorer les sympathies qui doivent exister entre les citoyens de l'Etat, et vous ne pouvez prétendre que l'Etat ne doit pas plus à ses propres citoyens qu'aux citoyens d'un pays étranger. Cela n'implique pas que, tout en accordant une préférence à votre propre population, il vous faille être inujste.

M. SPROULE : Le paiement de cette ancienne réclamation contre une province, antérieure à l'entrée de cette province dans la Confédération, établirait un très mauvais précédent. Cette réclamation existe depuis 1871, et l'Ile du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération en 1873. Par conséquent, il s'agit là d'une réclamation vieille de 28 années. Or, en vertu de la loi de prescription, on devrait être déchu quatre fois du droit d'en demander le paiement, mais malheureusement, il n'existe pas de loi de prescription relativement aux réclamations contre la Couronne.

Le ministre admet que nous ne sommes ni moralement ni légalement tenus de payer cette réclamation, et le seul motif en vertu duquel il nous demande de le faire est celui de la charité. Je pourrais comprendre cela s'il s'agissait des héritiers de quelqu'un qui auraient été lésés par l'Etat et qui se trouveraient dans un état de pauvreté ; mais il s'agit là d'une riche compagnie, et, par conséquent, ce motif ne peut être invoqué.

En réalité, c'est une réclamation faite par des personnes qui trouvent qu'on devrait leur payer cet argent en dépit du fait que

depuis 28 ans, ce pays est d'un avis contraire. Si l'honorable ministre insiste sur l'adoption de ce crédit, ils en entendront encore parler, et ils seront appelés à en rendre compte à l'avenir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette réclamation fait partie d'une classe d'autres réclamations présentées au parlement en 1883 et admises par celui-ci en 1894.

M. SPROULE : Pourquoi le parlement ne les a-t-il pas payés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES Parce que le parlement ne voulait payer qu'à des sujets anglais, mais en 1887, le parlement autorisa le gouvernement à payer Churchill, qui était exactement dans la même catégorie que ce monsieur.

M. FOSTER : M. Churchill était naturalisé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En 1871, c'était un citoyen américain, et il est resté citoyen américain jusqu'en 1887.

M. WALLACE : Le simple exposé des faits suffit pour nous engager à condamner le paiement de cette somme. Si cette dette est due, c'est par les Etats-Unis. Ceux-ci l'ont répudiée. Cela a créé des misères et le Canada ayant admis l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération, sans s'occuper de savoir si cette réclamation ne devait pas être réglée par la nouvelle province, dans un élan de générosité, et sans y être obligé, a payé le montant perdu par les pêcheurs et les hommes d'affaires canadiens.

Mais payer les réclamations de citoyens américains est une idée si évidemment absurde, si contraire à toutes les notions de justice, qu'il n'y a pas d'excuse possible. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit que c'est exactement le même cas qu'une réclamation qui a été payée depuis. Il sait mieux que cela. On peut se demander si le parlement aurait dû payer cette réclamation, mais on ne peut soutenir que les deux cas sont analogues. Il s'agissait d'un sujet anglais, et bien que le réclamant n'eût été naturalisé que longtemps après l'événement qui lui avait causé des dommages, il n'en avait pas moins uni son sort au nôtre. Il prêta le serment du citoyen canadien et consentit à partager nos devoirs et nos obligations. Je ne sais pas et je ne me soucie pas de savoir pourquoi il n'est pas devenu plus tôt citoyen canadien. Je ne sais pas et je ne me soucie pas de savoir si son domicile était ici ou ailleurs. Tout ce que je sais, c'est qu'il est devenu citoyen canadien.

L'honorable ministre nous dit qu'il ne s'est fait naturaliser que pour donner plus de force à sa réclamation, mais il n'y a pas la moindre preuve à l'appui de cete assertion. Dans tous les cas, il était citoyen canadien lorsqu'il a reçu l'argent, tandis que le réclamant actuel qui fait des affaires ici depuis de longues années, ne l'est pas encore. Suivant l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ce dernier aurait son domicile ici ; il a fait sa fortune ici, et cependant, il n'est pas encore un des nôtres. Par conséquent, il renonce à exercer les droits qu'il pourrait avoir contre le peuple canadien. Comment ! on va donner l'argent si péniblement gagné de nos cultivateurs, de nos artisans, de nos pêcheurs et de toutes les autres classes de notre peuple à un citoyen américain, qui n'a, légalement ou moralement, aucune réclamation à faire valoir contre nous, et qui n'a d'autre titre, ainsi que l'a dit l'honorable ministre, que d'être un ami dévoué du parti libéral. Je considérerais comme un acte d'impudence le fait d'un étranger qui se mêle de nos luttes politiques ; et loin d'être en sa faveur, je pense que c'est un argument à invoquer contre lui.

Les honorables membres de la droite n'ont pas donné une seule raison qui justifierait le peuple de consentir à autoriser ses représentants à voter ce crédit de $15,029 de son argent péniblement gagné pour le donner à ces étarngers envers lesquels le gouvernement a fait preuve d'une si grande injustice en cette matière que le Canada, sans y être obligé, est venu en aide à ses propres habitants qui avaient été maltraités par les Etats-Unis.

M. MARTIN : Voici un autre aspect de la question. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit que cette maison était simplement l'intermédiaire qui achetait notre poisson et l'exportait aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, pas précisément cela.

M. MARTIN : Mais j'ai sous les yeux les paroles de l'honorable ministre et c'est exactement ce qu'il disait en 1884. Lorsque ces maisons achètent notre poisson, elles déduisent les droits du prix d'achat, et si ces droits doivent être remboursés à quelqu'un, c'est le pêcheur anglais qui doit en avoir le profit. Comment ce crédit sera-t-il voté ? A Hall et Myrick. Où sont les pêcheurs qui ont pris et les marchands qui ont vendu le poisson, il y a des années ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Assurément, l'honorable député ne veut que parler sans raisonner. Il ne s'est pas renseigné sur la matière. Il devait savoir que M. le juge Fitzgerald a été chargé de faire une enquête sur ces faits, ainsi que je l'ai expliqué. Le commissaire nommé a recueilli les témoignages, a examiné les livres de M. Hall et tous les sujets anglais qui avaient une réclamation à faire valoir se sont présentés et si leurs créances n'avaient pas été acquittées en entier, elles étaient discutées et portées au rapport du commissaire, le juge Fitzgerald. Celui-ci a fait rapport au gouvernement que, suivant lui, la réclamation de Hall et Myrick, s'élevant à $20,000, devait être réduite à $15,000;

et que c'était là le montant qu'il convenait de leur payer ; et c'est exactement la somme que nous demandons au parlement de voter.

M. MARTIN : L'honorable ministre est dans l'erreur. J'ai sous la main les " Débats " de 1884, et à la page 313, je constate que lui-mêmeme a dit que Hall et Myrick réclamaient de la part de sujets anglais une somme de $9,983.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député veut bien me permettre——

M. MARTIN : Je demanderais au ministre de me permettre de lui poser une question. Que sont devenus ceux qui réclamaient ces $9,983 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le juge Fitzgerald a donné leurs noms dans son rapport et ces réclamants ont été payés.

M. MARTIN : Cela rend le cas encore plus évident. Le citoyen américain a une réclamation contre son propre gouvernement ; que celui-ci la paie. Je ne crois pas qu'un ministre de la Couronne ait le droit de présenter une motion de cette nature. Le ministre de la Marine et des Pêcheries lui-même a déclaré à maintes reprises que c'était là une réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis Cependant, il se présente aujourd'hui devant le parlement canadien et dit que nous devons payer cette réclamation à un citoyen américain qui a un bon droit d'action contre son gouvernement.

Cet homme n'a pas eu son domicile dans l'Ile du Prince-Edouard et n'a jamais résidé là d'une manière permanente. Il se rend là pendant la pêche et demeure dans son propre pays la plus grande partie du temps. Il fait l'œuvre de son gouvernement depuis des années dans l'Ile du Prince-Edouard. Il a travaillé en faveur des Etats-Unis devant la commission d'Halifax, et a fait tout en son pouvoir pour détruire les justes réclamations du Canada ; cependant, il vient aujourd'hui nous demander une somme que son propre gouvernement devrait payer. Je suis très surpris de voir un ministre de la Couronne saisir la Chambre d'une pareille proposition.

L'amendement (M. Sproule) est voté dans la négative : Pour, 9 ; contre, 14.

M. DAVIN : J'aimerais faire observer que cinq ministres ont voté contre l'amendement.

M. BERGERON : Sept ministres.

Administration de la justice—
Juge supplémentaire de la cour territoriale du Yukon $4,000

M. BERGERON : Quel est ce nouveau juge ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'a pas encore été nommé.

M. BERGERON : Quel est le traitement du juge Dugas ?

Le PREMIER MINISTRE : $4,000.

M. BERGERON : Et ses dépenses ? Que reçoit-il en sus de son traitement ?

Le PREMIER MINISTRE : Les frais de subsistance.

M. BERGERON : Qu'est-ce que cela représente ?

Le PREMIER MINISTRE : Jusqu'aujourd'hui, le juge Dugas a été sur le même pied que nos autres fonctionnaires et s'est approvisionné au magasin de la police à cheval. Mais maintenant que cete contrée se développe, les fonctionnairee demandent qu'on leur paie en argent leurs frais de subsistance, et je crois que nous demandons un crédit à cette fin.

M. FOSTER : Le juge Dugas reçoit $6,000. Voici un autre item, " Frais de subsistance pour deux juges dans le territoire du Yukon, $4,000."

M. BERGERON : Est-ce que le gouvernement a payé tous les frais de voyage du juge Dugas, depuis Montréal jusqu'à Dawson ?

Le PREMIER MINISTRE : Je le crois, mais je n'en suis pas certain.

M. BERGERON : Est-ce qu'il n'y aurait pas un moyen de le savoir ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement. Si mon honorable ami m'avait laissé savoir qu'il désirait ce renseignement, je me serais fait un plaisir de le lui fournir.

M. FOSTER : Pourquoi a-t-on besoin au Yukon des deux juges de juridiction supérieure ? Y a-t-il à Dawson, un magistrat stipendiaire, ou un fonctionnaire remplissant ces devoirs judiciaires ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. FOSTER : Ne serait-il pas bon d'avoir là un magistrat pour faire observer les règlements de police et un juge ?

Le PREMIER MINISTRE : La police à cheval remplit les fonctions d'un magistrat, en ce qui concerne Dawson. Mais, vu l'immense étendue de ce territoire, il est nécessaire d'avoir un second juge, car le juge actuel doit faire de longues tournées pour administrer la justice et il n'exerce pas à Dawson seulement. Par exemple. Bennett est le siège d'une circonscription judiciaire ; et il y a plusieurs de ces circonscriptions disséminées le long du fleuve Yukon et de ses tributaires. Mon honorable ami n'a pas raison de trouver extraordinaire qu'un seul juge ne suffise pas à administrer la justice dans un aussi vaste territoire dont la population est très active.

M. FOSTER : Cependant, la police à cheval remplit l'office d'un juge.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mais d'un juge d'une juridiction inférieure.

M. DAVIN : Je crois qu'il ne serait pas nécessaire d'avoir des magistrats stipendiaires. Je suppose que l'état de choses qui règne là-bas est à peu près le même que celui qui existe au Nord-Ouest. Je crois que l'on a eu tort de ne pas adopter le système judiciaire qui est en vigueur dans les Territoires du Nord-Ouest, où les magistrats de police ont les pouvoirs d'un juge d'une cour supérieure. Je suppose, cependant, que ces juges remplissent les fonctions de magistrats stipendiaires, de juges des cours de comté et des cours supérieures. Mais même en remplissant toutes ces fonctions, le juge actuel n'aurait pas trop d'ouvrage.

Je ne puis moi-même comprendre pourquoi il est nécessaire d'avoir plus d'un juge au Yukon. Le juge Dugas, ou tout autre juge compétent à Dawson, pourrait se rendre à 30, 40, 50 ou 100 milles, revenir, et aller ailleurs, car nous connaissons les conditions qui existent dans les Territoires du Nord-Ouest, où un juge est habitué à administrer la justice dans un immense district, 600 milles de largeur sur 600 milles de longueur ; et dans les premières années de l'organisation des territoires, un magistrat parcourait souvent une distance beaucoup plus grande.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Supposons qu'un juge tombe malade.

Le PREMIER MINISTRE : Des occasions peuvent surgir où un juge sera occupé à présider la cour à un endroit et où l'on aura besoin d'un autre juge à un autre endroit. Dans une contrée comme celle-là, il n'est certainement pas trop de deux juges, car ces juges doivent remplir les fonctions d'un juge de cour Supérieure, et aussi de cour de comté. Ayant à administrer la grande et la petite justice, il leur faut beaucoup voyager.

M. BERGERON : Quelles lois ces juges administrent-ils là-bas ?

Le PREMIER MINISTRE : Le droit commun anglais.

M. BERGERON : J'ai posé cette question, parce que je sais que le juge Dugas est versé dans les lois de la province de Québec et dans les lois criminelles qui sont celles de l'Angleterre. Exerce-t-il en matière civile aussi bien qu'en matière criminelle ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. DAVIN : Dans les territoires du Nord-Ouest, nous avons pensé d'abord que je juge Rouleau, vu l'instruction qu'il avait reçue dans les lois civiles, serait incapable d'administrer le droit commun, mais nous avons constaté avant longtemps que c'était un de nos meilleurs juges.

Le PREMIER MINISTRE : La carrière du juge Dugas au Yukon parle d'elle-même.

M. FOSTER : A-t-on reçu quelque rapport indiquant que l'administration de la justice au Yukon était un fardeau trop lourd pour un seul juge ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais s'il existe un rapport qui a servi de base à la demande du ministre de la Justice.

Somme requise pour porter le traitement du greffier de la cour territoriale du district du Yukon à $2,000 par année. $1,500

M. DAVIN : N'est-ce pas là un traitement élevé pour un greffier ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons entendu dire à un membre éminent de la gauche, au cours de cette session, que les traitements de tous nos fonctionnaires au Yukon n'étaient pas suffisamment élevés.

M. BERGERON : Je le crois.

Frais de subsistance pour deux juges dans le territoire du Yukon. $4,000

M. DAVIN : Qui dirigera l'administration de la justice là ?

Le PREMIER MINISTRE : Je présume que ce sera le commissaire et son conseil.

M. DAVIN : Dans les Territoires du Nord-Ouest, c'est toujours le lieutenant-gouverneur.

Le PREMIER MINISTRE : Au Yukon, je présume que ce sera le commissaire et son conseil.

M. BERGERON : A-t-on averti les juges de ne pas spéculer sur les claims miniers ?

Le PREMIER MINISTRE : Ils n'achèteront pas de claims, j'en suis certain.

M. BERGERON : Je parle ainsi, parce que j'ai lu dans un journal qu'un juge du Yukon a écrit qu'il avait acheté des claims de la manière ordinaire et qu'il croyait qu'il n'y avait pas de mal à cela. Il a avoué la chose sans chercher à en faire un secret. Mais il pourrait être dangereux pour les plaideurs de permettre aux juges de se lancer dans ces entreprises.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis chagrin de ne pas voir le ministre de l'Intérieur à son siège dans le moment, car il pourrait donner à mon honorable ami plus de renseignements que moi.

M. BERGERON : Mais l'opinion de l'honorable premier ministre est que les juges ne devraient pas acheter de claims ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. FOSTER : Mon très honorable ami doit savoir, s'il lit les journaux, qu'un de ces juges a écrit une lettre, qu'un journal de Montréal a publiée, dans laquelle il disait qu'il regrettait de ne pas avoir fait, dans les

mines du Yukon, autant d'argent qu'on voulait bien l'affirmer, mais que si la chose eût été vraie, il en aurait été très fier et aurait volontiers consenti à le proclamer du haut des tours de Notre-Dame.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois qu'il ne serait pas convenable pour un juge d'enregistrer des claims à son nom, mais quant à la question de savoir s'il devait avoir la permission d'acheter des propriétés qui sont sur le marché, c'est autre chose. Nous avons adopté un arrêté du conseil donnant à nos fonctionnaires la direction à suivre ; mais, dans le moment, je ne puis dire quels en sont exactement les termes. Le ministre de l'Intérieur pourra fournir ces renseignements plus tard.

M. CLANCY : Comme c'est probablement ma dernière occasion, j'aimerais demander au premier ministre s'il peut répondre à la question que je lui ai posée cette après-midi.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mon honorable ami (M. Clancy) veut parler de la réclamation Meagher. Parcourant le dossier que le ministre de la Justice m'a remis aujourd'hui, je constate que le 21 juin 1899, M. Cowan a écrit au département de la Justice dans les termes suivants :

CHER MONSIEUR,—Je désire appeler votre attention sur l'arrestation injuste et sur l'emprisonnement de Thomas Meagher, un citoyen canadien, par un préposé de la douane américaine nommé Avery, et vous demander de prendre des mesures immédiates pour réclamer du gouvernement américain des dommages-intérêts, à cause de cet outrage inexcusable, ainsi que la valeur du bateau que ce fonctionnaire des Etats-Unis s'est approprié immédiatement après l'arrestation de Thomas Meagher. Les documents demandés, il y a quelque temps, ont été produits.

Bien à vous,
M. K. COWAN.

Le jour suivant, le département de la Justice fit à M. Cowan la réponse suivante :

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 21 courant, demandant au département de prendre des mesures immédiates pour obtenir du gouvernement américain des dommages-intérêts résultant de l'arrestation de Thomas Meagher et pour réclamer la valeur du bateau de ce dernier, j'ai l'honneur de vous prier de soumettre au département un état indiquant en détail la nature et le montant des dommages-intérêts réclamés, y compris la valeur du bateau, et relatant les circonstances de la saisie et de la vente de ce bateau. Je crois que la correspondance n'a pas fait, jusqu'ici, mention de ces détails.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. L. NEWCOMBE,
Sous-ministre de la Justice.

M. M. K. COWAN, député,
Chambre des communes, Ottawa.

On me dit que les renseignements demandés par cette lettre n'ont pas encore été fournis au ministre de la Justice.

M. CLANCY : Alors, il n'y a pas eu d'autres lettres échangées, et d'autre réclamation produite.

Le PREMIER MINISTRE : Non, autant que je puis en juger.

M. CLANCY : J'avais compris, il y a quelques jours, que la réclamation avait été envoyée au département de la Justice.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. CLANCY : Selon la déclaration que vient de faire l'honorable premier ministre, je dois comprendre qu'aucune mesure ne sera prise tant que le département de la Justice ne sera pas en possession de ces renseignements.

Le PREMIER MINISTRE : Notre attention à été appelée sur l'arrestation illégale, injuste, de Thomas Meagher et sur le traitement cruel que l'on a fait subir à ce dernier, mais la réclamation de dommages-intérêts résultant de la saisie du bateau, ou, si je comprends, de tous dommages, quelle qu'en soit la nature, n'a pas été mise entre les mains du département de la Justice avant le 21 juin 1899.

Pour payer le coût de l'entretien des prisonniers dans le territoire du Yukon..... $15,000

Le PREMIER MINISTRE : La note que j'ai reçue du département de la Justice au sujet de cet item se lit comme suit :

Nous avons conclu avec le contrôleur de la police à cheval un arrangement aux termes duquel nous devons payer $1 par jour pour l'entretien des prisonniers dans le territoire du Yukon, mais le contrôleur représente que le coût réel est de $1.30 par jour. Pendant le dernier hiver, la moyenne des prisonniers enfermés dans la salle de garde a été de 60, et on a estimé qu'une somme de $15,000 serait nécessaire pour l'entretien des prisonniers pendant l'année suivante.

Pour payer aux ayants-cause de feu le sénateur Sanford le solde de son indemnité de la session..... $258.80

M. FOSTER : Comment se fait-il que ce crédit soit à voter de nouveau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La succession est sans administrateur, et il est nécesaire de voter l'argent à la veuve.

Pour payer à lady Edgar une gratification égale au traitement de feu sir James D. Edgar, jusqu'au 30 juin 1900..... $3,666.67

M. FOSTER : Quel est le traitement total ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $4,000.

M. WALLACE : Je crois que sir James Edgar est mort le dernier jour de juillet et que sa veuve aurait droit au traitement d'un mois. On propose de payer le traitemnt de onze mois. C'est là un matière digne d'attention. Le gouvernement voudrait-il dire pourquoi il propose de voter cette somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il y a plusieurs précédents qui nous autorisent à accorder une gratification à la veuve d'un député distingué. Il y a certainement des précédents dans le cas où les membres du cabinet sont morts en fonctions.

M. WALLACE : Nous avons accordé, je crois, une gratification à la veuve de feu Thomas White. Mais on propose ici de payer le solde du traitement.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la même chose ; c'est une gratification.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que c'est ce que nous avons fait dans le cas de feu Thomas White ; nous avons demandé de voter le traitement d'un certain nombre de mois. L'ancien ministre des Finances (M. Foster) se le rappelle probablement. Je crois que les deux cas sont analogues.

M. DAVIN : C'est ce que nous avons fait, je crois.

M. FOSTER : Comment l'auditeur général va-t-il s'y prendre pour payer deux traitements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous votons deux traitements, il les paiera. Nous en voterons un aux termes du statut général, et un autre aux termes de cette proposition.

M. DAVIN : J'aimerais dire qu'il n'y a pas dans le budget un item que je voterais plus cordialement qu'un item de cette nature. Feu sir James Edgar a consacré toute sa vie au service de son pays, et c'est une bien faible compensation que d'offrir à sa veuve cette petite somme.

M. WALLACE : Le cas de l'Orateur de la Chambre n'est pas analogue au cas d'un ministre, car ce dernier consacre tout son temps au service public, tandis que l'Orateur ne consacre pas une plus grande partie de son temps que ne le fait un membre du parlement. Il peut faire un peu plus. Il vient ici deux jours avant la session, et il reste un jour de plus que nous après. L'Orateur, à mon avis, n'a pas une plus dure tâche à remplir qu'un membre de la Chambre qui fait consciencieusement son devoir, et il n'a pas d'aussi grandes responsabilités. Un membre du parlement qui remplit consciencieusement son devoir, a certainement du mérite, car il faut qu'il assiste constamment aux comités tandis que l'Orateur ne les suit pas, et il lui faut en outre suivre, sans répit, les séances du parlement, tandis que l'Orateur ne se tient pas ici quand la Chambre est en comité

Un membre du parlement qui remplit ses devoirs comme mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), ou mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), a une tâche plus ardue à remplir que l'Orateur. Ainsi donc, je ne vois pas la nécessité de voter un crédit des 11-12 d'une année de salaire pour la famille de l'Orateur défunt. C'est avec hésitation que je me prononce ainsi, mais je ne parle à aucun point de vue personnel. C'est l'argent du peuple que nous votons et non le nôtre ; et bien que les ministres puissent être empressés à disposer des deniers publics, je n'en connais aucun qui serait prêt à dépenser son propre argent avec autant d'insouciance qu'il dépense l'argent du peuple. Je crois que cette dépense n'est pas justiable. Je n'en dirai pas davantage—pour les raisons que j'ai exposées. L'Orateur n'a pas une tâche trop difficile à remplir, tant au point de vue intellectuel qu'au point de vue physique, il reçoit un traitement de $4,000 par année, outre son indemnité sessionnelle ; il n'a pas à remplir la tâche ardue qui incombe aux membres du parlement, et je ne puis comprendre pourquoi on donnerait à sa famille les 11-12 d'une année de traitement.

M. CAMPBELL : Combien a-t-on donné à Lady Thompson ?

M. WALLACE : L'Etat avait entrepris de s'occuper de la veuve de sir John Thompson, après mûre considération de la question. Si l'Etat avait proposé, dans le cas actuel, de voter une gratification pour certaines raisons définies, ce serait autre chose, mais il s'agit simplement de voter un supplément de traitement. Ce n'est pas la manière de soumettre la question, et le crédit est peu justifiable.

M. FOSTER : Je n'ai pas remarqué tout d'abord, que le montant était de $1,900, et le président se rappellera que je lui ai demandé quel était le chiffre du traitement, car ce montant me paraissait un peu élevé pour un solde de traitement. J'avais compris qu'il s'agissait de compléter le traitement de l'année et je n'ai soulevé aucune objection. Je ne veux faire entrer aucune question personnelle dans cette discussion ; mais il y a là un principe. La sympathie que nous éprouvons à l'occasion de la mort d'un collègue nous pousse à un acte de générosité ; mais, après tout, quand on vient à y songer, qu'est-ce que cela signifie ?

Nous aurions pu perdre un collègue de l'un ou de l'autre côté de cette Chambre, un homme recevant comme indemnité $1,000 par année, qui aurait laissé de côté ses affaires pour venir ici remplir ses devoirs envers le public, qui serait mort en laissant peu de ressources à sa famille après avoir travaillé consciencieusement ici sans avoir personne pour le remplacer un seul instant à sa besogne ordinaire, et n'aurions-nous pas raison d'avoir pour lui de plus grandes sympathies que pour celui qui, sans avoir de semblables devoirs à remplir, recevait un traitement cinq fois plus élevé, tout en ayant un aide pour le relever d'une certaine partie de sa besogne ? Voilà les considérations qui sont comprises du public, et que nous ne devons pas perdre de vue. Le fait de la disparition d'un homme durant la session ne change rien à la chose. Il s'agit de savoir si nous sommes prêts à créer un précédent. Je ne sais pas comment a été votée la subvention à la veuve de feu Thomas White, mais dans les circonstances actuelles, j'aimerais mieux voir un crédit formel, car il ne s'agit pas du tout du salaire. Nous allons avoir à payer le salaire de l'Orateur actuel.

J'espère que tout le monde comprendra à quel point de vue je discute cette question. C'est un sujet délicat, mais nous sommes dons notre droit en le discutant.

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble que l'on a une fausse idée, en mettant la position de l'Orateur au niveau de celle d'un membre ordinaire de la Chambre. L'Orateur est le premier membre de la Chambre des communes. Non seulement il a d'importants devoirs à remplir, mais il a à maintenir la réputation de la position, et je diffère complètement d'opinion avec l'honorable député d'York-ouest.

A mon avis, les devoirs de l'Orateur sont d'une haute importance. Il sont aussi importants que ceux de tout député à cette Chambre. Celui qui occupe ce fauteuil, et qui est chargé d'appliquer les principes d'une justice égale aux deux partis politiques, a à remplir un devoir de la plus haute importance, et qui demande un homme de talents supérieurs. L'Orateur doit étudier les règlements parlementaires ; il doit être prêt en tout temps à répondre à toute question qui lui est posée ; et il lui faut maintenir la dignité de la position.

Il y a en outre les exigences sociales. Tous ces devoirs lui font une tâche ardue, et pour ma part, je ne voudrais pas établir de comparaison entre la question des services rendus et celle de la rémunération. Ce n'a pas été la coutume d'envisager la position à ce point de vue. Si nous devons étudier ce crédit au point de vue logique, j'admets de suite qu'il serait difficile de trouver une règle à ce sujet ; mais le sentiment de justice qui est dans le cœur de tout homme justifie le parlement canadien de s'éloigner de la règle dans certaines occasions exceptionnelles. Le même cas s'est présenté pour lady Cartier, à qui, après la mort de son mari, nous avons payé une pension viagère. La même chose a été faite pour Mme White, que son mari avait laissée relativement pauvre. Aussi dans le cas de lady Thompson, le parlement vota un crédit que j'appuyais sans hésitation, croyant au contraire remplir un devoir public. L'occasion se présente de nouveau aujourd'hui, et je crois qu'après avoir étudié la question, le pays approuvera ce crédit. Pour ce qui est de la recomandation de mon honorable ami au sujet de la forme à donner à ce crédit, je n'ai, pour ma part, aucune objection à l'accepter.

M. DAVIN : Une question importante discutée devant le parlement anglais, par des hommes comme Burke et Gladstone, a été soulevée dans la présente occasion, c'est l'avantage qu'il y a pour un pays de dégager de l'esprit des hommes qui sont à la tête de ses affaires tout sentiment de crainte au sujet de leur propre sort, s'ils devenaient incapables de travailler, ou du sort des êtres chers qu'ils laissent après eux. Il est évident que s'il existe chez ces hommes la crainte de la pauvreté, ils peuvent être exposés à des tentations auxquelles ils n'auraient jamais été exposés, si un pays généreux avait le soin de ne pas oublier ses serviteurs fidèles lorsqu'ils tombent dans la détresse. Bien que l'heure soit avancée, il me sera peut-être permis de citer à ce sujet, ce que disait Edmund Burke ; car bien que cette question ait été traitée en Angleterre d'une manière bien différente, c'est la même question—et le jour viendra, probablement en Canada, où dans des circonstances de ce genre, on agira d'une autre manière :

Comme c'est un point fondamental de la constitution de ce pays, qu'il faut par quelques moyens rémunérer le service public, ces moyens seraient tout à fait insuffisants, si l'on n'avait d'autre récompense à offrir que les gages de chaque jour, sel n le bon vouloir de la Couronne. Nul ne connaît le moment où s'éteindra chez lui tout sentiment d'ambition honnête et disparaîtra en même temps toute rémunération équitable des services rendus à un pays. Une économie des deniers publics dans de semblables circonstances pourrait avoir de mauvais résultats. La Couronne qui a le pouvoir de rémunérer les services quotidiens devrait avoir également le pouvoir de reconnaître les services rendus. Il vient un jour où le navire de l'Etat, battu par la tempête, va se réfugier au port. Il lui faut enfin chercher une retraite contre les adversaires, contre la perfidie des amis politiques et l'inconstance du peuple. De tout temps, plusieurs de ceux qui ont rempli les premières charges de l'Etat étaient des jeunes frères sans fortune. Or, ces charges ne permettent pas d'amasser des richesses, et la Couronne devrait avoir le pouvoir d'accorder des pensions indépendantes de ses propres caprices.

Le jour viendra en Canada où, dans l'intérêt du service public, il faudra approfondir cette question, et la faire reposer sur une base logique. Mon honorable ami d'York a parlé des hommes qui consacrent une longue vie au service du parlement, sans jamais occuper une position officielle. Je crois que dans ce cas même, le gouvernement devrait trouver un moyen d'offrir un refuge convenable, et, à plus forte raison, dans le cas de services rendus par des hommes occupant de hautes positions. Lorsque j'ai parlé des services de l'ex-Orateur, je pensais à l'homme éminent de parti et aux membres du parlement. Dans les circonstances, je crois devoir accepter volontiers le principe invoqué par le gouvernement, d'après lequel tout homme qui a servi son pays comme l'a fait feu sir James Edgar, s'est acquis des titres à la reconnaissance du peuple.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de modifier la rédaction de cet item de manière à ce qu'il se lise comme suit : "Gratification égale au solde de traitement de feu sir James D. Edgar."

L'amendement est adopté.

Pour payer aux héritiers de feu l'honorable John F. Woods son indemnité de session. $1,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette d'avoir à proposer de biffer cet article. Lorsqu'il a été inséré dans le budget j'étais sous l'impression que M. Woods était mort durant la session du parlement, et c'est

la coutume adoptée de payer l'indemnité de session à tout député qui meurt pendant la session. On m'a informé depuis, qu'il était mort avant le commencement de la session. Il est regrettable que nous ayons inséré cet item, mais comme le précédent est clairement établi, je crois qu'il faudrait le retrancher.

M. FOSTER : Voilà une distinction des plus arbitraires. Je ne crois violer aucune confidence, en disant que l'honorable M. Wood était le seul appui de certains membres de sa fmille. Dans l'attention qu'il a donnée à ses devoirs publics, il a complètement abandonné ceux de sa profession.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ces circonstances, bien que la chose puisse être citée comme un mauvais précédent, je demanderai la permission de retirer ma motion et de maintenir le crédit.

M. WALLACE : Est-il convenable de mettre ce crédit payable aux représentants légaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'idée est de payer ce crédit directement à la famille du défunt.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il vaudrait mieux laisser décider la chose par le bureau de la Trésorerie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que l'article soit amendé de manière à se lire comme suit :

Pour payer aux ayants-cause de feu l'honorable John F. Wood suivant que le Bureau de la Trésorerie en ordonnera.

L'amendement est adopté.

Le comité fait rapport des résolutions.

SUBSIDES, DERNIERE EPREUVE.

La Chambre prend en considération, en dernière épreuve, les résolutions venues du comité des subsides.

Canal de Beauharnois..... $5,600

M. BERGERON : Je regrette que le ministre des Chemins de fer et Canaux, ne soit pas ici, lorsqu'il s'agit des crédits des canaux. Je désire attirer l'attention du gouvernement sur le fait qu'il y a eu beaucoup d'accidents sur le canal de Beauharnois, depuis une couple d'années. Cette année, il y a eu deux ruptures très graves, une à l'écluse n° 7, et j'ai alors attiré l'attention du premier ministre sur le fait que des dommages sérieux avaient été causés, et qu'il importait d'envoyer un inspecteur pour estimer ces dommages. Sans doute, ils doivent être payés par la compagnie de navigation, mais par l'entremise du gouvernement. Depuis il s'est produit à l'écluse n° 5 une autre rupture qui, me dit-on, cause beaucoup de dommages. Il y a eu plus d'accidents que jamais depuis trois ans. Cela est dû. j'en suis sûr, au fait que l'on a renvoyé, pour cause politique, de bons employés qui travaillaient sur ce canal depuis nombre d'années et remplissaient biens leurs devoirs. Ils ont été remplacés par des hommes qui ne connaisesnt rien de la besogne, et par conséquent, ne valent pas leurs prédécesseurs. Cela démontre le peu de sagesse montrée par le gouvernement en destituant sans cause ces employés compétents pour les remplacer par d'autres qui ne peuvent faire la besogne d'une manière convenable.

Le PREMIER MINISTRE : De quelle nature sont ces accidents ?

M. BERGERON : Des bateaux ont frappé des portes d'écluses qu'ils ont entraînées avec eux.

Ministère des Postes..... $203,055

M. FOSTER : Le directeur général des Postes pourra-t-il me dire combien on a perçu d'argent du port des journaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis donner ce renseignement pour cinq mois à venir jusqu'au 1er juin. Nous avons reçu $19,000, ou supposons que 6 mois rapportent $22,000, cela ferait $44,000 pour 12 mois. Le taux était de ½ de cent par livre. Cela se montera à environ $75,000 par année à partir du 1er juillet, en supposant que les journaux continuent à être expédiés par la poste.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait peut-être me faire préparer un état pour chaque mois, et le produire demain avant que nous prenions en considération le bill des subsides.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais essayer de faire préparer ce document.

Montant nécessaire pour le service postal... $103,000

M. FOSTER : J'ai demandé un rapport donnant l'heure du départ des malles de Vancouver et Victoria pour Dawson, et vice-versa, pour la période mentionnée dans le rapport. Le ministre m'a dit qu'il n'avait pu obtenir ce renseignement, et je voudrais qu'il s'informât de nouveau.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est impossible de donner la date de l'arrivée de la malle. Nous pouvons donner les dates des départs et des arrivées, mais nous ne pouvons identifier les sacs qui arrivent, de manière à pouvoir dire quand ils sont partis, car ils ont été changés. Nous ne pouvons dire qu'un sac est parti à telle date et arrivé à telle autre.

M. FOSTER : Il a aussi été question des journaux ou paquets à destination de Dawson, interceptés en route et renvoyés aux propriétaires. J'aimerais à demander au ministre si la chose se pratique encore. Ainsi, j'envoie un paquet à Dawson, va-t-on l'arrêter en route et me le renvoyer ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pendant la saison de la navigation,

toute matière postale va directement à destination, mais lorsque la navigation est fermée, nous ne transportons que les lettres, nous ne pouvons transporter quoi que ce soit au-dessus d'un certain nombre de livres. Lorsque sont venues mes estimations, j'ai dit que j'hésitais à enlever complètement à la police à cheval le transport des malles, durant l'hiver, bien que je fusse désireux de me défaire le plus tôt possible de ce service. Depuis quatre ans, nous demandons des soumissions pour le transport de la malle durant l'hiver. Nous en avons reçu plusieurs, une entre autres de la Canadian Development Co., puissante compagnie de navigation, qui a pour gérant M. Maitland Kersey, un homme très entreprenant. Cette compagnie propose de faire le service pendant quatre ans, non seulement en hiver, mais aussi en été. Sa soumission comporte un service hebdomadaire durant l'hiver, mais elle a aussi proposé un service bi-hebdomadaire entre Bennett et Atlin. Ces soumissions étaient pour la période que nous avions fixée et aussi pour l'été. Le prix demandé pour toute l'année était de $75,000. Le chiffre pour la plus basse soumission pour le service d'hiver, était de $64,000, soit, $49,000 entre Bennett et Dawson, et $15,000 entre Bennett et Atlin. Nous payons aujourd'hui environ $14,000 pour le service d'été en vertu d'un contrat spécial passé l'hiver dernier pour le même service entre Bennett et Dawson et Bennett et Atlin. Ainsi, j'ai eu à décider si je devais accepter cette soumission de $75,000, qui comprend le service d'hiver, et aussi le service d'été. Après une étude sérieuse de la question, j'en suis venu à la conclusion, que nous pourrions accepter l'offre de cette compagnie parce que vu qu'elle a des bateaux à vapeur, elle pourrait continuer le service tard en automne, et commencer de bonne heure, le printemps. Avec l'assentiment du gouvernement, j'ai passé avec cette compagnie un contrat pour 4 ans. C'est une compagnie puissante qui possède un grand nombre de bateaux, et c'est elle qui gouverne le commerce de cette partie du pays. Comme elle transporte les passagers et le fret, elle aura à cœur de donner un bon service au département.

M. FOSTER : Avec toutes ces améliorations, vous pouvez avoir un service de chemin de fer dans quatre ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a dans le contrat une disposition qui permet de le résilier.

M. SPROULE : Je remarque dans le journal d'aujourd'hui, je crois, que la dernière malle a été transportée en 6 jours de Victoria et en 10 jours d'Ottawa. Cela a-t-il été fait par cette compagnie ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Par la Development Co.

M. SPROULE : Croit-on que le service pourra se faire de même durant la saison de la navigation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a des endroits dangereux. Nous accordons cinq jours entre Bennett et Dawson.

Chemins de fer et canaux—
Revenu..... $4,741,100

M. BERGERON : M. l'Orateur, je voudrais soumettre une question à l'attention de la Chambre. Je regrette que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne soit pas ici, car cela me met dans une mauvaise position. Je désirais signaler à l'attention, le cas d'une démission qui a eu lieu à la Rivière-du-Loup. J'ai donné avis à l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) que je soulèverais cette question, mais je vois qu'il n'est pas ici. J'aurais peut-être pu faire la chose plus tôt, mais je n'en ai pas eu l'occasion.

Je ne sais pas si je devrais discuter la question dans tous ses détails, ou me contenter simplement d'exposer les faits devant la Chambre, attendant à la prochaine session pour les discuter. Nous pourrions revenir ici de bonne heure, car nous nous en allons très tard, et si le gouvernement met en pratique cette nouvelle idée, si fréquemment émise de convoquer les chambres plus tôt, nous pourrions revenir ici à une date peu éloignée.

Il s'agit d'un nommé Bernier, un forgeron, employé dans les ateliers à la Rivière-du-Loup. Cet homme a toujours fait son devoir, il a été regardé comme un bon ouvrier. Il est survenu des difficultés le printemps dernier, lorsque l'on préparait les listes électorales pour le comté de Témiscouata. Les partisans des deux partis se trouvaient à la salle municipale lorsque quelqu'un dit : Il y a un jeune homme du nom de Bernier qui désire être mis sur la liste ; c'est le fils de l'employé dont j'ai parlé.

Son nom fut inscrit, mais on fit des objections ; quelqu'un prétendit qu'il n'avait pas 21 ans et que, par conséquent, ils ne pouvait être inscrit sur la liste. On proposa alors de faire venir son père, qui travaillait non loin de là, pour s'enquérir de la chose. L'idée fut acceptée, le père vint, déclara que son fils avait 21 ans et pouvait être inscrit sur la liste. Quelques jours plus tard, le père était renvoyé pour cause politique. La chose créa un certain malaise dans l'endroit car cet homme était reconnu comme très respectable et très bon ouvrier. Naturellement, les journaux s'emparèrent de la chose. Le "Courrier du Canada" mentionna les faits et publia une lettre signée un "Libéral" que je vais consigner aux "Débats", afin de démontrer comment nos amis libéraux du district de Québec apprécient cette politique. Les choses ont été poussées très loin dans la province de Québec, et je crois que le mot "tyrannie" n'est pas trop fort, pour exprimer ce qui a été fait par les partisans libéraux, dans cete province, surtout dans ce district.

M. LAVERGNE : Quel est le nom de l'auteur ?

M. BERGERON : Il n'y a pas de nom.

M. LAVERGNE : La lettre a été écrite par un conservateur.

M. BERGERON : J'ai dit à l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) que l'on était sous l'impression que cette lettre signée un "Libéral" avait été écrite par lui. Ce n'est pas ma faute, si l'honorable député n'est pas ici ; mais lorsqu'il lira cette lettre à une autre session, il déclarera s'il en est l'auteur, ou non. Voici cette lettre, je vais en faire lecture :

M. LE RÉDACTEUR,—Comme on semble faire du bruit dans Témiscouata au sujet de la destitution de M. Nap. Bernier, permettez-moi, comme ami du parti libéral qui connaît les faits, d'exposer la question sous son vrai jour.

M. Bernier, employé aux usines de l'Intercolonial, est un conservateur comme plusieurs de ses compagnons de travail dans les usines de la Rivière-du-Loup.

Désirant faire inscrire le nom de son fils sur la liste des votants, il a eu le malheur de s'adresser pour cela à M. S. C. Rioux, le grand chef conservateur de la ville. Ce n'est qu'après beaucoup de discussion qu'il déclara sous serment que son fils était âgé de 21 ans. De là sa destitution, non seulement parce qu'il a prêté serment, mais pour avoir confié sa cause à un de nos adversaires.

Il aurait dû savoir que les partis sont fortement divisés à Fraserville, et qu'étant employé par un gouvernement libéral, il était téméraire de sa part de s'adresser au parti adverse pour faire ajouter à sa famille un nouvel électeur conservateur.

C'est très malheureux pour lui, mais ne l'est-il pas davantage de voir des pères de famille qui ont été toute leur vie des libéraux privés tout le temps de gagner leur vie, alors qu'en justice ils avaient droit de partager avec ceux que des amis avaient placés dans les usines après avoir destitué une foule de bons ouvriers libéraux ?

Naturellement, les conservateurs vont essayer de tirer des avantages politiques de cette destitution, mais heureusement que leur histoire est là et nous offre des arguments irréfutables, et quand viendra le jour de la rétribution, il sera facile d'établir nos comptes.

Naturellement, notre député, M. Gauvreau, a aussi sa part de blâme, et le *Courrier du Canada*, ainsi que d'autres journaux, sur l'instance d'un homme bien connu, attaquent le député de Témiscouata au sujet de cette destitution.

Nous sommes convaincus que cela ne l'atteindra pas et qu'il continuera à travailler dans l'intérêt de son comté et à faire de semblables exemples, chaque fois que les circonstances le lui permettront.

Lorsqu'il s'agit de destitution, l'honorable M. Blair, sur l'affidavit de citoyens du comté, donne promptement des ordres à Moncton de suivre ses instructions. Ces ordres ne sont pas toujours promptement exécutés, mais ils le sont tout de même à la fin, pour le bien du parti, dans les divers comtés que traverse l'Intercolonial.

Dans le cas de M. Bernier, l'honorable M. Blair a trouvé les accusations assez bien fondées pour ordonner la destitution qui est aujourd'hui irrévocable—et il doit en être ainsi—car un ministre qui ordonne une destitution doit agir avec connaissance de cause, et on ne sache pas ici, qu'un ministre soit revenu sur sa décision, à moins qu'il n'ait été trompé au sujet des faits, ce qui arrive rarement.

N'est-il pas étrange de voir tant de bruit au sujet de la destitution d'un conservateur, lorsque 20 autres auraient pu, avec raison, être traités de même, tandis qu'ils ont été épargnés pour des raisons qu'il serait trop long d'énumérer? Quand viendra le moment convenable, notre député saura donner des explications complètes.

"UN LIBÉRAL."

J'ai ici une autre lettre que je ne lirai pas. Toute cete histoire est contredite. M. S. C. Rioux que l'on accuse d'avoir mis le nom de cet homme sur la liste, nie la chose. Cet homme a fait mettre son nom par d'autres personnes, et son père est venu jurer que son fils avait au delà de 21 ans, et pour cette raison, il a été renvoyé des usines de la Rivière-du-Loup, où il occupait, comme forgeron, une position ordinaire.

On m'a demandé de soumettre cette question à la Chambre et il était de mon devoir de le faire. Ce cas ira avec les autres cas de déstitution dont le gouvernement est responsable.

Douanes $999,090

M. WALLACE : Je désire faire quelques observations sur ce sujet ; cependant à cette phase avancée de la session, je serai aussi bref que possible. Je regrette que le ministre des Douanes ne soit pas ici. J'ai laissé la chose de côté hier à cause de son absence, mais rien ne m'empêche de soumettre mes observations. Il est de la plus haute importance que les rapports du commerce et de la navigation contiennent un exposé exact de l'état des affaires dans le pays, autant que l'on peut s'assurer des faits. Dans le passé, ces tableaux ont été d'une grande exactitude. Dans le cas de nos exportations aux Etats-Unis nous avons ajouté 10 pour 100, et cela semble une augmentation raisonnable vu le fait que certains exportateurs n'ont pas fait d'entrée en douanes. Dans l'exposé de l'état de notre commerce, les importations ont été divisées en deux classes, importations pour la consommation locale et importations de marchandises en transit. De même pour nos exportations, elles ont été divisées en exportation des produits du Canada et exportation de produits en transit.

Dans le rapport du Commerce et de la Navigation pour l'année expirée le 30 juin 1898, nous avons des exposés qui démontrent le fait. Si vous consultez la page 539 de ces rapports, vous trouverez l'état suivant des importations de maïs : importations, 19,770,000 boisseaux ; entrée pour la consommation locale, 19,771,000 boisseaux ; valeur en chiffres ronds, $7,000,000. Inutile de dire que cela n'est pas exact. Dans le cours de la présente session, nous avons posé des questions à ce sujet et les membres de la droite nous ont répondu : Savez-vous que ces 19,000,000 de boisseaux furent entrés pour la consommation locale, mais qu'ils n'étaient qu'en transit ? Voilà précisément le fait. Si nous consultons la page 666, relativement aux exportations, nous voyons que nous avons exporté en transit 14,330,000 boisseaux de maïs, évalués à $5,165,000. Ainsi, nous avons retenu pour la consommation la différence entre 19,770,000 et 14,330,000, soit 5,-

500,000 boisseaux. Mais pour créer une impression en Canada et dans les pays étrangers, on fait entrer dans les rapports de la Navigation et du Commerce, un exposé absolument faux et trompeur.

Les importations du Canada pour la consommation locale, sont portées à $130,000,000 ; mais ce seul item les réduit de plus de $5,000,000. Lorsqu'un article est importé pour la consommation locale, il est acheté par l'argent du peuple et contribue ainsi à la richesse du pays. Mais on ne peut mettre dans cette catégorie, le maïs qui a traversé le pays. Une grande partie est venue par le Parry-Sound et le Canada Atlantique de Parry Harbour à Montréal, et le seul avantage que le pays en a retiré, c'est quelques cents par boisseau pour le transbordement. Il y a autre chose : une partie de ce maïs est venue par le Grand Tronc et le même argument peut s'appliquer ici ; mais une partie du maïs américain de Chicago, Milwaukee, Duluth est venue sur des vaisseaux américains par les grands lacs, le canal Welland et le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, et le Canada n'a pas obtenu une seule piastre de bénéfice de ces milliers de boisseaux de grain transportés dans le port de Montréal. Dans ce cas, les $7,750,000 qui sont portés au crédit du pays, ne représentent que des articles passés en transit sur des vaisseaux américains pour être transbordés sur des vaisseaux océaniques. Ainsi, l'on commet une erreur, lorsque l'on dit que cela fait partie du commerce du Canada. Le ministre des Douanes nous dit : voyez mes notes explicatives.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami sait que ces marchandises furent entrées pour consommation locale, mais si, par la suite, l'importateur a jugé à propos de les exporter, que pouvons-nous faire à la chose ?

M. WALLACE : Ces marchandises n'ont pas été du tout importées pour la consommation locale, car il y avait un connaissement, elles n'étaient qu'en transit et devaient être entrées de cette façon.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député sait qu'auparavant, lorsque ces marchandises étaient sujettes aux droits il fallait les entrer de cette façon. Aujourd'hui que le maïs est sur la liste des articles admis en franchise, comment pouvez-vous obliger un homme d'en faire l'entrée autrement que pour la consommation locale ?

M. WALLACE : Pour la raison que le maïs qui passe ici aujourd'hui est précisément le même qu'autrefois. Cela n'était pas du tout une entrée. L'honorable ministre prétend-il que ce maïs venant de Duluth, Milwaukee ou Chicago, sur les navires américains, par les lacs et les canaux pour être transbordé à Montréal, a été entré pour la consommation locale au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les rapports le disent, c'est cela.

M. WALLACE : Ce n'est pas cela, et l'honorable ministre le sait. Le rapport ne saurait dire une fausseté ; les douaniers ne peuvent permettre qu'on y insère une fausseté. Le ministre des Douanes a compris la chose, et dans le rapport de cette année, il a mis des notes explicatives. Voici ce qu'il dit :

Dans le tableau général n° 37, des marchandises entrées pour la consommation locale, l'expression "entrées pour consommation," est une expression technique, en usage à la douane, et ne comporte pas que ces marchandises ont été réellement consommées au Canada, mais quelles sont passées entre les mains de l'importateur, en payant le droit voulu.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela signifie simplement qu'elles étaient entrées pour la consommation, expression qui, pour nous, était un indice des affaires du pays. Le ministre des Douanes nous dit maintenant que cela ne veut rien dire, que cela est une expression spéciale dont se servent les officiers de douanes. Il nous dit : Voyez le tableau général n° 37. Or, si nous consultons ce tableau général n° 37, page 609, voici ce que nous voyons : Valeur totale des importations, entrées pour la consommation locale, $130,000,000 ; importations de marchandises en transit, comprenant toutes les importations, $140,000,000. Nous avons donc pour la consommation locale un montant de $136,698,000 ; mais le ministre des Douanes nous dit : Ne tenez pas compte de ce que j'ai dit à ce sujet ; ne tenez pas compte de ce tableau de la page 609. Mettez cela de côté, car ce n'est qu'une expression technique dont se servent les officiers de douanes, mais des milliers de personnes, qui se servent de ce rapport pour connaître quel est le commerce du pays, nous disent : Voyez comme notre commerce s'est développé ! Nos importations pour la consommation locale sont de $130,000,000, lorsque les ministres savent qu'elles ne sont que de $125,000,000. M. l'Orateur, on ne saurait se fier à ce tableau. Mais voyons les autres. Dans le tableau général n° 37, il est dit que ces chiffres ne sont pas un exposé exact du commerce du pays.

Que voyons-nous aux pages 626 et 627 ? Nous voyons un tableau un peu semblable des importations, sujettes aux droits ou en franchise, pour la consommation. Le chiffre de ces importations est mis à $130,698,000. A la page 626, nous trouvons un autre exposé propre à tromper le public : marchandises des Etats-Unis, entrées pour la consommation en payant des droits, $38,000,000 ; marchandises entrées en franchise, $40,000,000 ; soit un total de $78,000,000. D'après l'exposé que j'ai fait au sujet de l'importation du maïs ou de son exportation, nous savons qu'il y a une erreur de 5,000,000 de boisseaux de maïs que l'on trouve dans tous les tableaux ; de sorte que au lieu de $130,000,000 de maïs pour la consommation locale, il n'y a que $125,000,000. Le même état de chose extraordinaire dans le tableau n° 1 de la page 1. Vous trouverez dans ce

tableau : maïs entré pour la consommation en 1898, $130,698,000, ce qui devrait être réduit de $5,160,000. Le tableau n° 2 de la page 2, est également trompeur. Au n° 5 de la page 5, vous rencontrez les mêmes erreurs, les mêmes chiffres de $130,698,000 de marchandises entrées pour la consommation locale, alors que le ministre lui-même vous déclare que nous n'avons pas consommé ces marchandises dans le pays, que nous n'avons ni apporté ni consommé 19,725,000 boisseaux de maïs américain en 1898, mais que 14,000,000 de boisseaux ont été exportés, ne laissant que 5,000,0000. Vous trouvez encore la même fausseté dans le tableau n° 10 de la page 21, dans le n° 3 de la page 24, dans le n° 18 de la page 126, et à plusieurs autres endroits. Ce rapport, qui est censé nous donner un état exact des affaires du pays, est absolument faux et trompeur sous ce rapport. Les ministres se vantent que le taux des droits est à un certain chiffre, que sur la valeur totale des marchandises entrées pour la consommation en 1898, il était de 16.95 pour 100. Mais, M. l'Orateur, si vous déduisez $5,165,000 de maïs qui n'a pas été consommé dans le pays et que l'on n'avait pas le droit de ranger parmi les marchandises de consommation locale, au lieu d'avoir 16.95 pour 100 vous aurez 17.65 pour 100. En établissant une comparaison pour les cinq dernières années, de 1892 à 1896, inclusivement, on constatera que le taux moyen du droit a été de 17.47 pour 100. En 1898, ce taux était de 16.95 pour 100, ou un peu moins. Mais si l'on déduit cette somme de $5,165,000, cela nous donne 17.65 pour 100, un peu plus que la moyenne des cinq dernières années. La proportion de la taxe est aussi un facteur important, car les honorables députés disent qu'ils ont réduit la taxe ; or, l'exposé que je viens de faire établit clairement qu'ils ont élevé la taxe. Le taux moyen du droit, était de 17.47 pour 100, pour les cinq dernières années du régime conservateur, et de 17.65, ou 1-5 de plus en 1898, et en 1897, plus élevé encore, 17,87 pour 100, d'après leur propre déclaration. Pour plusieurs raisons, on devrait apporter beaucoup d'exactitude dans la préparation de ces rapports, mais on les a faits ainsi, inexacts, dans le but de faire paraître plus considérable le commerce du pays. Les honorables messieurs doivent être contents d'eux.

Les importations totales du maïs en 1892 étaient de 3,700,000 boisseaux ; consommation locale, 1,685,000, exportations, 2,050,000. La même chose se répète en 1893. De l'exportation totale, 5,100,000 boisseaux, 2,131,000 furent entrés pour la consommation locale, et 2,836,000 ont été exportés. Une moitié de l'importation a été entrée pour la consommation locale, et a payé des droits, tandis que l'autre moitié a été exportée en transit.

Si vous prenez l'année 1896, vous voyez que les importations totales ont été de 6,050,000 boisseaux, dont 2,763,000 importés pour la consomation locale, et 2,489,000 exportés, soit une moitié passée en transit. En 1898, vous avez une importation de 19,770,000 boisseaux, dont 5,540,000 entrés pour la consommation locale, et évalués à environ $7,000,000, et 14,330,000 exportés, à une valeur de $5,165,000.

Ce que nous demandons, c'est l'exactitude dans ces chiffres ; nous voulons un exposé convenable, et non pas des chiffres trompeurs et inexacts.

Une autre question se rattache à celle-ci, et je l'ai signalée à l'attention du ministre des Douanes, l'année dernière. C'est le fait que le blé exporté du Canada était dans plusieurs cas, calculé en partie double ; il y avait un rapport venant de Duluth ou de Fort-William, et un autre de Montréal ou de tout autre endroit d'où il était exporté. J'ai dit au ministre des Douanes qu'il était de son devoir de s'enquérir sérieusement de la chose. Autant que je sache, il n'a pas étudié ce tableau, qui, s'il était exact, élève l'exportation de nos produits à un chiffre exagéré. A tout événement, nos importations pour consommation locale sont de $5,000,000 trop élevées, et je n'ai aucun doute qu'il en est de même de nos exportations.

J'attire l'attention de la Chambre sur ces faits, car il est important, je crois, que les tableaux du commerce et de la navigation, contiennent un exposé fidèle des affaires du pays. Les hommes d'affaires se fient à ces rapports et conduisent leur commerce en conséquence. Si l'on détruit la confiance qu'ils ont dans ces rapports, s'ils constatent que l'on n'y trouve pas un état exact du commerce du pays, ils auront des doutes sur d'autres rapports et le peuple perdra la confiance qu'il doit avoir dans les documents officiels préparés par le gouvernement.

M. SPROULE : Puisque l'on a soulevé cette question, je dois dire qu'en parcourant ce rapport, j'ai constaté la même chose. Je n'ai jamais compris pourquoi ce livre ne serait pas préparé de manière à être compris par les hommes d'affaires ordinaires. Cela semble indiquer un défaut d'expérience de la part de ceux qui le préparent. Il me semble absurde de dire que les importations pour la consommation locale, ne sont pas des importations pour la consommation locale. Cela est confus et trompeur, et ne permet pas aux hommes d'affaires de comprendre exactement l'état du commerce dans le pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a attaqué le ministre des Douanes à propos de l'inexactitude de son rapport ; mais tout ce qu'il a pu établir, c'est que le ministre désirait tellement être juste, qu'il est allé jusqu'au point d'insérer des explications, pour éviter tout malentendu. Si le maïs est entré pour la consommation par ceux qui l'importent, je ne vois pas par quel moyen nous pourrions empêcher la chose. Autrefois, lorsqu'il y avait des droits sur le maïs, il était naturellement dans l'intérêt de l'impor-

tateur, d'établir soigneusement une distinction entre le maïs en transit pour l'exportation, et le maïs pour la consommation locale, car ce dernier devait payer un droit, tandis que le maïs en transit n'en payait pas. Dès qu'on a mis le maïs sur la liste des articles admis en franchise, il n'est devenu d'aucune importance pour le revenu, que l'importateur entrât ce produit pour la consommation ou pour l'exportation. D'après ce que vient de dire l'honorable député, le ministre, pour prévenir des malentendus, a établi une distinction entre le maïs importé pour l'exportation et le maïs importé pour la consommation. Ainsi, l'attaque de mon honorable ami est tournée en louanges à l'adresse du ministre des Douanes.

M. CLANCY : Je regrette que le ministre des Douanes ne soit pas ici, vu que certains rapports ont été produits, et qu'il attendait cette production pour étudier la question. Cette question n'est probablement pas d'une très grande importance, mais puisqu'elle affecte les droits du service civil et des citoyens du Canada, la dépense qu'elle entraîne n'en détermine pas l'importance. Je veux parler de la démission de M. Caldwell. Je vais citer un rapport qui a été fait à ce sujet, et je demanderai si, en toute justice, on a eu des raisons suffisantes de destituer cet homme et de le priver de la somme d'argent qu'il a versée dans le fonds de retraite. Il est très grave de priver un homme de sa position, mais il l'est encore plus de le priver du peu qu'il a versé aux fonds de pensions, surtout si l'on considère que sa destitution viole un principe sain.

Ce rapport a été fait le 3 mars 1897 par M. Colcock, lequel n'a été que peu de temps dans les administrations publiques, et qui, lorsqu'il a fait ce rapport, semble avoir compris que l'épée de Damoclès était suspendue sur sa tête, et que lui-même pourrait bien en être aussi victime quelque jour. Bien que cette crainte se soit réalisée depuis, j'avoue que je ne suis pas fort peiné de constater qu'il a eu le sort de ceux à qui il n'a pas rendu justice.

Voici ce qu'il dit :

Amherstburg a sous sa surveillance une station des gardes-côtes appelée Anderdon, que j'ai visitée le 25 février dernier, et j'ai l'honneur de faire en conséquence rapport comme suit :

Le bureau des douanes d'Anderdon est le bureau de billets de l'ancienne gare du chemin de fer du *Michigan Central* à cet endroit, et est situé sur le bord de la rivière. La salle d'attente de la gare est généralement ouverte quelque temps avant l'arrivée des trains pour accommoder les voyageurs, et la compagnie de chemin de fer voit au chauffage et à ce qu'un homme surveille l'édifice et le tienne chaud et propre.

Il était environ deux heures et demie de l'après-midi lorsque je suis arrivé au bureau des douanes, et je l'ai trouvé fermé. Obtenant une clef du concierge de l'édifice, je pénétrai dans le bureau et trouvai tout en très grand désordre et dans un état d'abandon apparent. On n'avait pris aucun soin des livres, des papiers, etc., le fait est qu'il ne semblait pas qu'on eût fait d'entrée depuis un certain temps dans les livres, et ce qu'on avait fait n'était pas conforme aux règlements

J'ai appris subséquemment que le fonctionnaire Caldwell était très rarement à son poste, et qu'il consacrait la plus grande partie de son temps à d'autres affaires que des affaires de douane dans la ville d'Amherstburg. Dans sa position actuelle, par conséquent, ses services sont de peu de valeur au département, sinon inutiles.

Il ne se fait pas à Anderdon d'affaires de chemins de fer requérant l'attention d'un officier de douane, et il ne semble pas nécessaire qu'un fonctionnaire soit établi là en permanence durant l'hiver. Il est vrai qu'il y existe une longue étendue de frontière (environ sept milles en amont de la rivière depuis Amherstburg), et que la rivière a seulement environ 1½ mille de large ; mais d'après tout ce que je puis voir, il ne semble pas qu'il y ait beaucoup de tentatives de contrebande. Durant la saison de navigation, quelques petits vaisseaux doivent faire rapport au quai appelé "Texas Landing" juste en amont d'Anderdon. C'est l'avis du percepteur d'Amherstburg que la besogne pourrait s'accomplir à aussi bon marché à Anderdon qu'à Colchester, c'est-à-dire moyennant $50 par année.

Vu ce qui précède, je considère de l'intérêt du département de suggérer qu'un changement soit opéré à la station mentionnée plus haut, et je recommanderais que le bureau fût fermé durant les mois d'hiver et qu'on s'arrangeât de manière à employer à cet endroit durant la saison de navigation un fonctionnaire temporaire ne coûtant pas plus de $50.

Le fonctionnaire William Cardwell a eu 64 ans l'automne dernier. Il est entré dans l'administration le 27 octobre 1882, pour recevoir sa nomination de fonctionnaire des gardes-côtes le 5 mai 1886. D'après les apparences, c'est un homme plein de vigueur, plein de santé et parfaitement apte à la besogne active. Toutefois, il n'est pas porté à l'activité, et lorsqu'il est laissé à lui-même, il ne s'occupe pas de sa besogne. S'il était transféré à un port où il se trouverait sous les ordres d'un fonctionnaire de première classe, ses services, il n'y a pas de doute, pourraient être utilisés avantageusement.

Je le demande, est-ce là une raison suffisante pour renvoyer un fonctionnaire et le priver de son allocation du fonds de retraite ? Je vais demander au ministre des Finances d'accorder une enquête à M. Caldwell. On ne doit pas se fier aux cancans entendus dans la rue contre un fonctionnaire. M. Colcock a été appelé à faire un autre rapport. Il confirme simplement le premier rapport, en tant que c'est là une confirmation, en s'appuyant sur de purs propos de rue. Il obtint ces renseignements d'un homme connu pour être en mauvais termes avec M. Caldwell. Je ne déprécierais pas le rapport, mais ce n'est pas là la sorte de preuve en vertu de laquelle un homme devrait être renvoyé. En toute justice, M. Caldwell devrait obtenir une enquête, pour être réinstallé s'il n'a rien fait de répréhensible.

Si l'on avait cru bon de se dispenser de ses services, c'eût été autre chose. Le département a absolument le droit d'économiser et de fermer le bureau d'un poste si c'est nécessaire, mais, si je comprends bien, on a nommé là un autre fonctionnaire, nonobstant la recommandation de M. Colcock.

Je demanderai donc à l'honorable ministre des Finances de ne pas traiter M. Caldwell d'une manière sommaire, mais de lui fournir l'occasion de se défendre, et d'avoir envers lui les égards que tout citoyen canadien mérite.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'attirerai l'attention de mon honorable collègue, le ministre des Douanes, sur les remarques de mes honorables amis, et il ne peut s'attendre à ce que je fasse davantage dans les circonstances.

M. CLANCY : A moins de graves raisons, le ministre des Douanes devrait être ici. J'admets que l'honorable ministre des Finances ne peut en dire davantage, mais il lui faut convenir que ce qu'il a dit n'est pas suffisant. Je considère donc comme une affaire entendue qu'il insistera auprès du ministre des Douanes afin d'obtenir que M. Caldwell soit traité avec justice.

M. SUTHERLAND : Si l'honorable ministre n'est pas ici, c'est qu'il a été obligé de s'absenter brusquement en raison d'affaires de nature privée fort pressantes, et nous sommes tous exposés à être appelés par des affaires de famille. C'est avec grand regret qu'il s'est vu obligé de partir.

M. CLANCY : L'honorable député doit reconnaître que je n'ai porté aucune accusation.

M. SUTHERLAND : J'admets parfaitement que d'après les principes généraux, le ministre devrait être ici.

Salaires d'agents et d'employés au Canada, en Angleterre et ailleurs... ... ... $90,000

M. WALLACE : Je proposerai que cet item soit réduit de $3,000, montant du salaire de M. Preston.

Les révélations faites et le déshonneur qui résulterait pour le Canada de la continuation de son emploi sans que cet homme si profondément impliqué dans les événements qui se sont produits devant les tribunaux et le comité de cette Chambre soit venu ici justifier sa conduite, me forcent, m'obligent à faire cette motion. Nous manquerions à notre devoir et nous trahirions les meilleurs intérêts du Canada si nous allions laisser adopter cet item sans faire noter nos énergiques protestations ; et j'espère que le gouvernement acceptera la proposition, démontrant ainsi qu'il est sincèrement désireux de purger les administrations publiques d'hommes qui ont souillé à ce point le nom du Canada.

M. SPROULE : Je considère comme une affaire de grande importance que les fonctionnaires publics soient maintenus en dehors de la politique. Ce nommé Preston a été l'instrument du parti de la droite durant un certain nombre d'années. Il a fait ou n'a pas fait partie des administrations publiques de la province de l'Ontario suivant que la chose convenait à son parti. A l'époque où il était employé en qualité de bibliothécaire, il crut devoir démissionner pour poser sa candidature politique, et, après sa défaite, reprendre de nouveau ses fonctions. Il est toujours à la tête de l'organisation qui a fait les élections en faveur des membres de la droite, et qui a été convaincue d'avoir accompli de si honteuse besogne. Comme chef de cette organisation, M. Preston est sujet à la responsabilité la plus absolue. C'est lui qui a dirigé les élections, et il était toujours disponible à cette fin, bien qu'il fît partie de l'administration publique de cette province.

Il y a trois ans, le gouvernement provincial a adopté une résolution énonçant qu'il était anormal en principe qu'un fonctionnaire public s'occupât de luttes électorales ; cependant, malgré cette résolution, voici un homme occupant précisément un emploi de ce même gouvernement qui participait à ces luttes. Il existait évidemment une entente entre lui et les chefs de son parti, car sinon il n'aurait pu ainsi violer la loi. Et à l'époque même où il devait vraisemblablement être assigné comme témoin au sujet des demandes en invalidation d'élections, il était à propos nommé agent d'immigration et envoyé à l'étranger, où il ne pouvait être assigné. La chose peut n'avoir pas été faite à dessein, mais la coïncidence était remarquable. Bien qu'il fît apparemment partie des administrations publiques, on le voyait sans cesse, à l'époque des élections, s'occuper de la direction des luttes électorales, retirant en même temps un salaire qui lui était payé pour exécuter sa besogne politique.

Le plus tôt nous en arriverons à convenir que nul fonctionnaire du gouvernement ne devra prendre part aux élections, le mieux ce sera pour la bonne réputation et la pureté administrative de ce pays, ainsi que pour la bonne direction des luttes électorales.

J'appuie fortement cette motion, et je saluerai avec plaisir le jour où les gens aussi ténébreux et les besognes aussi louches seront bannis du domaine de la vie publique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons discuté cette question déjà, et tout ce que j'ai déclarer, c'est que lorsqu'on aura prouvé que M. Preston a commis quelque chose d'incompatible avec ses fonctions officielles, mon collègue le ministre de la Justice, s'occupera alors de lui.

M. SPROULE : Comment le pouvez-vous lorsque vous le laissez quitter le pays ?

M. WALLACE : Ce télégramme de lui constitue-t-il une preuve suffisante ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce télégramme ne renferme rien qui justifie les accusations portées contre M. Preston. Les membres de la gauche voudraient nous voir adopter l'ancienne méthode ordinaire de pendre un homme d'abord pour lui faire son procès ensuite.

M. WALLACE : L'honorable ministre se propose-t-il de lui faire subir un procès ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Chaque fois qu'il y aura nécessité nous le ferons, mais il ne sera pas pendu d'abord.

M. WALLACE : On ne lui fera pas subir de procès non plus. Ces messieurs de la droite n'osent pas le faire.

Le vote est pris sur l'amendement de M. Wallace.

POUR :

Messieurs

Bell (Addington),	Macdonald (King),
Broder,	McAlister,
Clancy,	Morin,
Davin,	Sproule,
Foster,	Tyrwhitt, et
Guillet,	Wallace.—13.
Hodgins,	

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (King),	Lavergne,
Campbell,	Mackie,
Copp,	McClure,
Edwards,	McGregor,
Fielding,	McGugan,
Fisher,	McLellan (Prince),
Fraser (Lambton),	McMullen,
Graham,	Marcil,
Hutchison,	Martineau,
Johnston,	Mulock,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	Pettet,
Landerkin,	Rogers, et
	Stenson.—27.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels.	Opposition.
Madore,	Caron (sir Adolphe),
Rutherford,	Reddick,
Clarke,	Tupper (sir Charles
Davies (sir Louis),	Hibbert),
Snetsinger,	Reid,
Featherston,	Carscallen,
Cartwright (sir Rich'd),	Klock,
Cowan,	Tupper (sir Charles),
Britton,	Montague,
Penny,	Cargill,
Gibson,	Quinn,
Ellis,	Corby,
Sutherland,	Powell,
Savard,	Taylor,
Dyment,	Dugas.
Ratz,	McCormick,
Logan,	Ingram,
McLennan (Inverness),	MacLaren,
Russell,	Gillies,
Calvert,	Borden (Halifax),
Fitzpatrick,	Hughes,
McInnes,	Casgrain,
Maxwell,	Earle,
Hurley,	Robinson,
Costigan,	Craig,
Macdonell,	LaRivière,
Meigs,	Roche,
Bell (Prince-est),	Ganong,
Flint,	Hale,
Paterson,	Kaulbach,
Godbout,	Wilson,
Somerville,	McLennan (Glengarry),
Beith,	Bell (Pictou),
Morrison,	Henderson,
Sifton,	Cochrane,
Heyd,	Bergeron,
Monk,	Osler,

L'amendement (de M. Wallace) est rejeté.

Administration de la justice..... $93,555

M. BERGERON : Voici pour moi, je crois, l'occasion propice de dire quelques mots au sujet de la discussion concernant nos juges qui a eu lieu il y a quelque temps en cette Chambre. J'espérais que le bill relatif à l'administration de la justice qui est resté inscrit à l'ordre du jour au nom du Solliciteur général (M. Fitzpatrick) durant les trois mois derniers, m'offrirait l'occasion d'exprimer ce que j'ai à dire, mais le très honorable premier ministre a abandonné ce bill. Je parle en qualité de représentant de la province de Québec, et je ne crois que juste de dire un mot pour défendre le mérite de nos juges.

On a insinué que le traitement de nos juges n'était pas asez élevé pour attirer dans la magistrature les hommes les mieux doués, et qu'ainsi nos juges n'étaient pas des avocats de premier ordre. Cet incident a quelque peu été commenté par la presse, et certains députés se sont crus tenus de fournir des explications à la Chambre. Je suis convaincu que le très honorable premier ministre croira de son devoir de corroborer ce que je vais dire.

Je ne toucherai pas à la question de savoir si le traitement des juges est assez élevé, car c'est là une question qu'on ne pourrait discuter convenablement qu'en le faisant dans une mesure peu acceptable, pour la Chambre à cette phase de la session. Que ce traitement soit assez élevé ou non, le fait est que nos juges sont aussi bons qu'il nous est possible d'en avoir, lors même que nous les rémunérions davantage. Mon impression est que nous avons dans la magistrature les meilleurs avocats qui puissent se trouver. Ce peut être là une raison pour laquelle le traitement des juges n'a pas été augmenté jusqu'à présent.

Je ne fais aucune distinction. J'en ai connu quelques-uns longtemps avant qu'ils aient revêtu l'hermine, et je les ai vus à l'œuvre depuis ; et l'opinion que j'ai entendu exprimer de tous côtés est que nos juges travaillent rudement, qu'ils sont versés dans la loi, et que leur caractère est au-dessus du reproche sous tous rapports. Bien loin d'être critiqués au sujet de leur compétence, ils sont universellement estimés en raison de la besogne qu'ils accomplissent et de la science qu'ils déploient.

Nous savons qu'il reste aujourd'hui fort peu de choses jouissant du respect public. Comme ce qui a trait à la politique, elles ont cessé d'être respectées depuis longtemps. Mais il est une chose que la masse du peuple respecte encore, c'est la magistrature. Et en vérité, ce serait triste chose si jamais devait venir le temps où le peuple cesserait de respecter la magistrature.

J'ai cru devoir de dire ces quelques mots pour rendre simplement justice à nos juges de la province de Québec, dont la charge ne pourrait être remplie par des titulaires mieux doués.

Milice..... $77,199.30

M. FOSTER : Je désirais poser une question au ministre de la Milice et de la Défense : A quelle époque le huitième Hussard va-t-il camper ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le 12 septembre, je pense.

M. FOSTER : Y a-t-il des changements effectués à l'heure qu'il est ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le général est absent, et l'on s'attend à ce qu'il soit de retour mardi. Les changements auxquels l'honorable député fait allusion doivent être opérés dans le cours de la semaine prochaine.

Travaux publics, Québec—
Victoriaville, édifice public, etc..... $8,000

M. FOSTER : A titre de protestation contre la votation de deniers publics pour la construction de bureaux de postes et d'édifices publics dans de petits endroits ne possédant que fort peu de population, et ne produisant que fort peu de revenu, je proposerai :

Que le montant du crédit concernant l'édifice public de Victoriaville soit réduit de la somme de $8,000.

La motion est rejetée sur le même vote que celui qui précède.

Havres et rivières—
Nouvelle-Ecosse..... $108,050

M. DAVIN : Je désire ici faire noter ma protestation contre cette longue rangée de quais qui semble "primâ facie" constituer des crédits d'élection. Je ne demanderai pas à cette heure avancée le vote de la Chambre. Je proposerai :

Que le crédit concernant la réparation du brise-lames de la Pointe de Cribbon soit réduit de $1,000.

M. l'ORATEUR : Je déclare la motion rejetée.

M. FOSTER : Sur la même division.

M. ROGERS : Pourquoi serait-elle déclarée rejetée sur la même division, alors que l'un des députés qui ont voté a quitté la Chambre pour s'en retourner chez lui ? Comment peut-elle se trouver rejetée sur la même division ?

M. L'ORATEUR : Rejetée sur division.

Havres et rivières—
Québec $113,450

M. BERGERON : Je propose :

Que ce crédit concernant le quai de Sabrevois soit réduit de $5,500.

Motion rejetée sur division.

M. WALLACE : Je proposerai que ce crédit soit rayé.

Le vote est pris sur la motion proposant l'adoption définitive du crédit.

POUR :

Messieurs

Bazinet,	Laurier (sir Wilfrid),
Brodeur,	Mackie,
Campbell,	McClure,
Copp,	McGregor,
Fielding,	McGugan,
Fisher,	McLellan,
Fraser (Lambton),	McMullen,
Graham,	Marcil,
Hutchison,	Martineau,
Johnston,	Mulock,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	Pettet,
Landerkin,	Rogers, et
	Stenson.—25.

CONTRE :

Messieurs

Bell (Addington),	Hodgins,
Broder,	Macdonald (King),
Clancy,	Morin,
Davin,	Sproule,
Foster,	Tyrwhitt, et
Guillet,	Wallace.—12.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels.	Opposition.
Madore,	Monk,
Rutherford,	Caron (sir Adolphe),
Christie,	Roddick,
Davies (sir Louis),	Tupper (sir Charles Hibbert),
Snetsinger,	Reid,
Featherston,	Carscallen,
Hutchison,	Klock,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir Charles),
Cowan,	Montague,
Britton,	Cargill,
Penny,	Quinn,
Gibson,	Corby,
Ellis,	Powell,
Sutherland,	Taylor,
Savard,	Dugas,
Dyment,	McCormick,
Ratz,	Ingram,
Logan,	MacLaren,
McLennan (Inverness),	Gillies,
Russell,	Borden (Halifax),
Calvert,	Hughes,
Fitzpatrick,	Casgrain,
McInnes,	Earle,
Maxwell,	Robinson,
Hurley,	Craig,
Costigan,	LaRivière,
Macdonell,	Roche,
Meigs,	Canong,
Bell (Prince-est),	Hale,
Flint,	Kaulbach,
Paterson,	Wilson,
Godbout,	McLennan (Glengarry),
Somerville,	Bell (Pictou),
Beith,	Henderson,
Morrison,	Cochrane,
Sifton,	Bergeron,
Heyd,	Osler.

La motion est adoptée.

LOI D'EXPROPRIATION.

Le bill n° 185—du Sénat,—destiné à amender la loi d'expropriation est lu la deuxième fois, considéré en comité, lu la troisième fois et adopté.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.10 du matin (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 11 août 1899.

La séance s'ouvre à 11 heures.

PRIÈRE.

INVITATION DU PREMIER MINISTRE A LA FETE DE CHICAGO.

M. DAVIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais signaler à la Chambre un rapport de journal publié ce matin dans le sens que voici :

Chicago, 10 août—Dans une lettre personnelle adressée à H. H. Kohisaat, du *Times-Herald*, Chicago, sir Wilfrid Laurier, le premier ministre canadien, nie la vérité d'un interview récemment publié par F. W. Fitzpatrick, du département des Finances de Washington——

Et ainsi de suite.

Dans sa lettre, le premier ministre dit : "Vous pouvez dire que je n'ai fait aucune attention à un interview récemment publié dans un journal de Washington, dans lequel le reporter a eu l'intention de communiquer au public des paroles qui n'ont pas été prononcées par moi, mais par quelque autre. La vie d'un homme occupé est trop courte pour qu'il fasse attention à cette sorte de preuve de ouï-dire. Si j'avais quelque communication à faire au public, je préférerais le faire directement moi-même. Il me semble que je n'ai guère besoin d'ajouter que l'invitation des autorités de Chicago recevra de ma part la considération la plus courtoise."

Je voudrais savoir du très honorable premier ministre si cela est authentique.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne voudrais pas dire que chaque mot l'est, mais en substance, oui.

REVENUS DE CERTAINS QUAIS.

M. FOSTER : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais rappeler au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il devait produire un état du revenu de certains quais.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je puis dire à mon honorable ami que j'ai demandé cet état à mes fonctionnaires, et qu'ils m'ont répondu que les quais venaient d'être achetés, mais que la possession n'en avait pas encore été livrée au département.

M. FOSTER : Les quais du lac Saint-Jean doivent être achevés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les renseignements que j'ai obtenus du comptable-adjoint est qu'ils ne le sont pas.

M. FOSTER : Tout ce que je puis dire, c'est que le comptable-adjoint doit se tromper. Il existe depuis des années des quais sur le lac Saint-Jean. On peut n'y avoir pas perçu de droits, mais on aurait dû le faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le mémoire que je possède constate que les quais du lac Saint-Jean ne sont pas administrés par notre département, vu que le département des Travaux publics n'en a pas encore opéré le transfert, et que par conséquent, il n'y a pas de rapport à faire concernant la perception des droits.

M. FOSTER : Le ministre ferait mieux d'examiner cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le ferai, naturellement.

TUMULTE A LA BIBLIOTHEQUE.

M. DAVIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais à faire mention d'un fait afin de ne faire de tort à personne. J'ai demandé au premier ministre les noms de deux messagers au sujet desquels un crédit était soumis, et à ce propos, j'ai déclaré que la tranquillité de la bibliothèque avait été très fortement troublée. Il est à peine possible qu'on ait pu en conclure que l'un des messagers mentionnés par le premier ministre fût responsable de ce tumulte. J'ai établi l'indentité des personnes indiquées par le premier ministre, cest-à-dire Bordeleau et Meiklejohn. Je dois dire que ce dernier est un employé des plus exemplaires, et plus qu'on bon messager, car chaque fois que je lui ai demandé de me trouver des livres, il a fait preuve d'intelligence. Le coupable, il n'y a pas de doute, est Bordeleau. J'ai été pris à tâche par quelques membres de la Chambre parce que je n'ai pas signalé plus tôt la conduite de Bordeleau, mais la chose me répugnait. Il a du temps maintenant pour considérer la manière dont il se conduira désormais.

ELECTION DE GASPE.

M. FOSTER : Il est deux choses que j'ai informé le très honorable ministre que je soumettrais à la Chambre, et tandis que nous attendons, nous pourrions tout aussi bien les régler maintenant.

La première de ces choses concerne un fonctionnaire du département des douanes, et je regrette de voir l'honorable ministre des Douanes absent. On m'a demandé de porter l'affaire à l'attention de la Chambre, mais je ne l'ai pas fait avant que le gouvernement lui-même eût été prié à maintes reprises de s'en enquérir, et c'est parce que le gouvernement ne s'en est pas occupé qu'on me l'a confiée pour la soumettre à la Chambre. Et c'est ce que je ne pourrais mieux faire qu'en donnant lecture d'une copie de la déclaration faite par M. Thomas Ennis, médecin de la Grande-Rivière, dans le comté de Gaspé, lequel a été candidat dans la circonscription de Gaspé à la dernière élection, et l'adversaire du député actuel (M. Lemieux).

J'ai donné avis que je soulèverais ce sujet, et M. Lemieux a été informé de mon intention, mais il est retenu à Montréal par de pressantes occupations. J'ai suspendu la

chose hier, dans l'espérance qu'il pourrait être ici aujourd'hui ; mais vu qu'il est encore absent et que ce jour est le dernier de la session, je suis obligé d'agir maintenant, tout en n'ayant décidé de le faire qu'après m'être consulté avec le très honorable premier ministre. L'accusation est qu'un fonctionnaire du département des douanes a commis une grave offense durant l'élection de 1896 à laquelle le plaignant, M. Ennis, était candidat dans l'intérêt du parti libéral-conservateur. Voici une copie de la déclaration de M. Ennis :

CANADA.
Province de Québec,
Comté et district
de Gaspé.

Je, soussigné, Thomas Ennis, médecin et chirurgien de la Grande-Rivière, paroisse située dans le comté de Gaspé, déclare solennellement par les présentes :—

Que j'ai copié la lettre ci-jointe paraissant avoir été envoyée par Samuel E. St. O. Chapleau, greffier de la Couronne en chancellerie du Canada, à Mtre Auguste Beaudry, avocat, de Percé, dans le dit comté, sur l'original se trouvant maintenant en la possession du dit Mtre Beaudry.

Que le nom de H. A. Lamirande, mentionné dans cette lettre, est le nom faux et supposé adopté par M. H. A. Lemieux, de Montréal, sous-inspecteur des douanes, lequel s'est fait lui même ainsi connaître en juin 1896, dans le cours d'une campagne électorale faite aux Iles de la Magdeleine.

Que le dit M. H. A. Lemieux était à cette époque commis au bureau des douanes de Montréal, mais qu'il jouait le rôle de partisan politique actif en travaillant et faisant de la propagande dans l'intérêt politique de son fils, Rodolphe Lemieux, maintenant membre du parlement, et alors candidat.

Que le 23 juin 1896, le dit H. A. Lemieux a agi en qualité de représentant de son fils au bureau de votation n° 41, tenu au Bassin, Iles de la Magdeleine, et qu'il a prêté comme tel le serment requis, qu'il a signé du nom de H. A. Lamirande, pour lequel il se faisait passer.

Qu'en présence de témoins, M. R. Lemieux, M.P., a appelé son père du nom de Lamirande, tandis que celui-ci l'appelait Lemieux, afin de cacher son identité, et que le gouvernement du Canada a été mis au fait de la conduite de partisan politique actif et de l'acte consistant à se faire passer pour un autre dont il s'est rendu coupable en cette occasion.

Que j'ai porté à maintes reprises cette grave affaire à l'attention du gouvernement du Canada, par lettre et déclaration solennelle envoyées au très honorable sir Wilfrid Laurier, à l'honorable M. Paterson et à l'honorable M. David Mills, ministre de la Justice.

Que malgré la gravité des offenses dont H. A. Lemieux est accusé, le gouvernement refuse et néglige de s'en enquérir, tout en ayant destitué, à la demande de M. R. Lemieux, M.P., un grand nombre de fonctionnaires du comté de Gaspé pour la raison qu'ils avaient tenu une conduite de partisans politiques actifs.

Et je fais consciencieusement, la croyant vraie, cette déclaration solennelle ayant la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, et je la fais en vertu de la loi concernant la preuve, sanctionnée en 1893.

(Signé) THOMAS ENNIS.

Reçu par le soussigné, l'un des juges de paix de Sa Majesté agissant dans et pour le district de Gaspé, à la Grande-Rivière, paroisse située dans le susdit comté de Gaspé, le 23 juin 1899.

(Signé) M. J. AHERN,
Juge de paix.

M. FOSTER.

Voici des lettres auxquelles M. Ennis fait allusion :

BUREAU DU MINISTRE DE LA JUSTICE,
OTTAWA, le 4 octobre 1898.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, et permettez-moi de vous dire en réponse que le sujet auquel elle fait allusion n'est pas du ressort de mon département. L'inspecteur des douanes est un fonctionnaire du ministre des Douanes, et s'il est nécessaire d'agir relativement à sa conduite, c'est au ministre des Douanes et non au ministre de la Justice de le faire.

J'ai adressé votre lettre du 28 du mois dernier au ministre des Douanes, afin qu'il en prenne considération.

Votre tout dévoué,
(Signé) DAVID MILLS.

M. THOMAS ENNIS,
Grande-Rivière, comté de Gaspé, P.Q.

La lettre suivante est une traduction de celle qui est mentionnée également dans la dite déclaration :

BUREAU DU GREFFIER DE LA
COURONNE EN CHANCELLERIE,
OTTAWA, le 14 septembre 1897.

M A. BEAUDRY, Percé, Qué.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 9 du courant, je dois dire qu'il appert que H. A. Lamirande a prêté serment en qualité de représentant d'un des candidats à l'élection de 1896 au bureau de votation n° 41.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble serviteur,
(Signé) SAMUEL E. ST. O. CHAPLEAU,
G.C.C.

Je ne me propose pas de commenter longuement cette affaire, mais je dirai simplement que voici une déclaration solennelle, faite par un homme qui, après tous les renseignements que je possède, jouit d'une réputation et d'une honorabilité parfaite. Il était candidat à l'élection à laquelle il est déclaré que ces incidents se sont passés. Il est personnellement au fait de ce qui a eu lieu, et la Chambre a entendu la lecture de la déclaration qu'il a faite et à laquele il a apposé sa signature.

L'homme accusé de l'offense était sous-inspecteur au département des Douanes. Il ne remplissait pas alors les fonctions de sa charge à Montréal, mais il était dans le comté de Gaspé en qualité de partisan politique, y agissant, suivant qu'allégué, à titre de représentant du parti libéral à cette élection. Voilà qui constitue une grave offense, je crois, et les membres de la droite devraient être du même avis ; mais la plus forte, la plus grave offense dont on accuse M. Lemieux est celle que celui-ci aurait commise en abandonnant l'accomplissement de ses fonctions d'inspecteur de douanes à Montréal et dans les environs pour jouer le rôle d'ouvrier politique dans le comté de Gaspé, en représentant le gouvernement actuel au bureau de votation n° 41, sous le nom de H. A. Lamirande, et en prêtant serment sous ce nom au lieu du sien propre. C'est là une offense qui, si elle est prouvée—et j'ai lu les allégations faites par M. Ennis,

—constitue une faute qui mérite d'être punie non seulement par le renvoi du fonctionnaire qui s'en est rendu coupable, mais par quelque chose de plus sévère encore.

La chose est signalée au ministre de la Justice. Celui-ci se lave les mains de toute responsabilité, et il remet la question au ministre des Douanes. Elle est également signalée au très honorable premier ministre. Ce dernier encore se lave les mains de toute responsabilité, disant que l'affaire est du ressort du ministre des Douanes. Et le ministre des Douanes reste muet.

Je me trompe, M. l'Orateur, le ministre des Douanes a fait quelque chose. En effet, je suis informé d'une manière digne de foi que depuis lors, et après que l'accusation eût été portée, non seulement ce fonctionnaire n'a pas été destitué, mais il a été en réalité promu dans l'administration du département.

Eh bien ! je laisse le soin de s'occuper de cette affaire à la Chambre, et plus spécialement au gouvernement, et surtout au ministre des Douanes et au très honorable ministre qui dirige le gouvernement. Je déclare ici que c'est là une affaire qui, lorsqu'elle est soumise à la Chambre, requiert une investigation sérieuse et urgente : et si l'accusation portée est fondée, elle exige un châtiment immédiat et prompt.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je ne connais pas bien l'affaire que l'honorable député vient de soumettre à la Chambre, ayant de fait appris le contenu de cet affidavit par la lecture qu'il en a faite. Malheureusement, le ministre des Douanes a dû s'absenter pour affaires urgentes, il est un peu difficile de dire en son absence ce qu'on a fait à son sujet. Naturellement, ce sujet sera porté à son attention maintenant que l'honorable député en a fait ici la mention. Il est bien possible que le premier ministre avec qui, je crois, l'ancien ministre des Finances (M. Foster) a conféré de la chose, en sache plus que moi à ce sujet. Tout ce que je puis dire, c'est que j'appellerai immédiatement l'attention du ministre des Douanes sur la déclaration de l'honorable député.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. MARTIN : Je désire demander au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) quand je puis espérer avoir le rapport que j'ai demandé——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il a été produit. J'ai promis à l'honorable député hier, ou avant-hier, que je l'enverrais chercher. C'est ce que j'ai fait, et le greffier l'a en sa possession.

M. MARTIN : Je me suis informé à ce sujet, et l'on m'a répondu qu'il n'était pas là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tout ce que je puis dire, c'est que je l'ai produit moi-même.

VOIES ET MOYENS—LOI D'INSPECTION

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre siège de nouveau en comité des voies et moyens.

M. DAVIN : Avant que la Chambre siège en comité, je désire dire très brièvement une ou deux choses. Je désire déclarer combien j'ai été heureux, et en même temps quelque peu peiné, de ce qui a eu lieu récemment en cette Chambre relativement aux Territoires du Nord-Ouest. On se rappellera que lorsque le bill destiné à amender la loi des inspections a été soumis à la Chambre, j'ai proposé qu'on y ajoutât un article. Cet article a été combattu d'un façon véhémente par les députés ministériels du Nord-Ouest, à l'exception de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) : lorsque le vote a été pris tout le parti libéral, à l'exception encore de l'honorable député d'Alberta, a voté contre moi. Peu après—c'est ce que tout le monde sait maintenant,—le gouvernement a reconnu que ce que je proposais était juste, et que le bill avait besoin d'un article comme celui-là pour être complet. J'expliquerai que cet article était nécessaire pour rendre justice au petit cultivateur, en faveur de qui le bill, ne renfermait aucune disposition. Eh bien ! le bill a été renvoyé au Sénat, et là l'article même qui a été rejeté ici fut adopté ; puis, le bill est revenu ici et a été approuvé.

Je suis très heureux de voir que cet article si nécessaire a été inclus dans le bill grâce à l'acte du Sénat et de cette Chambre.

En votre qualité d'homme possédant beaucoup de science agricole, M. l'Orateur, une brève explication de la chose vous intéressera. L'article dont je parle en ce moment a en vue de répondre aux besoins du petit cultivateur. L'article 14 de l'annexe répondrait au cas d'un cultivateur important ayant tout un wagon de blé à expédier. Mais lorsqu'un petit cultivateur vient vendre une ou deux charges de blé, voici ce qui arrive : Deux ou trois acheteurs se précipitent au devant de lui, et le premier qui l'aborde et qui examine le grain dira probablement que ce grain est du n° 2. Nul autre acheteur ne dira le contraire. Bien plus, le même acheteur déclarera probablement au cultivateur le prix axact qu'il obtiendra pour son grain, et les autres acheteurs ne différeront pas d'opinion avec lui. Et c'est pour cette raison qu'un télégramme indiquant le prix doit venir tous les matins à Winnipeg. C'est pour répondre à ce cas que j'ai demandé qu'on insérât dans le bill cet article, qu'il était absolument inutile d'essayer de faire accepter en présence de l'accueil fait à l'article statuant l'envoi d'un échantillon à Winnipeg.

Je veux signaler que la raison donnée—et je puis le prouver—pour laquelle on n'a pas

laissé adopter cet article en cette Chambre n'est pas que le sentiment de ce gouvernement lui fût contraire, mais que les députés du Nord-Ouest, savoir : le député de Saskatchewan (M. Davis), le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) et le député de Macdonald (M. Rutherford)—ces séduisants spécimens de l'humanité—ne voulaient pas que cette réforme, qu'ils admettaient être nécessaire, fût adoptée en cette Chambre, et ils ne le voulaient pas parce que Davin l'avait proposée et qu'il en aurait le mérite. Mais ! si l'ancien gouvernement avait agi de cette manière, ainsi que ce gouvernement-ci depuis les quatre sessions qu'il administre la chose publique, et s'il eût refusé de faire tout ce que Davin proposait pour la raison qu'il le proposait, peu importe l'excellence de ses propositions, certaines réformes qui ont été accomplies resteraient encore à faire.

VOIES ET MOYENS.—PERTES DE BILLETS POSTAUX.

M. BERGERON : Je désire poser une question au directeur général des Postes (M. Mulock). J'ai ici une lettre adressée à l'un de mes collègues, qui est absent, expliquant que son auteur a perdu il y a deux mois deux bons de poste expédiés par le courrier, et il veut savoir si l'on en émettra des doubles ou si l'argent sera remboursé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose que ce sont des billets postaux ?

M. BERGERON : Je ne sais. Je puis communiquer cette lettre à mon honorable ami (M. Mulock).

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En mentionne-t-il le montant ?

M. BERGERON : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si cette lettre parle de billets postaux, la règle du département est que s'ils n'ont pas été retrouvés au bout de trois mois, nous en émettons des doubles. Les billets postaux constituent une autre forme des bons de poste et représentent des sommes de 30 cents à $5.

M. BERGERON : La lettre ne mentionne pas de date, mais elle est elle-même datée du 28 juillet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A la fin d'un autre mois, nous en émettrons des doubles si les billets postaux ne sont pas retrouvés.

M. BERGERON : Je répondrai à cet homme.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Faites-moi parvenir cette lettre, et je m'en occuperai pour vous.

M. WALLACE : Je demanderais au directeur général des Postes si les membres du parlement ont le droit d'envoyer francs de port de chez eux des documents parlementaires durant les vacances.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si mon honorable ami désire que je lui donne un avis légal, je devrai naturellement le revoyer au statut. Je crois que la loi concernant les postes renferme un article statuant que tous les documents publiés par ordre du parlement ou d'une législature provinciale sont transportés francs de port.

VIOLATIONS DE LA LOI CONCERNANT LE REVENU DE L'INTERIEUR.

M. BERGERON : Je désire poser une question à l'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur, au sujet de certaines saisies de tabac trouvé en la possession de Joseph Hudon et d'Alfred Lafontaine le 16 février 1898, à Saint-Paul de Chester, et d'un nommé Contant, marchand du village de Warwick, le 7 mars 1898. On a demandé à M. Simpson, percepteur du revenu à Sherbrooke, de procéder contre ces gens-là, et il fut répondu qu'il avait fait tout ce que ses pouvoirs lui permettaient de faire, et que faute de recevoir des instructions d'Ottawa, il ne pouvait rien faire de plus à cet égard. Je désire savoir pourquoi, si l'on a donné de semblables instructions, les procédures instituées ont été discontinuées.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Une saisie a été pratiquée contre Lafontaine en raison d'une livre de tabac de contrebande qu'il avait achetée d'un colporteur. Dans le cas de Hudon, on a saisi 46 livres de tabac, et dans celui de Contant 48 livres. Dans chacun de ces cas, les parties concernées ont affirmé de la manière la plus positive qu'elles avaient acquis ce tabac d'un colporteur, c'est-à-dire d'un homme qu'elles ne connaissaient pas.

Je puis mentionner, ce que l'honorable député comprendra tout de suite, que les saisies constituent l'une des plus grandes difficultés que nous ayons à surmonter. Lorsqu'il y a saisie dans le cas de distillation illicite, je n'hésite pas un instant à instituer immédiatement des poursuites et à imposer toutes les pénalités de la loi ; mais dans les cas du genre de celui-ci, je considère que j'ai le droit d'exercer ma discrétion. Dans la cas de ces saisies pratiquées en raison d'aussi petite quantité de tabac, je ne pouvais arriver à me décider à appliquer la loi. Le statut dit qu'en pareil cas, l'amende est de $200, et il n'existe pas de discrétion permettant de la diminuer. J'ai confisqué le tabac, mais je n'ai pu me résoudre à imposer cette pénalité.

REVUE DE LA SITUATION FINANCIERE.

M. FOSTER. Au risque de parler un peu longuement en présence d'un auditoire peu

nombreux et impatient, je dois, mû par des considérations de devoirs publics, faire quelques remarques au sujet de matières qui ont été plus ou moins soumises au pays depuis trois ans, et surtout durant cete session-ci du parlement. Sur le point même d'adopter le bill des subsides, il ne serait pas sans utilité pour le pays qu'on fît un franc exposé du point de vue de l'opposition au sujet des questions qui le concernent ; et je me propose de terminer les quelques remarques que je vais faire par la présentation d'une motion qui représentera, je crois, avec beaucoup de justesse, l'opinion des membres de la gauche relativement à ces matières. Pour examiner et peindre fidèlement les lacunes et les omissions du gouvernement, ainsi que ce qu'il a commis à tort, depuis son avènement, il faudrait posséder la puissance d'analyse et l'éloquence de plus d'un Démosthène. Privé de l'une et de l'autre de ces qualités, je devrai me borner à un exposé pur et simple.

Eh bien ! d'abord, M. l'Orateur, que voyons-nous ? Le parti libéral s'est présenté devant le peuple en invoquant certains principes bien définis, lesquels, réunis ensemble, constituaient ce qu'il appelait sa politique. C'est au nom de cette politique qu'il a demandé au public son appui, le changement d'administration et son élévation au pouvoir. Sans tenir compte de tous ces principes, voici brièvement quelle était sa politique, savoir : premièrement, réduction de l'impôt ; deuxièmement, diminution des dépenses ; troisièmement, diminution de la dette publique, ou du moins arrêt de son accroissement ; et puis, la destruction du principe et de la pratique de la protection ; et, encore, l'indépendance du parlement et la pureté électorale. Il était encore en faveur de l'abolition des subventions accordées aux chemins de fer, et il s'engageait à administrer la chose publique d'une manière honnête, économique et conforme à l'esprit des affaires.

Eh bien ! M. l'Orateur, examinons brièvement ces différents principes énoncés par le parti libéral, et voyons l'application qu'il en a faite.

D'abord, au sujet de l'impôt douanier, les comptes publics démontrent que cet impôt a été de 1882 à 1896, de $19,839,684. Cela comprend la période des derniers cinq ans du régime libéral-conservateur. En 1896, la dernière année de ce régime, l'impôt douanier a été de $20,219,037. Ces messieurs sont arrivés au pouvoir en 1896. En 1898, durant la première année complète du fonctionnement de leur tarif, l'impôt douanier leur a rapporté $22,157,788, et durant l'année 1899, les chiffres non révisés portent cet impôt à $25,157,931.

Cela se rapporte au seul impôt douanier. Il est bien connu que les deux divisions de l'impôt sont l'impôt douanier et l'impôt du revenu de l'Intérieur. En prenânt ces deux divisions de l'impôt, savoir : l'impôt douanier et l'impôt du revenu de l'Intérieur, la moyenne de l'impôt durant la période s'étendant de 1892 à 1896 a été de $27,710,432. En 1896, cet impôt a été de $27,759,285 ; en 1898, de $29,576,456 ; et en 1899, en prenant seulement onze mois d'impôt de l'accise, les chiffres non révisés le portent à $33,805,374. Ainsi, l'impôt total des douanes et de l'accise prélevé en 1899 par un parti qui s'était engagé à diminuer le volume de l'impôt est, en chiffres ronds, de $6,000,000 plus considérable qu'il ne l'a été en moyenne de 1892 à 1896.

Un autre aspect de la question consiste dans le taux de la proportion du droit. Ce taux perçu sur les articles imposables importés pour l'usage domestique a été en moyenne, de 1892 à 1896, de 30.25 pour 100 ; en 1896, il a été de 29.94 pour 100 ; en 1898, de 29.22 pour 100 ; et en 1899, de 28.74 pour 100, soit, constatée de cette manière, une diminution d'environ seulement 1.½ pour 100.

Mais peut-être serait-il plus juste d'établir la proportion des impôts frappant tout article importé pour l'usage domestique, sans tenir compte du fait que l'article est imposable ou admis en franchise, et alors, voici quels sont les chiffres, savoir : de 1892 à 1896, le taux moyen de l'impôt a été de 17.47 pour 100, tandis que durant 1898 et 1899 il a été de 16.76 pour 100, soit seulement une réduction de 71 de 1 pour 100 comparativement à la période s'étendant de 1892 à 1896.

Si l'on mesure l'étendue de l'impôt des douanes et de l'accise en examinant à combien il s'élève par tête, on constate que la proportion moyenne par tête de cet impôt a été de $5.63 durant la période s'étendant de 1892 à 1896, de $5.42 en 1896, de $5.63 en 1898, et d'environ $6.50 en 1899, soit une augmentation de cette dernière année comparativement à celle de 1896 de $1.08 par tête.

Si l'on prend le revenu total prélevé de toutes manières sur le peuple, voici quels sont les chiffres, savoir : de 1892 à 1896, ce revenu a été en moyenne de $36,412,378, de $36,618,591 en 1896, de $40,555,238 en 1898, et en 1899 les chiffres non révisés portent ce revenu à $44,698,155, soit, comparativement à l'année 1896, une augmentation d'un peu plus de $8,000,000, en chiffres ronds.

En faisant le calcul par tête, on constate que ce revenu, de 1892 à 1896, a été de $7.27 en moyenne par tête de la population, de $7.14 en 1896, de $7.73 en 1898, et d'au moins $8.41 en 1899, soit une augmentation de $1.27 par tête comparativement à la période de 1892 à 1896.

Nous voyons donc les articles du programme qui se prononçait en faveur de la diminution de l'impôt et des dépenses ont été complètement démentis, après trois années d'administration, par les chiffres foudroyants que j'ai cités. Lorsqu'il s'agit d'examiner les dépenses totales, dois-je rappeler encore ce qu'ils ont dit aux membres de la droite, de peur qu'ils ne l'oublient ? Puisque je dois le faire, je commencerai en partant du dernier dégré de la gradation par citer l'honorable député de Wellington-nord (M.

McMullen) dont voici un échantillon de nombre de ses déclarations :

Je crois que nous pourrions réduire les dépenses publiques de $5,000,000, ou $6,000,000 si seulement le gouvernement était prêt et bien disposé à y consentir.

J'avancerai d'un degré, et voici ce qu'a dit l'honorable député de Northfolk-nord (M. Charlton) :

Le parti libéral, s'il était au pouvoir, pourrait immédiatement réduire les dépenses publiques et effectuer plus d'économie jusqu'au montant de $5,000,000 par année sans nuire à l'efficacité de l'administration publique.

J'avancerai encore d'un degré, et voici ce que l'honorable chef de l'opposition de l'époque, aujourd'hui le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier), disait en présence d'un auditoire de Toronto :

Les conservateurs nous disent : "Si vous deviez arriver au pouvoir, vous ne pourriez diminuer les dépenses pour pratiquer l'économie." Je ne crois pas que ce soit là tâche difficile. Il ne serait pas malaisé d'économiser un, deux ou trois millions. M. Mills a déclaré à ses électeurs l'autre jour qu'il serait parfaitement possible de diminuer les dépenses de $4,000,000 annuellement.

Enfin, touchant à l'extrémité de cette gradation du génie financier, je citerai cette déclaration que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a faite à cette Chambre :

C'est un déshonneur et une honte pour le gouvernement à qui ont été confiées nos affaires de venir nous demander de voter pour des fins fédérales des dépenses s'élevant à $38,000,000 par année. M. l'Orateur, la chose est absolument injustifiable. Je l'ai déjà dit, et je le répète, il est monstrueux, à mon sens, que le peuple soit tenu de pourvoir à cette somme de $38,000,000.

Ces messieurs sont parvenus au pouvoir, ils ont pris les rênes du gouvernement, et ils ont réformé le système des dépenses avec le résultat que je vais mentionner.

Les dépenses totales concernant toutes les divisions de l'administration et tous les travaux, ce qui est l'une des meilleures manières d'envisager la chose, ont été en moyenne, de 1892 à 1896, de $42,141,763, de $41,702,393 en 1896, de $45,334,381 en 1898, et en 1899, bien que les chiffres ne soient pas encore révisés, d'environ $50,000,000.

Par tête, les dépenses ont été de $8.41 de 1892 à 1896, de $8.14 en 1896, la dernière année du régime conservateur, de $8.64 en 1898, et de $9.40 en 1899.

De nouveaux conseils ont prévalu, de nouveaux maîtres ont surgi, et je m'adresserai maintenant au sommet de l'échelle, de cette échelle ascendante dont le dernier degré est le député de Wellington-nord (M. McMullen). Je citerai donc l'autorité aujourd'hui juchée sur ce sommet, c'est-à-dire le ministre des Travaux publics, l'honorable J. Israël Tarte, dont voici la dernière déclaration :

Dieu merci, je ne suis pas de ceux qui croient qu'un pays peut devenir grand en diminuant les dépenses publiques. Il n'y a que les insensés qui tiennent ce langage.

Qu'advient-il de ces messieurs qui s'accroupissent sur les degrés inférieurs de cette échelle, lorsque du sommet leur maître, et évidemment le directeur de cete dépense excessive, abaissant les yeux sur eux, leur dit : "Vous êtes des insensés. Moi, je suis sage, et je crois qu'aucun pays ne peut jamais devenir grand sans augmenter les dépenses."

Et voilà quant à l'article du programme du parti libéral relatif à la diminution des dépenses.

Quant à la dette publique, elle devait diminuer, ou du moins elle ne devait pas augmenter. Cependant, la dette nette, qui était de $258,497,432 en 1896, est maintenant d'au moins $264,283,937, soit une augmentation d'environ $6,000,000 depuis que ces messieurs sont au pouvoir. Et ainsi, chacun des articles du programme financier des membres de la droite (articles formant essentiellement partie de la politique en vertu de laquelle ils sont allés demander au peuple de leur confier le timon des affaires) a été répudié par eux et absolument jeté aux quatre vents dans le cours de trois courtes années d'administration, et il s'est fait en sens contraire un mouvement aussi étonnant que grave et alarmant pour l'avenir du pays.

Ces messieurs devaient encore, en vertu de leur programme, détruire le principe de la protection. Ils devaient en éliminer l'effet pratique du tarif et du système financier du pays. Or, qu'ont-ils fait ? Eh ! au lieu d'établir l'ère du libre-échange comme il existe en Angleterre et d'un tarif de revenu seulement, ils ont—subissant encore l'empire d'hommes plus forts que la majorité du cabinet peut-être—ils ont inséré le principe de la protection dans leurs lois de 1897 et de 1898 concernant le tarif ; et il en est résulté, comme l'indiquent les chiffres que j'ai cités, qu'après avoir été de 17.47 pour 100 sous le régime conservateur, de 1892 à 1896, le taux de l'impôt douanier, d'après les importations sujettes aux droits et admises en franchise pour la consommation domestique en ce pays, a subi en 1898 et 1899 la diminution insignifiante de 72 centièmes de 1 pour 100.

L'indépendance du parlement et la pureté électorale ont été des articles favoris du programme des membres de la droite. De quelle manière ces messieurs ont-ils fait éclater l'indépendance du parlement et la pureté électorale ? Ils l'ont fait en trafiquant ouvertement des siéges de l'une et de l'autre des Chambres du parlement. Lorsque le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), attendant prudemment le résultat de l'élection avant de mettre en péril la position qu'il occupait dans la province du Nouveau-Brunswick, fut invité à former partie du gouvernement fédéral et qu'il dut forcément se trouver un comté, en vrai péripatéticien ; il parcourut toute la province du Nouveau-Brunswick pour chercher le repos sans en trouver aucun—tentant, par des moyens aussi indignes de la vie publique qu'ils devaient être humiliants pour lui-même, à induire des hommes élus pour ap-

puyer les principes du parti opposé à troquer leurs circonscriptions afin de lui procurer un endroit où il pourrait reposer sa tête. Aucun libéral-conservateur ne put être séduit, et qu'arriva-t-il ? Un homme que ses électeurs avaient élu pour qu'il les représentât en ce parlement, le député du comté de Queen, fut induit par artifice à céder son siège, sur la promesse qu'il obtiendrait un siège au Sénat. Le Sénat devait servir à assurer une position afin que le ministre invité à prendre la direction du département des Chemins de fer et Canaux pût se trouver un comté. Seulement, il n'y avait pas de vacance au Sénat, et l'un de ses membres, en considération de la position de gouverneur, fut persuadé de céder son siége à M. King au Sénat ; et ainsi, en considération d'une position de sénateur, M. King permit au ministre des Chemins de fer et Canaux de se faire élire dans la circonscription de Queen et Sunbury, N.-B.

Faites contraster les professions de foi des membres de la droite avec cette conduite, et il vous sera facile de voir comme étaient perfides ces professions de foi, et à quel point ils ont rétrogardé et apostasié depuis leur arrivée au pouvoir.

La même chose arrivée au ministre des Chemins de fer est arrivée relativement au ministre actuel des Travaux publics (M. Tarte). Celui-ci n'a pas réussi à se faire élire à l'élection générale. Il lui fallait un siège, et comment devait-il l'obtenir ? On eut de nouveau recours au système des nominations de sénateur, et l'on offrit et procura au député d'un comté un siège au Sénat afin de fournir une circonscription au ministre actuel des Travaux publics. Et là encore, l'on a trafiqué des sièges de ce parlement.

Pourquoi continuerais-je à énumérer ces exemples ?

Cependant, le ministre des Finances (M. Fielding) fut également un de ces hommes prudents qui n'entendaient pas se jeter dans la mêlée avant de constater quel parti serait victorieux ; et après avoir vu se dissiper la fumée de la bataille, de sorte qu'il n'avait plus à craindre qu'elle pût même souiller sa personne immaculée, il acquiesça à la demande pressante du premier ministre actuel et devint ministre des Finances à sa surprise, ainsi qu'à la grande surprise, je crois, d'un autre ministre qui siège aujourd'hui tout près de lui. Mais il n'avait pas de comté, quand en obtiendrait-il un ? Le seul moyen d'y parvenir consistait encore à trafiquer des charges publiques. Grâce au simple expédient d'accorder d'abord une charge de $100 et ensuite une position de juge à un homme méritant plus d'être nommé juge par suite de ce qu'il avait fait pour son parti que par suite de science légale, cet honorable ministre est arrivé à se procurer un siège ; il siège aujourd'hui en cette Chambre parce qu'on s'est servi des appâts d'une position pour lui permettre de décrocher un mandat qu'autrement il n'eût pu obtenir.

Et cependant, cet honorable ministre—pour faire une allusion personnelle—a eu l'indécence de raconter relativement à la dernière lutte électorale que j'ai faite dans le comté de King une histoire aussi dénuée de fondement qu'il est possible qu'une chose puisse l'être, après l'avoir recueillie d'une source à laquelle, il le sait lui-même, il n'accorderait pas un seul instant sa confiance au point de vue financier ou à tout autre point de vue.

C'est pour un trafic comme celui-là que ces messieurs élèvent le niveau de l'indépendance du parlement et de la pureté électorale, mais pourquoi parler des nominations aux emplois publics faites maintes et maintes fois sans autre chose en vue que l'avantage et l'intérêt politique ?

Cependant, pour aller encore plus loin, le premier ministre lui-même a donné l'exemple, et ses subordonnés ne sont que trop disposés à suivre cet exemple, et la petite étincelle de dépravation inhérente à la nature humaine est devenue, sous le souffle de ce grand exemple, une flamme qui parfois a tout à fait détruit les meilleurs principes des hommes subissant l'influence pernicieuse de cet exemple. Qu'a fait le premier ministre ? Lui qui s'est déclaré le partisan de l'indépendance du parlement, lui qui a dit à Toronto : " Chassez ces hommes corrompus et placez-moi au pouvoir, et au moins, je vous procurerai un gouvernement pur et d'honnêtes méthodes d'administration, et j'élèverai la morale publique au-dessus du bas niveau auquel elle est descendue ". Comment a-t-il rempli ce programme ? En promettant, aussitôt après avoir prononcé ces paroles, à M. François Langelier, de Québec, que s'il voulait de telle et telle chose, il le récompenserait. Et comment ? En lui donnant quelque chose lui appartenant, quelque chose lui coûtant quelque sacrifice ? Non, mais il voulait trafiquer de la position de juge ou de gouverneur ; et si M. Langelier voulait seulement faire telle et telle chose, disait-il, il lui donnerait une position de juge ou la position de gouverneur de sa province. M. Langelier accepta l'appât, et garda deux ans la promesse dans sa poche. Trouvant que cette promesse devait vraisemblablement tarder à s'accomplir, il souleva une telle tempête parmi les fidèles de la vieille garde de la province de Québec et tapa si dur, qu'on dut exécuter la dite promesse. Et il y avait alors près de deux ans qu'elle avait été faite, et M. François Langelier avait dans l'intervalle siégé en cette Chambre et, comme il l'a lui-même donné à entendre, voté fidèlement pour le gouvernement et plusieurs fois contre ses propres convictions.

Autre exemple. Ici, je froisserai encore davantage mon honorable ami, le député de Russell (M. Edwards), en contrariant sa doctrine favorite, parce que j'ai quelque chose à dire à propos de choses ne touchant pas directement la province d'où je viens. Il est un membre du parlement possédant un

siège en cette Chambre—il ne l'occupe pas aujourd'hui, il est parti—qui a obtenu une promesse écrite du premier ministre, promesse qu'il a mentionnée sur les hustings du comté de Québec, dans laquelle le premier ministre s'est engagé, sous sa propre signature, à faire accorder certaines subventions à des chemins de fer de ce comté, et dont il s'est servi comme d'engin électoral.

Telle est la manière dont le gouvernement actuel élève l'indépendance du parlement, la pureté électorale et le niveau général de la morale publique.

Qu'ont fait encore ces messieurs ? Ils ont virtuellement répudié le principe sain, proclamé aux jours d'entan, d'accorder des entreprises concernant les travaux et l'administration publics après avoir demandé publiquement des soumissions. Ai-je besoin de citer des exemples ? Ils se trouvent partout. Qu'avons-nous vu à cette session-ci en cette Chambre ? Depuis le premier ministre jusqu'au membre le plus insignifiant du cabinet, personne n'a osé, en l'absence du ministre des Travaux publics, venir répondre carrément à la question de savoir si l'on demanderait des soumissions publiques relativement à l'exécution de tels et tels travaux. A quel subterfuge avait-on recours ? On disait : " Ca devrait se faire ainsi, ça se ferait ainsi je pense, toute chose d'ailleurs étant égale, ça se fera ainsi. " Mais derrière tout cela se trouvait le réserve : " Nous ne pouvons le promettre, car le ministre des Travaux publics n'est pas ici. " Si celui-ci eût été ici, il aurait dit très promptement comme il l'a fait l'an dernier : " Je prends la responsabilité de faire exécuter ces travaux à la journée, que l'opposition dise ce qu'elle voudra ! "

Mentionnerais-je un autre exemple ? Il y a le cas des provisions de la milice, où l'on a commandé d'un seul coup pour $37,000. de provisions sans demander l'ombre de soumissions publiques. Puis, il y a l'entreprise des uniformes accordée suivant la supposition que la loi prohibant la pratique du système de pressuration était insérée dans le contrat la concernant, mais on a payé $1,960 en raison de certains articles que l'entrepreneur avait eu pleine liberté de faire exécuter indépendamment de la dite loi.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Cela est inexact. L'entrepreneur n'avait pas cette liberté si ce n'est pour la confection de 500 uniformes qui étaient absolument nécesaires, dans l'intérêt public, de faire exécuter avant le commencement des exercices de la milice.

M. FOSTER : Je suis très heureux que mon honorable ami ait prouvé mon assertion. On a demandé des soumissions, et l'entreprise a été accordée en septembre, avant qu'on tentât de confectionner un de ces pardessus et de cette date à janvier, tous ces articles ont été confectionnés, suivant la permission du ministre, indépendamment de la disposition de la loi prohibant le système de pressuration.

Citerais-je un autre exemple, et parlerais-je de Thomas Gauthier, le beau-père du fils de M. Tarte ? Il y avait certains travaux de dragage dont l'exécution était possible. Les documents publics ne font pas mention du fait que le Canada Atlantique, et tout autre, ait jamais demandé l'exécution de ces travaux. Le parlement sait que ce dragage n'était pas nécessaire avant deux ou trois ans. Il appert des documents produits que la première démarche consista dans une lettre de M. Tarte adressée à M. Gauthier, qui ne s'occupe nullement de ce genre d'affaires, dans laquelle il était demandé à celui-ci s'il lui plairait d'avoir à exécuter ce dragage à tant de l'heure. M. Gauthier accepta la besogne. Il la passa à un sous-entrepreneur, et il empocha la différence du prix de l'entreprise après que les propriétaires des cure-môles eurent été payés. Voilà qui appert clairement des documents publics, et qui est incontestable. Le ministre des Travaux publics a défendu la chose en disant : " Eh bien ! je devais faire quelque chose pour nos amis : les conservateurs possédaient tous les cure-môles, et par conséquent, je ne pouvais obtenir de patronage pour nos amis à moins qu'on permît aux entrepreneurs de faire faire les travaux par d'autres. Telle est la manière dont on a répudié ce principe de faire exécuter les travaux suivant adjudication.

Mais qu'a fait ce gouvernement relativement à la subvention des chemins de fer ? Aux jours où l'on aspirait au pouvoir, le ministre du Commerce prenait une attitude droite et tranchée—en faveur de quoi ? De l'abolition de l'octroi de subventions aux chemins de fer. Il formait une alliance avec les patrons, et c'était là l'un des articles du programme sur lequel on s'était entendu. Les brochures électorales du parti qui furent publiées avec l'approbation de celui-ci et qui possédaient toute l'autorité possible, déclaraient qu'un des principaux articles du programme de la politique libérale consistait à détruire ce système corrompu d'accorder des subventions aux chemins de fer. C'est ce qui a été cité il n'y a qu'un jour ou deux en cette Chambre par l'honorable député d'Assiniboïa, et qui est inséré aux " Débats. " Cette déclaration a été faite par le ministre du Commerce et par le directeur général des Postes, ainsi que par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), qui disait que lui et d'autres avaient combattu en faveur de ce principe sans encourir le blâme des chefs de son parti, en cette Chambre et dans le pays, et que par conséquent, ceux-ci y adhéraient. Cependant, que fait-on aujourd'hui relativement aux subventions aux chemins de fer ? Eh bien ! quant à ce qu'on peut appeler les subventions générales aux chemins de fer, cette année-ci occupe le premier rang dans l'histoire du parlement. La somme de $6,500,000 est le minimum du crédit voté pour subventionner les chemins de

fer situés entre les montagnes Rocheuses et la côte de l'Atlantique, construits dans des territoires colonisés ou non et dans d'autres parties du pays, suivant une route parallèle de traverse, allant en tous sens, inutiles dans beaucoup de cas, recomandables pour quelques-uns sous certains rapports, mais administrant à ce parti, d'après ses propres actes, la condamnation la plus sévère et la plus énergique dont étaient suceptibles, sa politique, ses principes et ses professions de foi dautrefois.

M. l'Orateur, ces messieurs promettaient de donner à leur administration un cachet d'honnêteté, d'économie et de conformité à l'esprit des affaires. Comment ont-ils exécuté cette promesse ? En s'engageant dans des entreprises comportant la dépense de forts montants d'argent sans posséder la moindre autorisation parlementaire pour les entreprendre, et en pourvoyant aux dépenses préliminaires en certains cas à même des crédits que le parlement avait solennellement affectés à d'autres fins bien définies et bien connues. On peut citer ce projet du Yukon comme exemple du fait de s'engager dans des dépenses probables d'un immense montant sans y être autorisé par le parlement, et de lier le gouvernement par un contrat solennel quelques jours avant la réunion du parlement. La même chose a eu lieu relativement à l'arrangement concernant le chemin de fer du Comté de Drummond et le Grand Tronc, arrangement où l'on s'est engagé à faire une dépense représentant un capital de $7,000,000 sans avoir soumis cette dépense au parlement, et quelques jours seulement avant l'ouverture de la session du parlement. Et cette année, ce gouvernement qui s'était engagé, si jamais il pouvait l'être, à laisser construire les lignes télégraphiques au Yukon par les compagnies d'intérêt privé auxquelles le parlement avait accordé des chartes, a entrepris soudainement et trois jours avant la réunion du parlement les dépenses préliminaires de la construction d'une ligne télégraphique du gouvernement dans les circonstances les plus extraordinaires, et il continue aujourd'hui les travaux au prix d'une dépense qui s'élèvera en définitive à plus d'un demi-million de dollars, d'après les calculs les plus modérés.

Un autre article du programme du parti libéral, relativement à son administration économique, est qu'on devait se garder de faire des dépenses considérables relativement à la construction d'édifices et de quais publics dans les petites villes et les villages. Lorsque ces messieurs étaient dans l'opposition et que les conservateurs-libéraux étaient au pouvoir, ils nous combattaient en vertu de ce principe au sujet de la dépense des deniers publics. Que voyons-nous aujourd'hui ? Une véritable orgie de dépenses relativement à la construction d'édifices et de quais publics dans les endroits peu importants et comparativement insignifiants, endroits produisant peu de revenus et où l'exécution de ces dépenses n'est pas réclamée par la nécessité publique. Nous ne pouvons en arriver à une autre conclusion que celle que ces dépenses sont faites dans le but de servir des fins politiques. On sait que si elles sont même nécessaires on devrait en laisser le soin à l'initiative municipale, provinciale et privée, et non pas en faire l'objet des subventions de ce gouvernement-ci.

A titre de cas tombant dans l'espèce, je mentionnerai le village de Victoriaville, non que je veuille faire ressortir un cas se trouvant dans la circonscription du premier ministre, mais dans le but de citer un exemple. Quelle est la population de Victoriaville ? Environ 2,200 âmes seulement, c'est-à-dire que c'est un simple village. Ce village possède un revenu douanier s'élevant à la magnifique somme de $696, et le revenu de son bureau de poste a atteint le chiffre étonnant de $1,900 par année. Cependant, ce village de 2,000 habitants, malgré ses revenus insignifiants et son petit commerce, doit de par la grâce du premier ministre être orné d'un édifice public, qui coûtera au moins $8,000, et probablement de $12,000 à $15,000.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : L'honorable député (M. Foster) ne mentionne pas le Revenu de l'intérieur, lequel est très considérable, ce revenu s'étant élevé à plus de $10,000 l'an dernier et à environ $20,000 cette année.

M. FOSTER : Et mon honorable ami (sir Henri Joly de Lotbinière) voudra-t-il dire en quoi la construction dans ce petit village d'une fabrique manufacturant le tabac pour une grande partie de la contrée environnante et rapportant un fort revenu au gouvernement, a à voir à la nécessité de la construction d'un édifice public au milieu de cette population ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député a mentionné le revenu des douanes et du bureau de poste pour indiquer que l'endroit n'avait réellement pas contribué au revenu public. Puisqu'il a fait cette mention, je m'étonne qu'il n'ait pas songé également au revenu de l'accise.

M. FOSTER : Je dirai à mon honorable ami, s'il ne le comprend pas, pourquoi je ne l'ai pas fait. J'ai mentionné le revenu des douanes, parce que l'hôtel des douanes est l'endroit où le public du commerce et du trafic en général doit faire des affaires, et, naturellement, il faut un endroit convenable pour les y faire.

M. LAVERGNE : Si l'honorable député (M. Foster) veut me le permettre, je rectifierai une erreur dans laquelle il est tombé. Il dit que le revenu des douanes a été de $696. Ce revenu a été réellement de $7,300 durant l'exercice finissant le 30 juin dernier. Le revenu de l'accise est de $23,000 et celui de la poste de $1,990. En outre, le gouverne-

ment payait $200 par année pour l'usage d'un édifice où se tenait le bureau de poste, en vertu d'un bail passé par le gouvernement dont l'honorable député (M. Foster) faisait partie.

M. FOSTER : Incapable de tout examiner moi-même, il me faut recourir aux renseignements qui me sont fournis en cette Chambre. Les renseignements qui m'ont été fournis par les messieurs qui ont fait adopter le crédit sont que le revenu des douanes a été de $696. Je vois à la page 31 du 16ième état des droits de douane contenu dans le dernier rapport, qu'on mentionne Victoriaville pour être un petit poste, et ses droits de douane pour être de $696.08. Je commettais une erreur de 8 cents.

M. LAVERGNE : Mais cela ne comprend pas les derniers rapports.

M. FOSTER : Je ne doute pas de la sincérité de la prétention de l'honorable député (M. Lavergne), mais je ne puis me guider que sur les rapports imprimés et les renseignements que me fournissent les ministres. Si ceux-ci ont commis une erreur, je n'en suis pas responsable, et si l'honorable député a raison, nul n'en sera plus heureux que moi.

Voilà un exemple de la manière dont on dissémine les édifices publics dans les différentes parties du pays et dont les quais sont bâtis partout sur les lacs intérieurs et les rivières où l'on trouve, pour me servir de l'expression employée par le ministre des Finances, une population commerçante, manufacturière, industrielle ou agricole qui a quelque chose à expédier au marché et qui a besoin de commodités pour le faire. Ce sont là des échantillons de la dépense des deniers publics, qui sous le régime actuel, a pris des proportions alarmantes et un cours et une tendance, qu'il serait impossible à ce gouvernement ou à tout gouvernement lui succédant, je le crains, d'enrayer après l'élan qui lui a été imprimé. La connaissance de ces choses s'est vite répandue d'endroit en endroit. Il est absolument impossible que la population de la province de l'Ontario, laquelle a construit, grâce à l'initiative privée ou à l'aide municipale les quais s'échelonnant sur ses lacs et ses rivières, s'occupant de la chose comme d'une entreprise commerciale ; il est impossible que cette population intelligente ignore longtemps le fait que tout ce qu'il lui faut faire pour voir payer ces travaux à même les fonds du Canada, comme la chose se pratique dans les autres parties du pays, est d'aborder le gouvernement.

Quant à l'administration du Yukon, je ne suis pas pour m'étendre longuement là-dessus. Ce sujet a été suffisamment discuté, probablement, en cette Chambre, dans le cours de la session actuelle. Je désire seulement dire qu'à mon avis, et ce sera là je crois l'avis du pays, ce qui a transpiré concernant le Yukon, a été assez grave et assez important pour induire le gouvernement, en justice et pour lui-même, et pour le pays, et pour les fonctionnaires dont les noms ont été mêlés à l'affaire, à résoudre et faciliter la tenue d'une enquête judiciaire indépendante en vue d'examiner les accusations portées. Je ne crois pas que le sentiment public de ce pays ou de tout autre au fait de ce qui s'est passé en arrive à une autre conclusion. Voici le raisonnement qu'on se fait : " Si le gouvernement n'était pas coupable, pourquoi a-t-il craint une enquête ? Si les choses reprochées ont été commises, pourquoi hésite-t-on un seul instant à effacer l'opprobre qui s'attache à la réputation du Canada par suite de ce qu'on rapporte de la prétendue mauvaise administration de cette contrée ? " L'une ou l'autre de ces choses doit être vraie ; et la conclusion à laquelle en arriveront beaucoup de gens en ce pays c'est que le gouvernement a refusé une enquête parce qu'il avait peur des conséquences, et qu'il ne se souciait pas de faire face à celles-ci. C'est ce qui arrivera d'autant plus que la population est prompte à voir que lorsqu'on a eu un avantage politique à obtenir au Manitoba, le premier ministre a promis une enquête au procureur général de cette province, et à puisé dans le trésor public, sans autorisation ni mandat, jusqu'au montant de $19,000 à $20,000. Et dans quel but ? D'entreprendre dans la province du Manitoba des persécutions politiques dont la province elle-même aurait dû uniquement et entièrement se charger.

Voilà ce qu'on a fait parce qu'on voulait laver la bonne renommé de la vie publique au Canada des méfaits qu'on aurait pu commettre à l'élection de l'une des provinces de celui-ci ! Mais aujourd'hui qu'aux élections fédérales et aux élections dans le province de l'Ontario les faits les plus incontestables de corruption, de manipulation des boîtes de scrutin et de vol de bulletins ont été produits au jour, nous ne voyons ni ce gouvernement-ci ni son bras droit, le gouvernement de la province de l'Ontario, adopter des mesures officielles afin de punir les coupables et de livrer les malfaiteurs à la justice. Au lieu de cela, ces messieurs ont choisi l'inventeur, le premier et l'unique directeur de cette machine que le " Globe " de Toronto, devançant le sentiment de ses chefs répudie maintenant ; ils ont choisi, dis-je, l'inventeur et le directeur de cette infâme machine pour lui accorder le plus fort salaire dont le département de l'immigration puisse disposer, et lui confier la plus importante mission dépendant d'eux en Europe et ailleurs, en récompensant ainsi l'homme qui a accompli la besogne en faveur de ce gouvernement-ci et du parti libéral de l'Ontario, qui est son bras droit, d'après la déclaration faite par le très honorable premier ministre dans un discours qu'il a prononcé à Ottawa lors de la dernière élection provinciale.

Je ne veux pas prolonger inutilement ces remarques, mais je dois toucher à un autre point, c'est-à-dire au fiasco de ce gouver-

nement sous beaucoup de rapports, au point de vue des affaires. Cette session-ci a duré cinq mois. Quelques membres de cette Chambre y ont assisté jusqu'à présent depuis le premier jour, et j'en appelle à leur témoignage : Considérant ce qui s'est passé cette année et l'histoire parlementaire du Canada, y a-t-il jamais eu un parlement qui, après avoir été en session si longtemps, se soit trouvé avoir accompli, comme celui-ci, si peu de choses pour le bien du pays? Je conclus de là, d'abord, que ce gouvernement-ci ne possède pas le talent de conduire les affaires du Canada en parlement. Il a été lent, indécis, vacillant, inactif ; il n'a fait preuve ni de tact ni de science administrative dans la conduite de la besogne de la Chambre. Celle-ci a échappé à leur empire. maintes et maintes fois, et on l'a laissée tendre à des fins inutiles. Bien plus, le gouvernement a eu d'abord en vue de faire adopter deux mesures pricipales. Qu'est-il advenu maintenant de ces deux mesures ? L'une d'elles était le remaniement des circonscriptions, laquelle tendait à permettre au gouvernement de violer l'esprit de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord et d'introduire en ce pays une innovation qui, dans le cas où elle serait suivie par d'autres partis politiques, ferait de chaque parlement un instrument du parti qui, en vertu de sa majorité, déterminerait les limites des circonscriptions où ce parti s'attendrait à subir des élections. Une fois en dix ans il nous faut faire face à cette difficulté et la surmonter aussi bien et aussi équitablement que possible. Il est en réalité difficile de faire la chose équitablement même une fois tous les dix ans, vu les deux partis qu'il il y a en cette Chambre ; mais si l'on allait adopter l'idée qu'en toute année, peu importe que ce soit celle qui précède immédiatement le recensement ou qui le suive de plusieurs années, on peut tenter de remanier des circonscriptions dans l'intérêt du parti dominant, on provoquerait un état de la vie publique et des partis politiques qui ne serait guère favorable à la bonne renommée ni au bon gouvernement et aux meilleurs intérêts de ce pays-ci. C'est là une mesure au sujet de laquelle le gouvernemnt a échoué. L'autre mesure constituait une croisade contre le Sénat, et celle-là le gouvernement l'a retirée.

Autre mesure importante que le gouvernement essaie depuis deux ou trois ans de faire adopter en cette Chambre. Il a réussi, cette année, mais après en avoir élagué plusieurs de ses dispositions répréhensibles, et après avoir admis ici qu'il avait l'intention de conclure ce marché qu'il déclarait être un bon marché. et qu'il a dû modifier jusqu'au point d'épargner à ce pays une dépense de près de trois quarts de million de dollars, au moins, qu'il comportait d'abord.

Qu'ont fait ces messieurs ? Quelles lois ont-ils fait adopter à cette session-ci pour le bien du Canada ? Qu'est-il advenu du service rapide de l'Atlantique ? Où se trouve la loi bienfaisante concernant la faillite ? Où voyons-nous de règlement de ces irritantes questions internationales qu'ils devaient résoudre en arrivant au pouvoir, et dont pas une n'est encore réglée ? Où est ce commerce de préférence mutuelle que le premier ministre s'est engagé, avant l'élection, à obtenir suivant le principe d'un privilège mutuel et commun en faveur du peuple canadien si possible ? Qu'on nous indique un seul marché de l'univers qui, grâce à quelque avantage, à quelque tarif de réciprocité, ou de tout autre manière, soit devenu accessible au peuple de ce pays depuis que ces messieurs sont au timon des affaires : On ne peut nous en montrer un seul.

M. l'Orateur, on peut avoir confiance, je pense, que le peuple canadien est d'avis qu'il existe de l'honneur en politique et que la bonne foi est nécessaire dans les hommes publics et malgré la majorité actuelle de la Chambre, le verdict, en définitive, sera rendu par le grand tribunal du peuple, et la conscience et la raison sincères de celui-ci ne seront pas disposées à pardonner à un parti qui a promis une chose afin de gagner une élection, pour répudier sa promesse dès que le triomphe désiré eut été remporté. Une chose, ai-je dit ? Non, ce sont beaucoup de choses qu'on a promises et qu'on a toutes refusées après être parvenu à ses fins.

Il existe parmi une certaine classe d'hommes un certain esprit permettant à l'habileté de se substituer au principe, c'est-à-dire à la bonne foi anglaise de jadis, mais ceux qui pèsent ainsi ne constituent pas la majorité du peuple canadien. Il se peut qu'on rencontre ça et là un homme qui vous dise : "Le parti libéral est parvenu au pouvoir en vous jouant des trucs et en faisant preuve d'habileté supérieure, mais qu'importe ? Il a démontré qu'il était plus adroit que l'autre parti, voilà tout." Ces paroles expriment l'opinion d'une certaine classe de gens, mais il existe une honnêteté suivant le temps jadis, un sentiment d'honneur britannique, en ce pays, qui demandera compte de leur conduite aux hommes qui ont obtenu le pouvoir en s'engageant solennellement à pratiquer l'économie, à diminuer les dépenses, à réduire la taxe, à administrer honnêtement, à sauvegarder l'indépendance du gouvernement et à assurer la pureté électorale, et qui, aussitôt après leur avènement au pouvoir, ont oublié ces promesses pour adopter exactement une attitude contraire, parce qu'ils croyaient y trouver leur propre avantage.

A cette heure, je n'entends pas retenir plus longtemps la Chambre. Je lui soumettrai seulement l'exposé que renferme la motion par laquelle je terminerai ces remarques, et que voici :

Que les faits suivants au sujet de la taxe, du revenu, de la dépense et de la dette publique du Canada, sont constatés dans les rapports officiels :—

	Moyenne, 1892-96.	1896.	1898.	1899.
Taxe douanière	$19,839,684	$20,219,037	$22,157,788	$25,157,931
Taux pour cent sur articles imposables pour consommation locale	30·25	29·94	29·24	28·74
Imposables et francs de droits	17·47	18·28	16·95	16·57
Taxe douanière et d'accise	$27,710,432	$27,759,285	$29,576,456	*$33,805,374 †700,000
				$34,505,374
Taux par tête	5·63	5·42	5·63	6·50
Revenu total perçu	$36,412,378	$36,618,591	$40,555,238	$44,698,155
Taux par tête	7·27	7·14	7·73	8·41
Dépense totale	$42,141,763	$41,702,383	$45,334,281	$50,000,000
Dépense par tête	8·41	8·14	8·64	9·40
Dette publique nette	.....	$258,497,432	$263,956,398	$264,283,937

*11 mois, accise. †Estimé, un mois.

Que le parti libéral s'est présenté aux élections en 1896 avec un programme énonçant entre autres choses :—

(a) La réduction des taxes.
(b) La diminution des dépenses.
(c) La réduction de la dette publique.
(d) La suppression du principe et de l'application de la protection.
(e) L'indépendance du parlement et la pureté électorale.
(f) L'abolition des subventions aux chemins de fer.
(g) Une administration honnête, économique et d'affaires.

Qu'en comparant 1899 avec 1896, le montant des taxes de douane et d'accise a été augmenté d'environ $7,000,000, ou de plus de $1.30 par tête de la population, et le montant total perçu de la population a été de plus de $8,000,000 ou environ $1.50 par tête.

La dépense totale a été augmentée d'environ $8,000,000 ou plus de $1.50 par tête, tandis que le montant total, à l'exclusion du budget supplémentaire voté pour l'exercice 1899-1900, atteint le chiffre stupéfiant de $51,796,344, ou $13,000,000 de plus que le montant voté et $14,847,197 de plus que le montant dépensé pour l'année 1896.

La dette nette a augmenté d'à peu près $6,000,000, et doit être sérieusement élevée par les dépenses énormes autorisées au cours de la présente session du parlement.

Qu'au lieu de faire disparaître la protection et d'établir un système de libre-échange ou de tarif de revenu seulement, le parti libéral a incorporé le principe de la protection dans les tarifs douaniers de 1897 et 1898, et les résultats de l'exercice de 1898-99 ont démontré qu'il avait imposé un taux de 28.74 pour cent sur tous les articles imposables importés pour la consommation locale, comparé au taux de 29.94 pour cent en 1896, ou sur les articles imposables et francs de droits importés pour la consommation locale, de 16.57 pour cent comparé avec la moyenne de 17.47 pour cent pour les exercices 1892 à 96 inclusivement.

Que l'indépendance du parlement et la pureté électorale ont été démontrées par le trafic de sièges dans les deux Chambres du parlement, pour des fins de parti, uniquement; par les destitutions arbitraires et injustifiables dans le service public et par des nominations intéressées et inutiles à des charges publiques dans toutes les branches du service; par les promesses écrites et autorisées de charges, d'émoluments et de subventions à des membres du parlement et autres par le premier ministre et autres membres du gouvernement pour des fins électorales et de parti; par la répudiation du principe salutaire qui offre à la concurrence publique les soumissions et les entreprises entraînant la dépense de deniers publics; et par la concession, par voie privée, de contrats à des amis du parti qui réalisent ainsi des profits particuliers à même les deniers publics.

Qu'au lieu d'abolir le système des subventions aux chemins de fer, il a, cette année, autorisé la dépense (en sus du paiement de $1,600,000 pour le chemin de fer du comté de Drummond et de $140,000 par année pour loyer, pendant 99 ans, à la Compagnie du Grand Tronc) de pas moins de $6,500,000 comme subventions générales à des chemins de fer qui sont, dans plusieurs cas, des lignes inutiles ou parallèles.

Que la promesse de maintenir une administration honnête, économique et d'affaires, a été démontrée,—

(a) Par l'entreprise de travaux non autorisés par le parlement et pour lesquels il n'y avait pas de crédits votés, lesquelles entreprises ont entraîné la dépense de millions de piastres et le virement de fonds votés spécialement pour des services distincts et définis, mettant ainsi à néant le principe constitutionnel de la sanction du parlement.

(b) Par la construction de quais et édifices publics qui sont absolument inutiles au public ou qui devraient être laissés à l'initiative des provinces, des municipalités ou des particuliers.

(c) Par une dépense extravagante, inefficace et inutile dans le district du Yukon, et une administration des affaires de ce district qui a fait naître des soupçons dans le public et a provoqué des accusations affectant sérieusement le caractère et l'efficacité du service administratif et des fonctionnaires responsables, et compromettant la réputation du pays à qui on a refusé une enquête complète et impartiale devant une commission judiciaire indépendante.

(d) Par la manière malhabile avec laquelle les affaires du parlement ont été conduites; par son défaut de mener à bonne fin des mesures législatives nécessaires au bien du pays; d'assurer un service rapide sur l'Atlantique; de régler aucune des questions internationales actuellement en suspens; de favoriser un système de trafic de préférence avec d'autres parties de l'Empire, ou d'ouvrir un seul marché nouveau à de meilleures conditions, par voie de réciprocité ou autrement, dans aucune partie du globe.

Que cette Chambre est d'avis que la violation des engagements solennels faits au public par un parti alors qu'il cherchait à changer l'administration du pays, est de nature à corrompre la moralité publique, est répréhensible au plus haut degré et, dans le cas du gouvernement actuel, exige la condamnation la plus sévère.

Que l'augmentation stupéfiante des dépenses dans toutes les branches du service public par ce gouvernement, et la nature injustifiable de beaucoup de ces dépenses qui ajoutent encore au fardeau déjà trop lourd des taxes, causent une anxiété et une alarme générales, et menacent le pays d'un grand danger.

Que la prodigalité, l'absence de principes et l'incapacité dont l'administration a fait preuve, méritent la censure de cette Chambre et du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : M. l'Orateur, le spectacle offert par l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) prononçant une homélie touchant la moralité publique est très réjouissant, et fournirait un thème très alléchant si seulement le temps le permettait. Je vais faire une proposition. Vu que nous sommes tous désireux de faciliter la besogne de la Chambre, que le bill des subsides doit être adressé au Sénat, et qu'il y a une ou deux autres affaires à expédier, je vais demander à la Chambre de me permettre, après la suspension de la séance, de faire quelques observations en réponse à l'honorable député. Dans l'intervalle, je suggère que nous employions les quelques minutes qui nous restent d'ici à une heure pour expédier la besogne de la Chambre et l'adresser au Sénat. Ensuite, à l'ouverture de la séance de cette après-midi, on me permettra, sur motion d'ajournement, de faire quelques observations en réponse à l'honorable député.

M. FOSTER : Je n'ai pas d'objection à la chose, pour ce qui me concerne. Naturellement, nous devrions faire décider cette motion maintenant, et l'honorable ministre pourra exercer ses privilèges sur motion d'ajournement.

Le vote est pris sur l'amendement de M. Foster, avec le résultat suivant :

POUR :

Messieurs

Bell (Addington),	Macdonald (King),
Broder,	Martin,
Davin,	Morin,
Foster,	Rosamond,
Guillet,	Tyrwhitt, et
Hodgins,	Wallace.—12.

CONTRE :

Messieurs

Blair,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (King),	Mackie,
Bourbonnais,	MacPherson,
Brodeur,	McClure,
Casey,	McGregor,
Copp,	McLellan (Prince),
Edwards,	McMullen,
Ethier,	Marcil,
Fielding,	Martineau,
Fisher,	Proulx,
Fraser (Lambton),	Rogers,
Graham,	Scriver,
Johnston,	Stenson,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	Tolmie, et
Landerkin,	Tucker.—30.

ABSTENTIONS SIMULTANÉES :

Ministériels.	Opposition.
Madore,	Monk,
Rutherford,	Caron (sir Adolphe),
Christie,	Roddick,
Davies (sir Louis),	Tupper (sir Charles Hibbert),
Snetsinger,	Reid,
Featherston,	Carscallen,
Hutchison,	Klock,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir Charles),
Cowan,	Montague,
Britton,	Cargill,
Penny,	Quinn,
Gibson,	Corby,
Ellis,	Powell,
Sutherland,	Taylor,
Savard,	Dugas,
Dyment,	McCormick,
Ratz,	Ingram,
Logan,	MacLaren,
McLennan (Inverness),	Gillies,
Russell,	Borden (Halifax),
Calvert,	Hughes,
Fitzpatrick,	Casgrain,
McInnes,	Earle,
Maxwell,	Robinson,
Hurley,	Craig,
Lavergne,	McAlister,
Costigan,	LaRivière,
Macdonell,	Roche,
Meigs,	Ganong,
Bell (Prince-est),	Hale,
Flint,	Kaulbach,
Paterson,	Wilson,
Godbout,	McLennan (Glengarry),
Somerville,	Bell (Pictou),
Beith,	Henderson,
Morrison,	Cochrane,
Sifton,	Bergeron,
Heyd,	Osler.

M. BERGERON : Je désire dire, s'il n'est pas fait mention de ceux qui ont pairé, que j'ai pairé avec l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). J'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. TALBOT : J'ai paré avec l'honorable député de Halton (M. Henderson). Si j'avais voté, je l'aurais fait de grand cœur en faveur de l'amendement.

M. SUTHERLAND : Je puis dire que j'ai fait la liste complète de ceux qui ont pairé, en tant qu'on m'en a fourni les noms, et que j'ai envoyé cette liste aux " Débats." Si on ne l'imprime pas, ce n'est pas ma faute.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis heureux que l'honorable député ait fait mention de ceux qui ont pairé. J'ai pairé de très bonne heure à cette session avec sir Charles-Hibbert Tupper, et j'ai remarqué que relativement à 15 ou 20 votes de la Chambre, il n'est fait aucune mention de ceux qui ont pairé.

M. WALLACE : Je pense que ce système devrait être aboli.

M. COSTIGAN : Puisqu'on a appelé l'attention sur ceux qui ont pairé, je dirai que j'ai pairé avec l'honorable député de Pro-

vencher (M. LaRivière). Si je n'avais pas pairé j'aurais voté contre l'amendement.

M. LAVERGNE : J'ai pairé avec l'honorable député de Ristigouche (M. McAlister). Si j'avais voté, je l'aurais fait contre l'amendement.

M. SAVARD : J'ai pairé avec l'honorable député de Montcalm (M. Dugas). Si j'avais pairé, j'aurais voté contre l'amendement.

L'amendement est rejeté.

La motion est adoptée, la résolution considérée en comité, lue en deuxième lecture et approuvée.

BILL DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 192) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour faire face à certaines dépenses de service public pour l'exercice expirant le 30 juin 1900 et pour autres fins se rattachant au service public.

La motion est adoptée, le bill lu en première et deuxième lecture, considéré en comité, lu en troisième lecture et adopté.

PROROGATION.

M. L'ORATEUR : Qu'il me soit permis d'informer la Chambre que j'ai reçu avis du secrétaire du Gouverneur général que Son Excellence se rendra à la salle des séances du Sénat à 4 heures, vendredi, le 11 du courant pour proroger la session actuelle de ce parlement.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre se réunit à trois heures.

RENVOI DU RABBIN VELDT.

M. BERGERON : Je désire savoir s'il est vrai que le Rabbin Veldt a été démis de ses fonctions de chapelain du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Je ne vois pas le très honorable premier ministre ici, mais peut-être l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait me fournir le renseignement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne possède aucun renseignement quelconque.

M. BERGERON : Eh bien ! je fournirai le renseignement : Le Rabbin Veldt a été renvoyé et remplacé par un homme qui n'est pas sujet anglais, mais américain. Je ne suppose pas que sa nationalité doive nuire à ses avis spirituels, mais reste le fait que le Rabbin Veldt a été démis sans cause et remplacé par un citoyen américain.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Y a-t-il trois aumôniers à Saint-Vincent-de-Paul ?

M. BERGERON : Oui, un catholique romain, un protestant et un rabbin.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Rémunérés par le gouvernement ?

M. BERGERON : Rémunérés très peu, mais recevant quelque chose.

REVUE DE LA SITUATION FINANCIERE.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Nous sommes à la fin d'une très longue, très laborieuse et, nous le dirons tous maintenant, j'en suis convaincu, un peu fatigante session, et, à ce moment, lors même que nous en aurions le temps, la Chambre ni le pays, je crois, ne seraient disposés à encourager de très longs discours. La Chambre a eu sa bonne part de longs discours, à cette session-ci, et les députés qui nous ont fait l'honneur de rester ici jusqu'à la fin, ainsi que le public en général fatigué depuis longtemps, se sentiront soulagés, je n'en doute pas, de ne plus entendre faire de discours parlementaires.

L'honorable député d'York (M. Foster) a tâché de faire, au point de vue de l'opposition, la revue de la besogne de la session. Ses remarques ont en conséquence couvert un champ très considérable, effleurant peut-être, et nécessairement, certains endroits d'une façon un peu hâtive ; mais il a soulevé une vaste série de questions dont chacune, si le temps le permettait, demanderait une réponse. Je désire en ce moment, durant le peu de temps qui est à ma disposition, m'attacher surtout à présenter à la Chambre relativement à la situation financière du pays certains faits et certains chiffres qui, j'en suis convaincu, tendront à aider ceux qui désirent faire une étude intelligente du sujet. Je ne pourrai donc que toucher légèrement à certaines autres questions auxquelles l'honorable député a fait allusion, tout en ne voulant pas, toutefois, omettre tout à fait de les traiter.

L'honorable député a cité les déclarations d'un certain nombre de membres du parti libéral, pour prétendre ensuite que la politque du gouvernement n'avait pas été sous tout rapport conforme à ces déclarations. Eh bien ! tous ceux qui sont tant soit peu au fait du régime parlementaire savent que les membres de l'opposition ont toujours plus de latitude que ceux du parti ministériel. Les responsabilités du gouvernement n'incombent pas aux membres de la gauche. Ceux-ci, peu importe quel est le parti au pouvoir, réclament un plus vaste champ de discussion et d'opinion que celui qui, par la nature des choses, peut être réclamé par ceux à qui incombent les responsabilités du gouvernement. Il ne serait donc pas surprenant, au pouvoir, de constater que des députés siégeant à la gauche aient des opinions représentant leur propre idée politique, mais non pas nécessairement les vues du parti en général. Et puis, il est de l'es-

sence même du parti libéral que ses membres soient libres de différer sur beaucoup de points, pourvu qu'ils soient unis sur les principales questions. Voyez ce qu'on constate en cette Chambre aujourd'hui. Nous voyons les membres de la gauche différer grandement sur d'importantes questions. Ainsi, l'honorable chef de l'opposition annoncera que certaine politique conçue relativement à l'établissement du Yukon est une bonne politique ; et il sera si désireux d'approuver cette politique, que, non content d'attendre qu'elle soit annoncée au parlement et qu'un reporter de journal vienne l'interviewer, il enverra en réalité chercher un reporter à Montréal pour lui faire ses confidences et déclarer qu'à son avis l'entreprise de la construction d'un chemin de fer au Yukon est une excellente mesure, et que les entrepreneurs des travaux sont peut-être les seuls hommes dans tout le Canada capables d'exécuter un projet de cette nature. Cependant, peu après, nous le verrons en cette Chambre, sous le coup du fouet de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) changer entièrement sa politique et déclarer que toute la chose était des plus ruineuses pour le pays.

Nous avons vu au sujet de questions vitales, à cette session-ci, l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) avancer une opinion et les députés qui l'entouraient en avancer une autre. Nous avons vu l'honorable député d'York (M. Foster) poser comme grave principe qu'il ne serait pas de saine politique, de la part du gouvernement, d'agir directement relativement aux travaux du grand port de Montréal, mais que tout devrait se faire par l'intermédiaire des commissaires du port. Quelques minutes plus tard, l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) se levait pour déclarer, avec toute la chaleur et l'éloquence qu'il possède, qu'il était absolument condamnable d'agir par l'intermédiaire des commissaires du port, et que tout devait être exécuté directement par le gouvernement. Si par la suite, dans un avenir vague et lointain, ces deux messieurs devaient arriver au pouvoir et avoir à s'occuper de la commission du port de Montréal, comment s'acorderaient-ils l'un et l'autre ? Chacun d'eux pourraient être cité pour avoir annoncé la politique du parti.

Il en a été de même quant à un certain nombre d'autres questions. Ainsi, nous avons vu l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qui, je crois, pour la première fois, n'est pas à son siège à cette séance.

M. WALLACE : Nous devons lui accorder une médaille.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il mérite une médaille pour son assiduité.

Ce monsieur a également exprimé à maintes reprises les opinions différentes de celle des membres de son parti.

Je mentionne ces choses pour démontrer que dans l'opposition, il existe toujours des divergences d'opinion un peu plus prononcées que dans les rangs ministériels. Il ne serait donc pas étrange que durant tant d'années passées dans l'opposition, le parti libéral ait offert des divergences d'opinion relativement aux questions publiques. Nul ne dira qu'il est de bonne critique de citer la déclaration d'un membre du parti en particulier, pour déclarer ensuite que parce que la politique du parlement n'a pas été exactement conforme au sens de cette citation, le parti a manqué à ses promesses.

La politique du parti libéral, M. l'Orateur, a été déclarée d'une manière formelle. Lors de la convention tenue par ce parti à Ottawa en 1893, certaines résolutions y ont été adoptées. Ce sont ces résolutions qui constituaient la politique du parti libéral, et c'est relativement à elles que le parti doit être jugé. Et j'ose dire que dans toute l'histoire parlementaire du Canada, on ne trouvera pas de parti politique qui ait exécuté aussi pleinement, en si peu de temps, les engagements en vertu desquels ils avait réclamé le suffrage populaire.

Pour l'une de ses résolutions, nous nous sommes engagés à réformer le tarif. Le tarif a été réformé, et il l'a été de manière que, tout en trouvant à redire à son sujet, tout en le dénonçant, les membres de la gauche n'ont jamais osé venir en cette Chambre présenter un motion le condamnant. Il l'a été à la satisfaction des libéraux du pays, et de leur côté, les conservateurs bien pensant d'un océan à l'autre ont reconnu que le changement qui a eu lieu a été constaté adapté aux industries du pays, et que sous l'empire de ce changement, le Canada a prospéré comme jamais auparavant.

Le parti libéral a promis de présenter un bill de remaniement des circonscriptions électorales. Il a rempli cette promesse, et si ce bill ne fait pas aujord'hui partie de nos statuts, la faute n'en est pas à lui.

Vous pouvez prendre toute la série des sujets discutés à la convention libérale d'Ottawa, et vous verrez que dans presque chaque cas, l'engagement pris par le parti libéral a déjà été rempli à la lettre et suivant son esprit.

L'honorable député, pour la millième fois, a encore parler des affaires du Yukon. M. l'Orateur, il n'est pas de partie de l'administration de ce gouvernement au sujet de laquelle nous sommes plus fiers d'en appeler au pays que celle qui a trait à la région du Yukon. Si ces messieurs veulent seulement songer—comme le feront, j'en suis convaincu, les gens bien pensants en général—aux difficultés qu'il fallait surmonter dans l'administration du gouvernement de cette contrée, on sera certes généralement d'avis que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), à qui incombe particulièrement les responsabilités du gouvernement de cette partie du Canada, mérite les plus grands éloges au sujet de la manière dont il y a conduit les affaires publiques. Il nous est facile ici, à des milliers de milles de distance, de parler

de choses qui ont prêté à critique au Yukon. En vérité, il aurait été merveilleux que, malgré tous les désavantages, malgré toutes les difficultés résultant de l'éloignement, de l'absence de chemins de fer, de lignes télégraphiques ou d'autres moyens de communications, on eût eu un gouvernement humain parfait dans la ville de Dawson. C'est ce qu'on n'obtient pas même à Ottawa, malgré tous les avantages qu'on y possède, malgré des organisations publiques et les mille et une commodités offertes au fonctionnement du gouvernement. Si l'on considère les difficultés, la seule chose merveilleuse, à mon sens, est qu'il soit arrivé dans la région du Yukon si peu de choses dont le gouvernement ou le public aient le droit de se plaindre.

Cependant, les membres de la gauche brodent sur ce qu'ils appellant le refus de faire une enquête. M. l'Orateur, ce qui ennuie ces messieurs, c'est, non pas le refus d'une enquête, mais le fait que nous avons fait une enquête et que nous avons démontré que les assertions faites ne reposaient sur aucun fondement. Il y a eu une enquête, faite par un homme au plus haut degré capable de la conduire à bons termes dans une contrée comme celle-là. Quelle était la classe de gens à laquelle il avait affaire ? Une population de mineurs, en grande partie composée d'hommes rudes et après, accoutumés aux mœurs des camps miniers. Ces gens-là ont besoin de sentir que l'homme à qui ils ont affaire est indépendant et fort intègre. J'ose dire que le minieur ordinaire de la région du Yukon préférerait de beaucoup voir faire une enquête au sujet de toute matière où il est concerné par un homme aussi honnête, aussi indépendant, aussi exempt de crainte que William Ogilvie, qu'il a connu durant des années et qu'il a honoré et estimé, plutôt que par le juge le plus capable de la cour Suprême que le Canada aurait pu y envoyer.

Quelles étaient les accusations ? Telles que je puis me les rappeler, elles étaient portées contre des fonctionnaires subalternes. Lorsqu'elles furent portées à l'attention du ministre de l'Intérieur, elles furent l'objet d'une enquête et les légères irrégularités qui ont pu se produire ne doivent pas être considérées un seul instant lorsqu'il s'agit de juger de l'administration du pays. L'enquête a prouvé que le ministre de l'Intérieur a toutes les raisons de se féliciter des résultats de l'administration de la région du Yukon. Il y a un aspect de la question au sujet duquel on n'a pas fait d'enquête, et la cause en a été dans le fait que les membres de la gauche ont fait bien attention de ne pas nous permettre d'en faire faire une. Ces messieurs tâchaient par toutes sortes d'insinuations, en faisant allusion à des rumeurs, à des histoires et à des contes en l'air, en mentionnant ce que quelqu'un avait dit sur un vapeur océanique, ce qu'un autre avait chuchoté dans les rues de Vancouver, et ce qu'on rapportait que celui-là avait dit ailleurs ; ils tâchaient, dis-je, par de semblables moyens, de faire croire que le ministre de l'Intérieur se trouvait en quelque sorte atteint dans sa position de ministre de la Couronne et de citoyen par suite de ce qui s'était passé dans la région du Yukon. Mais voyant cela, le ministre de l'Intérieur et ses collègues firent face à la chose, en disant : " S'il est quelqu'un en ce parlement du Canada qui connaisse ou croit pouvoir établir des faits de nature à porter atteinte à la réputation d'un ministre de la Couronne ; qu'il se lève pour déclarer qu'il peut les prouver devant un comité de la Chambre, et ce comité sera accordé, une enquête aura lieu et justice sera faite dans la mesure la plus complète." Mais pas un membre de la gauche n'était disposé à porter une accusation. Ces messieurs continuèrent à suggérer, à insinuer, à chuchoter, à raconter ce qu'on avait dit ici, là ou ailleurs ; mais lorsqu'on demanda, comme on avait le droit de le faire en cette Chambre, qu'une enquête eût lieu devant les pairs de l'honorable ministre, c'est-à-dire devant un comité de cette Chambre, devant ce tribunal que les principes parlementaires déclarent constituer le tribunal devant lequel doit se faire le procès d'un ministre de la Couronne, on répondit par le silence. Et ainsi, nous pouvons résumer cette affaire du Yukon en disant que les accusations portées n'atteignaient aucun des membres du gouvernement, et que lorsqu'elles furent assujetties à une enquête faite par un commissaire enquêteur honnête, indépendant et exempt de crainte, il a été pleinement établi que sur aucun point important, il n'y avait eu rien de répréhensible dans l'administration de la région du Yukon. Il y a eu de petites irrégularités,—je ne prétends pas le nier,—mais il serait merveilleux qu'il n'en eût pas été ainsi. Le seul sujet de s'étonner est qu'il n'y en n'a pas eu davantage. Si nous voulons être francs, nous devons reconnaître que le ministre de l'Intérieur a fait face à ses accusateurs d'une manière loyale, honorable et courageuse, et que, bien qu'ils fussent prêts à faire des insinuations, les membres de la gauche ont complètement échoué dans leur tentative d'établir la moindre chose qui pût rejaillir défavorablement sur l'honneur de l'honorable ministre, ou amoindrir sa réputation ou son utilité de ministre de la Couronne.

L'honorable député (M. Foster) a fort trouvé à redire au sujet de dépenses faites sans l'autorisation parlementaire requise. Je croyais que déjà nous avions passablement débattu ce sujet. Cependant, pour la centième fois, l'honorable député nous déclare que relativement aux préliminaires de la construction d'une ligne télégraphique du Yukon, on a employé à tort l'argent affecté à d'autres fins par le parlement. Je ne ferai qu'effleurer ce point, car c'est de l'histoire ancienne.

Reconnaissant qu'il était de nécessité urgente que des mesures immédiates fussent

prises pour construire une ligne télégraphique au Yukon, le gouvernement a autorisé le ministre à y envoyer une équipe d'hommes sous les ordres d'un fonctionnaire et à faire les travaux préliminaires et, à cette fin, il lui a avancé à même les fonds publics une somme de $10,000 à $12.000. Eh bien ! en supposant que cela ne reposât absolument sur aucune autorisation parlementaire, en supposant qu'on pût démontrer qu'il n'y en n'avait pas l'ombre d'une, est-ce là une offense pour laquelle ce parlement ou le peuple seraient disposés à condamner un ministre ?

Nul ne conteste qu'il y avait urgence. Si jamais il y a eu question d'urgence, c'est lorsqu'il s'agissait d'établir des communications télégraphiques dans cette contrée. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de mentionner un seul fait pour apporter à la conduite du ministre des Travaux publics, sous ce rapport, une justification qu'accepterait le pays en général.

Mais, comme j'ai eu l'occasion de le signaler à l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) l'autre jour, une accusation comme celle-là est en réalité très étrange de sa part, lorsque les documents publics attestent qu'à la fin de la session de 1896, le parlement était à peine prorogé que, sans l'autorisation d'une loi ni d'un acte quelconque du parlement, sans s'adresser au conseil pour obtenir un arrêté ministériel, comme l'a fait l'honorable ministre des Travaux publics, il s'est engagé dans un marché par lequel ce pays s'obligea à payer $25,000, c'est-à-dire deux fois autant que ce que le ministre des Travaux publics a avancé à M. Charleson, à une compagnie américaine se chargeant de faire des travaux dans le port de Port-Dover. La conduite de l'honorable député en cette occasion ne pouvait être appuyée de l'ombre d'une autorisation. Si l'on veut parcourir toute la suite de nos affaires parlementaires pour choisir une dépense publique, ou un engagement du gouvernement à faire une dépense publique, faite sans un vestige d'autorisation, cet item est celui qui devrait être choisi avant tous les autres. Cependant, nous n'avons pas condamné l'honorable député à ce sujet ; nous avons accepté sa propre défense, c'est-à-dire qu'il s'agissait d'une affaire urgente. Tous ce que nous avons fait, c'est-à-dire qu'en présence de ce qu'il avait fait là, il serait vraiment étrange de voir l'honorable député venir ici nous demander de condamner le ministre des Travaux publics parce qu'il a fait un arrangement avec une compagnie de vapeurs étrangère, non parce qu'il fait un marché avec quelqu'un à propos de l'exécution dans un port de travaux qu'on aurait pu probablement différer quelques mois sans qu'il en résultât de graves conséquences, mais parce qu'il a avancé environ $10,000 à $12,000 à un fonctionnaire public, afin que celui-ci commençât immédiatement la construction d'une ligne télégraphique qui nous mettra en communication avec cette partie éloignée du Canada.

L'honorable député a trouvé beaucoup à redire touchant la manière d'accorder des entreprises et touchant l'exécution des travaux à la journée. Eh bien ! comme je l'ai sans cesse déclaré en cette Chambre, je suis disposé à croire que le système le plus sûr à appliquer relativement à la dépense des deniers publics consiste, en règle générale, sauf toutefois les exceptions nécessaires, à faire exécuter les travaux publics à l'entreprise et après que des soumissions publiques ont été demandées. Je crois qu'il en est ainsi en réalité dans une très grande mesure. Qu'on ne se mette pas dans l'idée, cependant, que le système de l'exécution des travaux à l'entreprise et suivant adjudication est parfait. Il n'est pas rare que ce système fasse confier les travaux à des gens dépourvus de solvabilité et d'aptitudes, qui se font passer pour compétents et solvables. Et il arrive souvent qu'une entreprise est accordée à des gens incapables de l'exécuter d'une manière satisfaisante, ce qui a pour conséquence de causer de très graves retards et de nuire à l'administration publique. Il peut se trouver des circonstances exceptionnelles justifiant qu'on s'éloigne du système de l'exécution des travaux à l'entreprise et suivant adjudication, et je suis d'avis que dans beaucoup de cas, si l'on est absolument certain de se procurer, pour les charger de la direction des travaux, d'hommes parfaitement indépendants, honnêtes et compétents, l'intérêt public pourrait bénéficier de l'exécution des travaux à la journée. Je ne dis pas que nous posons comme principe que le système de l'exécution des travaux à l'entreprise et suivant adjudication devrait être abandonné. Au contraire, je préconise le système inverse. Comme je l'ai dit, je crois qu'en général le principe de ce système est sain, et qu'il offre plus de sécurité, malgré ses désavantages.

Du reste, on n'a cité aucun cas, si ma mémoire ne fait pas défaut, où par suite de l'exécution par le ministre des Travaux publics de travaux qui n'ont pas été donnés à l'entreprise ni suivant adjudication, le peuple du Canada ait payé un sou de plus que le prix honnête et raisonnable de ces travaux.

Qu'il vaille mieux ou non, en théorie, que les travaux soient exécutés à l'entreprise et suivant adjudication, voilà une question assez sujette à discussion, et, pour ma part, je suis porté à me prononcer en faveur de ce système ; mais qu'on ne suppose pas un seul instant que parce que le ministre des Travaux publics s'est départi de ce système, il y a là une preuve quelconque établissant que l'intérêt public a souffert.

L'honorable député a examiné le cas de Huron-ouest, et, bien que le comité ait seulement fait un rapport partiel de l'enquête à ce sujet et que celle-ci ne soit pas terminée, bien qu'on n'ait établi que peu de choses à cette enquête de nature à prouver quelque chose, néanmoins, il a traité de l'affaire

comme s'il était définitivement constaté que les fonctionnaires ont commis des injustices grossières dans la circonscription de Huron-ouest—car c'est aux fonctionnaires seulement que nous avons affaire. Il est assez curieux que les députés qui s'intéressent à Huron-ouest ne se soient pas prévalus des avantages que leur offraient les tribunaux. Il a été établi devant le comité que tous les faits que ces messieurs ont maintenant signalés à ce comité étaient à leur connaissance avant l'expiration du délai prescrit pour la production d'une demande en invalidation. Il est très étrange, et non sans signification, que ces messieurs qui s'intéressent tant maintenant à Huron-ouest n'aient pas eu recours au rouage des tribunaux. Quoiqu'il en soit, ils ont jugé à propos de laisser les tribunaux en paix pour soumettre l'affaire à cette Chambre. Si le très honorable premier ministre eût voulu refuser cette enquête lorsqu'on l'a demandée, il aurait pu le faire avec beaucoup de raison. Il aurait pu faire remarquer que les tribunaux leur avaient été accessibles, et qu'ils avaient négligé de s'y présenter. Seulement, le très honorable premier ministre était si désireux d'écarter toute ombre de doute concernant la conduite du gouvernement ou des fonctionnaires mêlés à l'élection de Huron-ouest, qu'il a immédiatement acquiescé à la proposition et qu'ainsi, nous avons eu enquête.

Chose assez curieuse, cependant, M. l'Orateur, tout en déclarant que de grandes injustices ont été commises dans Huron-ouest et qu'on devra les punir, ces messieurs ont consacré une grande partie du temps de deux sessions à l'œuvre de défendre les méfaits commis au Manitoba relativement à la manipulation des boîtes de scrutin en cette province. Durant une grande partie de la dernière session et de cette session-ci, les membres de la gauche ont fait de leur mieux pour défendre les injustices qui ont eu lieu là, et pour condamner le gouvernement, parce qu'il avait affecté des deniers publics à la punition des malfaiteurs. Cette affaire a été pleinement examinée par le comité, et voici le rapport que ce comité a présenté à la Chambre concernant le cas du Manitoba. J'en citerai seulement un passage qui vaut la peine d'être mentionné, et que voici :

> Que la preuve faite devant le comité prouve d'une façon concluante qu'un système organisé de machination relativement aux bulletins a existé dans la dite région, à la dite élection, et que de l'avis de votre comité, les circonstances en question justifiait amplement la dépense des sommes déboursées par le gouvernement, et le gouvernement a agi dans l'intérêt public en adoptant la conduite qu'il a suivie à cet égard.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il donner lecture du rapport de la minorité du comité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne fais que citer une simple phrase d'un rapport. Je veux bien présumer tout de suite—je ne veux pas imposer cette lecture à la Chambre,—je veux bien déclarer que la minorité du comité n'a pas approuvé cette décision. Mais il n'en est pas moins vrai—car en ma qualité de membre du comité des comptes publics, j'ai entendu la plus grande partie de l'enquête—que cette enquête a établi de la façon la plus concluante les actes de canaillerie qui ont eu lieu dans le comté de Macdonald. Or, malgré la connaissance de ces actes prouvés par eux-mêmes, les membres de la gauche ont passé une très grande partie des deux dernières sessions à essayer de condamner le gouvernement pour avoir affecté une partie des deniers publics à démasquer et à punir les personnes impliquées dans ces actes de canaillerie.

L'honorable député a trouvé beaucoup à redire a la conduite de certains ministres relativement à leur élection au commencement du parlement actuel. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, a-t-il dit, aurait réellement tâché de trouver un comté en faisant remettre son mandat à l'un des membres de la gauche. Il a également déclaré que lorsqu'il m'a fallu, en acceptant la position de ministre de la Couronne à laquelle j'ai eu l'honneur d'être choisi, obtenir un siège en cette Chambre, je l'ai fait en trafiquant des charges publiques, et que j'ai promis à cette fin une position de juge à un membre de cette Chambre. Cette assertion n'a pas le moindre fondement. S'il nous est donné à l'un et l'autre de revenir encore ici, je défie l'honorable député de porter l'affaire devant un comité de cette Chambre ; et s'il peut démontrer que pour obtenir le siège que j'occupe en cette Chambre, j'aie jamais promis de position de juge à qui que ce soit, je ne garderai pas ce siège un seul jour de plus.

Supposons, toutefois, que cette assertion soit exacte.

M. FOSTER : Il y a eu le mauvais compagnon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y a pas eu de mauvais compagnons. L'honorable député a eu plus affaire que moi aux mauvais compagnons. Supposons, cependant, que l'assertion soit exacte, supposons qu'elle soit aussi exacte qu'elle est inexacte, quelle grâce l'honorable député ou tout autre membre de la gauche auraient-ils à attaquer pour ce motif un membre de cette Chambre ? Oublie-t-il qu'il a fait partie d'un cabinet où siégeait un ministre, subséquemment devenu premier ministre, qui avait obtenu un siège en cette Chambre en persuadant un député d'accepter un position de juge pour lui permettre de se faire élire ? Oublie-t-il qu'on a abordé un député appartenant à un parti politique différent du sien pour l'induire à remettre son mandat en faveur de cet homme qui fut alors nommé ministre de la Justice ?

M. BERGERON : Voilà qui est très dur pour l'honorable député d'Antigonish.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député d'Antigonish a remis son mandat. Je ne lui reproche rien, il avait parfaitement le droit d'acepter une position de juge, si ces messieurs la lui offraient. Seulement, s'il est sincère maintenant, l'honorable député n'était pas en état d'aborder ce monsieur pour lui demander d'échanger son mandat pour une commission de juge. Ainsi donc, s'il se rappelle ce fait, l'honorable député, j'ose croire, sera d'avis qu'il aurait pu être plus sage, de sa part, de ne pas parler de trafic de charges publiques de la part du gouvernement.

Mais je préfère consacrer le peu de temps qu'il nous reste à la question financière, et nécessairement, il nous faut la parcourir très à la hâte.

J'ai remarqué que certains membres de cette Chambre et leur presse sont portés à répéter un vieux truc de leur cru, lequel consiste à grouper ensemble toutes les dépenses, toutes les estimations de l'année comprenant ce qui a trait au capital, au revenu, aux subventions aux chemins de fer et à toute autre chose, pour établir une comparaison avec les dépenses imputables au fonds consolidé de l'ancien gouvernement durant la dernière année de son administration.

Ce n'est pas ce qu'a fait aujourd'hui l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster). Il est trop habile critique pour adopter ce mode-ci, car il sait que le truc serait immédiatement découvert. Mais d'autres l'ont fait en cette Chambre, ainsi que la presse à l'extérieur.

Il est bon de rappeler que la somme d'un peu moins de $37,000,000 avec laquelle on dit que l'ancien gouvernement administrait la chose publique en 1896 ne représentait pas le montant de ses dépenses en dehors de celles qui étaient imputables sur le fonds consolidé. On mentionne constamment que les dépenses de cette année-là ont été de $36,000,000 à $37,000,000—elles furent de près de $37,000,000 mais généralement on dit $36,000,000,— et l'on établit une comparaison entre ce montant de dépenses et le montant total des dépenses du gouvernement actuel, alors que la vérité est qu'au lieu d'avoir dépensé $36,000,000, comme on le prétend, l'ancien gouvernement a dépensé cette année-là $43,959,198. Ces hommes honnêtes et économes qui maintenant parlent d'excès et réunissent tous ces item pour en comparer le total avec la dépense de $37,000,000 ou moins qu'ils auraient faite en 1896 ; ces messieurs dis-je, ont soumis à cette Chambre en 1884 des crédits de diverses natures, imputables sur le capital, sur le revenu et sur les dépenses supplémentaires, formant la somme totale de $53,500,000. Cependant, les membres de la gauche et leurs amis du dehors répéteront sans cesse que la dépense publique a été de $36,000,000 en 1896, pour opposer ce montant au montant total des crédits, des subventions et des placements du gouvernement actuel, sans en rien omettre.

Ces messieurs trouvent beaucoup à redire touchant l'augmentation des dépenses, mais ils ont donné la meilleure preuve attestant qu'ils ne croient pas ce qu'ils disent ; car, tout en n'ayant cessé de parler constamment de ces dépenses, à l'exception d'un ou deux item insignifiants dont je parlerai tout à l'heure, ils n'ont jamais assez repris courage pour les combattre en faisant appel au vote de la Chambre. Ces messieurs ont des responsabilités. Si nous faisons des dépenses extravangantes, si nous prodiguons les subventions aux chemins de fer, aux quais et aux édifices publics, pourquoi ne s'inspirent-ils pas de la responsabilité qui s'attache à leur position ? Qu'ils choisissent les item qu'ils déclarent injustifiables pour les dénoncer à la Chambre et les combattre par leur vote ! Ils ne nient pas cette responsabilité, ils l'ont acceptée, et voici qu'à la fin de cette session, alors qu'ils déclarent que les deniers publics sont follement dissipés, nous constatons que sur un montant de crédits de $50,000,000 et au delà soumis à cette Chambre, ils ont osé combattre par leurs votes l'adoption de crédits formant la somme de $32,000. Dans un cas, ils ont osé contester un crédit de $8,000 concernant un édifice public ; dans un autre cas ils se sont opposés à un crédit de $5,000 concernant un quai ; ils ont combattu l'adoption d'un crédit de $1,000 au sujet d'un autre quai ; ils ont voté contre un crédit de $3,000 relativement à l'immigration, ainsi que contre un crédit de $15,000 ayant trait au paiement de Hall et Myrick, dont la réclamation est due, non en vertu d'un principe que nous demandons à la Chambre d'adopter, mais en vertu d'un principe que les membres de la gauche ont adopté et admis il y a longtemps.

Sans discuter le fond de ce sujet, je désire signaler à la Chambre et au public, tout en faisant des discours pour blâmer le gouvernement de dépenser $50,000,000 ou plus, lorsqu'ils se sont trouvé en présence des item de cette dépense, ces messieurs n'ont pas été en état de proclamer leur opposition en provoquant le vote de la Chambre.

Je crois être exact en disant que les procès verbaux indiquent qu'ils ont seulement combattu l'excellence et l'opportunité d'item s'élevant à $32,000 sur une dépense totale de $53,000,000.

Ces messieurs ne seront probablement pas pris pour des économes par le public. Alors qu'ils ne contestaient l'excellence d'aucun crédit, si ce n'est dans la mesure de cette faible somme—proportionnellement au montant total,—ils ont eux-mêmes maintes fois fait des propositions comportant des millions de dépenses supplémentaires. Lorsque l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a soumis de libérales et généreuses estimations, il s'est vu attaqué par l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper)

qui a déclaré que relativement à un certain item il aurait dû demander, au lieu de $20,000, un crédit de $100,000 à la Chambre. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a dit il y a un jour ou deux que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) aurait dû soumettre des crédits beaucoup plus considérables pour développer le commerce du Canada.

M. FOSTER : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Ce que j'ai dit, M. l'Orateur, c'est qu'au lieu de consacrer $175,000 à l'exposition de Paris, l'honorable ministre du Commerce aurait pu employer avec beaucoup plus de sagesse et d'à propos cet argent ou une partie de cet argent à favoriser les intérêts commerciaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh bien ! j'accepterai la déclaration de l'honorable député. Il a critiqué le crédit concernant l'exposition de Paris, mais il n'a pas eu le courage de le combattre par le vote de la Chambre.

M. WALLACE : Est-ce là la seule manière de combattre un crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la manière de mon honorable ami, qui a combattu un crédit de $3,000 relatif aux dépenses concernant l'immigration.

M. WALLACE : Ne puis-je combattre un crédit par la parole, et n'est-ce pas ce que j'ai fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. M. l'Orateur, l'honorable député ne peut combattre un crédit par la parole pour se soustraire ensuite à la responsabilité de présenter une motion en cette Chambre, car je lui déclare que s'il eût fait cette motion, les députés qui l'entourent ne l'auraient pas appuyée, et qu'il aurait été seul de son avis.

M. WALLACE : L'honorable ministre n'est pas bon prophète.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député trouvera que j'ai raison. Lorsqu'il essaie d'attaquer le gouvernement parce que celui-ci a porté $175,000 au budget relativement à l'exposition de Paris, il donne là un autre indice de sa politque étroite, mais il n'est pas prêt à combattre le crédit pour nous permettre de voir l'attitude que prend la Chambre sur la question, et nous démontrer qu'il est appuyé par son parti en condamnant la participation du gouvernement à l'exposition de Paris.

M. WALLACE : Je dois saisir l'occasion de rectifier de nouveau l'honorable ministre. Il a fait une assertion dont il ne peut être absolument sûr.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami peut accepter l'une ou l'autre des alternatives qu'il lui plaira de ce dilemme ; ou son opposition à l'exposition de Paris résulte de son opinion individuelle, et alors elle ne mérite que le respect dû à l'opinion d'un seul député ; ou elle est le résultat de la politique de son parti—car mon honorable ami prétend, et peut-être avec quelque raison, être l'un des chefs de son parti,—et alors, nous devons tenir son parti responsable de ses déclarations.

L'honorable député a trouvé beaucoup à redire sur un autre point. Il nous a posé la question : " Pourquoi ne nous procurez-vous pas un ligne rapide de l'Atlantique ? " Il y a beaucoup de choses à dire en faveur de cette ligne, mais, d'après les estimations de ces messieurs eux-mêmes, elle doit comporter une dépense annuelle de trois quarts de million. Ainsi, là encore, ce dont ils se plaignent ce n'est pas que nous péchions contre l'économie, mais c'est que nous ne dépensons pas $750,000 de plus. Un membre important de l'oposition, lorsque nous avons proposé un crédit de $25,000 concernant la construction d'un édifice public dans l'une des grandes villes du Canada, s'est levé non pour le condamner, mais pour se plaindre de ce que le crédit soumis n'était pas de $100,000 à $200,000. Ce sont là quelques-unes seulement des nombreuses preuves d'économie que nous ont fournies les membres de la gauche.

Ce n'est pas tout. Oublions-nous qu'après avoir combattu la proposition faite par le gouvernement à la dernière session relativement à la construction d'un chemin de fer au Yukon, bien que ce projet n'eût pas coûté un sou au pays, le chef de la gauche s'est gravement levé à cette session-ci en cette Chambre pour énoncer la proposition que nous devrions dépenser des millions de dollars des deniers publics pour construire ce chemin de fer même et 200 milles en sus jusqua Kitimat Arm ?

Les membres de la gauche, lorsque les dépenses du gouvernement leur ont été soumises, n'ont pu trouver parmi tous les crédits des $50,000,000 et au delà que $32,000 au sujet desquels ils fussent prêts à entrer en lice—car mon honorable ami, le député d'York-ouest (M. Wallace), n'a pas provoqué de vote au sujet du crédit concernant l'exposition de Paris. Et en outre, ces messieurs voulaient bien nous donner en cette Chambre des avis qui, s'ils eussent été écoutés, auraient entraîné le pays dans une dépense de plusieurs millions plus considérable que celle que nous avons proposée.

M. FOSTER : N'avons-nous pas donné beaucoup de conseils d'économie au sujet d'autres crédits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je refuse de m'occuper des conseils d'économie de l'honorable député, lorsqu'il craint d'y don-

ner suite en provoquant le vote de la Chambre. Ce que l'honorable député veut, c'est de poser en cette Chambre et devant le pays en général en homme économe, pour aller ensuite dans les diverses partie du pays qui s'intéressent à ces dépenses, déclarer : " Appuyez-moi, chers amis, car je n'ai pas combattu ces crédits qui vous concernent. J'ai seulement occupé le temps de la Chambre à parler contre, mais je n'ai pas voté contre, car j'admets que les travaux en question constitueront de grandes améliorations dans les intérêts du pays."

L'honorable député a dit que cette année-ci occupait le premier rang en fait de subventions aux chemins de fer. Il n'en est pas ainsi, car j'ai démontré qu'en 1884 il a proposé des subventions aux chemins de fer formant le montant de $9,176,000. Cependant, il vient après cela déclarer en cette Chambre que nous commettons des excès. L'honorable député dit que plusieurs de ces chemins de fer sont inutiles. Lesquels ? Il devait le savoir, et alors son devoir d'homme public était de présenter à cette Chambre une motion demandant la radiation de toutes subventions de chemin de fer qu'il considérait comme inutiles. Mais c'est ce qu'il n'a pas fait. Il n'oserait pas le faire. Il sait que les chemins de fer ne sont pas inutiles, mais que ce sont au contraire de grands facteurs du développement du pays. Il dit que certains membres du parti libéral ont combattu les subventions aux chemins de fer. La question de savoir s'il était sage de s'engager en 1883 dans la politique consistant à subventionner les chemins de fer locaux est justement discutable ; mais lorsque cette politique a été suivie depuis de nombreuses années et que de nombreux millions ont été votés en faveur des chemins de fer bâtis dans différentes parties du pays, nous dira-t-on qu'il nous faille nous arrêter maintenant? N'est-il pas logique de dire que vu que cette politique a été la politique constante du pays, et que vous avez distribué vos millions en construisant vos chemins de fer dans différentes parties du pays, il n'est que juste que d'autres régions moins favorisées reçoivent leur part de ces subventions ?

L'honorable député s'est beaucoup plaint de la nouvelle politique consistant à voter des crédits pour la construction de quais. Cette politique n'est pas nouvelle. Le gouvernement ne fait que continuer le système suivi depuis des années par les gouvernements précédents. L'honorable député nous a accusés d'adopter la nouvelle politique consistant à bâtir des quais sur le lac Saint-Jean. Comment ! M. l'Orateur, le gouvernement même dont l'honorable député faisait partie a bâti des quais sur le lac Saint-Jean et dans beaucoup d'autres des parties du pays nombre d'années avant l'avènement du gouvernement actuel. Ce monsieur ne dédaigne pas de faire quelque peu appel à l'esprit de clocher en disant qu'on devrait condamner ce système de construire des quais parce qu'il arrive qu'il se trouve plus appliqué dans une partie de la Confédération que dans l'autre. C'est là une tentative de s'adresser a l'esprit de clocher qui n'a pas fait honneur à certains membres de la gauche.

M. FOSTER : C'est le député de Kingston (M. Britton) qui l'a faite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce n'est pas le député de Kingston ; ce sont certains membres de la gauche qui se sont plaints de ce que nous ne faisions pas l'application de ce système à la partie occidentale de la Confédération. Le budget démontre que là où il surgit des nécesssités dans les parties centrale et occidentale de la Confédération, il y est pourvu, mais de ce que par nature certaines parties du pays réquièrent plus que d'autres, est-ce une raison pour en refuser les besoins ? Si quelqu'un du Nouveau-Brunswick allait nous dire : " Vous ne bâtissez pas de canaux au Nouveau-Brunswick, pourquoi en aurait-on dans l'Ontario ?" voilà qu'on considérerait comme assez absurde. Il arrive que l'état du pays est tel, qu'il est nécessaire d'exécuter un certain genre de travaux publics dans une partie, et un autre genre de travaux publics dans une autre ; et le devoir du gouvernement est de voir à ce que ces différentes parties du pays soient pourvues des travaux qui leur sont nécessaires, et que les deniers publics soient dépensés d'une manière convenable et équitable.

L'honorable député a eu quelque chose à dire au sujet d'édifices publics. Il n'a pu approuver la construction d'un petit édifice à Victoriaville, endroit qui, dit-il, possède seulement 2,200 habitants. Alors qu'il a réussi à doter d'un bel édifice chaque ville conservatrice du Canada, il va distinguer les villes libérales de ce pays par une absence d'édifices publics. Je ne crois pas que ce soit là une politique qui doive se recommander au peuple canadien.

L'honorable député a dit que sous ce rapport, il avait opéré des réformes dans ses dernières années d'administration. Il n'a rien fait de la sorte. L'un de ses derniers actes avant de quitter le pouvoir a été de soumettre à cette Chambre un crédit de $8,000, concernant la construction d'un édifice public à Marysville, petit village de son propre comté d'York. Victoriaville, dit-il, a seulement 2,200 habitants. Marysville avait seulement 900 habitants, et cependant, l'honorable député a soumis un crédit concernant la construction d'un édifice public dans cette ville—non pas au bon temps, alors que ces messieurs étaient méchants, mais la dernière année de son gouvernement, en 1896, parmi ces estimations qui n'ont pas été adoptées par le parlement. L'honorable député le nie-t-il ?

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député nie qu'il ait soumis un crédit de cette nature ?

M. FOSTER : Si l'honorable ministre veut me le permettre, je lui dirai précisément ce que je nie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut me contredire, j'abandonnerai mon assertion. Nie-t-il l'assertion qu'il a soumis un crédit de $8,000 concernant la construction d'un édifice public à Marysville ?

M. FOSTER : Je la nie.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député dit-il que l'assertion n'est pas vraie ? Je ne lâcherai pas pied devant l'honorable député, à moins qu'il ne nie mon assertion.

M. FOSTER : Ils n'ose pas céder. Il sait qu'il représente le fait sous un faux jour.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si parmi ceux qui m'entendent il en est qui désirent obtenir le renseignement, voici les estimations ; et si l'item en question ne se trouve pas dans ces estimations soumises par l'honorable député, alors, j'ai tort, et si la chose m'est signalée à la prochaine session, je m'excuserai publiquement.

M. BERGERON : Nous vous donnerons votre compte à la prochaine session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je serai ici à la prochaine session ; je ne sais si mon honorable ami y sera.

Je pourrais ainsi accompagner mon honorable ami à tous les points auxquels il s'est attaqué dans son discours.

On me rappelle que l'honorable député a fait voter une forte somme d'argent pour la construction d'un édifice public dans un village du nom de Cayuga, possédant seulement 500 habitants. Je n'ai pas le plaisir de connaître l'endroit ; et comme je peux me passer de faire allusion aux autres provinces, je préférais citer des cas constatés dans les provinces maritimes et dans le propre comté de l'honorable député. Ses propres actes indiquent donc que l'attitude qu'il prend maintenant n'est ni sincère ni honnête.

Relativement aux dépenses publiques, j'ai démontré qu'à cette époque de développement, il est nécessaire que le peuple canadien fasse de grandes dépenses. L'honorable député parle des dépenses totales d'il y a des années et des dépenses totales maintenant. Il ne tient aucun compte des proportions qu'a prises le développement du Canada dans le cours de ces dernières années. J'ose dire—c'est seulement affaire d'opinion, mais c'est une opinion que partageront, je crois, les observateurs les plus sérieux—que le Canada a fait plus de progrès depuis trois ans qu'il n'en a fait dans le cours des dix années précédentes. Il fallait que nous fassions face à cet état de développement par des dépenses croissantes ; mais le volume de la dépense doit être apprécié suivant la proportion du fardeau qu'il impose à la population. Que constate-t-on ? Tout en ayant augmenté la dépense, nous avons réduit l'impôt. Nous offrons au pays le glorieux passé d'un gouvernement qui a fait face à toutes les obligations d'une grande époque de progrès, qui a dépensé l'argent libéralement d'une façon prodigue, disent les membres de la gauche—en faveur de travaux publics destinés au développement du pays, et qui peut indiquer le fait que ces fortes dépenses faites dans un but recommandable sont accompagnées du spectacle inusité, de la part de l'honorable député, de la réduction du taux de l'impôt. L'honorable député a usé de subterfuge au sujet du taux de la réduction, mais les chiffres mêmes qu'il a soumis à la Chambre aujourd'hui constatent le fait qu'il y a eu réduction du taux de l'impôt. En calculant l'augmentation des droits sur certains articles de luxe, pour examiner la réduction de l'impôt relativement à la grande liste des articles que la masse du peuple consomme, on constate que la diminution de l'impôt a été énorme.

M. l'Orateur, j'ai présenté à cette Chambre, il y a longtemps, un état indiquant, item par item, quelles étaient les réductions de l'impôt, et indiquant quel allait être le résultat à la phase suivante du nouveau tarif, et le résultat, maintenant que le tarif en est arrivé à son état de perfection....

M. DAVIN : La distinction est-elle contre les cultivateurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe pas de distinction contre les cultivateurs.

Nous avons démontré que nous avons diminué le taux de l'impôt, tout en faisant face aux énormes obligations incombant au pays.

Les membres de la gauche ont essayé d'alarmer le pays au sujet de la dette publique. Ils parlent constamment de son augmentation. Eh bien ! voici un état indiquant les augmentations de la dette publique depuis 1879 jusqu'à 1896, c'est-à-dire durant la dernière période du régime conservateur. L'augmentation totale de la dette a été de $118,135,353, et la moyenne de cette augmentation——

M. FOSTER : Insérez cet état dans les " Débats ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Fort bien ! j'adopterai l'avis de l'honorable député.

ETAT de l'augmentation moyenne de la dette nette du Canada.

—	Dette nette.	Augmentation de la dette.	Diminution de la dette.	Augm. totale de la dette.	Moyenne.
	$	$	$	$	$
1879	142,990,187	2,628,117			
1880	152,451,588	9,461,401			
1881	155,395,780	2,944,191			
1882	153,661,650		1,734,129		
1883	158,466,714	4,805,063			
1884	182,161,850	23,695,135			
1885	196,407,692	14,245,841			
1886	223,159,107	26,751,414			
1887	227,314,775	4,155,668			
1888	234,531,358	7,216,582			
1889	237,530,041	2,998,683			
1890	237,533,211	3,170			
1891	237,809,030	275,818			
1892	241,131,434	3,322,403			
1893	241,681,039	549,605			
1894	246,183,029	4,501,989			
1895	253,074,927	6,891,897			
1896	258,497,432	5,422,505		118,135,353	6,563,075
1897	261,538,596	3,041,163			
1898	263,956,398	2,417,802			
*1899	265,056,398	1,100,000		6,558,965	2,186,321

Approximativement, les comptes n'étant pas clos.

Voici le résultat net. Durant les 18 années du régime conservateur, l'augmentation moyenne de notre dette publique a été de $6,563,075 par année. Durant nos trois années d'administration, l'augmentation moyenne en a été de $2,186,321.

M. BERGERON : Attendez que nous vous revoyions l'an prochain.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député crie cela depuis trois ans.

L'honorable chef de l'opposition, à la première session, a dit que nous allions nous plonger dans de prodigues excès et créer d'énormes déficits. Cependant, au lieu de déficits, nous avons de beaux excédents. Nous avons administré la chose publique et exécuté d'énormes travaux publics en diminuant l'impôt et en augmentant la dette publique dans la mesure la moins perceptible. J'ai déclaré il y a plusieurs mois que nous terminerions l'exercice finissant le 30 juin 1899 en constatant une augmentation de dette de seulement environ $1,700,000, alors que cette augmentation a été en moyenne de $6,500,000 par année sous le régime des membres de la gauche. Bien que les comptes ne soient pas clos et que je puisse seulement présenter un état approximatif aujourd'hui, je puis dire que la déclaration que j'ai faite, savoir : que l'augmentation de la dette sera seulement de $1,700,000, ce que la Chambre a considéré comme éminemment satisfaisant, sera constatée fondée. Et j'ose prédire que lorsque les comptes publics seront produits à la prochaine session, nous aurons la preuve satisfaisante d'avoir exécuté ces grands travaux publics en diminuant le taux de l'impôt et en augmentant la dette publique, non pas de $6,500,000, mais seulement d'un peu plus de $1,000,000.

Si le temps le permettait, j'aimerais à signaler à la Chambre la question de la proportion par tête.

M. DAVIN : Puis-je poser une question ? Dois-je comprendre que l'honorable ministre dit qu'il a augmenté la dette de seulement $1,000,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dis que l'augmentation de la dette durant l'année qui vient de finir, année dont les comptes ne sont pas absolument complétés, bien que je sois, cependant, dans un état qui me permet de parler avec une exactitude approximative, au lieu d'être de $6,500,000, comme sous le régime des membres de la gauche, sera d'un peu plus de $1,000,000. C'est ce que je déclare, et j'ose dire que ma déclaration produira un immense effet sur l'esprit public du Canada lorsque le peuple songera aux lourdes obligations que nous avons eu à supporter et aux grands travaux publics que nous avons exécutés.

On a appelé mon attention sur le crédit concernant l'édifice de Marysville, en date de 1895, lequel est de $5,000. J'ai dit $8,000. Je n'ai pas les dernières estimations, mais je

suis sous l'impression que ce crédit a été porté à $8,000.

M. BERGERON : Combien a-t-on dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pense pas qu'on ait dépensé quelque chose. C'était la mode de faire adopter des crédits pour leur laisser produire de l'effet parmi la population.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il dire quand le premier crédit a été voté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se désole au sujet d'un crédit de $8,000 concernant la construction d'un édifice public dans Victoriaville, qui possède environ 2,200 habitants, mais il est tout à fait prêt à voter en faveur de la construction d'un édifice public dans le petit village de Marysville, dont la population est de moins de 900 habitants.

Avec une population de 5,000,000 d'habitants, on peut supporter une dépense de $40,000,000, disons, ce qui équivaut à $8 par tête. Avec une population de 6,000,000 d'habitants, on pourrait supporter une dépense de $48,000,000, et la population ne se trouverait pas grevée d'un plus lourd fardeau. Ce qu'il s'agit de savoir, c'est le taux de la dépense par tête. Si j'en avais le temps, j'aimerais à examiner ce point pour démontrer que la proportion de la dépense par tête de la population n'a pas été augmentée. En 1898, nous avions une dépense imputable sur le fonds consolidé de $7.39 par tête. Durant l'exercice qui vient de finir la dépense totale sera d'environ de $7.77 par tête, soit une augmentation apparente, mais si vous soustrayez de cette dépense la dépense absolument exceptionnelle concernant le Yukon et la dépense supplémentaire faite au sujet du chemin de fer Intercolonial, en conséquence de son prolongement à Montréal,—lesquelles deux dépenses constituent des placements avantageux, rapportant plus que le montant auquel elles s'élèvent,—vous constaterez que la dépense de 1899 est approximativement de $7.31 par tête, ce qui est au-dessous du chiffre de la dépense ordinaire de l'ancien gouvernement durant une longue période de temps.

Je ne me propose pas de retenir davantage l'attention de la Chambre, mais si le temps le permettait, je serais en état de fournir sur chaque point la plus ample justification de la dépense faite par le gouvernement actuel. A cette époque de progrès, ce que le peuple veut, ce n'est pas une mesquine économie, mais une économie qui s'adapte à l'état nouveau et progressif du pays. Si le peuple canadien, et les libéraux du Canada avant tout, pouvaient obtenir la preuve qu'il y a eu des dépenses de faites par des moyens corrupteurs et à des fins corruptrices, ils seraient prêts à condamner le gouvernement.

M. FIELDING.

Mais tant qu'on pourra démontrer que ces dépenses ont été faites dans l'intérêt du développement du pays—honnêtement et fidèlement,—je ne crains pas la critique que le public fera à notre sujet à propos de ces dépenses.

L'honorable député a osé aujourd'hui, M. l'Orateur, nous donner une leçon de morale publique, de foi et d'honneur. Assurément, ce monsieur n'était pas sérieux. Vu le passé du ministère dont il faisait partie et les événements dans lesquels il a joué un rôle prééminent, assurément il n'osera pas critiquer les hommes publics au point de vue de leur morale publique, de leur foi et de leur honneur. Il a fait partie d'un ministère et agi de concert avec un parti qui, pendant un quart de siècle, ont suivi une politique de pillage et de corruption. Eh ! on ne le nie point. Lorsqu'il a été question de ces choses en cette Chambre, l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a dit : " Oh ! mais ces hommes-là ont été punis ! " C'est vrai, ils ont été punis. On les a chassés du pouvoir, et ils en demeureront longtemps éloignés. Seulement, lorsqu'ils osent venir parler de foi, d'honneur et de morale publique, il y a lieu, je crois, de signaler la situation dans laquelle ils se trouvent.

PROROGATION.

Le message suivant de Son Excellence le Gouverneur général est apporté par le gentilhomme huissier de la Verge Noir :

M. L'ORATEUR :

Son Excellence le Gouverneur général requiert la présence immédiate des membres de la Chambre des communes dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, accompagné des membres de la Chambre, se rend dans la salle des séances du Sénat.

BILLS SANCTIONNES.

Il plaît à Son Excellence de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants :

Acte constituant en corporation la Cie de prêt et de placements du Canada l'*Impériale*.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des postes.

Acte modifiant l'Acte de 1894 relatif à la conservation du gibier dans les territoires non organisés.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des titres de biens-fonds, 1894.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Ontario à la rivière La Pluie.

Acte modifiant l'Acte concernant le ministère de l'Intérieur.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.

Acte concernant la Compagnie de placements et d'agence de Londres et du Canada (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est.

Acte concernant la Compagnie de prêts l'Atlas.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Niagara à Saint-Catherine et Toronto.

Acte concernant la Banque du Peuple.

Acte concernant la Compagnie d'Assurance des chemins de fer canadiens contre l'incendie, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'Assurances Dominion contre l'incendie.

Acte concernant la Corporation générale de fidéicommis du Canada, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de fidéicommis du Canada.

Acte concernant la Compagnie d'Aciéries de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée).

Acte concernant la *Dominion Permanent Loan Company.*

Acte pour établir des mesures d'hygiène sur les travaux publics.

Acte autorisant le Commissaire des brevets à faire droit à la *Penberthy Injector Company.*

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma.

Acte constituant en corporation la Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edward.

Acte pour faire droit à Abraham Aronsberg.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal.

Acte constituant en corporation la Compagnie Canadienne de placements et d'épargne Birkbeck.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des assurances.

Acte ayant pour objet de pourvoir à l'administration de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et de Kéwatin et au nord d'Ontario et de Québec.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant le département de la Commission géologique.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des douanes.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des terres fédérales.

Acte modifiant le Code criminel, 1892, au sujet des coalitions pour gêner le commerce.

Acte concernant les primes sur l'acier et le fer fabriqués en Canada.

Acte concernant les compagnies de prêt.

Acte concernant la Compagnie du pont de Buffalo et Fort-Erié.

Acte constituant en corporation la Compagnie minière et de chemin de fer Zénith.

Acte à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien sous le nom de Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, et à l'effet de changer son nom en celui de Chemin de fer le Grand Nord du Canada.

Acte constituant en corporation la Compagnie de télégraphe de Yale-Koutanie (à responsabilité limitée).

Acte modifiant l'Acte des clauses des compagnies et l'Acte des compagnies.

Acte contenant de nouvelles modifications à l'*Acte des liquidations.*

Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte des pénitenciers.

Acte à l'effet d'établir une communication télégraphique sous-marine directe entre le Canada et l'Australie.

Acte à l'effet d'encourager la construction de bassins de radoub.

Acte modifiant l'Acte concernant la vente des billets de chemins de fer.

Acte autorisant l'acquisition par l'Etat du chemin de fer du Comté de Drummond.

Acte ratifiant un contrat passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, afin d'assurer le prolongement du réseau du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal.

Acte pour faire droit à Isaac Stephen Gerow Van Wart.

Acte relatif à la libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant la protection des eaux navigables.

Acte modifiant l'Acte de la présente session du Parlement intitulé *Acte concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer.*

Acte modifiant l'Acte du Territoire du Yukon.

Acte concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur.

Acte autorisant la construction d'un embranchement de chemin de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour, comme entreprise publique.

Acte concernant les cautions de dettes contractées pour grain de semence.

Acte modiffant de nouveau l'Acte des chemins de fer.

Acte concernant la sûreté des navires.

Acte concernant la cité d'Ottawa.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des Communes.

Acte concernant les Commissaires du havre de Québec.

Acte modifiant l'Acte des poids et mesures.

Acte concernant les Commissaires du havre de Montréal.

Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemin de fer y mentionnées.

Acte modifiant l'Acte d'inspection générale.

Acte modifiant l'Acte des expropriations.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les chemins et les réserves de chemins dans la province du Manitoba.

Alors, l'honorable Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à Son Excellence le Gouverneur général comme suit :

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face à certaines dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence le bill suivant :—

Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour l'exercice expirant le 30e jour de juin 1900, et pour d'autres objets liés au service public.

A ce bill, la sanction royale est donnée dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général de clore la quatrième session du huitième parlement par le discours suivant :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

En vous relevant de vos devoirs après cette longue session, je désire vous remercier de l'attention diligente que vous avez donnée aux nombreuses mesures importantes qui ont été soumises à votre examen.

Je suis content de constater que l'action du Canada, en décidant de s'unir à la mère patrie et aux colonies australiennes pour la construction d'un câble transpacifique, a reçu l'approbation générale.

Je vous félicite des preuves de la prospérité qui règne par toutes les parties du Canada, et qui a activé la formation de plusieurs compagnies ayant pour but le développement d'entreprises qui doivent tendre à accroître la richesse du pays.

Messieurs de la Chambre des Communes :

Au nom de Sa Majesté, je vous remercie des subsides que vous avez accordés au service public.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

En me séparant de vous, je désire exprimer l'espoir que le Canada continuera longtemps à jouir de la prospérité qui règne aujourd'hui.

L'Orateur du Sénat dit alors :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

C'est le plaisir de Son Excellence le Gouverneur général, que ce parlement soit prorogé jusqu'au lundi, le dix-huitième jour de septembre prochain, pour être tenu en ce lieu, et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'au lundi, le dix-huitième jour de septembre prochain.

OTTAWA : Imprimé par S. E. DAWSON, Imprimeur de Sa Très Excellente Majesté la Reine, 1899.

INDEX

QUATRIÈME SESSION—HUITIEME PARLEMENT.

BAIN, M. THOMAS *(Wentworth-sud)* :

Comité de l'agriculture et de la colonisation (rapp.), 3468.
Compagnie de prêts et d'agences de Londres et du Canada (à responsabilité limitée)—(B. n° 130), 1re lec., 3674 ; 2e lec., 5382 ; 3e lec., 6332.
Académie Nisbet (sur B.), 3869.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8019 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8352 et suiv.
Remerciements à l'occasion de son élection au poste d'Orateur, 9065.
Comité des privilèges et élections (Décision sur int.-Davin), 9192.
Somme supplémentaire pour papeterie (sub.), 10163.
Prorogation—Avis du secrétaire du Gouverneur général, 10271.

BEATTIE, M. THOMAS *(London)* :

Vente des billets de chemin de fer (B.), 912, 1891 ; 2e lec., 4340 ; en comité et 3e lec., 4341.
Vente de carabines par le gouvernement (int.), 1832.
Longueur de la journée de travail (B. n° 82), 1re lec. et explications, 2052.
Pétrole—Impôt (sur m.-Moore), 2143.
Compagnie de prêts et d'épargne de Huron et Erié (B. n° 74), 2e lec., 2309 ; en comité, 4320, 4866 ; 3e lec., 4866.
Facteurs de la poste de London (int.), 4499, 5012 ; (sur sub.), 7559.
Redistribution des comtés (sur B.), 6804.
Appointements aux agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers — Immigration (sub.), 8629. Compagnie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9508. Subventions aux chemins de fer (sur B.) 9855.

BEAUSOLEIL, M. CLÉOPHAS *(Berthier)* :

Comité des "Débats—1er rapport, 346 ; (sur 2e rapp.), 1092, 1754, 1768.

BELCOURT, M. NAPOLÉON-A. *(Ottawa)* :

Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (B. n° 18), 2e lec., 951 ; en comité, 2169 ; m. pour renvoi au comité des chemins de fer, 2303 ; 3e lec., 3869.
Compagnie canadienne d'assurance contre les accidents de chemins de fer (B. n° 21), 2e lec., 1133 ; 3e lec., 2724.
Compagnie du pont d'Ontario et Québec (B. n° 22), 2e lec., 1133.
Compagnie d'exploitation de bois Bronson (B. n° 70), 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 3031.
Compagnie d'assurances de la Confédération contre l'incendie (B. n° 140), 1re lec., 4279 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec., 6879.

BELCOURT, M. NAPOLÉON-A.—*Suite.*

Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, (sur observ.-Poupore), 4318, 4880.
Fusionnement de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound et de la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien sous le nom de "Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien" (B. n° 145), 1re lec., 4822 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec., 7598.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5756.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5945.
Compagnie d'améliorations du fleuve Yukon et du lac Atlin (B. n° 165), 1re lec., 6137 ; 2e lec., 6412 ; bill retiré, 8958.
Arts, agriculture et archives (sub.), 8245.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9633 et suiv., 9650, 9657.

BELL, M. ADAM-CARR *(Pictou)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1535.
Vente des journaux sur l'Intercolonial (int.), 1987.
Traitement des ouvriers—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (demande de doc.), 3342, 3784.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur rés. — En comité), 3764, 3765.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3845.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté — Prolongement dans la cité de Montréal) (sur B.) : 4437 et suiv., 4655, 4683.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4996.
Impressions des listes électorales (int.), 6830.
W. H. Trueman, Saint-Jean, N.-B. (int.), 4498.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7472, 7476.
Sauvages, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7505.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7669.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7974.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8500.

BELL, M. JOHN-HOWATT *(Prince-est, I.P.E.)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 9.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2169, 2170.
Amendement au Code criminel (sur B.-Britton), 2190.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2953.
Service postal, I.P.E. (sur m.-Martin), 3161.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4049.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4554.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5914.

BELL, M. JOHN-HOWATT—*Suite.*

Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6307.
Redistribution des comtés (sur B.), 6531 et suiv.
Ministère des Postes (sub.), 7355-56.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7414.
Pêche du homard (sur observ.-McLennan), 7700.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7723.
Port de Summerside (sub.), 7779.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7913 et suiv.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8200.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8881 et suiv.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9229 et suiv.; (sur B), 9778 et suiv.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9645.

BELL, M. JOHN-W. *(Addington):*

Exportation de grain (int.), 3105, 3284.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5484.
Directeur de la poste de Sydenham (int.), 6934.
Peter Vanluven et la banque Dominion (int.), 9186.

BENNETT, M. WM.-H. *(Simcoe-est):*

Adresse en réponse au discours du trône, 610.
Phare de l'Ile Hope (int.), 1849.
Port de Midland (int.), 1850.
Gardien du phare de Giant's-Tomb (int.), 1850.
Exportation des billes de bois (int.), 1850.
Wagons particuliers (int.), 1851.
Route Stikine-Teslin—Rapport de M. Coste (int.), 1901.
Contrat Boon et Armstrong—Collingwood (int.), 1909.
John Frawley, gardien de l'édifice public à Orillia (int.), 1974.
Directeur de la poste à Moonstone, Ont. (int.), 1974.
Juges de cour de Comté—Ontario (int.), 1986.
Emploi de M. R.-C. Miller (int.), 1990.
Ministère de la Justice (sub.), 2086.
Creusement du lac Simcoe (int.), 2211; (observations), 2266.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2255.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2300.
Améliorations aux ports de Port-Colborne et de Port-Dalhousie (sur m.-McCleary), 3311.
Redistribution des comtés (sur B.), 3503, 6632, 6763 et suiv., 6813, 6815.
Directeur de la poste de Galt, Ont. (int.), 3851.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4072 et suiv.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 4247.
Ostréiculture (sub.), 4265 et suiv.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4475 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5001; (sur B.), 7661.
Créance de M. McCammon, de Gananoque (sur sub.), 5043.
Service maritime et fluvial (sub.), 5141 et suiv.
Equipement militaire (sub.), 5450.
Prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), 5495.
Phare de l'île Hope (int.), 5512.
Inspection des denrées (sub.), 5606 et suiv.

BENNETT, M. W.-H.—*Suite.*

Politique du gouv. sur la question des produits des forêts—Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5688, 5695.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5756.
Commission internationale (sub.), 5869.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6121, 6122, 6132.
Bureaux de poste dans les magasins (int.), 6599.
Juges et politique (int.), 4499.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R.-J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4509.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7184, 7187.
Renvoi du gardien de phare Quick (sur observ.-Cowan), 7230.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7309, 7320.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7592, 7606 et suiv., 7625, 7629, 7630, 7631.
Edifices publics—Ontario (sub.), 7645-46.
Edifice public d'Orillia—Gardien (sub.), 7717.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7718, 7720, 7729, 7770.
Compagnie de pulpe et de papier Anglo-américaine (B. n° 172), 2e lec., 7827.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7984 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8022 et suiv.
Administration du Yukon—Télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8080.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8100 et suiv.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8159.
Fermes expérimentales (sub.), 8282 et suiv.
Affaire Galna (sur sub.), 8467 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8590 et suiv., 8601 et suiv.
Traitement des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8947 et suiv.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9151.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9276 et suiv., 9306 et suiv.

BERGERON, M. JOSEPH-G.-H. *(Beauharnois):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1216.
Terrains loués près de Valleyfield (int.), 1830.
Vétérans de 1864-65 (int.), 1869.
Dépenses du ministre des Travaux publics (int.), 1896.
Voyages d'inspection du ministre des Travaux publics (int.), 1896.
Force hydraulique à Valleyfield (int.), 1898.
Edifice public à Valleyfield (int.), 1898.
Force hydraulique à Beauharnois (int.), 1898.
Explications de nature personnelle—Art. de *La Patrie*, 1970.
Bureau du Conseil Privé de la Reine pour le Canada (sub.), 2077.
Ministère de la Justice (sub.), 2081 et suiv.
Commission géologique (sub.), 2125.
Ministère du Commerce (sub.), 2126.
Canal de Soulanges—Somme payée jusqu'au 31 mars 1899 (int.), 2136.
Amendement au Code criminel (sur B.-Britton), 2181.
Tournée d'inspection du ministre des Travaux publics—Nom du bateau à vapeur dont il s'est servi (int.), 2207.
M. J.-N. Colpron, notaire (int.), 2210.
Listes électorales (sub.), 2325 et suiv.
Canal de Grenville—Percepteur des péages (int.), 2558.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Pêcheries des eaux intérieures—Permis de pêche (int.), 2036.
Convocation du comité des comptes publics (sur observations-sir Charles-H. Tupper), 3270.
Eclusiers sur le canal de Beauharnois (int.), 3295.
Chenal du Saint-Laurent—Steamer *Gallia* (int.), 3373.
Redistribution des comtés (sur B.), 3498, 6805, 6822, 6939, 6946, 6963, 6964, 6965, 6982, 6984, 6986, 6887 et suiv., 6991.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3572.
Lieu de construction des wagons pour l'Intercolonial (int.), 3972, 4496.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4392 et suiv., 4490, 4635 et suiv., 9750.
Dommages causés par l'eau sur le canal de Beauharnois (int.), 4880.
Loi de faillite—Correspondance des Chambres de Commerce (demande de documents), 5014.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure, 5022.
Inspection pour la tuberculose—Comté de Chicoutimi (int.), 5116.
Billets de $1 contrefaits (int.), 5227.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5405.
Canal de Beauharnois — Destitutions (observations), 5435 et suiv.
Milice et Défense—Crédit supplémentaire pour exercices militaires annuels (sub.), 5438, 5443; traitement des employés civils (sub.), 5445; propriétés militaires, 5445.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5502.
Orateur—Délégation de pouvoirs (observ.) 5517.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes (int.), 5526.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques—(M. Charleson) 5637, 5639-40, 5645-46, 5654, 5664, 5666, 5678, 5679, 5683.
Sauvages conduits à la prison de Beauharnois (sur sub.) 5719.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6112-13.
Erreurs typographiques dans les procès-verbaux de la Chambre (sur observation-sir Charles-H. Tupper) 6137.
Edifices fédéraux et municipalités (int.), 6385.
Achat de terrain d'Auguste Langevin (int.), 6556.
Impression des listes électorales (sur int.-Bell, Pictou), 6830-31.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4511.
Chemin de fer du Grand-Nord (sur B.), 6970.
Matériel militaire et autres (sub.), 7101.
Habillements et nécessaires (sub.), 7106 et suiv., 7119, 7123, 7125, 7126, 7128.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7241 et suiv.
Intercolonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7282.
M. A.-R. McDonald (sur sub.), 7283, 7284, 7285 et suiv., 7299; (int.), 8774.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 7302 et suiv.
Agrandissement du canal Lachine (sub.), 7304-05.
Chenal du lac Saint-Louis — Redressement et approfondissement (sub.), 7306.
Canal de Cornwall—Approfondissement (sub.), 7306.
Canal du Rapide Plat—Approfondissement (sub.), 7306.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Nouveau chaland pour les réparations aux écluses de Saint-Ours (sub.), 7327.
Ministère des Postes (sub.), 7340; dépenses éventuelles, 7370-71; service postal, 7378 et suiv., 7382 et suiv.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7371, 7373.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7410 et suiv., 7442, 7446, 7450, 7451.
Canal de Beauharnois—Pont en acier et maçonnerie à Saint-Timothée; arpentages et délimitation des frontières (sub.), 7466 et suiv.; subsides, dernière épreuve, 10227 et suiv.
Ministère des Travaux publics (sub.), gouvernement civil, 7565 et suiv., 7572, 7576; impressions et papeterie—divers, 7575 et suiv.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7578 et suiv., 7600 et suiv., 7626, 7627, 7631.
Travaux—Rivière Kaministiquia (sub.), 7632.
Edifices publics, Québec (sub.), 7640 et suiv.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7646 et suiv.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7690, 7691, 7692, 7695.
Edifices publics, Ottawa—Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7711 et suiv.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7969 et suiv.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8010, 8016, 8017.
Anse-à-Beaufils—Améliorations de l'entrée du port (sub.), 8123.
Anse-aux-Gascons (Port-Daniel-est), brise-lames (sub.), 8123.
Baie-Saint-Paul—Cap-aux-Corbeaux — Prolongement et réparations du quai (sub.), 8124.
Cap-Santé—Enlèvement de cailloux (sub.), 8124.
Réparations générales et améliorations aux ports, rivières et ponts (sub.), 8125, 8128 et suiv., 8132 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8137, 8140, 8140, 8141, 8144 et suiv., 8150 et suiv.
Quai à Maria (sub.), 8153 et suiv.
Rivière-du-Loup (en haut)—Creusement du chenal depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Louiseville (sub.), 8155 et suiv.
Rivière Richelieu—Chenal de Belœil—Jetées de direction (sub.), 8156.
Rivière Saguenay (en bas de Chicoutimi)—Creusement (sub.), 8156.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8158 8160, 8161.
Agence des travaux publics—C. A. (sub.), 8210 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8212 et suiv.
Arts, agriculture et archives (sub.), 8244.
Annuaire statistique (sub.), 8246, 8248.
Fermes expérimentales (sub.), 8281.
Douanes—Colombie Anglaise (sub.), 8481.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8516, 8519 et suiv., 8526 et suiv.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretage et le Canada (sub.), 8686.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur rés.), 8770.
Contruction de cales-sèches (sur B.), 8775 et suiv.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8790, 8791, 8793.
Amendement à la loi relative aux liquidations (sur B.), 8796.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9033, 9039.
Solde et transport des officiers et soldats (sub.), 9068.
Habillements militaires—Fourniture des capotes et pantalons (sub.), 9069 et suiv.; 9092 et suiv.; 9100 et suiv., (déclaration de couturières), 9101, 9114 et suiv., 9124.
Réclamation de M. F.-X. Mathieu—Frais *re* La Reine *vs* les cautions du colonel de Bellefeuille (sub.), 9132.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9150 et suiv., 9160, 9162.
Ile aux Noix (sur sub.), 9154.
Intercolonial (sub.) améliorations à Lévis, 9170; élévateur à grain à Saint-Jean, 9170: affaire McDonald, 9175 et suiv.; rapport de M. Bédard, 9176.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9192.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9328 et suiv., 9442, 9603, 9604; (sur B.), 9797 et suiv., 9805 et suiv., 9840.
Cie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg (sub.), 9453.
Prohibition (int.), 9482.
Cie du chemin de fer Kingston et Pembroke (sur résol.), 9510 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9514-15, 9536, et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9573 et suiv., 9577 et suiv., 9581, 9587.
Pont de Québec (sur résol.), 9600.
Pont d'Yamaska (sur résol.), 9600 et suiv.
Commissaires du havre de Québec (int.), 9618, 9725; (sur B.)—Construction d'un élévateur, 9713, et suiv.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9634, 9636, 9638, 9652.
Documents demandés, 9725 et suiv., 9866.
Libération conditionnelle de détenus aux pénitenciers (sur B.), 9752.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9758.
Sénat et Chambre des Communes (sur B.), 9867.
Port de Montréal: Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9988, 9991 et suiv., 9997 et suiv.
Salmon-River—Comté de Halifax—Hangar sur le quai (sub.), 10020.
Carleton—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.
Newport—Brise-lames (sub.), 10039-40.
Cacouna—Prolongement du quai (sub.), 10041 et suiv.
Les-Eboulements—Réparations au quai (sub.), 10042.
Cap-à-l'Aigle—Addition au quai et réparations générales (sub.), 10042-43.
Saint-Irénée—Achèvement du quai jusqu'au rivage (sub.), 10043.
Kamouraska—construction d'un quai en L (sub.), 10043.
Saint-André-de-Kamouraska—Quai (sub.), 10043.
Ile aux Grues, rive nord—Construction du quai et achat du terrain (sub.), 10043.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Saint-Gédéon (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Baie-de-Honfleur (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Débarcadère de Knowlton—Réparations (sub.), 10045.
Sabrevois—Quai (sub.), 10045 et suiv., 10048, et suiv., 10051, et suiv., 10063; (m. pour réduction du crédit), 10243.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Rivière du Lièvre—Ecluse et barrage (sub.), 10064.
Beauport—Quai (sub.), 10064.
Sainte-Anne-de-Bellevue—Prolongement du quai (sub.), 10065.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10065 et suiv., 10082-83, 10086.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10115-16.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10119, 10123.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10124.
Edifices publics—District du Yukon (sub.), 10132.
Cause Wentworth *vs* Mathieu (sub.), 10138.
Paiement à Charles Bremner, de Bresaylor—Fourrures (sub.), 10138.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10161, 10162 et suiv.
Exposition de Paris (sub.), 10166 et suiv.
Steamer entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 10182.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10183 et suiv.
Enlèvement des vieilles jetées sur la rivière de l'Ours, comté de Digby (sub.), 10186-87.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10217 et suiv.
Greffier de la Cour territoriale du Yukon—Traitement (sub.), 10220.
Frais de subsistance pour deux juges au Yukon (sub.), 10220.
Chemins de fer et Canaux: Revenu (sub.), 10230 et suiv.
Administration de la justice (sub. dernière épreuve), 10241.
Pertes de billets postaux (int.), 10251.
Violation de la loi concernant le revenu de l'intérieur (int.), 10252.
Renvoi du rabbin Veldt—Pénitencier de Saint-Vincent de Paul (int.), 10271.
Revue de la situation financière (sur m.-Foster), 10280, 10289, 10291.

BERNIER, M. MICHEL-E. *(Saint-Hyacinthe):*

Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (B.), 716.

BERTRAM, M. GEORGE-HOPE *(Toronto-centre):*

Compagnie du chemin de fer du Nipissingue et de la Baie de James (B. n° 33), 1re lec., 992; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 38 9.
Amendement à l'acte concernant les marques de commerce et les dessins de fabrique (B. n° 39), 1re lec., 1094: 2e lec., 1964; en comité et 3e lec., 3875.
Compagnie canadienne de transport de l'intérieur (B. n° 51), 1re lec., 1374; 2e lec., 1605; en comité et 3e lec., 3517.
Adresse en réponse au discours du trône, 1521; (sous-amendement), 1535.
Compagnie Canadienne de force motrice—(nom changé en celui de Compagnie de force Ontario de la Chute Niagara)—(B. n° 77), 1re lec., 2045; 2e lec., 2309; en comité et 3e lec., 4022.
Société de la caisse de retraite de la banque de la Confédération (B. n° 100), 1re lec., 2431; 2e lec., 2678; en comité et 3e lecture, 4320.
Compagnie Canadienne de placement et d'épargne Birkbeck (B. n° 106), 1re lec., 2556: 2e lec., 2724; 3e lec., 6332.

BERTRAM, M. GEORGE-HOPE—*Suite.*

Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4005.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4997 et suiv.
Elévateurs au Nord-Ouest (sur observ.-Davin), 5525.
Redistribution des comtés (sur B.), 6721.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7322, 7324.

BETHUNE, M. JOHN-L. *(Victoria, N.-E.):*

Salle d'armes à Baddeck, C.-B. (int.), 2130.
94e Bataillon (int.), 2130.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 5082.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5427, 5430.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE *(Sunbury et Queen, N.-B.):*

Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, 257.
Chemin de fer "Canada Eastern" (rép.), 1829, 3585, 3850.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (rép.), 1830.
Terrains loués près de Valleyfield (rép.), 1830.
Cale-sèche de Tate (rép. à int.-Monk), 1847.
Accusations contre J.-R. Secord (rép. à int.-McCleary), 1848.
Wagons particuliers (rép. à int.-Bennett), 1851.
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (rép. à int.-Marcotte), 1858.
Recettes et dépenses de l'Intercolonial depuis le 1er juillet 1898 jusqu'à date (rép. à int.-Foster), 1865.
Chenal du lac Saint-François (rép. à int.-Taylor), 1868.
Canal de Cornwall (rép. à int.-Taylor), 1868.
Intercolonial—Retards (rép. à int.-Gauvreau), 1868.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Courbe Wiltshire-nord (rép. à int.-Martin), 1869.
Barrage de la Roche-Fendue et du Calumet (rép. à int.-Poupore), 1870.
Intercolonial—Revenus — De la Chaudière à Montréal (rép. à int.-Powell), 1871.
Barrage à Nassau (rép. à int.-Kendry), 1872.
Cyrille Roberge (rép. à int.-Gauvreau), 1872.
Croisement du chemin de fer—Avenue Dunn, Toronto (rép. à int.-Clarke), 1873.
Magasins du 8e Hussards (rép. à int.-Douville), 1873.
Surintendant de district Ouellette (rép. à int.-sir Charles Tupper), 1875.
Gages sur l'Intercolonial (rép. à int.-McLellan), 1875.
Billets de faveur sur l'Intercolonial (rép. à int.-Foster), 1876.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Achat (Résolutions), 1996.
Enlèvement de la neige sur l'Intercolonial (rép. à int.-Powell), 1980.
Alphonse-T. Leblanc (rép. à int.-Powell), 1980.
Règlements américains appliqués aux chemins de fer (rép. à int.-Clarke), 1986.
M. A.-R. McDonald (rép. à int.-Casgrain), 1987.
Vente des journaux sur l'Intercolonial (rép. à int.-Bell, Pictou), 1987.
Intercolonial—Gare de Fraserville (rép. à int.-Gauvreau), 1989, 2925.
Employés de chemin de fer à la Rivière-du-Loup (rép. à int.-Gauvreau), 1990.
Intercolonial—Gérant général du trafic (rép. à int.-Pope), 1991.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

Canal de la Trent—Paiement des ouvriers (rép. à int.-Hughes), 1993.
Canal de la Trent—Réclamation de William Jordan (rép. à int.-Hughes), 1993.
Amendement à l'acte des chemins de fer (B. n° 85), 1re lec., 2127; 2e lec., 3532; en comité, 9755 et suiv., 9764, 9771, 9773; 3e lec., 9774.
Soumissions pour le pont de Québec (rép. à int.-Haggart), 2131.
Canal de Soulanges—Somme payée jusqu'au 31 mars 1899 (rép. à int.-Bergeron), 2136.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2174; (m. pour comité spécial), 2955; (m. retirée et nouvelle motion), 3874.
Chemin de fer de Saint-Jean à Halifax (rép. à int.-Foster,) 2266.
Chemin de fer du Comté de Drummond—(rép. à int.-Haggart), 2268; rép. à int.-Tupper), 2723.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269 et suiv.; dernière épreuve, 6388.
Listes électorales (sub.), 2314 et suiv.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (rép. à int.-McInerney), 2347.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Tarif (rép. à int.-McInnes), 2350.
Batture dans le nouveau chenal du lac Saint-Louis (rép. à int.-Monk), 2350.
Intercolonial—Employés et gages (rép. à int.-McLellan), 2351.
Elévateur à Halifax (rép. à int.-Borden, Halifax), 2351.
Cailloux au lac Balsam (rép. à int.-Hughes), 2352.
Pont tournant de Rosedale (rép. à int.-Hughes), 2352.
Arbitrage—Canal de Soulanges (rép. à int.-Monk), 2352.
Pont sur la rivière Pigeon (rép. à int.-Hughes), 2505.
Intercolonial—Dépenses portées au compte du capital et des recettes (rép. à int.-Powell), 2558.
Canal de Grenville—Percepteur des péages (rép. à int.-Bergeron), 2558.
Chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand Central du Nord-Ouest à la station McGregor (rép. à int.-Roche), 2559.
Usines de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup (rép. à int.-Gauvreau), 2559, 4497.
Intercolonial — Surintendant M. W.-A. Dubé (rép. à int.-Gauvreau), 2560.
Inondations causées par la Grande Rivière (rép. à int.-Montague), 2563.
Intercolonial—Recettes entre la Chaudière et Montréal (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2818.
Chemin de fer du Comté de Drummond—(M. demandant que la Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions), 2819, 2820, 2821, 2836; (sur int.-Foster—renseignements demandés par M. Powell), 2999; (en comité), 2871, 3405 et suiv., 3410 et suiv., 3763, 3773; (B. n° 133), 1re lec., 3790, 3796 et suiv.; m. pour 2e lec. et observations, 3932 et suiv., 4176; 2e lec., 4190; en comité, 4190 et suiv., 4568 et suiv.; (sur observ.-Foster), 4751; m. pour 3e lec., 4920; 4929 et suiv.; 3e lec., 4985; amendements du Sénat, 9750.
Billets de faveur à M. Eugène Michaud (rép. à int.-Casgrain), 2929.
Chemin de fer dans la Vallée de la Saskatchewan du Nord (rép. à int.-Davin), 3283.
Dépenses sur le canal Saint-Pierre (rép. à int.-Gillies), 3283.
Fret sur l'Intercolonial (rép. à int.-McDougall), 3284.
Crique McLaren—Chemin (rép. à int.-Hughes), 3285.

BLAIR, HONORABLE M. ANDRE W-GEORGE—*Suite.*

Bail à M. Thomas Powers (rép. à int.-Marcotte), 3287.
Employés de l'Intercolonial (rép. à int.-Marcotte), 3287.
Eclusiers sur le canal de Beauharnois (rép. à int.-Bergeron), 3295.
Améliorations aux ports de Port-Colborne et de Port-Dalhousie (sur m.-McCleary), 3309.
Loi de 1881, relative au chemin de fer Canadien du Pacifique (rép. à int.-McMillan), 3343.
La banque du Peuple (sur B.), 3515.
Tarif de transport—Farine (rép. à int.-McDougall), 3580, 4748.
Intercolonial—Surintendant (rép. à int.-Gauvreau), 3582.
Ecluse de Saint-Ours—Surintendant (rép. à int.-Monk), 3583.
Canal de Chambly—Enquête (rép. à int.-Monk), 3584.
Achat de wagons-lits pour l'Intercolonial (rép. à int.-Clarke), 3584.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3800 et suiv.; (sur observ.-Maclean), 4520.
Georges Pépin, employé du canal Chambly (rép. à int.-Monk), 3848.
Frank Gosselin (rép. à int.-Stenson), 3854.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3894, 3895.
Stephen McNeil, de Beaver-Cove (rép. à int.-Gillies), 3971.
Lieu de construction des wagons de l'Intercolonial (rép. à int.-Bergeron), 3972, 4496.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté—Prolongement du chemin de fer Intercolonial dans la ville de Montréal (résolutions—Texte), 3973; (en comité), 4088 et suiv.; 2e lec., 4195; (B. n° 138), 1re lec., 4195; 2e lect., 4196; en comité, 4373 et suiv.; 3e lec., 4985; amendements du Sénat, 9727 et suiv., 9740, 9742, 9744 et suiv.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3995.
Destitution de Frank-A. Gillies (rép. à int.-McDougall), 4081.
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Tarif spécial (rép. à int.-Maclean), 4083.
Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4219.
Intercolonial—Prolongement—Montant retiré par le Grand Tronc (rép. à int.-Foster), 4495.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4762, 4773, 4786, 4787.
Chemin de fer entre Lachute et Saint-André (rép. à int.-Christie), 4827.
Chemins de fer du gouvernement—Frais d'exploitation (rép. à int.-Foster), 4828.
Intercolonial—Parcours des locomotives et wagons (rép. à int.-Foster), 4829.
M. A.-R. McDonald—Enquête (rép. à int.-Casgrain), 4829, 4830; (correspondance—rép. à int.-Bergeron), 8774.
Parcours des locomotives et des wagons—Rapports sur le chemin de fer du comté de Drummond (documents produits), 4912; (rép. à m.-Foster), 5335.
Canal de Grenville—Dommages causés aux cultivateurs (rép. à int.-Taylor), 5010.
Intercolonial—Comptoir dans la gare de Lévis—M. Félix Pichette (rép. à int.-Casgrain), 5010.
Lettre de M. R.-J. McLaughlin (sur observ.-Hughes), 5019 et suiv.
Intercolonial—Aide-gérant (rép. à int.-Casgrain), 5117.
Intercolonial—Traverses (rép. à int.-Monk), 5330.
Dr Demers, de Métis (rép. à int.-Dugas), 5331.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

Octave Valcour, de Sainte-Flavie (rép. à int.-Dugas), 5331.
Capitaine Reynolds, du "Mulgrave" (rép. à int.-McLennan).
Hugh Morrison (rép. à int.-McLennan), 5332.
Section Alba de l'Intercolonial (rép. à int.-McLennan), 5332.
Section du lac Balsam—Canal de la Vallée de la Trent (rép. à int.-Graham), 5333.
Paiement fait à F.-D. Moore (rép. à int.-Graham), 5333.
Equipement militaire (sub.), 5462.
Comté de Richmond, N.-E.—Dragage (rép. à int.-Gillies), 5511.
Brise-lames d'Arichat-ouest (rép. à int.-Gillies), 5511.
Quai de l'Anse de Babin, Arichat (rép. à int.-Gillies), 5511.
Quai de Descousse (rép. à int.-Gillies), 5512.
Salle d'exercices militaires à Vancouver (rép. à int.-Prior), 5513.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5551, 5559 et suiv.
Règlements des compagnies de chemin de fer—Dépêche de l'"Evening Star" de Toronto (rép. à int.-Clarke), 5765.
Intercolonial (sub.)—Construction de bâtiments à neuf stations de locomotives, 5769; nouvelles machines aux ateliers de Moncton, 5769; matériel roulant, 5770; achat du quai à Mount-Stewart, 5770 et suiv.
Canal de la Pointe-Farran—Agrandissement (sub.), 5796.
Chenal du Nord—Approfondissement (sub.), 5796 et suiv.
Canal Lachine—Creusement de la rivière Saint-Pierre (sub.), 5798 et suiv.
Canal de la Trent—W. Quinn, inspecteur du béton (sub.), 5799.
Canal Chambly—Double ligne de téléphone (sub.), 5800.
Canal Cornwall—Réparations, (sub.), 5801.
Réparation au wagon du Gouverneur général, *Victoria* (sub.), 5802 et suiv.
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick (sub.), 5805 et suiv.
Canal Welland (sub.)—Remise des arrérages dus par le village de Merritton, 5807; aux propriétaires du steamer *Lakeside*, 5809 et suiv.
Paiement à la "Kingston and Montreal Forwarding Co." (sub.), 5811 et suiv.
Réinstallation d'Eugène Blanchette (rép. à int.-Marcotte), 5874.
Fonte en sable vert (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5874.
Chemins sur le canal Grenville (rép. à int.-Taylor), 6062, 6387.
Chemin de fer de Ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6108.
Achat de terrain d'Auguste Langevin (rép. à int.-Bergeron), 6566.
Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant (rép. à int.-Davin), 6568.
Intercolonial—Section de Lévis—Sainte-Flavie (rép. à int.-Gauvreau), 4496.
Intercolonial—Indicateur (rép. à int.-Gauvreau), 4497.
Machines pour l'Intercolonial (rép. à int.-Gauvreau), 4497.
W.-H. Trueman, Saint-Jean, N.-B. (rép. à int.-Bell, Pictou), 4499.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R.-J. McLaughlin (rép. à int.-Hughes), 4501.
Redistribution des comtés (sur B.), 6940, 6941, 6956 et suiv.
Matériel militaire et autres (sub.), 7101.

BLAIR, Honorable M. Andrew-George—*Suite.*

Intercolonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7161 et suiv. ; 7249 et suiv.
Intercolonial—Nomination de M. Bruce McDougall (rép. à int.-McDougall), 7201.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 7302 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie—Construction (sub.), 7303.
Approfondissement du canal Lachine (sub.), 7304.
Chenal du lac Saint-Louis—Redressement et approfondissement (sub.), 7306.
Canal Cornwall—Approfondissement (sub.), 7306.
Canal du Rapide Plat—Approfondissement (sub.), 7306.
Canal des Galops — Approfondissement, etc. (sub.), 7307, 7459 et suiv.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7307 et suiv.
Nouveau chaland pour les réparations aux écluses de Saint-Ours (sub.), 7327.
Canal de la Trent—Pont de Rosedale (sub.), 7327.
Le Long Quai—Articles du *Star* et du *Citizen*—Explications, 7336.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—(Sub.), 7478 ; pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7403 et suiv.
Canal de Beauharnois—Pont en acier et maçonnerie à Saint-Timothée ; arpentages et délimitation des frontières (sub.), 7466 et suiv.
Canal de Chambly (sub.), 7470.
Canal Rideau — Approfondissement de la tranchée dans le roc à Kilmarnock (sub.), 7470.
Canal Murray—Construction d'un débarcadère flottant (sub.), 7470.
Canal Welland (sub.), 7470.
Chemins de fer et Canaux—Divers (sub.), 7471.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7472 et suiv.
Canaux—Réparations, etc., frais d'exploitation (sub.), 7479.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7758.
Ports et rivières—Nouveau-Brunswick—Quai de "Burnt Church" (sub.), 7784.
Documents demandés (par M. McDougall—rép.), 7793 ; (par M. Bergeron, rép.), 9727.
Achat de terrain à Lévis (rép. à int.-Marcotte), 8489.
Service à la vapeur entre Saint-Jean et Liverpool (sub.), 8689.
Exploration—Meilleure route pour un chemin de fer allant au Klondike et entièrement sur le territoire canadien (sub.), 8717 et suiv.
Construction de cales-sèches (sur B.), 8777 et suiv.
Chemin de fer d'embranchement entre Charlottetown et Murray-Harbour, Ile du Prince-Edouard (B. n° 183), 1re lec., 8997 : (sur sub.), 9220 et suiv. ; en comité, 9774, 9778 et suiv. ; 3e lec., 9783.
Habillements militaires (sub.), 9115 et suiv.
Chemin de fer Intercolonial (sub.)—Nouvelles voies de garage, 9163 et suiv. ; travaux d'améliorations aux gares, 9169 ; améliorations à Lévis, 9170 ; élévateurs à grain à Saint-Jean, 9170 ; améliorations à Saint-Jean, 9171 ; embranchement d'Indiantown, 9172 et suiv. ; pour remplacer les attelages actuels des wagons à marchandises par des attelages du type "Master car-builders", 9178 ; travaux à la Pointe-Tupper, 9178 ; améliorations du service télégraphique, 9179 : voitures à voyageurs de première classe, 9179 ; wagons frigorifiques, 9180 ; élévateur à Halifax, 9180.
Reconstruction d'une partie du mur du sud du canal, à l'avenue Atwater (sub.), 9181 et suiv.

BLAIR, Honorable M. Andrew-George—*Suite.*

Dépenses des témoins—Enquêtes devant le comité des Chemins de fer et Canaux du Conseil privé. Accusations relatives aux tarifs différentiels des compagnies de chemin de fer (sub.), 9183.
Paiement à A.-P. Ross, ex-surintendant du canal de Cornwall (sub.), 9184 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9206, 9217, 9325 et suiv., 9502 et suiv. ; (amend. à l'art. 8,), 9614 ; (B. n° 190) 1re lec., 9619 ; 2e lec., 9783 ; en comité, 9787, 9793 et suiv., 9795 et suiv. ; m. pour 3e lec., 9915 ; 3e lec., 9916.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9305 et suiv., 9313, 9320.
Chemin de fer Canadien du Pacifique et ses embranchements (rép. à int.-Rutherford), 9323.
Cie de chemin de fer le Grand-Nord.—Chemin entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite (résol.), 9449.
Cie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg (résol.), 9452 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (résol.), 9458.
Chemin de fer de Port-Hawkesbury, N. E., à St.-Peter (résol.), 9459.
Chemin de fer de la station de Cross-Creek à Stanley, N.B. (résol.), 9460 et suiv.
Chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon (résol.), 9463.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique (résol.), 9463 et suiv.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (résol.), 9465 et suiv.
Chemin de fer de Caplan à Paspébiac (résol.), 9466.
Cie du chemin de fer des Comtés-Unis (résol.), 9466, 9570.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (résol.), 9470 et suiv., 9552 et suiv. ; (rép. à int.-Richardson), 9725.
Chemin de fer d'Hawkesbury, Ont., à South Indian (résol.), 9472.
Chemin de fer d'Antler-Station à la montagne de l'Orignal (résol.), 9484 et suiv.
Cie de chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau (résol.), 9506.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (résol.), 9506, 9512 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Baie de Quinté (résol.), 9506, 9570 et suiv.
Cie du chemin de fer Ontario, Pelmont et Northern (résol.), 9507.
Cie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (résol.), 9507 et suiv.
Cie du chemin de fer Kingston et Pembroke (résol.), 9511.
Chemin de fer de Parry-Sound à Sudbury (résol.), 9511 et suiv.
Pont de Québec (résol.), 9591, 9598 et suiv.
Pont à Yamaska (résol.), 9600.
Compromis d'abstention (sur explications-Prior), 9618.
Intercolonial—Mécaniciens (rép. à int.-Stenson), 9723.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10011.
Rivière Saint-Nicolas—Quai (sub.), 10035.
Campobello, N.-B.—Brise-lames ; réparations et prolongement (sub.), 10035.
Cap-Hopewell, N.-B.—Quai (sub.), 10035.
Rivière Saint-Jean et baie de Bellisle, N.-B.—Nouveaux quais (sub.), 10036.
Cap Tourmentin—Réparations au brise-lames (sub.), 10036.
Main-River—Quai (sub.), 10037.
Shippégan—Quai (sub.), 10037.

BORDEN, Honorable M. Frederick-W. *(King, N.-E.)*:

Rapport du ministère de la Milice et de la Défense, 431.
Ile de l'Homme-Mort (rép. à int.-Prior), 1659, 1831, 2353, 4756; (doc. produits), 3986.
Vente de carabines par le gouvernement (rép. à int.-Beattie), 1832.
Compagnie de transport de Boston et d'Alaska (rép. à int.-Prior), 1844.
La milice au Yukon (rép. à int.-Davin), 1847.
Accident au major Demers (rép. à int.-Casgrain), 1849.
Plaines d'Abraham (rép. à int.-Casgrain), 1850.
Accusations contre le lieutenant-colonel Domville (rép. à int.-Domville), 1855.
Casernes Wolseley, à London (rép. à int.-Calvert), 1856.
Militaires au Yukon—Approvisionnements (rép. à int.-Davin), 1857.
Le 8e Hussards, N.-B. (rép. à int.-Domville), 1861, 2923, 2924, 3102.
Médailles à la milice canadienne (rép. à int.-Hughes), 1863, 2133; (rép. à int.-Clarke), 2725, 3113, 3972, 5875, 8647.
Lieutenants-colonels de la milice (rép. à int.-Foster), 1867, 2202.
Vétérans de 1864-65 (rép. à int.-Bergeron), 1869.
Salle d'armes à Sussex, N.-B. (rép. à int.-Domville), 1872.
Milice permanente au Yukon (rép. à int.-Foster), 1908.
Cartouches Snider-Enfield distribuées au 7e bataillon de London de 1895 à 1898 inclus. (rép. à int.-Calvert), 1973.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2087 et suiv.; dépenses éventuelles, 2285 et suiv.
Salle d'armes à Baddeck, C.-B. (rép. à int.-Bethune), 2130.
94e Bataillon (rép. à int.-Bethune), 2130.
Cartoucherie de Québec (rép. à int.-Ingram), 2206. 9129; (rép. à int.-Clancy), 9864.
Certificats d'aptitudes des officiers des corps permanents (rép. à int.-Robertson), 2348.
Réinstallation du lieut.-col. Strathy (rép. à int.-Robertson), 2349.
Examens d'aptitudes des officiers des corps permanents (rép. à int.-Robertson), 2349.
Envoi d'officiers à l'école d'artillerie en Angleterre (rép. à int.-Robertson), 2349.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2370.
Concours de tir à la cible (sur m.-Hughes), 2382.
Francis McKenzie, de Christmas Island (int.), 2509, 2924.
Ecole militaire de Frédéricton—Francis McKenzie (rép. à int.-McDougall), 2725.
Compagnie de volontaires d'Edmonton (rép. à int.-Oliver), 2727.
Edifice public à Annapolis Royal (rép. à int.-Mills), 2727.
Médailles aux volontaires canadiens organisés à Chicago en 1866 (rép. à int.-Robertson), 2730.
Système des pensions militaires (sur m.-Hughes), 2746.
Commandement du 8e Hussards (rép. à int.-Morrison), 2924.
Transport des approvisionnements du gouvernement au Yukon (rép. int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
Ministère des Douanes (sub.), 3011.
Destitution de M. Pierre Samson (rép. à int.-Marcotte), 3112.
Bail de M. Thomas Powers, de Lévis (rép. à int.-Marcotte), 3112.
Bois de chauffage aux forts de Lévis (rép. à int.-Marcotte), 3112.

BORDEN, Honorable M. Frederick-W.—*Suite.*

Le major Bliss (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3289, 3365, 3583.
Elèves de l'école militaire de Frédéricton (rép. à int.-McDougall), 3365, 3821.
M. J.-L. Biggar—15e bataillon (rép. à int.-Robertson), 3581.
Corps permanents—Promotions par brevets (rép. à int.-Robertson), 3581.
Effectif de la milice—(rép. à int.-Robertson), 3581.
Règlements de la milice (rép. à int.-Robertson), 3581.
Nominations d'officiers—Corps permanents (rép. à int.-Robertson), 3582.
Modifications à l'acte relatif à la milice (rép. à int.-Robertson), 3582.
Inspection du collège militaire royal (rép. à int.-Robertson), 3821.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3919 et suiv.
Habillements pour la milice (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4824.
Ministère de la Milice et de la Défense—Aides aux écritures (sub. supp.), 5029; (sub. généraux), 5070 et suiv.;—crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels, 5438 et suiv.; traitement des employés civils, 5444, 7080 et suiv.; propriétés militaires, 5445 et suiv.; équipement militaire, 5448 et suiv.; habillements des militaires, 5469 et suiv., 9068 et suiv.; frais de transport, 5478, 7134; divers et dépenses imprévues, 5478 et suiv., 7152 et suiv.; collège militaire royal, 5490 et suiv., 7144, 7151; commission du projet de défense, 5492; armes, munitions, 5493, 5871; (subsides—dernière épreuve), 6395; propriétés militaires et champs de tir, 7093 et suiv.; matériel militaire et autres, 7096 et suiv.; habillements et nécessaires, 7103 et suiv.; approvisionnements, 7130.
Champ de tir—Colombie-Anglaise (rép. à int.-McInnes), 5510.
Milice—Service actif (rép. à int.-Foster), 5514.
Réclamations—Macaulay-Point, Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 5515.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6327 et suiv., 6344 et suiv., 7002, 7007, 7009, 7025, 7028 et suiv., 7032, 7040, 7042 et suiv., 7063.
Collège militaire royal—Habillements (rép. à int.-Foster), 6723, 6931.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7066, 7069, 7071, 7075.
Fabrique de cartouches du Canada (sub.), 7156-57.
Défenses d'Esquimalt (sub.), 7157.
Monuments sur les champs de batailles (sub.), 7158.
Artillerie—Forteresses (sub.), 7158.
Règlements concernant la distribution des médailles (rép. à int.-Kloepfer), 7329.
Vente de boissons dans les cantines militaires (observations), 7331 et suiv.
Les deux langues—Officiers de la milice (rép. à int.-Tyrwhitt), 8648.
Examens des officiers—Camp de Lévis (rép. à int.-Tyrwhitt), 8649, 9323.
Petits magasins d'armes (sub.), 9129 et suiv.
Uniformes (sub.), 9130 et suiv.
Réclamation de F.-X. Mathieu—Frais *re* la Reine *vs* cautions du col. de Bellefeuille (sub.), 9131.
Compensation à Octave Ouellette—Blessures (sub.), 9131 et suiv.
Compensation à la veuve de feu le capitaine Stewart (sub.), 9135.
Major Maxwell, d'Halifax (sub.), 9136.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9147 et suiv.
Ile aux Noix (sur sub.), 9154 et suiv.

BORDEN, HONORABLE M. FREDERICK-W.—*Suite.*

Recommandations du major général Hutton (rép. à int.-Robertson) 9722.
Revue de la situation financière (sur observations-Foster), 10259.

BORDEN, M. ROBERT-L. *(Halifax):*

Adresse en réponse au discours du trône, 903, 912, 951.
Autorisation à la banque de la Nouvelle-Ecosse à émettre des billets sterling destinés à la circulation dans l'île de la Jamaïque (B. n° 53), 1re lec., 1375; 2e lec., 1605; bill retiré, 6060.
Compagnie de fidéicommis de l'Est (B. n° 54), 1re lec., 1375, 1605; 2e lec., en comité et 3e lec., 3517.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2069 et suiv.
Boitte fraîche—Lois de Terreneuve (int.), 2213, 2723, 6937.
Listes électorales (sub.), 2317 et suiv.
Position officielle de W.-H.-P. Clement (int.), 2341.
Elévateur à Halifax (int.), 2351.
Garantie de Paterson, Tate et Cie (int.), 2505.
Service postal au Yukon (int.), 2731.
Ministère des Douanes (sub.) 3008.
Service maritime et fluvial (sub.), 3086.
Enquêtes sur les naufrages (sub.), 3095,
Convocation du comité des Comptes publics (sur observations-sir Charles-H. Tupper), 3277.
La banque du Peuple (sur B.), 3341, 3514.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur résolutions, en comité), 3452, 3592, 3773; (sur B.), 4971 et suiv.
Observations des marées (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3551 et suiv.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub), 3557.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.), 3789.
Service postal au Yukon (sur observ.-McDougall), 3819.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3954, 3958.
Amendement à la loi relative aux liquidations (sur B.), 4334, 4336, 4337, 4340.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur B.), 4375, 4416, 4576 et suiv.; 4725.
Ministère du Revenu de l'Intérieur—Montant supplémentaire requis pour impressions et papeterie, etc. (sub.), 5030.
Impression du rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la pêche du homard (int.), 5040 et suiv.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5057 et suiv., 5072.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6597.
Elections de Huron-ouest et de Brockville (avis de motion), 6599; (observations), 6724; (motion), 6737; (motion pour renvoyer documents au comité des privilèges et élections), 6824.
Redistribution des comtés (sur B.), 6652 et suiv.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7162 et suiv., 7182-83, 7194.
Ministère des Postes (sub.), 7350.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7477-78.
Marysville, N.-B.—Edifice public (sub.), 7638 et suiv.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7687.
Phare flottant pour le port d'Halifax (observ.), 8931.

BORDEN, M. ROBERT-L.—*Suite.*

Veuve du major Maxwell, d'Halifax (sur sub.), 9135-36.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9651.
Salmon River—Comté d'Halifax—Hangar sur le quai (sub.), 10021.

BOSTOCK, M. HEWITT *(Yale et Caribou):*

Cie de télégraphe du Nord (B. n° 7), 1re lec., 633; 2e lec., 951; 3e lec., 3031 (Bill voté sous le titre de Yale-Koutanie), 3031.
Billets de faveur sur les chemins de fer aux membres du Sénat et de la Chambre des Communes (B. n° 37), 1re lec., 1094; m. p. 2e lec. et discours, 2214; motion rejetée, 2223.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2673, 2964.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3875.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 4257.
Colombie-Anglaise et district du Yukon--Douanes (sub. supp.), 5619.
Redistribution des comtés (sur B.), 6683.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6893.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7684.
Rivière Colombie—Améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8105.
Câble transpacifique (sur résol.), 8394.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9760.

BOURASSA, M. J.-HENRI-N. *(Labelle):*

Adresse en réponse au discours du trône, 635.
Chemin de fer de Colonisation du Nord (B. n° 29), 912; 2e lec., 1409; 3e lec., 3102.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1764.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1949.
Ecole industrielle de la Terre de Rupert (int.), 2558.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4664.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8555 et suiv.
Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (observ.), 8772.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8903 et suiv.
Sénat et Chambre des Communes (sur B.), 9867.
Ile d'Anticosti (sur sub.), 10103 et suiv., 10106 et suiv.

BRITTON, M. BYRON-MOFFAT *(Kingston):*

Adresse en réponse au discours du trône, 319.
Constructions sur les eaux navigables (B. n° 19), 1re lec., 716; m. pour 2e lec., 1877, 1880; 2e lec., 1882; en comité, 1911, 1912, 1913; 3e lec., 2171.
Compagnie Calvin (B. n° 9), 2e lec., 951.
Amendement au Code criminel de 1892 (B. n° 36), 1re lec., 992; m. pour 2e lec. et discours, 2179 et suiv., 2553; 2e lec. remise, 2554.
Amendement à la loi des liquidations (sur B.), 1889, 4335, 4339.
Revision des statuts (int.), 1896.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1937, 1938, 2957.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1946, 5935.

BRITTON, M. BYRON-MOFFAT—*Suite.*

Coalitions commerciales (sur B.), 1963.
Boîtes de scrutin de Macdonald (B. n° 80), 1re lec. et explications, 2051.
Listes électorales (sub.), 2327.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2552.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2786.
Compagnies par actions (B. n° 114), 1re lec., 2817.
Compagnie du chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 4220.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5377 et suiv.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5755.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5824.
Réserve navale (int.), 6061.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6116.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 6288.
Redistribution des comtés (sur B.), 6716.
Habillements et nécessaires (sub.), 7112.
Collège militaire royal (sub.), 7145.
Canal des Galops—Approfondissement (sub.), 7465.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7682.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8143, 8147.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8590.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers (sur B.), 8780, 8782, 8787.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9147.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9296.
Cie du chemin de fer Kingston et Pembroke (sur résol.), 9510-11.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9612.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 10004.
Portsmouth, Ont.—Réparations au quai (sub.), 10090.
Juge pour une cour d'Ontario (sub.), 10146.

BRODER, M. ANDREW *(Dundas)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 299.
Election de Brockville—Secrétaire du scrutin, subdivision n° 2, quartier centre de la ville de Brockville (int.), 2341.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7979 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8330 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8870 et suiv.

BRODEUR, M. LOUIS-PHILIPPE *(Rouville)* (ORATEUR-SUPPLÉANT) :

Drainage sur les propriétés des chemins de fer (décision sur B.), 2975, 2976, 2979.
Compagnie du chemin de fer de Rutland et Noyan (B. n° 120), 1re lec., 3179 ; 2e lec., 3219 ; en comité et 3e lec., 4023.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (Décision—Question de procédure), 4359.
Bail passé entre la Campagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (Décision : Question d'ordre soulevée par sir Charles-H. Tupper), 4466 ; autorités citées, 4567 ; langue dont doit se servir le président des comités, 4666.
Mot "Impertinent" (Décision), 5631.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6598.
Commerce privilégié (Décision, sur observ.-Charlton), 8772.

BRUNEAU, M. ARTHUR-AIMÉ *(Richelieu)* :

Ports et rivières : Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7626.

CALVERT, M. WILLIAM-SAMUEL *(Middlesex-ouest)* :

Casernes Wolseley, à London (int.), 1856.
Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (B. n° 69), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2171 ; m. p. comité, 5060, 5061, 5271, 5274 ; en comité, 5283 ; (m. p. 3e lec.), 5568 ; 3e lec., 5569.
Cartouche Snider-Enfield distribuées au 7e bataillon de London de 1895 à 1898 inclus. (int.), 1973.
Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London (B. n° 68), 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 4212.
Elections contestées—Honoraires des greffiers (int.), 8368.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sub.), 9455 et suiv.

CAMPBELL, M. ARCHIBALD *(Kent, O.)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1081.
Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique et pour changer son nom en celui de Compagnie de chemin de fer du Yukon britannique (B. n° 57), 1re lec., 1454.
Arrestation de Thos. Meagher (sur m.-Cowan), 2778.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2985.
Etalons de grains (sur m.-Davin), 3862.
Compagnie d'assurance du Canada sur la vie (B. n° 89 retiré), 4494.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5600-02-03.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5949.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6332, 6342.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B.), 6875.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8363 et suiv.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9668.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9851 et suiv.

CARGILL, M. HENRY *(Bruce-est)* :

Primes sur le fer et l'acier (sur rés.), 5003.
Service maritime et fluvial (sub.), 5154.
Equipement militaire (sub.), 5460-61.
Salaires des directeurs de la poste dans les campagnes (sur sub.), 5835.
Service postal (sub.), 7391.
Stations de démonstration (sub.), 8339.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9706 et suiv.

CARROLL, M. HENRI-GEORGE *(Kamouraska)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 524.
Compagnie du chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec (B. n° 84), 2e lec., 2551 ; en comité, 5060, 5270 ; 3e lec., 5271.

CARSCALLEN, M. ALEXANDER-W. *(Hastings-nord)* :

Frais de route et d'entretien du ministre de l'Intérieur (int.), 1834.
Hôtel des Monnaies (int.), 2209 ; (sur m.-McInnes), 3152.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD, G. C. M. G. (*Oxford-sud*):

Adresse en réponse au discours du trône, 156, 163.
Explications-Davies—Art. du *Star* (rép. à int.-Tupper), 717.
Débats, comité des (sur 2e rapp.), 1092.
Droits différentiels allemands (rép à int.-Foster), 1866.
Rapport du ministère du Commerce, 1897, 1875.
Coalitions commerciales (sur B.), 1961, 1963.
Iles de la Madeleine—Entreprise du transport des malles (rép. à int.-Macdonald), 2132.
Ministère du Commerce (sub.), 2280 et suiv., 2295.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Conseil privé de la reine pour le Canada—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Ministère de la Justice—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Département du Secrétaire d'Etat — Dépenses éventuelles (sub.), 2288.
Bureau de l'auditeur général—Dépenses éventuelles (sub.), 2288.
Exposé budgétaire, discours sur, 2599.
Convocation du comité des comptes publics (sur int.-Foster), 2633; (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4367.
Paiement de subventions à des lignes de steamers (rép. à int.-Ellis), 2926.
Navires de la Compagnie Allan qui ont quitté Saint-Jean, 1897-1898; (rép. à int.-Foster) 3286.
Médailles pour la milice canadienne (rép. à int.-Clarke), 3294).
La Banque du Peuple (sur B.), 3326.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3352.
Redistribution des comtés (sur B.), 3509.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden—Halifax), 6743.
Administration du Yukon — Télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8054 et suiv.
Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (sur observ.-Kaulbach), 8196.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8679 et suiv.
Service à la vapeur entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool (sub.), 8691.
Service à la vapeur entre Saint-Jean, Dublin et Belfast (sub.), 8691.
Steamers entre Saint-Jean, Halifax et Londres (sub.), 8691.
Steamers entre Saint-Jean et Digby (sub.), 8692, 8693.)
Steamers entre Saint-Jean et Halifax et les Antilles et l'Amérique du sud (sub.), 8694 et suiv.
Steamers entre la terre ferme et les Iles de la Madeleine (sub.), 8698 et suiv.
Steamers entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8700 et suiv.
Steamers entre Grand Manan et la terre ferme (sub.), 8702.
Steamers entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie (sub.), 8703.
Steamers entre Saint-Jean et Halifax *via* Yarmouth et autres ports (sub.), 8703.
Steamers entre Saint-Jean et le Bassin-des-Mines (sub.), 8704.
Steamers entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge (sub.), 8704.
Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 8704, 10182.
Steamers entre un ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), 8705 et suiv.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD—*Suite.*

Encouragement aux communications et au commerce directs entre le Canada et l'Afrique du sud (sub.), 8710.
Steamers entre Montréal et Manchester et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester (sub.), 8712 et suiv.
Application de la loi relative à l'immigration chinoise, etc. (sub.), 8715 et suiv.
Taux d'assurance maritime (rép. à int.-McDougall), 8934.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8951.
Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9564.
Sabrevois—Quai (sub.), 10050-51.
Exposition de Paris (sub.), 10171 et suiv.
Steamers entre Halifax et l'île de Porto-Rico (sub.), 10182.
Election de Gaspé — Déclaration Ennis (sur observ.-Foster), 10249.
Renvoi du rabbin Veldt—Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sur int.-Bergeron) 10271-72.

CASEY, M. GEORGE-ELLIOTT (*Elgin-ouest*):

Adresse en réponse au discours du trône, 200.
Compagnie Canadienne d'Assurance contre les accidents de chemin de fer (B. n° 21), 1re lec., 822.
Compagnie du pont d'Ontario et Québec (B. n° 22), 1re lec., 822.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (B. n° 24), 1re lec., 822; m. p. 2e lec., 1933, 1939; motion pour renvoi à un comité spécial, 2171, 2179, 2955, 2956, 2959, 2975, 2976.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2060.
Câble transpacifique—Impression des documents (m.), 2989
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3144.
Redistribution des comtés (sur B.), 3497.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 3675.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4325, 4869 et suiv.
Comité des Comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4367.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4519.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (sur observ.-Poupore), 5384.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5638.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden, Halifax), 6745.
Stations de démonstration (sub.), 8323 et suiv., 8351-52.
Câble transpacifique (sur résol.), 8395 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8518.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8745 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9045 et suiv.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sur résol.), 9457 et suiv.

CASGRAIN, M. THOMAS-CHASE (*Montmorency*):

Adresse en réponse au discours du trône, 267.
Débats, comité des (sur 2e rapp.), 1094.
Demande des documents (int.), 1094.

CASGRAIN, M. THOMAS-CHASE—*Suite.*
Les provinces et le Sénat—Art. du *Soleil* (int.), 1836.
Ecoles du Manitoba (int.), 1837.
Accident au major Demers (int.), 1849.
Plaines d'Abraham (int.), 1850.
Rapatriement des Canadiens-français (int.), 1859.
Les tribunaux de Québec (int.), 1861.
Cyrille-O. Labrecque (int.), 1862.
Directeur de la poste à Saint-Joseph-d'Alma (int.), 1862.
Dr Jules Constantin (int.), 1862.
Vente de spiritueux aux sauvages (int.), 1865.
Douanes—Chambord (int.), 1866.
Bassin de radoub de Saint-Joseph-de-Lévis (int.), 1898.
Quai à la Rivière-du-Loup—Plainte de Joseph Gagné (int.), 1899.
Dr J.-A. Duchesne (int.), 1903, 3367.
Chalands pour le dragage à Roberval (int.), 1903.
Léonce-P. Bilodeau—Hangars de Mistassini et de Tékouapé (int.), 1904, 3366.
Paragraphe dans le *Soleil* (int.), 1904.
Télégraphe sur la côte nord du Saint-Laurent (int.), 1905, 1906, 1979, 3365.
Quai de la Rivière-à-la-Pipe (int.), 1907, 4086.
Bureau de poste—Berthier-en-haut (int.), 1908, 2728.
Service postal—Malbaie et Québec (int.), 1976.
Directeur de la poste à Chambord (int.), 1978.
Directeur de la poste au Lac Bouchette (int.), 1978.
Directeur de la poste à Saint-Prime (int.), 1981.
M. A.-R. McDonald (int.), 1987.
Directeur de la poste de Saint-Jérôme-du-Lac-Saint-Jean (int.), 2201.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2301, 2309, 2328.
Travaux à Berthier-en-haut (int.), 2729.
Accusations portées contre F.-F. Chamberland (int.), 2925.
Billets de faveur à M. Eugène Michaud (int.), 2929.
Intercolonial—Traverses pour la division de Québec (m. p. doc.), 3281.
W.-T. O'Donahue, de Roberval (int.), 3366.
Réclamation de J. A. Claveau (int.), 3366.
Dr Hall, de Québec (int.), 3367.
Quais à Péribonka et à la Rivière-à-la-Pipe (int.), 3367.
P. Pednault, de Chicoutimi (int.), 3367.
M. J.-C. Blais, ingénieur du ministère des Travaux publics (int.), 3576.
Service postal à Lévis (int.), 3585.
Joseph Verrault, de Lévis (int.), 3586.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3947 et suiv.; (amendement), 4013.
La Reine *vs* Coulombe *et al* (int.), 3973, 4495.
P.-A. Bourget, directeur de la poste de Lévis (int.), 4084.
Jean Gauthier, directeur de la poste de Métabetchouan (int.), 4084.
Poursuites contre P.-C. Dupuis, de Chambord, pour vente de boisson aux sauvages (int.), 4085.
Le médecin des sauvages de la Pointe-Bleue (int.), 4085.
Dragueur de Roberval (int.), 4086.
M. A.-R. Macdonald—Enquête (int.), 4829, 4830.
Intercolonial—Comptoir dans la gare de Lévis—M. Félix Pichette (int.), 5010.
Intercolonial—Aide-gérant (int.), 5117.

CHAMPAGNE, M. LOUIS-N. *(Wright):*
Compagnie du ch. de fer Ottawa et Gatineau (B. n° 17), 1re lec., 716; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2550.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.) 1761.

CHARLTON, M. JOHN *(Norfolk-nord):*
Séduction et enlèvement (B. n° 2) 431, m. pour 2e lec., 1914; 2e lec., 1916; en comité, 2551, 2553; m. pour 3e lec., 2937, 2944, 2945.
Fusionnement de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit (B. n° 60), 1re lec., 1561.
Longs discours (m. et discours), 2781, 2797, 2798.
Divorce David Stock (sur B.), 3517 et suiv.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.
Câble transpacifique (sur résolutions), 8388 et suiv.
Méthode de comptabilité du ministère des Douanes (sur sub.), 8438.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8828 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8935.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9568.

CHAUVIN, M. LÉON-ADOLPHE *(Terrebonne):*
Adresse en réponse au discours du trône, 519.
Salaire des fonctionnaires (int.), 1867.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1945, 5933.
Service postal entre Montréal et Labelle (int.), 1982.
Discours de M. Lomer Gouin (int.), 1997.
Barrage sur la rivière Jésus, et construction d'une passe migratoire (sur m.-Fortin), 3301.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7681.
Stations de démonstration (sub.), 8355 et suiv.

CHRISTIE, M. THOMAS *(Argenteuil):*
Chemin de fer entre Lachute et Saint-André (m. p. doc.), 4826.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8836.

CLANCY, M. JAMES *(Bothwell):*
Adresse en réponse au discours du trône, 556.
Directeur de la poste à Brantford (int.), 1984, 8485.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2060.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2073 et suiv.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2092, 2093.
Ministère des Douanes (sub.), 2111, 2113, 2118, 3015; dernière épreuve, 10237.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2147, 2148.
Listes électorales (sub.), 2336.
Arrestation de Thos. Meagher (sur m.-Cowan), 2779; (int. sur sub.), 10144, 10146.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2792.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2980.
Service maritime et fluvial (sub.), 3027, 3049 et suiv.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables (sub.), 3096.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3780.
Dragage de la rivière Sydenham (int.), 3847.
Amendement à la loi concernant les poids et mesures (sur B.), 3911 et suiv., 9904.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté. Prolongement dans la cité de Montréal (sur B.), 4460, 4574 et suiv., 4613, 9747 et suiv.
Rapport du ministre de la Justice (int.), 4919.

CLANCY, M. JAMES—*Suite.*

Ministère des Finances (sub. supp.) 5034 et suiv.
Gardien du phare de l'Ile Pelée (sur sub.), 5043.
Quarantaine des bestiaux—Tuberculose—Somme supplémentaire nécessaire pour appointements et dépenses (sub.), 5103.
Choléra des porcs et gale des moutons (sub.), 5105.
Equipement militaire (sub.), 5451, 5452, 5455.
Habillements des militaires (sub.), 5470, 5473.
Application de la loi relative au travail des aubains (int.), 5518.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5599, 5604.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5635.
Réserves des sauvages de Brantford (sur sub.), 5708
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5752.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 6289.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6323.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6357, 7032, 7062, 7063, 7064, 7071, 7072, 7074, 7075.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6433, 6434.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6453, 6458, 6462.
Redistribution des comtés (sur B.), 6501 et suiv., 6761, 6762, 6766, 6770, 6779, 6781, 6909, 6912.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7080, 7086.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean, chemin de fer (sub.), 7177, 7183.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7220 et suiv. ; (sur m.-Taylor), 9953 et suiv.
Renvoi du gardien de phare Quick (sur observ.-Cowan), 7228.
Ports et rivières : Nouvelle-Ecosse (sub.), 7749 et suiv., 7754 et suiv., 7770 et suiv.
Port de Summerside (sub.), 7779-80.
Mines-de-Bruce—quai (sub.), 8012.
Rivière Sydenham—creusement (sub.), 8038.
Ports et rivières, Manitoba (sub.), Lac Manitoba, création de nouvelles décharges, 8098.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8165 et suiv.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 8173.
Importation de maïs (int.), 8239, 8649, 8998.
Importation de fil d'engerbage (int.), 8239, 8998.
Annuaire statistique (sub.), 8253 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.), 8257, 8273, 8275, 8276, 8280, 8281.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8292 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8304, 8308, 8319, 8325.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8359 et suiv.
Pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi les bestiaux au Canada (sub.), 8365.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8429 et suiv.
Douanes—Importation du riz (sur sub.), 8438.
Dr F. B. McCormick, ex-officier de douanes à l'île Pelée (sur sub. int.-Taylor), 8462.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8479 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8624 et suiv., 8634.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8957.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires (sub.), 9047.
Intercolonial—Nouvelles voies de garage (sub.), 9167 et suiv.

CLANCY, M. JAMES—*Suite.*

Cie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9507 et suiv. ; (sur B.), 9841 et suiv., 9854.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9631, 9653, 9655 et suiv.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 3896, 9661 et suiv., 9666.
Cartoucherie de Québec (int.), 9724, 9864.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9783 et suiv., 9794 et suiv., 9799, 9801 ; (amend. sur 3e lec.), 9915.
Election de Bothwell, 1896 (observ. articles des journaux), 9917 et suiv.
Impressions des listes électorales (sub.), 10160.

CLARKE, M. EDWARD-FREDERICK *(Toronto-ouest) :*

Adresse en réponse au discours du trône, 1482.
Douane de Toronto (int.), 1864.
Croisement du chemin de fer—Avenue Dunn, Toronto (int.), 1873.
Emigration aux Etats-Unis (int.), 1911.
Compagnies de transport du Yukon (int.), 1975.
Exposition en Angleterre (int.), 1976.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Enquête (int.), 1984.
Règlements américains appliqués aux chemins de fer (int.), 1985.
Contrats du gouvernement—*Sweating system* (int.), 1991.
Gratifications aux immigrants (int.), 1991, 2211.
Bureau de poste de Toronto (int.), 1997.
Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada (B. n° 76), 1re lec., 2045.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (B. n° 104), 1re lec., 2431 ; 2e lec., 2551 ; 3e lec., 6878.
Médailles pour le service actif du Canada (int.), 2725, 3113, 3294, 3972, 5875, 8647.
Bureau de poste de Toronto—Nominations (m. pour doc.), 2931.
Travail des aubains—Art. de l'*Evening Star* de Toronto (int.), 2932.
Ministère des Douanes (sub.), 3016.
Service maritime et fluvial (sub.), 3018, 3028.
Avantages aux immigrants anglais (int.), 3106.
Loi relative aux aubains (int.), 3113 ; (application, sub.), 10147 et suiv.
Loi concernant les faillites (int.), 3280.
Immigrants arrivés l'année dernière (int.), 3584.
Achat de wagons-lits pour l'Intercolonial (int.), 3584.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (int.), 3799, 4879, 5227.
Bill (n° 136, du Sénat)—pour faire droit à Annie Inkson Dowding, 1re lec., 4171 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec., 5809.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5378 ; amendement du Sénat, 7598.
Règlements des compagnies de chemin de fer—Dépêche de l'*Evening Star* de Toronto (int.), 5765.
Construction des bureaux de poste (sur sub.), 5830.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6120, 6123, 6131, 6134.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6338.
Pénitencier de Kingston—Mises à la retraite (int.), 6385.
Redistribution des comtés (sur B.), 6705 et suiv., 6784 et suiv., 6798-99.

CLARKE, M. EDWARD-FREDERICK—*Suite.*

Edifices publics, Ontario (sub.), 7649-50.
Ports et rivières : Nouvelle-Ecosse (sub.), 7751 et suiv., 7768 et suiv.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8166 et suiv.
Galerie nationale des beaux arts, Ottawa (sub.), 8171.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 8172,
Douanes—Cas de fraude (sub.), 8429, 8432.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8513 et suiv., 8527, 8578 et suiv., 8635, 8641, 8643 et suiv.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8791, 8793 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9314 et suiv.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9876.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10078 et suiv.
Port de Toronto—Détournement de la Don et dragage dans le port (sub.), 10092 et suiv.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10118, 10120 et suiv.
Impression des listes électorales (sub.), 10160.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10163.
Ligne translatlantique rapide (int. sur sub.), 10185.

COCHRANE, W. EDWARD *(Northumberland-est, O.)*:

Ministère des Douanes (sub.), 3012.
Service maritime et fluvial (sub.), 3028, 3052, 5183 et suiv.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3569.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3918.
Chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4329.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5753.
Achat du quai de Mount-Setwart (sub.), 5795.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5954-55.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6338.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6356.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7429-30.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7569.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7584, 7585.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7727 et suiv., 7757 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8149.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8474, 8476.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8514, 8533.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8687.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9487.
Port de Montréal : Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 10000.
Sabrevois—Quai (sub.), 10057 et suiv.
Impression des listes électorales (sub.), 10158-59.

COPP, M. ALBERT-J.-S. *(Digby)*:

Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée)—(B. n° 113), 1re lec., 2817.
Belliveau—Réparations au brise-lames (sub.), 10024.
Trout Cove—Brise-lames, nouveau caisson (sub.), 10025.
Impression des listes électorales (sub.), 10161.

COSTIGAN, HONORABLE JOHN *(Victoria, N.B.)*:

Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (B. n° 26), 2e lec., 1409 ; en comité, 2671 ; m. pour 3e lec., 2959.
Renvoi de W.-J. Christie, du département du Revenu de l'intérieur à Winnipeg (sur m.-Roche), 2428.
Explication de nature personnelle, 3586, 3676.
Ostréiculture (sub.), 4772 et suiv.
Lettre de M. R.-I.-J. McLaughlin—Procédure, 5026.
Redistribution des comtés (sur B.), 6950 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9524.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9820.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9908 et suiv.

COWAN, M. MAHLON-K. *(Essex-sud)*:

"Home Life Association of Canada" (B. n° 13), 2e lec., 951.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1949.
L'impôt du tabac (int.), 2136.
Amendement à l'Acte des chemins de fer (B. n° 97), 1re lec., 2265.
Culture du tabac—Essex (int.), 2510.
Tabac étranger en feuille (int.), 2510.
Arrestation de Thomas Meagher (m. pour doc. et discours), 2769, 2780.
Amendement à la loi relative à la tempérance, 1864 (B. n° 134), 1re lec., 3898.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4857.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5,500.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6464.
Renvoi du gardien de phare Quick (observ.), 7226
Stations de démonstration (sub.), 8309, 8703.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9907, 9912.

CRAIG, M. THOMAS-DIXON *(Durham-est)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 284, 1788.
Coalitions commerciales (sur B.), 1963.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2089, 2090.
Ministère des Douanes (sub.), 2112.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2122.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2552.
Exposé budgétaire, discours sur, 2619.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2787.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2940.
La banque du Peuple (sur B.), 3336.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3355.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3921.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4007.

CRAIG, M. THOMAS-DIXON—*Suite.*

Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7211.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7664.
Câble transpacifique (sur résol.), 8391 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers Immigration (sub), 8568.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8876 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8952 et suiv.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY, C. C. M. G. *(Queen-ouest, I. P.-E.):*

Explication de nature personnelle—Article du *Star* de Montréal, 634, 717.
Rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries, 716.
Adresse en réponse au discours du trône, 1618.
Démissions des employés préposés aux pêcheries —Comté de Leeds (rép. à int.-Taylor), 1834.
Courants le long du littoral canadien (rép. à int.-Monk), 1840.
Phare de l'île Hope (rép. à int.-Bennett), 1850.
Port de Midland (rép. à int.-Bennett), 1850.
Gardien du phare de Giant's-Tomb (rép. à int.-Bennett), 1850.
Vente du croiseur *Dolphin* (rép. à int.-Sproule), 1871.
Steamers *Governor-Pingree* et *J.-B. Lowe* (rép. à int.-Prior), 1872.
Canal de Soulanges—Travaux (rép.), 1876.
Dépenses du ministre des Travaux publics (rép. à int.-Bergeron), 1896.
Voyage d'inspection du ministre des Travaux publics (rép. à int.-Bergeron), 1896.
Edifice public de Ganonoque—Chauffage (rép. à int.-Taylor), 1897.
Améliorations dans le port de Goderich (rép. à int.-Henderson), 1897.
Bassin de radoub de Saint-Joseph de Lévis (rép. à int.-Casgrain), 1898.
Force hydraulique à Valleyfield (rép. à int.-Bergeron), 1898.
Edifice public à Valleyfield (rép. à int.-Bergeron), 1898.
Force hydraulique à Beauharnois (rép. à int.-Bergeron) 1899.
Quai de la Rivière-du-Loup—Plainte de Joseph Gagné (rép. à int.-Casgrain), 1900.
Route Stikine-Teslin—Rapport de M. Coste (rép. à int.-Bennett) 1901.
Brise-lames de L'Ardoise (rép. à int.-Gillies), 1901.
Brise-lames de Petit-de-Grat (rép. à int.-Gillies), 1902.
Bureau de poste de Victoria, C.-A.—Soumissions pour voûtes de sûreté (rép. à int.-Prior), 1902.
Chalands pour le dragage à Roberval (rép. à int. Casgrain), 1903.
Léonce-P. Bilodeau—Hangars de Mistassini et de Tékouapé (rép. à int.-Casgrain), 1904.
Télégraphe sur la côte nord du Saint-Laurent (rép. à int.-Casgrain), 1906, 1907, 3366.
Quai à la Rivière-à-la-Pipe (rép. à int.-Casgrain), 1907.
Bureau de poste de Berthier (en haut) (rép. à int.-Casgrain), 1908.
Contrat Boon et Armstrong—Collingwood (rép. à int.-Bennett), 1909.
MM. Coste et Lafontaine au Yukon (rép. à int.-Quinn), 1909.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.) 1912 et suiv.
Entrepôts frigorifiques pour le poisson (rép. à int.-Martin), 1994.
Boitte fraîche pour pêcheurs (rép. à int.-Martin), 1994.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Intercolonial—Gérant général du trafic, M. A. H. Harris (rép. à int.-Pope), 1996.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2057, 2059.
Règlements relatifs à la pêche (rép. à int.-Kaulbach), 2064.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2076 et suiv.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2121, 2122, 2123; dépenses éventuelles (sub.), 2294.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (sur B.), 2171, 2676, 2677.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2178.
Amendement au code criminel (sur B.-Britton), 2194.
Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), 2197.
Coût de l'arbitrage de la mer de Behring (rép. à int.-McIsaac), 2205.
Boitte fraîche—Lois de Terre-Neuve (rép. à int.-Borden, Halifax), 2214, 2723, 6937; (rép. à int.-Kaulbach), 9481.
Pêche du homard (rép. à int.-Russell), 2268; (rép. à int.-McInerney), 2338, 2935; (rép. à int.-McDougall), 3987; (rép. à int.-McLellan), 6139; (sur observ.-McLennan), 7701.
Edifices publics—Entretien et nettoyage (sub.), 2296.
Traitement de l'Orateur suppléant (sub.), 2296.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2299 et suiv., 2310, 2312, 2314, 2316, 2317, 2320, 2326, 2327, 2330.
Gardien de phare à l'île Wood (rép. à int.-Martin), 2346; (rép. à m.), 4835, 10142.
Modus vivendi. Privilèges accordés aux navires de pêche des Etats-Unis (rép. à int.-McAlister), 2350.
Phare sur le récif de Brotchie (rép. à int.-McInnes), 2350.
Concours de tir à la cible (sur m.-Hughes), 2381.
Chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard (sur m.-Martin), 2407.
Listes électorales—Brockville (rép. à int.-Foster), 2506.
Jetée ou brise-lames à Gabarus (rép. à int.-McDougall), 2725.
Miller's-Landing sur la Fraser (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2727.
Travaux à Berthier (en haut) (rép. à int.-Casgrain), 2729.
Accusations portées contre F.-F. Chamberland (rép. à int.-Casgrain), 2926.
Creusement de l'entrée du havre de Fourchie (rép. à int.-Gillies), 2930.
Brise-lames de Chapel-Cove, l'Ardoise (rép. à int.-Gillies), 2930.
Bureau de poste de Toronto—Nominations (rép. à m.-Clarke), 2931.
Plébiscite—Comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (sur m.-Moore), 2932.
Pêcheries des eaux intérieures—Permis de pêche (rép. à int.-Bergeron), 2936.
Ministère des Douanes (sub.), 3008.
Service maritime et fluvial (sub.), 3016 et suiv., 3032 et suiv., 5120 et suiv.
Somme payée à Mme Lemieux pour fleurs (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3025 et suiv.
Récompenses pour sauvetages (sub.), 3094.
Enquêtes sur les naufrages (sub.), 3095.
Enregistrement des navires (sub.), 3095.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables (sub.), 3096.
Ligne télégraphique entre Skaguay et Dawson (rép. à int.-Prior), 3103.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Bulletins employés à l'élection de Brockville), 3104.
Paiements faits aux officiers et à l'équipage du *Quadra* (rép. à int.-Prior), 3106.
Station pour signaler les tempêtes à McKenny's-Point—Soumissions (rép. à int.-McDougall), 3113.
Loi relative aux aubains (rép.), 3113.
Service postal, I. P. E. (sur m.-Martin), 3172.
Convocation du comité des Comptes publics (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3266.
Observation des marées (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3290, 3821; (sur observations-sir Charles-H. Tupper), 3546 et suiv.
W.-T. O'Donohue, de Roberval (rép. à int.-Casgrain), 3366.
Réclamation de J.-A. Claveau (rép. à int.-Casgrain), 3366.
Léonce-P. Bilodeau, de Roberval (rép. à int.-Casgrain), 3366.
Quais à Péribonka et à la Rivière-à-la-Pipe (rép. à int.-Casgrain), 3367.
P. Pednault, de Chicoutimi (rép. à int.-Casgrain), 3367.
Navigabilité du détroit d'Hudson (rép. à int.-Roche), 3368.
Chenal du Saint-Laurent—Steamer *Gallia* (rép. à int.-Bergeron), 3373.
Divorce David Stock (sur B.), 3518.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3553 et suiv.
Navire pour Charlottetown—Entrefilet du *Daily Examiner* (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3575.
Retard apporté à la production des documents (sur observ.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3589.
Gardien du phare de la Pointe-Jérôme (rép. à int.-Gillies), 3697.
Bouées de la rivière Richelieu (rép. à int.-Monk), 3822.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3829.
Salaires concernant le service des phares de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-McInnes), 3847.
Bancs d'huîtres d'Oyster-Bay, C.-A. (rép. à int.-McInnes), 3847.
Rivage et grève en aval de Steveston, C.-A. (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3848, 4083.
Lettres mentionnées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
Demandes de documents (rép. à M. Martin), 3903, 6325; (rép. à M. McDougall), 5015.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3954 et suiv.
Soins des matelots aux hôpitaux de marine et autres dans les provinces maritimes (sub.), 4035 et suiv.
Matelots naufragés (sub.), 4039.
Inspection des bateaux à vapeur (sub.), 4039.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4040 et suiv.
Service des bouées dans le bassin d'Annapolis et de Digby (sur int.-Mills), 4082, 5011.
Etablissements pour l'éclosion du poisson—Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 4083.
Protection des eaux navigables (B. n° 137), 1re lec., 4174; 2e et 3e lec., 6135.
M. Russell, inspecteur des steamboats au Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 4175, 4730 et suiv., 4918.
Inspection des steamers de l'Etat et des signaux de brume (sub.), 4261.
Ostréiculture (sub.), 4262 et suiv.
Inspecteur des pêcheries Lenoir (Production de documents), 4289, 4566.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4652.
Pêcheries et protection des pêcheries (sub.), 4735 et suiv.
Boaz Gross, de Hillsboro, N.-B. (rép. à int.-McInerney), 4750.
M. McNeill, de Richmond, N.-E. (rép. à int.-Gillies), 4750.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4768.
Destitution de W.-A. Gallant (rép. à int.-Ganong), 4824.
Dépêche de M. Peters (rép. à sir Charles-H. Tupper), 4918.
Syndicats de pêche américains et les pêcheurs (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5011.
Rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la pêche du homard—Impression (rép. à M. Borden, Halifax), 5041 et suiv.
Créance de M. McCammon, de Gananoque (sur sub.), 5042.
Règlement relatif aux pêcheries de l'Ontario (sur sub.), 5043.
Chenal du fleuve Saint-Laurent—Somme supplémentaire (sub.), 5107.
Vve Robert Muirhead (sub.), 5201.
John Chisholm (sub.), 5201.
Bâtiment sur les terrains de l'observatoire de Toronto (sub.), 5201.
Réparations au steamer *Acadia* (sub.), 5202.
F. Peters et E.-V. Bodwell (sub.), 5202.
John-S. Hall (sub.), 5205.
Gratification au commandant Wm. Wakeham (sub.), 5205.
Ports et rivières, N.-E. (sub.), 5222.
Port de Chemainus, C.-A. (rép. à int.-Prior), 5334.
Le plébiscite à Montréal—Paiement des dépenses (rép. à int.-Quinn), 5334.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5356 et suiv.
Phare de l'île Hope (rép. à int.-Bennett), 5512.
Communications entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre (rép. à int.-Martin) 5519.
Saisie de casiers et de cordages dans l'Ile du Prince-Edouard (sur observ.-Martin), 5530.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5644, 5665, 5667.
Remorqueur à vapeur "Shamrock" (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5685.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5916, 5918, 5926, 5936, 5937, 5945, 5951, 5952, 5955.
Réserve navale (rép. à int.-Britton), 6061.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6236 et suiv.
Construction du phare fixe à Upper-Traverse (sub. en dernière épreuve), 6390.
Amendement au code criminel, 1892 (B. n° 168 du Sénat), 1ère lec., 6404.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6465, 6467.
Pêche du homard—Prolongation de la saison (rép. à int.-Martin), 6567.
"Penberthy Injector Company" (sur B.), 6878.
Garde-pêche Boardman (rép. à int.-Ganong), 4498.
B. Brown, de Campobello, N.-B. (rép. à int.-Ganong), 4498.
James Glass, Charlotte, N.-B. (rép. à int.-Ganong), 4498.
Redistribution des comtés (sur B.), 6922 et suiv. 6939, 6947, 6962.
Sûreté des navires (B. n° 170), 1ère lec., 6928; m. p. 2e lec., 9620; 2e lec. et en comité, 9621; 3e lec., 9622.
Matériel militaire et autres (sub.), 7102.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Renvoi du gardien de phare Quick (sur observ.-Cowan) 7229.
Gardien du phare de l'île Entrance (rép. à int.: McInnes), 7329.
La Reine *vs* Skelton et al (rép. à int.-Davin), 7458, 7791, 8190.
Garde-pêche—District nº 1, N.-B. (rép. à int. Ganong) 7786
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8103.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8141.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.) 9717 et suiv.; 9889 et suiv.; 9893.
Chemin de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour (sur B.), 9777, 9781.
Jetée ou brise-lames à Rockey-Point, I.P.-E. (sub.), 10030-31.
Jetée de la Pointe-Occidentale (sub.), 10031.
Anse-au-Canot—Brise-lames (sub.), 10031 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10079 et suiv.
Partie des frais de construction du nouveau steamer *Minto* (sub.), 10186.
Enlèvement des vieilles jetées sur la rivière de l'Ours, comté de Digby (sub.), 10186.
Jetée et phare fixe à la Traverse (sub.), 10187 et suiv.
Aide à l'établissement, etc., d'un entrepôt frigorifique pour la boitre (sub.), 10188 et suiv.
Remboursement à MM. Hall et Myrick, de l'Ile du Prince-Edouard, des droits de douane payés aux *Etats-Unis* sur poisson et huile de poisson (sub.), 10194 et suiv.; 10202 et suiv.; 10211 et suiv.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10219.
Revenus de certains quais (rép. à int.-Foster), 10245.
Renvoi du rabbin Veldt—Pénitencier de Saint-Vincent de Paul (rép. à int.-Bergeron), 10271.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD (*Assiniboïa-ouest*):

Adresse en réponse au discours du trône, 346, 1823.
Question de privilége—"Un chenapan est un chenapan," 431.
Dépenses du ministre de l'Agriculture (int.), 1841.
Guide officiel du Klondike (int.), 1843.
La milice au Yukon (int.), 1847.
Emploi d'un nommé Bourassa au Yukon (int.), 1849, 1974.
Militaires au Yukon—Approvisionnements (int.), 1857.
Le juge Dugas—Milice au Yukon (int.), 1857.
Taxes sur les femmes au Yukon (int.), 1858.
Constables spéciaux—Police à cheval du Nord-Ouest (int.), 1858.
Fret océanique et fluvial (in. pour doc.), 1876.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.), 1880.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (sur B.), 1925.
Acte concernant les chemins de fer (B. nº 72), 1re lec., 1969.
Explications de nature personnelle—Art. du *Free Press* du Manitoba, 1969.
M. Emery Lafontaine (int.), 1974.
Hôpital de Bennett (int.), 1995.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis) 2015, 2017; (sur m.-Moore), 2144.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (m. et discours), 2032, 2040; (sur B.—Amend.), 9868 et suiv.
Amendement à l'Acte des pensions de la police à cheval (B. nº 79), 1re lec. et discours, 2045.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2059.
Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), 2198.
Sacs de malles (int.), 2204.
Annulation d'obligations—Grains de semence (int.), 2928; (sur B.), 9480-81.
Restrictions concernant les élévateurs (int.), 2929.
Homesteads abandonnés (int.), 3104.
Loi relative aux homesteads—Intérêt sur préemption (int.), 3109.
Chemin de fer dans la vallée de la Saskatchewan du nord (int.), 3282.
Etalons de grains (m), 3855.
Siège de M. Costigan—Explications personnelles, 3871.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3883.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean) 4551.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4693.
Fièvres scarlatines—Les Galiciens (int.), 4916, 6934.
Service maritime et fluvial (sub.), 5195 et suiv.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (m. et observations), 5336, 5371, 10140.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ. Poupore), 5394.
Elévateurs au Nord-Ouest—Art. du *Daily Tribune*—Accusation contre le min. de l'Intérieur (observ.), 5520.
Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.), 5710 et suiv.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5734.
Droits sur les instruments aratoires (m. et discours), 5876 et suiv.; 5909.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5941 et suiv.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6126-27-28-29-30-35.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6270, 6568, 6590; télégrammes au *Times*, 7554; télégramme au *North British Daily Mail*, 8039 et suiv.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 6289.
Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial (correspondance du *Star* de Moncton), 6325, 6568.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6326, 7019 et suiv.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6411, 6418, 6423, 6425, 6432, 6439, 6449, 6469-70.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6867 et suiv.; 6879 et suiv.
W. T. R. Preston (int.), 6936.
Agrandissement—Nouveaux travaux à Saint Jean—Chemin de fer (sub.), 7192.
Scrip pour les Métis (observ.) 7202.
Vente de fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7212.
Ministère des Postes (sub.), 7351, 7356.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7377.
La Reine *vs* Skelton et al. (int.), 7458, 7791, 8190; (m. pour doc.), 8238, 8367, 9617, 9724, 9917.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 7487 et suiv.; 7491 et suiv.
Sauvages—Ecoles (sub.), 7506 et suiv.; 7512 et suiv.; 7518.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

Gouvernement des Territoires du N.-O. (sub.), 7519, 7521.
Terres fédérales—Imputable sur le capital (sub.), 7521, 7534 et suiv.; 7538, 7544.
Terres fédérales—Imputable sur le revenu (sub.), 7547.
Ministère des Travaux publics—(sub.), Gouvernement civil, 7573; impressions et papeterie—Divers, 7576.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7584, 7595, 7627.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7674, 7694.
Edifices publics à Ottawa—Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7712, 7714, 7716.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7722.
Commerce privilégié (sur m.-Sir Charles Tupper), 7893 *et suiv.*
Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (sur observations-Kaulbach), 8194.
Pont *sur la* Saskatchewan—Edmonton (sub.), 8217 *et suiv.*
Directrice de la poste de Sintulata (int.), 8489, 10143.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8517, 8554, 8586 et suiv.; 8604, 8606 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8756 *et suiv.*
Construction de cales-sèches (sur B.), 8774.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers *(sur B.)*, 8781, 8785 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8908 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8943 et suiv.; *(sur B.)*, 9686, 9688.
Appointements, etc.; administration du district du Yukon (sub.), 8969 et suiv.
Comité des privilèges et élections *(int.)*, 9190.
Subventions aux *chemins de fer* (sur résol.), 9217 et suiv.; 9350 et suiv.; 9443 et suiv.; (sur B.), 9816 et suiv.
Honoraires des sténographes au comité des privilèges et élections (sur rapport du comité des *privilèges et élections*), 9478.
Chemin de fer d'Antler Station à la montagne de l'Orignal (sur résol.), 9503.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique *(sur résol.)*, 9550.
Question de privilège — Dépêche au *Daily Patriot* de Charlottetown, 9616.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623, 9628, 9630, 9752, 9754.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9648, 9651-52.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9661 et suiv.; 9670 et suiv.; 9684-85.
Fêtes à Chicago—Invitation au premier ministre —Interview avec M. F. M. Fitzpatrick (int.), 9720, 9859 *et suiv.*; 10245.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9757.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9871-72, 9875, 9877, 9882.
Maison du lieutenant-gouverneur à Régina—Améliorations, etc., (sub.), 10011.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10073 et suiv.; 10083, 10085.
Bureau du greffier de la cour et chambre des juges—Prince-Albert (sub.), 10147.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10162.
Bibliothèque du parlement—Deux messagers pour la session de 1900 (sub.), 10164.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

Rapides de Saint-André, rivière Rouge (sub.), 10181.
Construction d'une jetée et d'un phare fixe à la Traverse (sub.), 10187.
Remboursement de droits de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10205.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10219.
Gratification à lady Edgar (sub.), 10223, 10226.
Tumulte à la bibliothèque (observ.), 10246.
Loi des inspections (observ.), 10250.

DAVIS, M. THOMAS-OSBORNE *(Saskatchewan)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 432.
Académie Nisbet de Prince-Albert (B. n° 10), 2e lec., 951; m. pour comité, 3869; en comité et 3e lec., 4022.
Droits sur le pétrole (m. et discours), 1998, 2029, 2030; (sur m.-Moore), 2149.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2036.
M. Macdowall et les métis (int.), 2510.
Thomas McKay de Prince-Albert (int.), 2510.
Casernes à Batoche (int.), 2511.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (int.), 2925.
Rébellion de 1885—commission (m. et discours), 3114, 3131, 3134.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3884
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4222, 4540.
Compagnie du chemin de fer Edmonton et Saskatchewan (sur B.), 4867, 4873.
Droits sur les instruments aratoires (sur m.-Davin), 5901 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (B. n° 151), 3e lec., 6114.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B.), 6875.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6883 et suiv.
Vente du fil d'engerbage (sur explication-Taylor), 7224; (sur m.-Taylor), 9941 *et suiv.*
Pont sur la Saskatchewan—Edmonton *(sub.)*, 8229, 8232.
Inspecteur Moody, T. N.-O. (int.), 8240.
Casernes de la police à cheval—*Prince-Albert* (int.), 8488.
Bureau d'enregistrement de Prince-Albert *(int.)*, 8488.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.),, 8564, 8618.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires (sub.), 9043.
Machines à forer les puits, T.N.O. (sub.), 9057.
Directeur de la poste de Flesherton, Ont., (int.), 9187.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9407, 9607, 9610 et suiv.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9677, 9582-83.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9768.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9880.
Ile d'Anticosti—Renouvellement du fil (sub.), 10101.
Vétérinaires de la police à cheval du N.-O.—Services rendus au département des Sauvages (sub.), 10136.

DESMARAIS, M. ODILON *(Montréal, St-Jacques)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1265.

DOBELL, Honorable Richard Reid (*Québec-ouest*) :

Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3948 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 5142 et suiv.

DOMVILLE, M. James (*King, N.-B.*) :

Explications de nature personnelle—art. du *Mail and Empire*, 1187.
Adresse en réponse au discours du trône, 1809.
Noms des membres du conseil du Yukon (int.), 1818.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (int.), 1848.
Coupe du bois dans le Yukon (int.), 1851.
Droits des mineurs de couper du bois (int.), 1852.
Bois de chauffage pour les navires dans le Yukon (*int.*), 1852.
Accusations contre le lieutenant-colonel Domville (int.), 1854.
Le 8e Hussards, N.-B. (int.), 1860, 2923, 2924, 3102.
Salle d'armes à Sussex, N.-B. (int.), 1872.
Magasins du 8e Hussards (int.), 1873.
Renvoi de Charles H. Parker—Dragueur *New Dominion* (int.), 1988.
Rébellion de 1885—Commission—(sur m.-Davis), 3128.
Amendement à la loi relative à la milice (B. n° 135), 1re lec., 4080.
Sur 3e rapport du comité des Comptes publics (sur accusations-Foster), 4171.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4774.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Intercolonial (sub.), 7265.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7791.
Mines-de-Bruce—quai (sub.), 8003 et suiv.
Administration du Yukon — Télégramme au "North British Daily Mail" —(sur observ.-Davin) *8082 et suiv.*
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8501, 8503 et suiv.
Commerce privilégié (sur m.-McNeill), 8664.
Armes, munitions et défense—Equipement (sub.), 9157 et suiv. ; 9162.
Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur rés.), 9526 et suiv.

DOUGLAS, M. James-Moffat (*Assiniboïa-est*) :

Réglementation du commerce des grains du Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest (B. n° 15), 633—m. p. 2e lec., 1917, 1921 ; 2e lec., 1932 ; m. pour comité spé ial, 2214.
Garanties pour avances de grains de semence au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest (B. n° 16), 633.
Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (B. n° 23), 1re lec., 822 ; 2e lec., 1133 ; en comité, et 3e lec., 2170.
Spiritueux au Yukon (int.), 1859.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2041.
Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (amend., sur m. pour 3e lec.), 4212.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9669-70.

DUGAS, M. Louis-E. (*Montcalm*) :

Enquête—Chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau (int.). 1867.
M. L. V. Labelle (int.), 1902.

DUGAS, M. Louis-E.—*Suite.*

Directeur de la poste à Saint-Esprit (int.), 1978.
Stations de démonstration dans la paroisse de Saint-Jacques, comté de Montcalm (int.), 2128.
Tabac canadien et tabac étranger (int.), 3104.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4665.
Dr Demers, de Métis (int.), 5330.
Octave Valcour, de Sainte-Flavie (int.), 5331.
Edifices du Parlement et bureau de poste d'Ottawa. Eclairage des cadrans de la tour (int.), 6387.
Stations de démonstration (sub.), 8326 et suiv. ; 8336.

DYMENT, M. Albert-Edward (*Algoma*) :

Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma (B. n° 71), 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 6879.
Compagnie du chemin de fer de Sudbury et de Wahnapitæ (B. n° 115), 1re lec., 2922 ; 2e lec., 3032 ; en comité, et 3e lec., 4878.
Compagnie du chemin de fer Ontario et la Rivière La Pluie, (B. n° 121), 1re lec., 3179 ; 2e lec., 3519 ; 3e lec., 4539.
Quais sur l'île Manitouline (sur sub.), 10064.

EARLE, M. Thomas (*Victoria, C.-A.*) :

Habillements des militaires (sub.), 5469, 5472-73
Sauvages de la Colombie-Anglaise—Ecoles, etc. (sub.), 5745.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6329-30, 6348, 6349, 6351, 6354, 6362, 7039, 7041, 7060, 7063.

EDGAR, Honorable sir James David, C.C.M.G. (Ontario-ouest), Orateur.

Elections contestées, 1.
Vacances, 2, 633, 716.
Certificats d'élections, 2.
Démission de M. Guité, député, 3.
Mort de M. Gladstone—Réponse à la résolution, 3.
Discours du trône, 4.
Rapport des bibliothécaires, 6.
Nouveau député—M. Demers, 346.
Pétition irrégulière, 431, 821, 1091, 1658.
Présentation des bills, 634.
Winnipeg—Représentation (sur int.-Sir Charles Tupper), 634.
Présentation de pétitions—Procédure, 1754.
Le député de Burrard—(observations sur int. de M. Prior), 1853.
Décision sur explications-Bergeron—Art. de *La Patrie*, 1971.
Documents concernant le plébiscite—(Décision sur observ.-Foster), 2058, 2061.
Emigration aux Etats-Unis—Dépêches des journaux—(Décision sur int.-McAlister), 2135.
L'impôt du tabac—(Décision sur int.-Cowan), 2136.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer—(Décision sur m. pour nomination d'un comité spécial), 2176.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2297, 2299.
Estimations du sergent d'armes (sub.), 2299.
Chemin de fer électrique d'Ottawa—(Décision sur B.), 2308.
Rédaction des interpellations—sur int.-Borden (Halifax) : "Position officielle de W. H. P. Clement, 2342.

EDGAR, HONORABLE M. JAMES-DAVID—*Suite.*

Scrip pour la police à cheval—(Décision sur int.-Oliver), 2508.
Certificat de l'élection de M. Comstock, pour le district électoral de Brockville,-2556.
Observations des marées—Décision : question relative à un débat antérieur, 3291.
Motions d'ajournement (explications et décision sur int.-Sir Charles-H. Tupper) : (M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike), 3842.
Siège de M. Costigan—(sur explications-Davin), 3871.
Comité des Comptes publics—(Décisions sur observ.-Sir Charles-H. Tupper), 4371.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure (décision), 5023, 5027.
Orateur—Délégation de pouvoirs (sur observ.-Bergeron), 5518.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5747 et suiv.
Lettre du major Drummond, secrétaire du gouverneur-général—Sanction royale, 6927.
Livres de scrutin et listes employées lors du vote plébiscitaire—Rapport partiel, 7329.

EDWARDS, M. WILLIAM-CAMERON (*Russell*) :

Compagnie du chemin de fer des comtés du centre (B. n° 58), 1re lec., 1561 ; 2e lec., 1877 ; 3e lec., 3102.
Compagnie du chemin de fer des comtés de Russell, Dundas et Grenville (B. n° 59), 1re lec., 1561 ; 2e lec., 1877 ; 3e lec., 3102.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4995 ; (sur B.), 7663-64.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 5392 et suiv.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5680 et suiv.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6306.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8006 et suiv.
Commerce priviligié (sur. m.-McNeill), 8660 et suiv.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9900.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur m.-Taylor), 9939, 9945.

ELLIS, M. JOHN-VALENTINE *(Saint-Jean, ville) (N.-B.)* :

Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1760 ; (4e rapp.), 2556.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2012.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2369.
Indication du poids des colis (int.), 2730.
Paiement de subventions à des lignes de steamers (int.), 2926.
Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (B. n° 112, pour M. Lemieux), 2e lec., 3032.
Service maritime et fluvial, 3046 et suiv.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3152.
Amendement à la loi relative aux substances alimentaires en boîtes (B. n° 125), 1re lec., 3364.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.), 3789.
Académie Nisbet (sur B.), 3869.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (sur B.), 4359.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4999.
Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (B. n° 151), 1re lec., 5115.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5751.

ELLIS, M. JOHN-VALENTINE—*Suite.*

Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6119, 6130.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6456.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6898.
Redistribution des comtés (sur B.), 6947.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7171, 7172.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7791.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8164.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8570.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9230.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9612.

ERB, M. DILMAN-KINSEY *(Perth-sud)* :

Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5824.

ETHIER, M. JOSEPH-ARTHUR C. *(Deux-Montagnes)* :

Amendement au Code criminel—Procédure après conviction dans les cas où la peine capitale est appliquée (B.), 1re lec. et discours, 2048.
Stations de démonstration (sub.), 8335, 8337.

FEATHERSTON, M. JOSEPH *(Peel)* :

Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8621 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8759 et suiv.
Inspection du bétail à Montréal (int.), 10140.

FIELDING, HON. WILLIAM-STEVENS *(Shelburne et Queen, N.-E.)* :

Rapport partiel de l'auditeur-général, 1898, 1185.
Adresse en réponse au discours du trône, 1659.
Dépenses du ministre des Finances (rép. à int.-Gillies), 1895.
MM. Petersen, Tate et Cie—Dépôt (rép. à int.-Wallace), 1899.
Commission royale—Spiritueux (rép. à int.-Sutherland), 1900.
Frais de voyage de l'hon. M. Geo. E. Foster (rép. à int.-McMullen), 1900.
Frais de voyage de sir Charles Tupper (rép. à int.-McMillan), 1901.
Coalitions commerciales (sur B.), 1962.
Discours sur le budget et estimations budgétaires (rép. à int.-Foster), 1969, 2041.
Amendement à l'acte du service civil (rép. à int.-McMullen), 1973.
Comté de Bagot—Dépenses du plébiscite (rép. à int.-Marcotte), 1984.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2015 ; (sur m.-Moore), 2146.
Estimations pour l'exercice expirant le 30 juin 1900—Message de S. E., 2042.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 2064.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2068 et suiv.
Département du Secrétaire d'Etat (sub.), 2094.
Département des impressions et de la papeterie (sub.), 2095.
Bureau du contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 2101.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 2104 et suiv.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

Ministère des Finances (sub.), 2108 et suiv.
Ministère du Commerce (sub.), 2126.
Amendement à la loi des assurances (B. n° 86), 1re lec., 2127 ; 2e lec., 3532 ; renvoyé au comité des banques et du commerce, 3533 ; en comité, 6397 et suiv. ; 7001 ; 3e lec., 7001.
Constitution légale des sociétés de bienfaisance (B. n° 87), 1re lec., 2128 ; bill retiré, 3774.
L'impôt du tabac (rép. à int.-Cowan), 2136.
Rapport de l'auditeur général (prod.), 2199.
Hôtel des Monnaies (rép. à int.-Carscallen), 2210 ; (sur m. McInnes), 3135.
Exposé budgétaire (rép. à int.-Foster), 2267.
Listes électorales (sub.), 2316 et suiv.
Exposé budgétaire (discours), 2432.
Garantie de Peterse-n, Tate et Cie (rép. à int.-Borden, Halifax), 2505.
Convocation du Comité des Comptes publics (rép. à int.-Foster), 2633.
Ministère des Douanes (sub.), 3008 ; dernière épreuve, 10236, 10239.
Intérêt sur la dette de l'Ontario (rép. à int.-Foster), 3104.
Chemin de fer de la Rive Nord—Paiement au gouvernement de la province de Québec (rép. à int.-Foster), 3110.
Subventions aux chemins de fer, 1896, (rép. à int.-Foster), 3295.
Société d'assurance mutuelle (sur int.-Montague), 3372.
Amendement à la loi relative aux banques—Emission de billets en circulation dans la colonie où elles feront des affaires (B. n° 127), 1re lec., 3525 ; 2e lec. et en comité, 3788 et suiv. ; 3e lec., 4012.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3570 et suiv.
Comptes entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario (rép. à int.-Foster), 3576.
Raffineries de pétrole—Licences (résolution), 3674.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur résolution—En comité), 3760, 3764, 3765 et suiv. ; (sur B.), 3794.
Bail passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4147 ; (sur B.), 4464 et suiv., 4648, 4720 et suiv.
Budget supplémentaire (rép. à int.-Foster), 4171.
Primes sur le fer et l'acier (résolution), 4174 ; (explications), 4986 ; (en comité), 5007 ; (B. n° 161), 5762 ; 1re lec., 5762 ; 2e lec. et en comité, 7658 et suiv. ; 3e lec., 7664.
Achat de portes en fer pour les édifices publics (rép. à int.-Hodgins), 4293.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4814 et suiv.
Inspection du gaz et de la lumière électrique—Frais de port, combustible, etc. (sub.), 4822.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4860-61.
Compagnie de prêt et d'épargne de Huron et Erié (sur B.—Amend.), 4866.
"Canada permanent and Western Canada Mortgage Corporation" (sur B.—Amend.), 4867.
Budget supplémentaire, 1899—Message de Son Excellence, 4878.
Nouvelle somme pour impression de billets fédéraux (sub.), 5028.
Appointements d'agents de caisses d'épargnes rurales (sub.), 5028.
Ministère des Finances (sub.-supp.), 5033, 5035.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5036 et suiv.
Ministère des travaux publics (sub. supp.), 5091, 5105 et suiv.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

Pénitencier de Kingston—Frais de l'enquête Devlin (sub.), 5092.
Reconstruction de l'édifice de l'Ouest (sub.), 5109.
Station de quarantaine, Halifax—Ile Lawlor (sub.). 5109, 9967.
Edifices publics de Montréal—Réparations, etc. (sub.), 5110.
Edifices publics, Ottawa—y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5205 et suiv.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 5220.
Billets de $1 contrefaits (rép. à int.-Bergeron), 5227.
Port de Québec—Montant dépensé depuis le 1er janvier 1870 (rép. à int.-Prior), 5331.
Chemin de fer Central (rép. à M. Foster), 5412, 5687.
Comté de Victoria, N.-E., (sur obser.-McDougall), 5415.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.) 5485.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5507, 5569.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5624 et suiv., 5633, 5635, 5647 et suiv., 5673.
Affaire Clarke (sur observ.-sir Charles-Hibbert Tupper), 5768.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5794-95.
Impressions diverses (sub.), 5865.
Héritiers Montpetit (sub.), 5866.
Aide aux victimes d'un ouragan aux Antilles (sub.), 5866 et suiv.
Commission internationale (sub.), 5867.
Coût du plébiscite (rép. à int.-Foster), 5873.
Quais et jetées dans les différentes provinces (rép. à int.-Gillies), 5875.
Rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice 1898 (production), 6060.
Ligne télégraphique au Yukon (rép. à int.-Foster), 6061, 6137.
Compagnies de prêts (B. n° 164—du Sénat), 1re lec., 6137 ; 2e lec., 6397 ; en comité, 8495 ; 3e lec., 8496.
Amendement à la loi des liquidations (B. n° 163 du Sénat), 1re lec., 6137 ; 2e lec., 7001 ; renvoyé au comité des banques et du commerce, 7001 ; en comité, 8795 ; 3e lec., 8796.
Changements à l'éclairage de l'horloge du parlement (rép. à int.-Marcotte), 6138.
Cale-sèche d'Esquimalt (rép. à int.-Prior), 6139.
Salle d'exercices militaires de Vancouver (rép. à int.-Prior), 6139, 7786.
Cales-sèches (résolution), 6139, 8492 et suiv. ; (B. n° 177), 1re lec., 8494 ; 2e lec. et en comité, 8774 et suiv. ; 3e lec., 8779.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6341.
Solde des troupes, construction des casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6357, 7027, 7031, 7036.
Edifices du parlement et bureau de poste d'Ottawa—Eclairage des cadrans et de la tour (rép. à int.-Dugas), 6387.
Nouveau budget supplémentaire (rép. à int.-Foster), 6468 ; (rép. à int.-Sir Charles Tupper), 7249.
Subsides—Résolutions—Dixième des montants contenus dans les estimations non adoptées par le comité, 6471 ; (B. n° 169), 1re lec., 6473 ; 2e, lec., en comité et 3e lec., 6601.
Allocations pour frais de route des députés (rép. à int.-Maxwell), 6724.
Inondation des terres de Sainte-Geneviève (rép. à int.-Monk), 6933.
Redistribution des comtés (sur B.), 6978, 6981.

FIELDING, Honorable William-Stevens—*Suite.*

Frais de gestion (sub.), 7002.
Matériel militaire et autres (sub.), 7100, 7103.
Intercolonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7168, 7176, 7177, 7193, 7252, 7267 et suiv.
Surintendant des assurances (sub.), 7480 et suiv.
Jetée à Port-George, comté d'Annapolis (rép. à int.-Mills), 7552.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7555; impressions et papeterie—Divers (sub.), 7575 et suiv.
Ports et rivières, Québec: Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7578 et suiv.; 7600 et suiv.; 10009.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7596, 7598.
Travaux: Rivière Kaministiquia (sub.), 7633.
Edifices publics, N.-E. (sub.), 7634 et suiv.
Marysville, N.-B.—Edifice public (sub.), 7637 et suiv.
Edifices publics, Québec (sub.), 7640 et suiv.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7642 et suiv.
Budget supplémentaire—Exercice finissant le 30 juin 1900—Message de S. E., 7658
Fermes expérimentales: Nouveaux édifices, améliorations, etc. (sub.), 7709.
Edifices publics à Ottawa: Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7710.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7719 et suiv.
Travaux publics: Ile du Prince-Edouard—China-Point, reconstruction de la jetée principale (sub.), 7772 et suiv.; Souris, Knight's-Point, pour solidifier le brise-lames, 7776 et suiv.; port de Summerside, 7778 et suiv.
Campbellton—Réparations au remplissage du quai (sub.) 7785.
Chatham, N.-B.—Reconstruction et réparations du quai de la douane (sub.), 7785.
Brise-lames de Clifton—Bloc de bois créosoté—Talus de pierre et réparations (sub.), 7785.
Frais de cale-sèche, Victoria, C.-A. (rép. à int.-Prior), 7787.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.
Port-Colborne et Port-Maitland (rép. à int.-Montague), 7792, 8650, 9193.
Port de Bowmanville (sub.), 7983.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7984 et suiv.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8018 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8022 et suiv.
Goderich: Reconstruction du brise-lames et réparations aux jetées—Creusement du port (sub.), 8030, 8032.
Rivière La Pluie—Améliorations du chenal navigable (sub.), 8036 et suiv.
Rivière Sydenham—Creusement (sub.), 8038 et suiv.
Administration du Yukon — Télégramme au *North British Daily Mail* (sur observ.-Davin), 8065 et suiv.
Ports et rivières, Manitoba (sub.): Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges, etc., 8096; quai sur le lac Winnipeg, 8098.
Territoires du N.-O.—Réparations et améliorations générales des ponts, ports et rivières (sub.), 8104.
Colombie-Anglaise—Rivière Columbie: Améliorations en amont de Golden; améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8104 et suiv.
Rivière Fraser—Améliorations du chenal (sub.), 8107.
Rivière Koutanie (sub.), 8109.
Quarantaine de William's-Head (sub.), 8119.

FIELDING, Honorable William-Stevens—*Suite.*

Ports et rivières en général (sub.), 8121 et suiv.; 8125 et suiv.
Anse-à-Beaufils—Améliorations de l'entrée du port (sub.), 8123.
Anse-aux-Gascons (Port-Daniel-est), brise-lames (sub.), 8123.
Cap-Santé Enlèvement de cailloux (sub.), 8124.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière (sub.), 8137, 8140.
Iles de la Madeleine—Brise-lames (sub.), 8153.
Maria—Quai (sub.), 8153 et suiv.
Eclairage des édifices publics du Canada (sub.), 8157.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8157 et suiv.
Chemins et ponts (sub.), 8168.
Ponts sur l'Outaouais (sub.), 8169.
Pont de la rue Maria, Ottawa (sub.), 8169.
Pont des Sapeurs, Ottawa (sub.), 8170.
Arpentages et inspections (sub.), 8171.
Statue de la Reine (sub.), 8172.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 8172.
Galerie nationale des beaux-arts, Ottawa (sub.), 8171.
Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (sur observ.-Kaulbach), 8192 et suiv.; 8195.
Perception de droits de glissoirs et estacades (sub.), 8196.
Frais de réparation et d'exploitation—Ports, docks et glissoirs (sub.), 8197 et suiv.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
Lignes télégraphiques, T. N.-O. (sub.), 8202.
Lignes télégraphiques—Colombie-Anglaise (sub.), 8203 et suiv.
Service télégraphique et service des signaux en général—Perception du revenu (sub.), 8208 et suiv.
Agence des travaux publics—Colombie-Anglaise (sub.), 8210 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8212 et suiv.
Pont sur la Saskatchewan—Edmonton (sub.), 8217 et suiv.
Chenal du lac Saint-Louis (rép. à int.-Monk), 8240.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8451 et suiv.
Bail du gouvernement à New-Westminster, C.-A. (rép. à int.-Prior), 8486.
Casernes de la police à cheval—Prince-Albert (rép. à int.-Davis), 8488.
Bureau d'enregistrement de Prince-Albert (rép. à int.-Davis), 8488.
Secrétaire du ministre des Finances (rép. à int.-Tyrwhitt), 8489.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers — Immigration (sub.), 8620.
Harry W. Clark—Dragueur *Canada* (rép. à int.-Foster), 8647.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8748 et suiv.
Dépenses éventuelles—Haut-commissaire, (sub.), 8765.
Commissaires du havre de Québec (B. n° 178), 1re lec., 8768; m. pour 2e lec., 9708 et suiv.; 2e lec, 9720; en comité, 9882.
Commissaires du havre de Montréal (B. n° 179), 1re lec., 8769; 2e lec., et en comité, 9901 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (rés.) 8769; (en comité), 8935 et suiv.; (B. n° 182), 1re lec., 8958; 2e lec., et en comité, 9685; 3e lec., 9708.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (sur observ.-Bourassa), 8772 et suiv. ; (sur observ.-Monk), 9067.
Amendement à la loi relative aux compagnies (B. n° 160—du Sénat). En comité, 8790 et suiv. ; 3e lec., 8794.
Subventions aux chemins de fer (résolutions, 8925 ; (rép. à int.-Kaulbach), 8933 ; (en comité), 9206 ; (sur B.), 9803 et suiv. ; 9807.
Phare flottant pour le port de Halifax (sur observ.-Borden), 8932.
Veuve du major Maxwell, d'Halifax (sur sub.), 9137.
Peter Vanluven et la banque Dominion (rép. à int.-Bell, Adding on), 9186.
Nomination de McGregor et de Norwood (sur question de privilège Sir Charles Tupper) 9189.
Subvention à la ville d'Ottawa (résolution et observations), 9194 et suiv. ; (B. n° 187), 1re lec., 9205 ; m. pour 2e lec., 9631 ; 2e lec., 9649 ; En comité, 9649 ; 3e lec., 9660.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9261 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, N.-E., à Truro (sur résol.), 9459.
Chemin de fer de la station de Brookfield, N.-E., à Eastville (sur résol.), 9459.
Chemin de fer d'Indian Gardens à Shelburne (sur résol.), 9470.
Sénat et Chambre des Communes (B. n° 191) ; 1re lec., 9722 ; 2e lec., et en comité, 9867 ; 3e lec., 9868.
Budget supplémentaire—exercice expirant le 30 juin 1900—Indemnité et traitement de feu sir James Edgar, 9857.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9879.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9891 et suiv., 9896, 9898.
Edifice Langevin—Solde et intérêts dus à l'entrepreneur (sub.), 9960.
Eclairage à l'électricité—Edifices publics d'Ottawa (sub.) 9961 et suiv.
Edifices militaires, Ottawa—Nouveaux magasins (sub.), 9964.
Observatoire d'Ottawa (sub.), 9965.
Bureaux de poste et de douane de Digby (sub.), 9969.
Edifice public à Victoriaville (sub.), 9978.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9987 et suiv.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10010.
Maison du lieutenant-gouverneur à Régina—Améliorations, etc., (sub.) 10011.
Yarmouth Bar, N.-E.—Brise-lames (sub.), 10012.
Brise-lames de Lockeport (sub.), 10014.
L'Ardoise—Brise-lames (sub.), 10015.
Baie de Gabarus—Brise-lames (sub.), 10015.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10016 et suiv.
Salmon-River, comté de Halifax—Hangar sur le quai (sub.), 10020 et suiv.
Young's Landing—Quai (sub.), 10021.
Saw's-Pit—Quai (sub.), 10021.
Jordan-Bay-est—Réparations aux brise-lames (sub.), 10022.
Newellton, Cape Island—Quai (sub.), 10022.
Shag-Harbour—Quai (sub.), 10022 et suiv.
West-Berlin—Travaux de protection (sub.), 10025.
Chezzetcook—Quai (sub.), 10028 et suiv.
Blackbrook—Quai (sub.), 10039.
New-Carlisle—Réparations au quai (sub.), 10039.
Carleton—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

Newport—Brise-lames (sub.), 10039 et suiv.
Cacouna—Prolongement du quai—Achèvement (sub.), 10042.
Sabrevois—Quai (sub.), 10045, 10052, 10055.
Rivière du Lièvre—Ecluse et barrage (sub.), 10064.
Beauport—Quai (sub.), 10064
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10065, 10076 et suiv., 10081 et suiv.
Portsmouth, Ont.—Réparations (sub.), 10089.
Pont du Portage-du-Fort (sub.), 10096.
Ligne télégraphique de Chéticamp et Meat-Cove (sub.), 10096 et suiv.
Ile d'Anticosti—Renouvellement du fil télégraphique entre la rivière aux Becs-scie et la baie des Anglais (sub.), 10097.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10110 et suiv.
Ligne télégraphique de la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117 et suiv.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10124, 10128.
Edifices publics—District du Yukon (sub.), 10132 et suiv.
Route muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
Plébiscite partiel (sub.), 10137.
Impression du dictionnaire anglais-micmac du Dr Rand (sub.), 10137.
Impression des listes électorales (sub.), 10155 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie—Réclamation Ryan et Cie (sub.), 10177.
Paiement à Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10177.
Steamer entre Halifax et l'île de Porto-Rico (sub.), 10183.
Gratification à Lady Edgar (sub.), 10222, 10223, 10226.
Paiement aux héritiers de feu l'honorable M. J. F. Wood (sub.), 10226 et suiv.
Revue de la situation financière (sur m.-Foster), 10269, 10272 et suiv.
Bill (n° 192) Subsides pour l'exercice expirant le 30 juin 1900 ; 1re et 2e lec., 10271 ; en comité, 10271 ; 3e lec., 10271.

FISHER, HON. SIDNEY-ARTHUR *(Brome)* :

Rapport du ministère de l'Agriculture, 1374.
Adresse en réponse au discours du trône, 1454.
Dépenses du ministre de l'Agriculture (rép. à int.-Davin), 1841.
Le ministre de l'Agriculture sur le plébiscite (rép. à int.-Moore), 1842.
Exposition de Paris en 1900 (rép. à int.-Lemieux 1845 ; (sub.), 10164 et suiv. ; 10174 et suiv.
M. L. V. Labelle (rép. à int.-Dugas), 1903.
Dr J. A. Duchesne (rép. à int.-Casgrain), 1903, 3367.
Station de démonstration—Tabac (rép. à int.-Dugas), 2128.
Station de démonstration—Volailles (rép. à int.-Martin), 2129.
Station de démonstration—Arbres frutiers, etc., (rép. à int.-Martin), 2129.
Aspersion des arbres fruitiers (rép. à int.-Martin), 2129.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2274 et suiv. ; dépenses éventuelles (sub.), 2289 et suiv.
Culture du tabac—Essex (rép. à int.-Cowan), 2510.
Exclusion du bétail (rép. à m.-Montague), 3281.
Dr Hall, de Québec (rép. à int.-Casgrain), 3367.

FISHER, HONORABLE M. SYDNEY-ARTHUR—*Suite.*

Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3780.
Dragage de la rivière Sydenham (rép. à int.-Clancy), 3847.
Travaux publics à Belœil—Rivière Richelieu (rép. à int.-Monk), 3854.
Port de Victoria, C.-A. (rép. à int.-Prior), 3854.
Rapport sur les archives du Canada, 4086.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4863 et suiv.
Ministère de l'Agriculture (sub.-supp.), 5046 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.), solde dû sur l'achat du lot 1, concession B, sur la rivière Rideau, 5092.
Exposition d'Omaha (sub.), 5093.
Impression, etc., des rapports des brevets canadiens et autres (sub.), 5093.
Livres pour la bibliothèque du bureau des brevets d'invention (sub.), 5093.
Quarantaine—Montant transféré au ministère des Travaux publics (sub.), 5094.
Quarantaine des bestiaux—Somme supplémentaire nécessaire pour appointements et dépenses (sub.), 5095 et suiv.
Etablissement photographique pour les bureaux des brevets (sub.), 5111.
Chauffage, etc., (sub.), 5111.
Inspection pour la tuberculose—Comté de Chicoutimi (rép. à int.-Bergeron), 5117.
La peste bubonique (rép. à int.-Prior), 6002.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6309 et suiv.
Arts, agriculture et archives (sub.), 8244-45.
Annuaire statistique (sub.), 8246 et suiv.
Statistiques générales (sub.), 8256.
Aide aux sociétés d'agriculture (sub.), 8257.
Fermes expérimentales (sub.), 8268 et suiv.
Impression et distribution des bulletins et rapports des fermes (sub.), 8283 et suiv.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8284 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8300 et suiv.; 8761.
Encouragement à l'industrie laitière (sub.), 8358.
Quarantaine—Traitements et dépenses imprévues dans les districts organisés et hygiène publique dans d'autres districts (sub.), 8358.
Lazaret de Tracadie (sub.), 8358
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 8359.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8360 et suiv.
Pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi les bestiaux au Canada (sub.), 8364, 8366.
Subventions aux chemins de fer (rép. à int.-Tupper), 8650.
Steamers entre un port ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un port ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), 8707.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc., (sub.), 8723 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9903.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9911 et suiv.
Edifices publics—Quarantaine de Saint-Jean—Améliorations (sub.), 9976.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9994 et suiv.; 10006 et suiv.
Débarcadère de Knowlton—Réparations (sub.), 10045.
Sabrevois—Quai (sub.), 10051.
Inspection du bétail à Montréal (rép. à int.-Featherston), 10140.

FITZPATRICK, HON. CHARLES (*Québec-Comté*):

Ministère de la Justice (sub.), 2080 et suiv.
Amendement au Code Criminel (sur B.-Britton), 2 91.
Amendement et refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (B. n° 91), 1re lec., 2201; 2e lec., 3938; (en comité), 3939 et suiv.; 3e lec., 4013; amendements du Sénat, 6115.
Infraction aux lois de douane (rép. à int.-Foster), 2210.
Arrestation de Thos. Meagher (sur m.-Cowan), 2779; (rép. à m.-Clancy), 5518.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2944.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2975, 2979.
La banque du Peuple (sur B.), 3338.
Résidence du juge Martin (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 3577.
Résidence du juge en chef de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-Sir Charles-Hibbert Tupper), 3577.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.), 3789.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3916 et suiv.
Shérif du territoire du Yukon (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 3970.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (rép. à int.-Taylor), 3971.
La Reine *vs* Coulombe *et al* (rép. à int.-Casgrain), 3973, 4495.
Enquête sur la conduite des juges—juge Spinks (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 4240.
Rapport du ministre de la Justice (rép. à int.-Clancy), 4919.
District du juge Choquette (rép. à int.-Taylor), 5117.
La cour de l'Echiquier et les dettes des chemins de fer (B. n° 159), 1re lec., 5409; en comité et 3e lec., 6116.
Prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), 5495.
Entretien d'un juge au Yukon (sub.), 5496.
Frais de voyage du juge McGuire, retour du Yukon (sub.), 5496.
Approvisionnements du juge Dugas (sub.), 5496.
Achat de livres de droit pour les juges et le barreau du Yukon (sub.), 5496.
Papeterie pour le Yukon (sub.), 5496.
Bibliothèque canadienne du droit à Londres (sub.), 5496.
Dépenses du juge en chef Strong pour séances du comité judiciaire du Conseil privé (sub.), 5497.
Application de la loi du travail des aubains (sub), 5498; (rép. à int.-Clancy), 5518.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5499.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5502; commission d'enquête (rép. à int.-Monk), 5510.
Pénitencier de Dorchester (sub.), 5503.
Pénitencier du Manitoba (sub), 5504.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5505.
Approvisionnements pour les juges McGuire et Dugas (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 5515.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5757.
Affaire Clarke (sur observ.-Sir Charles-H. Tupper), 5767.
La Couronne *vs* la *British American Bank Note Co.* (rép. à int.-Fraser, Lambton), 6063.
Juges et politique—Art. du *Star* (rép. à int.-Bennett), 4500.

FLINT, M. THOMAS-BARNARD (*Yarmouth*):

Adresse en réponse au discours du trône, 1709.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2156.

FLINT, M. THOMAS-BARNARD—*Suite.*

Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon—(m. pour prolongation de délai), 2201.
Amendement à l'acte de tempérance du Canada (B. 109), 1re lec., 2633.
Trafic des spiritueux (int.), 5382; (m. et observations) 879, et suiv.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7086.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7763.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9756.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9877.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9910.
Arcadia—Enlèvement d'obstacles—Rivière Chebogue (sub.), 10013.
Chegoggin—Prolongement du brise-lames (sub.), 10014.
Shag-Harbour—Quai (sub.), 10024.

FORTIN, M. THOMAS *(Laval):*

Amendement à la loi des liquidations (B. n° 31) m. pour 2e lec., 1882, 1888; 2e lec., 4332; en comité, 4332, 4334, 4337, 4338, 4339; 3e lec., 4880.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1942, 5919, 5921 et suiv.; 5933, 5935.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2150.
Champ de Mars de Montréal—Occupation par les autorités municipales) sur m.-Monk), 2162.
Barrage sur la rivière Jésus et construction d'une passe migratoire (m. pour document et discours), 3296.
Emploi d'un sténographe au comité des priviléges et élections (m.), 7200.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7231; (explications de nature personnelle), 7652, 7656.
Séances du comité des priviléges et élections (m.), 7792.
Habillements militaires (sub.), 9094.
Honoraires des sténographes au comité des priviléges et élections (sur rapp. du comité des priviléges et élections), 9477, 9478.

FOSTER, HON. M. GEORGE-EULAS *(York, N.-B.):*

Adresse en réponse au discours du trône, 111, 1641.
Clôture du débat sur l'adresse, 993.
Troubles à Skaguay (int.), 993.
Demande de documents—Licences accordées pour dragage, et permis de terrains miniers, 1454.
Recettes et dépenses de l'Intercolonial depuis le 1er juillet 1898 (int.), 1865.
Droits différentiels allemands (int.), 1866.
Lieutenants-colonels de la milice (int.), 1867, 2202.
Spiritueux au Yukon (int.), 1874, 5686, 8095.
Billets de faveur sur l'Intercolonial (int.), 1875.
Violation des droits de douane (int.), 1904.
Milice permanente au Yukon (int.), 1907.
Documents concernant le plébiscite (int.), 1910, 1972; (observations), 2053, 2058.
Discours sur le budget et estimations budgétaires (int.), 1969.
Travaux sur le lac Manitoba (int.), 1981.
Police à cheval au Yukon (int.), 1981.
Malles pour Dawson depuis le 1er juillet 1898 (int.), 1982.
Billets-poste (int.), 1997.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 2064.
Bureau du Conseil privé de la Reine pour le Canada (sub.), 2065 et suiv.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Ministère de la Justice (sub.), 2080 et suiv.
Département du secrétaire d'Etat (sub.), 2094.
Département des impressions et de la papeterie (sub.), 2095.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 2095 et suiv.
Bureau du contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 2101.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 2103.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 2104 et suiv.
Ministère des Finances (sub.), 2108 et suiv.
Ministère des Douanes (sub.), 2111, 2113, 2116, 3000 et suiv.
Commission géologique (sub.), 2123.
Infraction aux lois de douanes (int.), 2210.
Chemin de fer de Saint-Jean à Halifax (int.), 2265.
Règlements concernant les mines du Yukon (int.), 2267.
Exposé budgétaire (int.), 2267.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269 et suiv.; 2295.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2274 et suiv.; 2290, 2293.
Ministère du Commerce (sub.), 2281 et suiv.; 2295.
Conseil privé de la Reine pour le Canada—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Ministère de la Justice—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses éventuelles (sub.), 2285, 2287.
Ministère de la Marine et des Pêcheries—Dépenses éventuelles (sub.), 2294.
Traitement de l'Orateur suppléant (sub.), 2296.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2296, 2298.
Estimations du sergent d'armes (sub.), 2299.
Listes électorales (sub.), 2321 et suiv.
Sucres importés des Antilles anglaises (int.), 2347.
Listes électorales—Brockville (int.), 2506.
Envoi des listes électorales (int.), 2557.
EXPOSÉ BUDGÉTAIRE, discours sur, 2563.
Convocation du comité des Comptes publics (int.), 2633; (sur observations-Sir Charles-Hibbert Tupper), 3262, 4365 et suiv.
Listes des électeurs—Officiers en défaut (int.), 2724.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité), 2820, 2821, 2838; (renseignements demandés par M. Powell), 2999; (sur B.), 3933 et suiv.; 4175, 4190 et suiv.; 4750, 4920 et suiv.
Plébiscite—Comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (sur m.-Moore), 2937.
Intérêt sur la dette de l'Ontario (int.), 3103.
Baux pour dragage au Yukon et dans les T.N.-O. (int.), 3109.
Chemin de fer de la Rive Nord—Paiement au gouvernement de la province de Québec (int.), 3110.
Directeur de la poste à Rusagornis, N.-B. (int.), 3283.
Navires de la Compagnie Allan qui ont quitté Saint-Jean, N.-B., 1897-98 (int.), 3286.
Subventions aux chemins de fer, 1896 (int.), 3294; (sur résol.), 9325 et suiv.; 9344 et suiv.; (sur B.), 9797, 9801 et suiv.; 9811, 9814, 9816, 9833, 9839.
Redistribution des comtés (sur B.), 3485.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3553 et suiv.
Comptes entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario (int.), 3576.
Chemin de fer du Canada-est (int.), 3585, 3850.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-Sir Charles-H. Tupper), 3825.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Importation de planches et de matrices par les compagnies de billets de banque (m. pour documents), 3855.
Inspection du pétrole et du naphte (sur B.), 3910.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3950.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montreal (sur rés.), 4093; (sur B.), 4373 et suiv.; 4486 et suiv.; 4568 et suiv.; 9740 et suiv.
Budget supplémentaire (int.), 4171.
Retard apporté à la production des documents (observations), 4196.
Ostréiculture (sub.), 4278.
Intercolonial—Prolongement—Montant retiré par le Grand-Tronc (int.), 4495.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper) 4764, 4767, 4779.
Allocation aux percepteurs des douanes sur droits perçus par eux en 1898-99 (sub.), 4810.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4810.
Chemins de fer du gouvernement—Frais d'exploitation (int.), 4828.
Intercolonial—Parcours des locomotives et wagons (int.), 4829; (m. pour doc.), 5335.
Prolongement de l'Intercolonial à Montréal—Demande de documents (int.), 4879; inutilité de certains documents produits (observ.), 4912.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure, 5023 et suiv.
Nouvelle somme pour impression de billets fédéraux (sub.), 5028.
Appointements d'agents de caisses d'épargnes rurales (sub.), 5028.
Nouvelles sommes pour dépenses éventuelles (sub.), 5028.
Ministère de la Milice et de la Défense—Aides aux écritures, etc. (sub.), 5029; crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels, 5439 et suiv.; 5871.
Ministère des Finances (sub. supp.), 5034.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5037.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5086 et suiv.
Ministère des Travaux publics (sub. supp.), 5090, 5091.
Chenal du fleuve Saint-Laurent—Somme supplémentaire (sub.), 5107, 10009.
Reconstruction de l'édifice de l'ouest (sub.), 5109.
Service maritime et fluvial (sub.), 5168 et suiv.; dernière épreuve, 6389.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5205 et suiv.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5349 et suiv.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5403, 5406.
Chemin de fer Central—Documents demandés, 5412, 5686; (sub.), 5805.
Propriétés militaires (sub.), 5445.
Equipement militaire (sub.), 5457.
Habillements des militaires (sub.), 5472.
Frais de transport—Militaires (sub.), 5478.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5478 et suiv.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5507-08.
Milice—Service actif (int.), 5513.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes (sur int.-Bergeron), 5527.
La *Northern Commercial Telegraph Company* (sur observ.-Prior), 5584 et suiv.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5627 et suiv.; 5634, 5643, 5658, 5677.
Commission géologique—Paiement à M. John McLeish (sub.), 5688.
Sauvages—Suppression du trafic des spiritueux—Anciennes provinces (sub.), 5729.
Sauvages—Construction d'une prison à Saint-Régis (sub.), 5730.
Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—Pensions et commutations (sub.), 5730.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5733, 5737.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5753.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.). 5770 et suiv.
Service postal—District de la Rivière La Pluie (sur sub.), 5844.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 5861.
Coût du plébiscite (int.), 5872.
Ligne télégraphique au Yukon (int.), 6061, 6137.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6204 et suiv.; télégramme au *North British Daily Mail* (sur observ.-Davin) 8057 et suiv.
Chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6332-33.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6343 et suiv.
Postes—Somme nécessaire pour le service (sub.), 6365 et suiv.
Amendement à la loi relative aux assurances (sur B.), 6398 et suiv.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6409, 6411, 6427, 6430, 6434, 6443, 6448, 6470.
Nouveau budget supplémentaire (int.), 6468.
Subsides—(Sur résolutions demandant un dixième des montants contenus dans les estimations), 6472.
Qualité des cartes postales (demande de doc.), 6600.
Collège Militaire Royal—Habillements (int.), 6723, 6931.
Mines-de-Bruce—Quai (sur B.), 7987 et suiv.; 7992 et suiv.; 8005 et suiv.; 8014 et suiv.
Rivière La Pluie—Améliorations du chenal navigable (sub.), 8036 et suiv.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8101.
Colombie-Anglaise—Rivière Colombie—Améliorations en amont de Golden; améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8104 et suiv.; rivière Fraser—Améliorations du chenal (sub.), 8108.
Ports et rivières en général (sub.), 8121, 8125 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8137 et suiv.
Maria—Quai (sub.), 8153.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
Lignes télégraphiques, T.N.-O. (sub.), 8202 et suiv.
Lignes télégraphiques, Colombie-Anglaise (sub.), 8203 et suiv.
Service télégraphique et service des signaux en général—Perception du revenu (sub.), 8208 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8213 et suiv.
Annuaire statistique (sub.), 8247, 8251.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8297 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8302.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Câble transpacifique (sur résol.), 8405 et suiv.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8417 et suiv. ; 8423 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8527 et suiv. ; dépenses imprévues, 8666 et suiv.
Harry W. Clark—Dragueur *Canada* (int.), 8647.
Appointements, etc.—Administration du Yukon (sub.), 8679, 8977 et suiv. ; 9010 et suiv.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8685.
Steamers entre Saint-Jean et Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud (sub.), 8695.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers (sur B.), 8780 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8936 ; (sur B.), 9690 et suiv. ; 9703, 9704, 9705.
Droits d'exploitation des dépôts de houille, C.A. (int.), 8999.
Question du Transvaal (sur résol.), 9003.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I.P.-E. (sur int.-Martin), 9008.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9033 et suiv.
Mort de M. l'Orateur Edgar, 9062.
Habillements militaires (sub.), 9074 et suiv., 9112, 9127.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9152 et suiv.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9240 et suiv.
Canal du Sault-Sainte-Marie-Réclamations Ryan et Cie (sub.), 9256 et suiv., 10177.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9267, 9303.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sur résol.), 9457.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sur résol.), 9465 et suiv.
Chemin de fer des Comtés-Unis (sur résol.), 9466 et suiv.
Honoraires des sténographes au comité des priviléges et élections (sur rapp. du comité des priviléges et élections), 9477, 9478.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne-de-l'Orignal (sur résol.), 9486, 9488 et suiv., 9493.
Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9512 et suiv. ; 9523, 9528 et suiv. ; 9532 et suiv. ; 9545 et suiv.
Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La-Pluie (sur résol.), 9558, 9560 et suiv.
Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9573, 9581 et suiv.
Pont de Québec (sur résol.), 9595 et suiv.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9624, 9627, 9630-31, 9754.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9649 et suiv., 9655, 9659.
Commissaires du havre de Québec (sur B.), 9709 et suiv. ; 9882, 9884 et suiv. ; 9890, 9899.
Nomination de M. J.-B. Charleson—Crédits (int.), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9758.
Comité des Comptes publics (sur m.-Wallace), 9858.
Pénitencier de la Montagne de Pierre—Impression du rapport (int.), 9858.
Fêtes de Chicago—Invitation au premier ministre (sur observ.-Davin), 9864.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9871 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9904.
Edifice public à Victoriaville (sub.), 9977.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9988, 10005 et suiv.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10010.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10018 et suiv.
Young's-Landing—Quai (sub.), 10021 et suiv.
Saw's-Pit—Quai (sub.), 10021 et suiv.
Jardan-Bay, Ont.—Réparations au brise-lames (sub.), 10022.
Newellton, Cape Island—Quai (sub.), 10022.
Shag-Harbour—Quai (sub.), 10022.
Belliveau—Réparations au brise-lames (sub.), 10024.
Trout-Cove—Brise-lames, pouveau caisson (sub.), 10025.
West-Berlin—Travaux de protection (sub.), 10025.
Crique-Parker—Prolongement du quai (sub.), 10025.
Cacouna—Prolongement du quai—Achèvement (sub.), 10041-42.
Saint-Gédéon (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Sabrevois—Quai (sub.), 10046-47, 10055 et suiv., 10059, 10061.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10083 et suiv.
District de la Rivière du Cygne—Remboursement de frais de voierie au gouvernement du Manitoba (sub.), 10095-96.
Ligne télégraphique de Chéticamp et Meat-Cove (sub.), 10097.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10110, 10113 et suiv.
Ligne télégraphique à la Colombie Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10118 et suiv.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Te-lin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10124 et suiv.
Remboursement à MM. Hall et Myrick des droits de douane payés aux Etats-Unis sur le poisson et l'huile de poisson (sub.), 10139, 10194 et suiv., 10206 et suiv. ; 10214.
Comité des priviléges et élections—Rapport contradictoire du comité (int.), 10140.
Comité des comptes publics—Impression du rapport (int.), 10141.
Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10177.
Rivière-La-Pluie—Ecluse et barrage (sub.), 10178 et suiv.
Rapides de Saint-André—Rivière-Rouge (sub.), 10180.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10184-85.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10218.
Gratification à lady Edgar (sub.), 10222, 10224.
Paiement aux héritiers de feu l'honorable M. J. F. Wood (sub.), 10227.
Montant nécessaire pour le service postal (sub. dernière épreuve), 10228 et suiv.
Revenus de certains quais (int.), 10245.
Election de Gaspé—Déclaration-Ennis (observ.), 10247.
Revue de la situation financière, 10252 et suiv ; (m.), 10266.

FRASER, M. DUNCAN-C. *(Guysborough):*

Adresse en réponse au discours du trône, 956.
Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique, et pour changer son nom en celui de Compagnie du chemin de fer du Yukon britannique (B. n° 57), 2e lec., 1877.

FRASER, M. DUNCAN-C.—*Suite.*

Explications de nature personnelle—Article de la *Gazette* de Montréal, 2052.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2951.
Réunion du comité des Comptes publics (sur int.-Sir Charles Tupper), 2992; (sur observ.-Sir Charles-Hibbert Tupper), 3274.
Rébellion de 1885—Commission (sur m.-Davis), 3129.
Câble transpacifique—Art. du *Citizen* (int.), 3296.
Soumissions—Habillements pour la milice (m.), 3898.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3925.
Rapport du comité des comptes publics (m.), 4171; (W.-J. Christie), 4493.
Compagnie d'aciéries de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée) (B. n° 139), 1re lec., 4279; 2e lec., 5382; 3e lec., 6610.
Comité des comptes publics (sur obverv.-sir Charles-H. Tupper), 4364; (sur observ.-Hughes), 7201; (séances du comité), 8795.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4766.
Service maritime et fluvial (sub.), 5186 et suiv.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5420 et suiv.
Construction des bureaux de poste (sur sub.), 5833.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6462-63.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7673.
Annuaire statistique (sub.), 8248-49.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8560 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9048.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623.

FRASER, M. JOHN *(Lambton-est)*:

Omission dans le vote (Explication), 1877.
Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London (B. n° 68), 1re lec., 1906.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2002.
La Couronne *vs.* la "British American Bank Note Co." (int.), 6063.

FROST, M. FRANCIS-THÉODORE *(Leeds et Grenville)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1406, 1410.
Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (B. n° 119), 2e lec., 3519; en comité et 3e lec., 4212.

GANONG, M. GILBERT-W. *(Charlotte)*:

Adresse en reponse au discours du trône, 1115, 1133.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures—Vente du poisson (B. n° 143), 1re lec., 4494.
Destitution de W. A. Gallant (int.), 4824.
James Glass (sur sub.), 4499, 5045.
Douanier à Lepréau (int.), 5334.
Construction des burraux de poste (sur sub.), 5843.
Garde-pêche Boardman (int.), 4498.
B. Brown, de Campobello, N.-B. (int.), 4498.
Service postal (sub.), 7386.
Pêche du homard (sur observ.- McLennan), 7706.
Ports et rivières: Nouvelle-Ecosse (sub.), 7738.
Garde-pêche—District n° 1, N.-B. (int.), 7786.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8161.

GAUVREAU, M. CHARLES-AUGUSTE *(Témiscouata)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1359.
Intercolonial—Retards (int.), 1868.
Cyrille Roberge (int.), 1872.
Port de Fraserville (int.), 1984.
Intercolonial—Gare de Fraserville (int.), 1988, 2 25.
Employés de chemin de fer à la Rivière-du-Loup (int.), 1990.
Usines de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup (int.), 2559, 4496.
Intercolonial—Surintendant M. W. A. Dubé (int.), 2560.
Intercolonial—Résidence du surintendant (int.), 3582.
Directeur de la poste à Sainte-Eulalie, Nicolet (int.), 4292.
Intercolonial—Section de Lévis-Sainte-Flavie (int.), 4496.
Intercolonial—Indicateur (int.), 4497.
Intercolonial—Machines (int.), 4497.

GIBSON, M. WILLIAM *(Lincoln et Niagara)*:

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (B. n° 61), 1re lec., 1770; 2e lec., 1972; en comité et 3e lec., 4212.
Compagnie d'assurance du Canada sur la vie (B. n° 62), 1re lec., 1770; 2e lec., 1972; 3e lec., 3714.
Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée)—(B. n° 67), 2e lec., 2308; en comité et 3e lec., 3031.
Bail passé entre la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement dans la ville de Montréal (sur rés.), 4158 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 5151 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5271, 5277.
Fourniture de papeterie aux députés (rapp. du comité des impressions), 5403 et suiv.; 5763.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5507-08.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5755.
Redistribution des comtés (sur B.), 6779-80; 6805.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint Jean—Chemin de fer (sub.), 7195, 7197.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7309 et suiv.; 7316.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7766 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8026 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8630.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9273 et suiv.; 9286 et suiv.; 9309, 9320.

GILLIES, M. JOSEPH-A. *(Richmond, N.-E.)*:

Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (B. n° 44), 2e lec., 1410.
Dépenses du ministre des Finances (int.), 1895.
Brise-lames de l'Ardoise (int.), 1901.
Brise-lames de Petit-de-Grat (int.), 1902.
Frank Harper, directeur de la poste à Dawson (int.), 1977.
Creusement de l'entrée du havre de Fourchie (int.), 2930.
Brise-lames de Chapel-Cove, L'Ardoise (int.), 2930.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2942.

GILLIES, M. JOSEPH-A.—*Suite.*

Droits de la France sur les côtes de Terreneuve (int.), 3100.
Dépenses sur le canal Saint-Pierre (int.), 3283.
Phares et service côtier—Salaires et allocations — Gardiens de phares (sub.), 3559.
Gardien du phare de la Pointe-Jérôme (int.), 3697.
Brise-lames à Petite-Rivière (int.), 3971.
Stephen McNeil, de Beaver-Cove (int.). 3971.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4076 et suiv.
Destitution de M. Lenoir (int.), 4566.
Bail passé entre la compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4696.
M. McNeill, de Richmond, N.-E. (int.), 4750.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4769, 4770, 4774.
Droits sur le tabac (m. remise), 4830.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5423 et suiv.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5484.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5499.
Comté de Richmond, N.-E.—Dragage (int.), 5511.
Brise-lames d'Arichat-ouest (int.), 5511.
Quai de l'Anse-de-Babin, Arichat (int.), 5511.
Quai de Descousse (int.), 5512.
Sauvages Micmacs—Frais des médecins (sub.), 5746.
Salaires payés aux directeurs de la poste (sur sub.), 5837-38.
Quais et jetées dans les différentes provinces (int.), 5875.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5932-33.

GILMOUR, M. JAMES *(Middlesex-est.)* :

Nord-Ouest—Colons des provinces de l'Est (int.), 2560.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3782.
Redistribution des comtés (sur B.), 6999.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7225.
Stations de démonstration (sub.), 8338.

GRAHAM, M. DUNCAN *(Ontario-nord)* :

Section du lac Balsam—Canal de la vallée de la Trent (int.), 5333.
Paiement à F. D. Moore—Canal de la vallée de la Trent (int.), 5333.

GUILLET, M. GEORGE *(Northumberland-ouest, O.)*:

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique (B. n° 98), 1re lec., 2337 ; 2e lec., 2678 ; 3e lec., 3102.
Imprimerie—Travail le dimanche (int.), 3904.
Sauvages, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7509.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8012.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8604.

HAGGART, HONORABLE M. JOHN-GRAHAM *(Lanark-sud)* :

Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1936, 1937.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2056, 2057.

HAGGART HONORABLE M. JOHN-GRAHAM—*Suite.*

Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2075.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2090, 2091.
Soumissions pour le pont de Québec (int.), 2131.
Chemin de fer du comté de Drummond—Documents (int.), 2268.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269, 2273, 2274.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2300.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (sur B.), 2677.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2848 ; (en comité), 3375 et suiv. ; 3410 et suiv. ; (sur B.), 3796 et suiv. ; 4189.
La Banque du Peuple (sur B.), 3326, 3336, 3340 ; amend. du Sénat, 7599.
Amendement à la loi concernant le revenu de l'intérieur (sur B.), 3907 et suiv.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4135 ; (sur B.), 4389 et suiv. ; 4700, 4707, 4710, 4728 ; amendements du Sénat, 9734 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 5154.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5789-90, 5793-94.
Chenal du Nord — Approfondissement (sub.), 5797 et suiv.
Canal Cornwall—Réparations (sub.), 5801.
Canal Welland—Remise des arrérages dus par le village de Merritton (sub.), 5808.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5947-48.
Chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6310.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6442.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6586.
" Penberthy Injector Company " (sur B.), 6878.
Redistribution des comtés (sur B.), 6904, 6908, 6912, 6944, 6946, 6960.
Chemin de fer du Grand-Nord (sur B.), 6970-71.
Ministère des postes (sub.), 7366.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7415, 7418, 7423, 7426, 7427, 7430, 7434 et suiv. ; 7443, 7444.
Canal des Galops—Approfondissement (sub.), 7459 et suiv.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7474, 7476.
Canaux : Réparations, etc., frais d'exploitation (sub.), 7479.
Ports et rivières, Québec : Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7583, 7591, 7595, 7603 et suiv. ; 7615 et suiv. ; 7622 et suiv. ; 7626 et suiv.
Marysville, N.-B.—Edifice public (sub.), 7639.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7659, 7662.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7693.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), nouvelles voies de garage, 9163, 9165 et suiv. ; 9169. Travaux d'améliorations aux gares, 9169. Améliorations à Lévis, 9169. Elévateur à grain à Saint-Jean, 9170 ; améliorations à Saint-Jean, 9171 ; embranchement d'Indiantown, 9172 ;
Reconstruction d'une partie du mur du sud du canal, à l'avenue Atwater (sub.), 9181 et suiv.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9238 et suiv. ; (sur B.), 9778, 9782 et suiv.

HAGGART, Honorable M. John-Graham—*Suite.*

Canal du Sault Sainte-Marie — Réclamations Ryan et Cie (sub.), 9246 et suiv.; 9253 et suiv.; 9261.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9290 et suiv.; 9293.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9423 et suiv.; (sur B), 9792 et suiv.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9489 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9538 et suiv.; 9543.
Libération conditionnelle de détenus aux pénitenciers (sur B.), 9630.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B), 9760, 9762, et suiv.
Commissaires du havre de Québec—Elévateur (sur B.), 9889 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9902.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.) 9912.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie. Elévateur (sub.), 10002 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10077, 10083.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10118.
Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10177.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10184.
Remboursement à MM. Hall et Myrick, de l'Ile du Prince-Edouard, des droits de douane payés aux Etats-Unis sur poisson et huile de poisson (sub.), 10200.

HALEY, M. Allen *(Hants):*

Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée)—(B. n° 113); 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 5809.

HENDERSON, M. David *(Halton):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1095.
Absence des ministres d'Ottawa (int.), 1834.
Vol de let res recommandées (int.), 1844,
Fil d'engerbage (int.), 1853; (sur m.-Taylor), 9943 et suiv.
Améliorations dans le port de Goderich (int.), 1897.
Chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (prolongation de délai)—(m.), 1965.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2170.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3147.
Redistribution des comtés (sur B.), 3493, 6780, 6971, 6993.
Divorce David Stock (sur B.), 3519.
Académie Nisbet (sur B.), 3870.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3921, 3928, 3929, 9905 et suiv., 9909 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 4221.
Refonte des statuts du Canada (int.), 4290.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté - Prolongement dans la cité de Montréa (sur B.), 4456 et suiv; 4642 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Edmonton en Saskatchewan (sur B.), 4869, 4877, (amendement), 4878.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolution), 5005.

HENDERSON, M. David—*Suite.*

Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine Toronto (sur B.), 5062.
Equipement militaire (sub.), 5451-52.
Habillements des militaires (sub.), 5475.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5641.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5826.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6120, 6124, 6125.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6445, 6446, 6447.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6465 66.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B.), 6877.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7065, 7070, 7077.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7083.
Vente du fil d'engerbage (sur explications Taylor), 7214 et suiv.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7323.
Ministère des postes (sub.), 7367.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7596.
Ports et rivières—Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7633.
Edifices publics—Ontario (sub.), 7644, 7648.
Commerce privilégié (sur m.-Sir Charles Tupper), 7932 et suiv.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8022.
Goderich—Creusement du port (sub.), 8032.
Oakville—Réparations à la jetée et dragage (sub.), 8035.
Rivière Sydenham—Creusement (sub.), 8039.
Annuaire statistique (sub.), 8246 47.
Fermes expérimentales (sub.), 8276 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8307.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8450 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8572, 8623.
Steamers entre Saint-Jean et Digby (sub.), 8692-93.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8920.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8949.
Exportation de grains en Allemagne (int.), 8998.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9567.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9765, 9769.
Shéguindah—Débarcadère (sub.), 10094.
Exposition de Paris (sub.), 10173.

HEYD, M. Charles-Bernhard *(Brant-sud):*

Exposé budgétaire, discours sur, 2709.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3923.
Commission aux vendeurs de timbres — Tabac canadien en torquettes (sub.), 4812.
Réserve des sauvages de Brantford (sur sub.), 5705.
Redistribution des comtés (sur B.), 6558 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8627 et suiv.

HODGINS, M. William-T *(Carleton, O.):*

Achat de portes en fer pour les édifices publics (int.), 4293.

HODGINS, M. WILLIAM-T.—*Suite.*

Boîtes d'acier pour le département des Affaires des Sauvages (int.), 4498, 5013.
Service postal—Ottawa et Cyrville (int.), 8999.

HOLMES, M. ROBERT *(Huron-ouest):*

Coalitions commerciales (sur B.), 1961.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3351.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5207.
Goderich—Reconstruction du brise-lames et réparations aux jetées—Creusement du port (sub.), 8031 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint.), 8917 et suiv.

HUGHES, M. SAMUEL *(Victoria-nord, O.):*

Adresse en réponse au discours du trône, 647.
Chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique (B. n° 34), 1re lec., 992.
Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (B. n° 35), 1re lec., 992.
Juge doyen du comté d'Ontario (int.), 1863.
Médailles à la milice canadienne (int.), 1863, 2133.
Agent des sauvages à Rama (int.), 1992, 2133.
Paiements à R. J. McLaughlin (int.), 1992, 4500.
Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau—Mort d'un nommé Thornbury (int.), 1992.
Canal de la Trent—Paiement des ouvriers (int.), 1993.
Canal de la Trent—Réclamation de William Jordan (int.), 1993.
Glissoirs de Fénélon-Falls (int.), 1994.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 2107.
Ministère des Douanes (sub.), 2112.
Commission géologique (sub.), 2125.
Route d'Edmonton au Yukon—MM. Dibblee et Dupont (int.), 2133.
Paiements à M. Noble (int.), 2204,
Enveloppes timbrées (int.), 2206.
Enveloppes vertes timbrées (int.), 2208.
Creusement de la rivière Pigeon (int.), 2210, 2352.
Nettoyage de la rivière Scugog (int.), 2210.
Chemin de fer de la Baie de James (B. n° 73) 2e lec., 2308; en comité et 3e lec., 3869.
Paiements à R. J. McLaughlin, et à McLaughlin et McDairmaid, de Lindsay (int.), 2340; lettre de M. R. J. McLaughlin (sur observ.-Mulock), 5017.
Pont tournant de Rosedale (int.), 2352.
Service impérial—Brigade canadienne (m. et discours) 2354, 2373, motion retirée, 2379.
Concours de tir à la cible (m.), 2379, 2383; (m. retirée), 2383.
Pont sur la rivière Pigeon (int.), 2505.
Corps permanents canadiens—Pensions (motion remise), 2511.
Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (B. n° 95), 2e lec., 2551; en comité et 3e lec., 3517.
Système des pensions militaires (m. et discours), 2732, 2750; motion retirée, 2750.
Claims au Yukon (int.), 3107.
Crique McLaren—Chemin (int.), 3285.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observ.-Maclean), 4555, 4561.
Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest (B. N° 157) 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6412.
Redistribution des comtés (sur B.), 6954.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7031.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7067, 7069, 7074, 7078, 7079.

HUGHES, M. SAMUEL—*Suite.*

Matériel militaire et autres (sub.), 7102.
Milice—Habillements et nécessaires (sub.), 7104, 7105.
Milice—Approvisionnements (sub.), 7134.
Milice—Frais de transport (sub.), 7135.
Collège militaire Royal (sub.), 7151.
Milice—Dépenses imprévues et diverses (sub.), 7153, 7156.
Comité des Comptes publics (observ.), 7201.
Renvoi de James Devlin (int.), 7225.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7307, 7308, 7310, 7313, 7326.
Canal de la Trent—Pont de Rosedale (sub.), 7327, 7328.
Vente de boissons dans les cantines militaires (sur observ. du ministre de la Milice), 7335.
Troupes canadiennes en cas de guerre au Transvaal (observ.), 7337-38.
Ministère des postes (sub.), 7340.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7451.
Annuaire statistique (sub.), 8250, 8255.
Statistiques générales (sub.), 8256.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8619, 8623, 8643.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9034, 9036, 9044 et suiv.; 9048, 9050.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9155 et suiv.; 9161.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière LaPluie (sur résol.), 9563.
Pont de Québec (sur résol.), 9600.
Conduite des soldats au Yukon (observ.), 9986.
Chenal du fleuve Saint-Laurent (sub.), 10009.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10018.

HURLEY, M. JEREMIAH-M. *(Hastings-est):*

Compagnie du pont Belleville-Prince-Edouard (B. n° 162), 1re lec., 5958; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 7498.

INGRAM, M. ANDREW-B. *(Elgin-est):*

Compagnie de prêts l'Atlas (B. n° 30), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 5809.
Compagnie du chemin de fer Méridional du Canada (B. n° 43), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410.
Cartoucherie de Québec (int.), 2205; (sur sub.), 9128.
Listes électorales (sub.), 2320.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4009.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4051.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 4258.
Ostréiculture (sub.), 4262.
Amendement à la loi concernant les élections fédérales (B. n° 142), 1re lec., 4361.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur obs.-Maclean), 4558.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4631 et suiv.; 7641.
Règlements relatifs aux pêcheries de l'Ontario (sur sub.), 5043.
Amendement à la loi électorale (int.), 7225, 7331.
Ministères des postes (sub.), 7341, 7343, 7358; service postal, 7380 et suiv.; 7385-86.

INGRAM, M. ANDREW-B.—*Suite.*

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7446 et suiv.; 7449 et suiv.; 7457.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7475, 7477.
Salle d'exercices à Saint-Thomas (sur sub.), 9133.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sur rés.), 9456.
Cie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9510.
Prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, de Tilsonburg à Ingersol (sur résol.), 9595.
Pont de Québec (sur résol.), 9591.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9648.
Service postal entre Saint-Thomas et Aylmer-ouest (int.), 9723.

IVES, HONORABLE WILLIAM-BULLOCK (*Sherbrooke*):

Permis de chemin de fer (sur B.), 2218.
Ministère du Commerce (sub.), 2282.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2297.
Améliorations des ports de Port-Colborne et de Port-Dalhousie (sur m.-McCleary), 3321.
Comité de l'agriculture et de la colonisation (sur rapport-Bain), 3468.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3998.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4018.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur obs.-Maclean), 4522.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4630, 4715.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5061.
Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5698.

JOHNSTON, M. THOMAS-GEORGE (*Lambton-ouest*):

Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2622, 2030.

JOLY DE LOTBINIÈRE, HONORABLE SIR HENRI, C.C. M.G. (*Portneuf*):

Inspection du blé—Députations, 1561.
Perception de l'impôt du tabac (rép. à int.-McDougall), 1834.
Inspection de la potasse (rép. à int.-Penny), 1873.
Réclamation de J. P. O. Allaire (rép. à int.-La-Rivière), 1909.
Département du Revenu de l'intérieur (sub.), 2119, 2120, 2121, 2288, 2289.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2147.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2251.
Renvoi de W.J. Christie, du département du Revenu de l'intérieur à Winnipeg (sur m.-Roche), 2428.
Tabac étranger en feuille (rép. à int.-Cowan), 2510.
Indication du poids des colis (rép. à int.-Ellis), 2730.
Tabac canadien et tabac étranger (rép. à int.-Dugas), 3105.
Exportation de grain (rép. à int.-Bell, Addington), 3105.
Amendement à la loi concernant les falsifications (B. n° 123), 1re lec., 3364; 2e lec., 4017; en comité, 4017; 3e lec., 4023.
Amendement à la loi concernant le Revenu de l'intérieur (B. n° 124), 1re lec., 3364; 2e lec. et en comité, 3784 et suiv.; 3906 et suiv.; 3e lec., 3909.

JOLY DE LOTBINIÈRE, HONORABLE SIR HENRI—*Suite.*

Amendement à la loi relative aux poids et mesures (B. n° 128), 1re lec., 3575; 2e lec., 3911; en comité, 3911 et suiv.; 9904 et suiv.; 3e lec., 9915.
Explications Costigan, 3696.
Inspection du pétrole et du *naphte* (B. n° 131, explications et 1re lec.), 3774; 2e lec. et en comité, 3909 et suiv.; 3e lec., 4017.
Inspection du blé (B. n° 132)—Explication et 1re lec., 3776; (bill retiré), 5118.
Embarillage frauduleux des *pommes* (sur observ.-McMillan), 3783.
Spiritueux au Yukon (sur observ.-Prior), 3815.
Étalons de grains (sur m.-Davin), 3864.
Inspection générale (sur B.-Penny), 3896.
Correspondance Barrett-Costigan et le ministère du *Revenu de l'intérieur*—Perception du revenu, (production de *documents*), 3899.
Raffineries de pétrole au Canada (*résolution*), 3910, 4016, renvoyés au comité général sur le bill concernant l'inspection du pétrole et du naphte), 4016.
Affaire Curless (rép. à int.-Taylor), 4081.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures—Vente du poisson (sur B. Ganong), 4494.
Accise—Salaires des fonctionnaires, etc., (sub.), 4788 et suiv.; 4807.
Service de protection (sub.), 4808 et suiv.
Allocation payée aux percepteurs des douanes sur droits perçus par eux en 1898-99, (sub.), 4810, 5599.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4810 et suiv.
L. A. Fréchette—Traduction spéciale (sub.), 4821.
Salaires des fonctionnaires, etc., des *poids et* mesures (sub.), 4821.
Bateau de passage entre Buffalo, N.-Y., et Crystal-Beach, Canada (rép. à int.-McCleary), 5012.
Département du Revenu de l'intérieur—Montant supplémentaire pour impressions et papeterie, etc. (sub.), 5030.
Amendement à la loi relative à l'inspection générale (B. n° 156), 1re lec., 5119; 2e lec. et en comité, 9660 et suiv., 3e lec., 9685.
District du lac Atlin—Brasseries (rép. à int.-McInnes), 5510.
Inspection des poids et mesures et de la lumière électrique (sub. supp.), 5599.
Détermination du poids du grain—instruments (sur sub.), 5599, 5606.
Inspection des denrées (sub.), 5606 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8316 et suiv.; 8327 et suiv.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers (sur B.), 8785.
Loyer du lot 1, bloc 13, New-Westminster, C.-A. (rép. à int.-Prior), 8999.
Commissaires du havre de Québec—Elévateur (sur B.), 9884.
Violation de la loi concernant le Revenu de l'intérieur (rép. à int.-Bergeron), 10252.
Revue de la situation financière (sur observ.-Foster), 10262.

KAULBACH, M. CHARLES-EDWIN (*Lunenburg*):

Règlements relatifs à la pêche (int.), 2063.
Service maritime et fluvial (sub.), 3024.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Achat (sur B.), 4176.
Construction des bureaux de *poste* (sub.), 5827, 5834.
Pêche du homard (sur observ.-McLennan), 7707 et suiv.
Ports et rivières—*Nouvelle-Ecosse* (sub.), 7748, 7771.

KAULBACH, M. CHARLES-EDWIN—*Suite.*

Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (int.), 8096; (observ.), 8191, 8196.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8162, 8163.
Subventions aux chemins de fer (int.), 8933; (sur résol.), 9505.
Taux d'assurance maritime (rép. à int.-McDougall), 8933.
Chemin de fer de Liverpool, *viâ* Caledonia (sur résol.), 9468.
Chemin de fer d'Indian-Gardens à Shelburne (sur résol.), 9470.
Pêcheurs de Terreneuve et pêcheurs du Canada—Boitte (int.), 9481.

KENDRY, M. JAMES *(Peterborough-ouest):*

Barrage à Nassau *(int.)*, 1872.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observ.-Maclean), 4557.

KLOCK, M. JAMES-B. *(Nipissing):*

Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 4900.

KLOEPFER, M. CHRISTIAN *(Wellington-sud):*

Coût de la Commission internationale (int.), 1830.
Règlements concernant la distribution des médailles (int.), 7329.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8571.

LANDERKIN, M. GEORGE *(Grey-sud):*

Compagnie du Canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée), 1re lec., 1966.
Bills d'intérêt privé—Prolongation de délai (m.), 2201, 5402.
Compagnie du chemin de fer et des mines de la Saskatchewan (B. n° 92), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; *en comité et* 3e lec., 4923.
Redistribution des comtés (sur B.), 3488, 6638.
Bill (n° 144—du Sénat) pour faire droit à Abraham Aronsberg, 1re lec., 4747; 2e lec., 5382; en comité, 7498, 7596; 3e lec., 7827.
Chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B. amend.), 5061.
Compagnie de prêt et de placement l'Impériale du Canada (B. n° 150), 1re lec., 5115.
Comté de Victoria (sur observ.-McDougall), 5429.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6583.
Bill (n° 181—du Sénat) pour faire droit à Isaac Stephen Van Wart, 1re lec., 8924; 2e lec., 9057; 3e lec., 9551.

LANG, M. JOHN *(Peterborough-est):*

Transport du courrier de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang (int.), 3850.
Transport du courrier de Havelock au bureau de poste de Oak-Lake (int.), 3850.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7723.

LARIVIÈRE, M. ALPHONSE-A.-C. *(Provencher):*

Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1763.
Terrains concédés à l'Université du Manitoba —Demande de documents, 1770.
Indemnité aux propriétaires de Saint-Norbert, Man. (int.), 1909.
Réclamation de J.-P.-O. Allaire (int.), 1909.

LARIVIERE, M. ALPHONSE A.-C.—*Suite.*

Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1951.
Listes électorales (sub.), 2311, 2312.
Réunion des comités de la Chambre (observations), 2339.
Documents demandés, 3101.
La banque du Peuple (sur B.), 3329, 3334; amendements du Sénat, 7599.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5375 et suiv.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5404, 5407.
Distribution des *Débats* (sur sub.), 5760.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6412, 6417, 6421, 6444.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires (sub.), 9038.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID, G.C. M.G. *(Québec-est):*

Bill (n° 1) prestation des serments d'office, 4.
Prise en considération du discours du trône (m.), 6.
Comités permanents (m.), 6, 163; (listes), 541; (rapport du comité spécial), 546.
Comité des *Débats* (m.), 6; (sur 2e rapp.), 1761.
Députés décédés (m.), 6.
Adresse en réponse au discours du trône, 86; (m.), 1828.
Message de Son Excellence—Commission d'Economie interne, 162.
Rapport du secrétaire d'Etat, 431.
Bibliothèque du parlement—Comité (m.), 546.
Impressions—Comité (m.), 546.
Vacances de Pâques (m.), 547.
Rapport de l'auditeur général (rép. à int.-Tupper), 547, 716; (rép. à int.-Wallace), 822.
Affaires de la Chambre (rép. à int.-Tupper), 821.
Représentation de Winnipeg (rép. à int.-Tupper, 823; (rép. à int.-Roche), 1846, 8490.
Salle de lecture (rép. à int.-Sproule), 993.
Clôture du débat sur l'adresse, 993, 1035.
Annexes à l'Acte concernant le cens électoral (rép. à int.-Powell), 1095.
Frontière de l'Alaska (rép. à int.-Tupper), 1095, 1187.
Le câble transpacifique (rép. à int.-Tupper) 1375.
L'île de l'Homme-Mort (rép. à int.-Prior), 1375.
Sociétés de bienfaisance (rép. à int.-Montague), 1376.
Importation du bois canadien aux Etats-Unis (rép. à int.-Tupper), 1657.
Spiritueux dans le Yukon (rép. à int.-Sproule), 1657.
Taxe impériale sur les obligations coloniales (rép. à int.-Tupper), 1659, 1828.
Terrains concédés à l'université du Manitoba (rép. à int.-LaRivière), 1770.
Coût du plébiscite (rép.), 1830.
Coût de la Commission internationale (rép.), 1831.
Membres du gouvernement (rép. à int.-McDougall), 1833.
Absence des ministres d'Ottawa (rép. à int.-Henderson), 1835.
Listes des électeurs (rep. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1835, 1836.
Les provinces et le Sénat—Article du *Soleil* (rép. à int.-Casgrain), 1837.
Ecoles du Manitoba (rép. à int.-Casgrain), 1838.
Fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (rép. à int.-Taylor), 1841; (sur m.-Taylor), 9949 et suiv.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Directeur de la poste à Montréal (rép. à int.-Taylor), 1842.
Vol de lettres recommandées (rép. à int.-Henderson), 1845.
Typographie dans les pénitenciers (rép. à int.-Monk), 1848.
Frais de voyage de l'hon. M. G. E. Foster (rép. à int.-McMullen), 1849.
Dépenses de Sir Charles Tupper (rép. à int.-McMillan), 1851.
Législation antichinoise (rép. à int.-Prior), 1853.
Fil d'engerbage (rép. à int.-Henderson), 1853.
Service postal—Ile du Prince-Edouard (rép. à int.-Martin), 1853.
Le député de Burrard (rép. à int.-Prior), 1854.
Anticosti—Correspondance avec le gouvernement britannique (rép. à int.-Taylor), 1856.
Le juge Dugas et la milice à Dawson (rép. à int.-Davin), 1858.
Constables spéciaux—Police à cheval du Nord-Ouest (rép. à int.-Davin), 1858.
Les tribunaux de Québec (rép. à int.-Casgrain), 1861.
Directeur de la poste à Saint-Joseph-d'Alma (rép. à int.-Casgrain), 1862.
Juge doyen du comté d'Ontario (rép. à int.-Hughes), 1863.
Plébiscite—Leeds-sud (rép. à int.-Taylor), 1864.
Salaire des fonctionnaires (rép. à int.-Chauvin), 1867.
Fret océanique et fluvial (rép.), 1876.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.), 1881.
Amendement à la loi des liquidations (sur B.), 1887.
Vente des billets de chemin de fer (sur B.), 1891.
Revision des statuts (rép. à int.-Britton), 1896.
Commission des chemins de fer (rép. à int.-McMillan), 1905.
Indemnité aux propriétaires de Saint-Norbert, Man. (rép. à int.-LaRivière), 1909.
Documents concernant le plébiscite (rép. à M. Foster). 1910; (sur observ.-Foster), 2055, 2062.
Emigration aux Etats-Unis (rép. à M. Clarke), 1911.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du N.-O. (sur B.), 1932.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1935, 2959, 2977, 2987.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1941.
Chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (sur m.), 1965.
Directeur de la poste à Bastican (rép. à int.-Marcotte), 1983.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Enquête (rép. à int.-Clarke), 1984.
Juges de cours de comté—Ontario (rép. à int.-Bennett), 1986.
Paiements à R. J. McLaughlin (rép. à int.-Hughes), 1992.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Mort d'un nommé Thornbury (rép. à int.-Hughes), 1992.
Listes électorales de la Nouvelle-Ecosse (rép. à int.-Mills), 1995.
Discours de M. Lomer Gouin (rép. à int.-Chauvin), 1997.
Bill concernant les droits d'auteur (rép. à int.-Robertson), 1997.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2066 et suiv.
Champ de Mars de Montréal—Occupation par les autorités municipales (sur m.-Monk), 2162.
Besogne des tribunaux à Montréal—Frais de voyage des juges (sur m.-Monk), 2166, 2168, 5764.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), 2199.
Paiements à M. Noble (rép. à int.-Hughes), 2204.
Loi Scott—Comté de Brome (rép. à int.-Pope), 2206.
Usage de la langue française dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int.-Monk), 2208.
L'honorable juge Gagné (rép. à int.-Savard), 2209.
Quarantaine pour les immigrants (rép. à int.-Sproule), 2212.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2222.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2234, 2236; motion pour renvoi à six mois, 2237.
Poursuites électorales dans la province du Manitoba (sur m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2265.
Règlements concernant les mines du Yukon (rép. à int.-Foster) 2267.
Paiements à R. J. McLaughlin et à McLaughlin et McDairmaid, de Lindsay, (rép. à int.-Hughes), 2340.
Coût du plébiscite à certains bureaux de scrutin de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 2341.
Election de Brockville—Secrétaire du scrutin, subdivision n° 2, quartier centre de la ville de Brockville (rép. à int.-Broder), 2341.
Législation au sujet des loteries (rép. à int.-Monk), 2343.
Saisie du sloop *Dorothy* (rép. à int.-Prior), 2390.
Recensement—Nouveau mode (sur m.-McInnes), 2411.
Renvoi de W. D. Ball (sur m.-Wilson), 2415.
Priorité des mesures du gouvernement (m.), 2431, 3586, 3675, 6288.
Rapport du Commissaire Ogilvie sur les affaires du Yukon (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2432, 5764.
Listes électorales du Nouveau-Brunswick (rép. à int.-McInerney), 2556.
Envoi des listes électorales (rép. à int.-Foster), 2557
Melle Annabella Hubert, d'Arichat, (rép. à int.-McDougall), 2561, 3284.
Bills relatifs à la redistribution des comtés et au Sénat (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2561.
Frontière de l'Alaska—Rumeurs au sujet du *modus vivendi* (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2562; (art. de la *Gazette*—sur observ.-Prior), 3872; (dépêche à la *Gazette*—sur observ.-Tupper), 4756; (art. du *Citizen*—sur observ.-Prior), 6936; (sur observ.-Tupper), 8184 et suiv.
Législation antijaponaise de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2562; (rép. à m.-Prior), 5228, 5335, 5515, 5517, 5763, 5874.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (B. n 105)—du Sénat—1re lec., 2632; m. pour 2e lec. et observations, 7665, 7685; 2e lec., 7687; en comité, 7687, 7694; 3e lec., 7695.
Le câble transpacifique (rép. à int.-Morrison), 2723.
Câble transpacifique (documents déposés), 2989; (rép. à int.-Fraser), 3296.
Listes des électeurs—Officiers en défaut (rép. à int.-Foster), 2724.
Nominations faites par un gouvernement sortant de charge (sur m.-sir Charles Tupper), 2760.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2793.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2822, 2850; (sur B.), 4750.
Représentation du territoire du Yukon à la Chambre des Communes (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
Réclamation contre le gouvernement—Cie de mines et de transport du Yukon britannique (rép. à int.-Morrison), 2930.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

M. A. H. Harris, gérant-général du trafic de l'Intercolonial (rép. à m.-McDougall), 2931.
Plébiscite—Comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (sur m.-Moore), 2932, 5765.
Le travail des aubains—Art. de l'*Evening Star*, de Toronto, (rép. à int.-Clarke), 2933; (rép. à int.-McCleary), 3905; (sur observ.-Robertson), 3939; (application de la loi—sub.), 10148.
Conférence de Washington — (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2933; dépêche à la *Gazette* (rép. à int.-Wallace), 3371; dépêche à l'*Evening Telegram* (rép. à int.-Robertson), 3696; (sur observation sir Charles Tupper), 3811; dépêche du *Star* (rép. à sir Charles Tupper), 4194.
Listes d'électeurs de Winnipeg (rép. à int.-Wallace), 2934.
Spiritueux au Yukon (rép. à int.-Prior), 2934; 3000; (sur observ.-Prior), 3816.
Message de Son Excellence—Réponse à l'adresse, 2990.
Bill de redistribution (rép. à int.-sir Charles Tupper) 2990, 3871, 3899.
Réunion du comité des comptes publics (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2990, 2992.
Ministère des Douanes (sub.), 3014.
Droits de la France sur les côtes de Terreneuve (rép. à int.-Gillies), 3100.
Rébellion de 1885—Commission (sur m.-Davis), 3133.
Loi concernant les faillites (rép. à int.-Clarke), 3281.
Navires américains enregistrés à Dawson (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 3325.
La banque du Peuple (sur B.), 3334, 3341, 3513.
Production de documents incomplets (sur observations-sir Charles Hibbert Tupper), 3342.
Fête de la Reine—Ajournement (sur int.-McMullen), 3370; (avis de motion), 3409; (motion pour ajourn.), 3468.
Affaire Christie (sur m.-Roche), 3372.
Redistribution des comtés (B. n° 126)—Explications du bill, 3469, 3483, 3490, 3493, 3512, (rép. à int.-McDonald, King, I.P.-E.), 3476; 1re lec., 3524; (observ. avant 2e lec.), 5228; (en comité), 6759, 6761, 6799, 6800, 6805, 6823, 6908, 6910, 6911, 6912, 6926, 6927, 6938, 6942, 6945, 6965, 6983 et suiv.; 6992.
Loi Scott—Brome (rép. à int.-Moore), 3579.
Retard apporté à la production des documents (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3589.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3803, 4879; (sur observ.-Maclean), 4518; (rép. à int.-Maclean), 4747, 5227.
Rapport du commissaire Ogilvie (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3820.
M. Ogilvie et la compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3839.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3891.
Fraudes électorales au Manitoba (rép. à sir Charles-H. Tupper), 3901, 4080.
Imprimerie—Travail le dimanche (rép. à int.-Guillet), 3904.
Renvoi du gouvernement Turner—Colombie-Anglaise (Documents produits), 3985.
Responsabilité des ministres (sur m.-sir Charles Tupper), 4029.
Protocole—Commission anglo-américaine (Production), 4279, 4288.
Refonte des statuts du Canada (rép. à int.-Henderson), 4290.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 4317.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (sur B.), 4359.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Exclusion des Japonais, C.-A.—Veto fédéral (rép. à int.-McInnes), 4364.
Comité des comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4365; (sur m.-Wallace), 9858.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4388, 4394, 4449, 4468, 4470, 4472, 4487, 4589 et suiv.; 4704.
Immigrants doukhobortses en quarantaine (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4564.
Réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles anglaises (rép. à int.-Wallace), 4566.
Service rapide sur l'Atlantique (rép. à int.-McNeill), 4757, 5435.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-sir Charles Tupper), 4759, 4784, 4788.
Obligations ou garanties enregistrées aux termes du chap. 19 des S. R. du Canada (rép. à int.-Tupper), 4822, 5009.
John Tanner—Réclamation contre le gouvernement espagnol (rép. à int.-Russell), 4823.
Quai de la Pointe-Claire (rép. à int.-Monk), 4824.
Prolongement de l'Intercolonial à Montréal—Demande de documents (rép. à int.-Foster), 4880.
Rapport de la police à cheval du Nord-Ouest, 1898, 5013.
Loi de faillite—Correspondance des chambres de commerce (rép. à M. Bergeron), 5015.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure, 5024.
Nouvelles sommes pour dépenses éventuelles (sub.), 5028.
Subvention à la ville d'Ottawa (résolution—Texte), 5118.
Cour d'appel au Yukon (rép. à int.-Prior), 5330.
Trafic des spiritueux (rép. à int.-Flint), 5383.
Voyage de M. Coste au Yukon et en Angleterre (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5383.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5406, 5407.
Frontière de l'Alaska et câble transpacifique (rép. à int.-sir Charles Tupper), 5410.
Transport des marchandises par le Pas-de-White (rép. à int.-Wallace), 5411.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5430.
Milice et défense—Crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels (sub.), 5442.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5577 et suiv.
Cause de Spellman (sub.), 5614.
Statuts de la législature de la Colombie-Anglaise (Prod. de documents), 4493; (rép. à int.-Prior), 5685.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5782.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 5849 et suiv.
Directeur de la poste de Montréal (rép. à int.-Quinn), 5873.
Droits sur les instruments aratoires (sur m.-Davin), 5891.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6193 et suiv.; 6572.
Edifices fédéraux et municipalités (rép. à int.-Bergeron), 6385.
Pénitencier de Kingston—Mises à la retraite (rép. à int.-Clarke), 6385.
Anniversaire de la naissance de sir Charles Tupper, 6388.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6414, 6425.
Subsides (sur résolutions demandant un dixième des montants contenus dans les estimations), 6473.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6596, 6597.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden, Halifax), 6737, 6826.
Compagnie d'Estacades de Ristigouche (sur m. pour renvoyer bill au comité), 6827.
Impression des listes électorales (rép. à int.-Bell, Pictou), 6830.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6847 et suiv.
Commissions sous le grand sceau (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 1499.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4502.
Soumissions pour fil d'engerbage (rép. à int.-Taylor), 6933.
Relations commerciales et autres avec les Etats-Unis (rép. à m.-McCarthy), 6937.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (B. n° 171), 1re lec., 7001; 2e lec. et en comité, 9622 et suiv.; 9630 et suiv.; 9750 et suiv.; 3e lec., 9755.
Milice—Solde et allocation, etc. (sub.), 7012-13.
Habillements et nécessaires (sub.-Incident-Bate), 7121.
Milice—Frais de transport (sub.), 7137.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7211.
Renvoi de James Devlin (rép. à int.-Hughes), 7225.
Amendement à la loi électorale (rép. à int.-Ingram), 7226, 7331.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7237; (sur explication-Fortin), 7657.
M. A. R. McDonald (sur sub.), 7295 et suiv.
Résolution relative au Sénat (rép. à int.-Sir Charles Tupper), 7330, 7458, 8238; résolution retirée, 8769.
Le Long Quai—Articles du *Star* et du *Citizen* (sur explications-Blair), 7337.
Troupes canadiennes en cas de guerre au Transval (sur observ.-Hughes), 7338.
Terres fédérales: Imputable sur le capital (sub.), 7536.
Décès de l'honorable M. W. B. Ives, 7553.
Décès de l'honorable M. Geoffrion, 7651.
Acte des aubains de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 7789, 8241, 8487, 8773.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (m.), 7789.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7810 et suiv.; (sur m.-McNeill), 8243, 8368, 8490, 8650, 8654; (sur int.-Tupper), 8771.
Amendement à la loi des pénitenciers (B. n° 173—du Sénat), 1re lec., 7893; 2e lec. et en comité, 8779; 3e lec., 8790.
Anse-aux-Gascons (Port-Daniel-est), brise-lames (sub.), 8123.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière (sub.), 8137.
Rivière-du-Loup (en haut)—Creusement du chenal depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Louiseville (sub.), 8155-56.
Lignes télégraphiques—Territoires du N.-O. (sub.), 8202 et suiv.
La Reine *vs* Skelton (rép. à m.-Davin), 8238, 8367.
Inspecteur Moody, T.N.-O. (rép. à int.-Davis), 8241.
Intercolonial—Améliorations à la gare de Lévis (rép. à int.-Marcotte), 8241.
Stations de démonstration (sub.), 8329.
Maraude sur la côte du Pacifique (rép. à int.-Prior), 8368.
Elections contestées—Honoraires des greffiers (rép. à int.-Calvert), 8369.
Dr F. B. McCormick, ex-officier de douanes à l'Ile Pelée (sur sub.—Int.-Taylor), 8462, 8465.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Saisie de bateaux et de filets appartenant à des pêcheurs canadiens (rép. à int.-Prior), 8651.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 8762.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 8767.
Pensions payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 8767.
Pensions—Rébellion de 1885 (sub.), 8767.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8790 et suiv.
Correspondance échangée entre lord Aberdeen et sir Charles Tupper au sujet du changement de cabinet (rép. à int.-sir Charles Tupper), 8931.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8936 et suiv.; 8939 et suiv.; (sur B.) 9688 et suiv.; 9704.
Question du Transvaal (observ. et résolution), 9000.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I.P.-E. (rép. à int.-Martin), 9008, 9009; (rép. à int.-Macdonald), 9066.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9038, 9040, 9047.
Mort de M. l'Orateur Edgar, 9061.
Election d'un nouvel orateur, 9063, 9065.
Habillements militaires (sub.), 9122 et suiv.; 9125, 9127.
Amendement à la loi relative à la Cour de l'Echiquier (B. n° 184—du Sénat), 1re lec., 9186; 2e lec., 9323.
Amendement à la loi relative aux expropriations (B. n° 185—du Sénat), 1re lec., 9186; 2e lec., en comité et 3e lec., 10244.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (B. n° 186—du Sénat), 1re lec., 9186; 2e lec. et en comité, 8870; 3e lec., 9882.
Nomination de McGregor et de Norwood (sur question de privilège-sir Charles Tupper), 9189.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9190, 9192.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9212 et suiv.; 9380 et suiv.; (sur B.), 9783 et suiv., 9791, 9794, 9799 et suiv.; 9814 et suiv.; 9836, 9840 et suiv.; 9856.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9267.
Amendements faits par le Sénat à la loi relative au cens électoral (rép. à int.-Montague), 9322; (rép. à int.-Martin), 9479-80.
Cie du chemin de fer le Grand-Nord—Chemin entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite (sur rés.), 9449.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sur résol.), 9466.
Chemin de fer de Caplan à Paspébiac (sur résol.), 9466.
Cie du chemin de fer des Comtés-Unis (sur résol.), 9467, 9615.
Vente de billets sur les chemins de fer (sur B.—Amend. du Sénat), 9477.
Honoraires des sténographes au comité des privilèges et élections (sur rapp. du comité des privilèges et élections), 9479.
Prohibition (rép. à int.-Bergeron), 9482.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9487, 9494.
Cie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9509-10.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9530 et suiv.
Cie de chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9562 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9571 et suiv.; 9577 et suiv.; 9584 et suiv.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Érié et Pacifique, de Tilsonburg à Ingersoll ou Woodstock, Ont. (sur résol.), 9590.
Pont de Québec (sur résol.), 9591 et suiv.; 9600.
Pont d'Yamaska (sur résol.), 9601.
Commissaires du havre de Québec (rép. à int.-Bergeron), 9618-19, 9725; (sur B.), 9711 et suiv., 9883, 9887 et suiv.; 9890 et suiv.; 9895 et suiv.
Représentation de Huron-Ouest (rép. à int.-Maclean), 9619.
Fêtes à Chicago—Invitation au premier ministre (rép. à int.-Davin), 9721, 9862, 10245.
Cartoucherie de Québec (rép. à int.-Clancy), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9757, 9759, 9761 et suiv.
Amendement à la loi relative à la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer (B. n° 188), 2e lec., en comité et 3e lec., 9858.
Pénitencier de la Montagne-de-Pierre (rép. à int.-Foster), 9859.
Election de Bothwell, 1896 (sur observ.-Clancy), 9919.
Edifice public à Victoriaville (sub.), 9977.
Port de Montréal: Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9990.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10010.
Cacouna—Prolongement du quai—Achèvement (sub.), 10041-42.
Les Eboulements—Réparations au quai—Achèvement (sub.), 10042.
Cap-à-l'Aigle—Addition au quai et réparations générales (sub.), 10042-43.
Kamouraska—Construction d'un quai en L (sub.), 10043.
Saint-André-de-Kamouraska (sub.), 10043.
Ile aux Grues, rive nord—Construction du quai et achat du terrain (sub.), 10043.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Baie-de-Hontleur (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10045.
Débarcadère de Knowlton—Réparations (sub.), 10045.
Sabrevois—Quai (sub.), 10046 et suiv.; 10054.
Ile d'Anticosti—Renouvellement de fil télégraphique entre la rivière aux Becs-scie et la Baie des Anglais (sub.), 10098, 10101, 10108.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10121 et suiv.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10125.
Cause Wentworth *vs* Mathieu (sub.), 10137.
Paiement à Charles Brenner—Fourrures (sub.), 10139, 10192 et suiv.
Somme payée à MM. Hall et Myrick en remboursement des droits de douane payés par eux aux Etats-Unis sur le poisson et l'huile de poisson (sub.), 10139.
Comité des privilèges et élections—Impressions du rapport (m.), 10140.
Entreprises accordées sans soumissions (sur int.-Davin), 10141.
Comité des comptes publics—Impression du rapport (m.), 10141.
Rémunération des sténographes au comité des privilèges et élections (m.), 10141.
Réclamation de Thomas Meagher, pour arrestation (rép. à int.-Clancy—Documents), 10195, 10221.
Département de la police à cheval—Appointements d'un commis de 2e classe (sub.), 10146.
Juge pour une cour d'Ontario (sub.), 10146.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Augmentation de solde—Police fédérale (sub.), 10151.
Impression des listes électorales (sub.), 10151 et suiv.; 10159 et suiv.
Somme supplémentaire—Traduction en dehors de la session (sub.), 10163.
Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10178.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10183 et suiv.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10217 et suiv.
Traitement du greffier de la cour territoriale du Yukon (sub.), 10220.
Frais de subsistance pour deux juges dans le territoire du Yukon (sub.), 10220.
Entretien des prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), 10222.
Gratification à lady Edgar (sub.), 10225.

LAVERGNE, M. LOUIS *(Drummond et Arthabaska):*

Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska (B. n° 46), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; 3e lec., 3102.
Revue de la situation financière (sur observ.-Foster), 10262.

LEGRIS, M. JOSEPH-HORMISDAS *(Maskinongé):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1367.
Travaux—Rivière Nicolet (int.), 3580.

LEMIEUX, M. RODOLPHE *(Gaspé):*

Adresse en réponse au discours du trône, 241.
Le Canada à l'Exposition de Paris en 1900 (int.), 1845.
Compagnie du chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (B. n° 112), 1re lec., 2817; 3e lec. suspendue, 5913, 6337; 3e lec., 6412.
La "North American Transportation Company" (observ.), 5686.
Utilité des "Débats" (sur sub.), 5759.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7235.
Steamers entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 8697 et suiv.
Steamers entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie (sub.), 8703.

LOGAN, M. HANCE-J. *(Cumberland):*

Cie du chemin de fer Alaska-Yukon (B. n° 5), 1re lec., 633; 2e lec., 951.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4012.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8920 et suiv.

MACDONALD, M. AUGUSTINE-COLIN *(King, I. P.-E.):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1284.
Entrepôts de douane—I.P.-E.—M. J.G. Scrimgeour (int.), 2132.
Iles de la Madeleine—Entreprise du transport des malles (int.), 2132.
Chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard (sur m.-Martin), 2408, 2409.
Service maritime et fluvial (sub.), 3037, 3038, 3047, 3048, 3052, 5181 et suiv.
Service postal, I. P.-E. (sur m.-Martin), 3170.
Représentation, I. P.-E. (int. sur B. de redistribution), 3476; (sur B.), 6923-24.

MACDONALD, M. AUGUSTINE-COLIN—*Suite.*

Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B), 4647.
Pêche du homard (sur sub.), 5042; (sur observ.-McLennan), 7705.
Primes de pêche—Ile du Prince-Edouard (m. suspendue), 5875.
Matériel militaire et autres (sub.), 7099.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes--Matériel roulant (sub.), 7405, 7407, 7409, 7410.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7759.
Souris, Knight's-Point—Pour solidifier le brise-lames (sub.), 7777.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8161.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
Stations de démonstration (sub.), 8315.
Steamers entre un ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), 8709.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I. P.-E. (sur int.-Matin), 9008; (int.), 9066.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9148.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9242.
Canal du Sault Sainte-Marie — Réclamation Ryan et Cie (sub.), 9247 et suiv.
Cardigan-nord—Réparations à la jetée (sub.), 10034.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 10190 et suiv.

MACDONALD, M. PETER *(Huron-est):*

"Home Life Association of Canada" (B. n° 13), 633; 3e lec., 2724.
Adresse en réponse au discours du trône, 1297.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2789.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4021.
Redistribution des comtés (sur B.), 6620.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8608 et suiv.

MACDONELL, M. JOHN-ALEXANDER *(Selkirk):*

Améliorations aux chambres des comités (sur observatives-Penny), 3343.
Ports et rivières, Manitoba (sub.)—Lac Manitoba —Création de nouvelles décharges, 8098; quai sur le lac Winnipeg, 8100, 8101, 8103.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9368.

MACKIE, M. THOMAS *(Renfrew-nord):*

Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5346.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 5390.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8010.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8531.
Chemin de fer du Portage-du-Fort à Bristol (sur résol.), 9165.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY *(York-est, O.):*

Chemin de fer Canadien du Pacifique—Tarif spécial (int.), 4083.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY—*Suite.*

Directeur de la poste à Toronto-est (int.), 4292.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (observations), 4516; (int.), 4747, 5227.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4787.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4795.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6855.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9337 et suiv., 9396 et suiv., (sur B.), 9785.
Représentation de Huron-ouest (int.), 9619.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9628.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9641, 9651, 9654.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9755, 9758, 9759; (amend.), 9759, 9766, 9772.

MACPHERSON, M. THOMAS-HENRY *(Hamilton):*

Cie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (B. n° 8), 1re lec., 633; 2e lec., 951.
Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest (B. n° 90), 1re lec., 2201; 2e lec., 2339.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7964.

MCALISTER, M. JOHN *(Ristigouche):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1163.
Le commissaire LeBel (int.), 1873.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (B. n° 65), 1re lec., 1966; m. p. 2e lec., 2171; 2e lec. remise, 2550; bill suspendu, 2676; 2e lec., 2724; (renvoyé au comité), 6826; bill retiré, 8997.
Emigration aux Etats-Unis—Dépêches des journaux (int), 2134.
Compagnie canadienne d'assurance de bienfaisance mutuelle (à resp. limitée)—(B. n° 99), 1re lec., 2337; 2e lec., 2551.
Modus vivendi—Privilèges aux navires de pêche des Etats-Unis (int.), 2350.
Chemin de fer du Manitoba et du Sud-est (B. n° 157), 1re lec., 5227.
Compagnie du chemin de fer Témiscouata (m.), 5764; (B. n° 166), 1re lec., 6136; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 6879.
Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5839-40.
"Penberthy Injector Company" (sur B.), 6879.
Redistribution des comtés (sur B.), 6977, 6981.
Quai à Maria (sub.), 8154.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9234, 9245.
Campbellton—Réparations au quai (sub.), 10037-38.
New-Carlisle—Réparations au quai (sub.), 10039.
Carleton—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.
Newport--Brise-lames (sub.), 10040-41.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 10191.

MCCARTHY, M. LEIGHTON-GOLDIE *(Simcoe-nord):*

Autorisation au Commissaire des brevets d'invention pour venir en aide à George-L. Williams (B. n° 12), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 3031.
Adresse en réponse au discours du trône, 1022.
Bill (n° 88)—du Sénat—pour faire droit à David Stock, 1re lec., 2632; 2e lec., 2724; en comité, 3517.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2965.

McCARTHY, M. LEIGHTON-GOLDIE—*Suite.*

Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3888.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4804.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5348.
Compagnie impériale de prêts et de placements (B. n° 151), 2e lec., 5559; 3e lec., 6332.
Redistribution des comtés (sur B.), 6692 et suiv., 6813.
Relations commerciales et autres avec les Etats-Unis (m. pour doc.), 6937.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8024 et suiv.
Amendement à la loi relative aux liquidations 8795 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub)., 9310 et suiv.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9563.

McCLEARY, M. WILLIAM *(Welland)*:

Accusations contre J.-R. Secord (int.), 1848.
Compagnie du pont de Buffalo et de Fort-Erié (B. n° 96), 2e lec., 2551; en comité et 3e lec., 3517.
Améliorations aux ports de Port-Colborne et de Port-Dalhousie (m. et discours), 3304.
Loi concernant le travail des aubains (int)., 3904; (sur observ.-Robertson), 4001.
Canal Welland—Port-Colborne (sur observ.-Montague), 4027.
Bateau de passage entre Buffalo, N.Y., et Crystal-Beach, Canada (int.), 5012.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5069, 5277.
Edifices publics, Ottawa—y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5213.
Directeur de la poste de Humberston (int.), 6567.
Redistribution des comtés (sur B.), 6782 et suiv., 6804, 6807, 6808.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9272 et suiv., 9297 et suiv., 9311-12, 9318.

McCLURE, M. FIRMAN *(Colchester)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 512.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7089.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7761, 7770.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8008.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8610 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8853 et suiv.

McCORMICK, M. GEORGE *(Muskoka et Parry Sound)*:

Compagnie du chemin de fer de la Baie de James (B. n° 73), 1re lec., 2045.
Sauvages de Rama et corvée statutaire (int.), 2726.
Bois de la réserve de Duceis (int.), 2726.
Chemin de fer de Parry-Sound à Sudbury (sur résol.), 9511.

McDOUGALL, M. HECTOR-F. *(Cap-Breton)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1376.
Coût du plébiscite (int.), 1830.
Membres du gouvernement (int.), 1833.
Perception de l'impôt du tabac (int.), 1834.

McDOUGALL, M HECTOR-F.—*Suite.*

Francis Mackenzie, de Christmas Island (int.), 2509, 2924, 2725.
Mlle Annabella Hubert, d'Arichat, (int.) 2561, 3284.
Jetée ou brise-lames à Gabarus (int.), 2724.
M. A. H. Harris, gérant général du trafic de l'Intercolonial (m. pour doc.), 2931.
Service maritime et fluvial (sub.), 3023, 3054 et suiv.
Station pour signaler les tempêtes à McKeen's-Point—Soumissions (int.), 3112.
Fret sur l'Intercolonial (int.), 3284.
Service postal entre Orangedale et Margaree (int.), 3288.
Elèves de l'école militaire de Frédéricton (int.), 3364, 3821.
Tarif de transport—Farine (int.), 3580, 4748.
Prolongement vers l'est—Remboursement de la subvention (int.), 3582.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur rés. —*En comité*), 3769; (sur B.), 3790.
Service postal du Yukon (observations), 3817; (sur observ.-Taylor), 4373.
Trafic le dimanche sur l'Intercolonial (int.), 3901.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3925.
Pêche du homard (int.), 3986.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4063 et suiv.
Destitution de Frank A. Gillies (int.), 4081.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4433, 4708, 4726, 4728.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4813, 4815, 4819.
Directeur de la poste de Sydney-nord—Destitution (rép.), 4919, 5014.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4994; (amend.), 4995.
Documents demandés, 5015, 6600, 7792.
Ministère des Postes (sub.), 5049 et suiv.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 5074 et suiv.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 5220 et suiv.
Comté de Victoria, N.-E. (observations), 5412, 5421.
Impression des listes électorales (sur int.-Bell), 6830.
Intercolonial—Nomination de M. Bruce McDougall (int.), 7201.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7734, 7737, 7742 et suiv., 7746 et suiv., 7752 et suiv., 7763, 7769.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8000.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8143, 8145 et suiv.
Annuaire statistique (sub.), 8255.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8295 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8344.
Douanes—Marchandises importées sous l'empire du tarif de faveur (sur sub.), 8443 et suiv., 8469 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Les anciennes provinces (sur sub., int.), 8498 et suiv., 8512.
Steamers entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona (sub.), 8711 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8744 et suiv.
Taux d'assurance maritime (int.), 8933-34.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8956.

McGREGOR, M. WILLIAM *(Essex-nord)* :

Fusionnement de la compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la Rivière Détroit (B. n° 60), 2e lec., 1877 ; 3e lec., 3519.
"Fac-simile" de timbres-poste (int.), 2926.
Redistribution des comtés (sur B.), 3502.
Loi relative au travail des aubains (sur observations-Robertson), 4008.
Pouvoirs accordés au commissaires des brevets afin de faire droit à la pétition de la "Penberthy Injector Co." (B. n° 141), 1re lec., 4360 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec. 6878.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6449.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6901.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Mines-de-Bruce—quai (sub.). 8009.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8099.
Service télégraphique et service des signaux en général—perception du revenu (sub.), 8209.
Stations de démonstration (sub.), 8321.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8362.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8481 et suiv.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8991 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9852.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10087.

McHUGH, M. GEORGE *(Victoria-sud, O.)* :

Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (B. n° 66), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2308 ; 3e lec., 31[illegible]2.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observations-Maclean), 4563.
Lettre de M. R. J. McLaughlin (sur observations-Hughes), 5021.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6465.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4511.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7319.
Chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon (sur résol.). 9462 et suiv.
Rivière Scugog—Dragage du chenal (sub.), 10090.
Rivière Otonabee—Améliorations de la navigation (sub.), 10090.

McINERNEY, M. GEORGE-V. *(Kent, N.-B.)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 692.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2301.
Pêche du homard (int.), 2338, 2935.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (int.), 2347.
Listes électorales—Nouveau-Brunswick (int.), 2556.
Service maritime et fluvial (sub.), 3016.
Boaz Gross, de Hillsboro, N.-B. (int.), 4749.

McINNES, M. WILLIAM-WALLACE-BURNS *(Vancouver)* :

Amendement à l'acte de naturalisation (B. n° 37), 1re lec., 993 ; m. pour 2e lec. et discours, 2195 ; 2e lect., remise, 2554.
Acte à l'effet d'imposer certaines restrictions à l'immigration (B. n° 48), 1re lec., 1186.
Amendement à la loi concernant le territoire du Yukon (B. n° 64), 1re lec., 1829.
Phare sur le récif de Brotchie (int.), 2350.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Tarif (int.), 2350.
Recensement—Nouveau mode (in.), 2409.
Compagnie du chemin de fer Bedlington et Nelson (B. n° 107), 1re lect., 2556 ; 2e lec. 2678 ; en comité et 3e lect., 4023.

McINNES, M. WILLIAM-WALLACE-BURNS—*Suite.*

Chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo (int.), 2557.
Amendement au Code criminel, 1892 (B. n° 111), 1re lec., 2722.
Hôtel des Monnaies (m. et discours), 3135.
William Beaumont de Cowichan (int.), 3846.
Salaires concernant le service des phares de la Colombie-Anglaise (int.), 3847.
Bancs d'huîtres d'Oyster-Bay, C.-A. (int.), 3847.
Exclusion des Japonais, C.-A. — Veto fédéral (int.), 4364.
Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton ; nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique" (B. n° 158), 1re lec., 5408.
District du lac Atlin—Brasseries (int.), 5510.
Champ de tir—Colombie-Anglaise (int.), 5510.
Sauvages de la Colombie-Anglaise (sub.), 5721, 5743.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B. amend.), 6870 et suiv.
Gardien du phare de l'île Entrance (int.), 7328.

Mc ISAAC, M. COLIN-F. *(Antigonish)* :

Compagnie d'exploitation de bois Bronson et Weston et pour changer son nom en celui de Compagnie Bronson (B. n° 70), 1re lec., 1966.
Compagnie du chemin de fer central d'Algoma (B. n° 71), 1re lec., 1966 ;
Coût de l'arbitrage de la mer de Berhing (int.), 2205.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur résolutions, en comité), 3610.

McLELLAN, M. BERNARD DONALD *(Prince-ouest, I.-P.-E.)* :

Gages sur l'Intercolonial (int.), 1875, 2351.
Service postal, I.-P.-E. (sur m.-Martin), 3167.
Prolongement de la saison de la pêche du homard (int.), 6139.
Remboursement des droits de douane à MM. Hall et Myrick, de l'île du Prince-Edouard (sub.), 10201, 10202.

McLENNAN, M. RODERICK R. *(Glengarry)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1419.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur résol. En comité). 3714.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3783.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur B.), 4377 et suiv., 4602.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7445, 7447.
Travaux—Rivière Kaministiquia (sub.), 7634.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7642.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8012.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8025, et suiv.
Station de démonstration (sub.), 8354, 8355.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9154.

McLENNAN, M. ANGUS *(Inverness)* :

Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4022.
Capitaine Reynolds, du *Mulgrave* (int.), 5331.

McLENNAN, M. ANGUS—*Suite.*

Hugh Morrison (int.), 5332.
Section Alba de l'Intercolonial (int.), 5332.
Pêche du homard (observations), 7695.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8287, 8291, 8292.
Steamers entre la terre ferme et les Iles de la Madeleine (sub.), 8696 et suiv.

McMILLAN, M. JOHN *(Huron-sud):*

Dépenses de sir Charles Tupper (int.), 1851, 1901.
Commission des chemins de fer (int.), 1905; (sur m.-Rutherford), 2522.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2983.
Vente des œufs—Amendement à l'acte des poids et mesures (B. n° 122), 1re lec., 3282.
Loi de 1881 relative au chemin de fer Canadien du Pacifique (int.), 3343.
Embarillage frauduleux des pommes (observ. et citation d'un article du *World* de Toronto), 3778, 3780.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.-amend.), 3930, 3932.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6304.
Redistribution des comtés (sur B.), 6815.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7218.
Ministère des Postes (sub.), 7359.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7881.
Annuaire statistique (sub.), 8252, 8255.
Fermes expérimentales (sub.), 8258 et suiv., 8272, 8275, 8278, 8279, 8283.
Stations de démonstration (sub.), 8305, 8321, 8347 et suiv.
Compartiments figorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8754 et suiv.

McMULLEN, M. JAMES *(Wellington-nord):*

Service civil du Canada (B. n° 63), 1re lec., 1770; m. pour 2e lec. et discours, 3344, 3353.
Frais de voyage de l'hon. M. G.-E. Foster (int.), 1849, 1900.
Funérailles de sir John Thompson (int. retirée), 1864.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1948, 5917.
Amendement à l'Acte du service civil (int.), 1973.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2061.
Ministère de la Justice (sub.), 2084, 2085.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2089.
Bureau de l'Auditeur général (sub.), 2104 et suiv.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2154.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2219 et suiv.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2307.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2843; (sur B.), 4979 et suiv.
Ministère des Douanes (sub.), 3004.
Service maritime et fluvial (sub.), 3074, 3087.
Documents demandés, 3102.
Convocation du comité des Comptes publics (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3244.
Fête de la Reine—Ajournement (int.), 3370.
Corporation générale de fidéicommis du Canada (B. n° 129), 1re lec., 3674; 2e lec., 3871; en comité et 3e lec., 5809.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3782.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3838.

McMULLEN, M. JAMES—*Suite.*

Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3887.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4150; (sub.), 4596, 4634; amendement du Sénat, 9736 et suiv.
Comité des Comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4365.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4861.
Ministère des Finances (sub. supp.), 5033 et suiv.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5062 et suiv., 5278.
Habillements des militaires (sub.), 5472-73.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5663.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5734.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5757.
Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5835.
Droits sur les instruments aratoires (sur m.-Davin), 5893 et suiv.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6334.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6447-48.
Redistribution des comtés (sur B.), 6489 et suiv.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7032, 7033, 7034.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7184 et suiv.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7213.
Ministère des Travaux publics (sub.), 7562.
Annuaire statistique (sub.), 8249, 8254.
Stations de démonstration (sub.), 8354-55.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8941 et suiv.; (sur B.), 9695 et suiv.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8963.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9191.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9232 et suiv., 9236 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9389 et suiv.; (sur B.), 9792, 9830 et suiv.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La-Pluie (sur résol.), 9566.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9766.
Sabrevois—Quai (sub.), 10058 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10072 et suiv., 10082 et suiv.
Loi relative à l'emploi des aubains—Application (sub.), 10149-50.
Remboursement de droits de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10204.

McNEILL, M. ALEXANDER *(Bruce-nord):*

Argent payé à la milice—Explications de nature personnelle, 1376.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2072 et suiv.
Listes électorales (sub.), 2316.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2376.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2867.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2941, 2951.
Rébellion de 1885 Commissio (sur m.-Davis), 3132.

McNEILL, M. ALEXANDER—*Suite.*

Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observ.-Maclean), 4524.
Service rapide sur l'Atlantique (int.), 4756, 5434.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4778.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5005.
Redistribution des comtés (sur B.), 5242, 5601 et suiv., 6611 et suiv., 6791 et suiv., 6800, 6802, 6803, 6823, 6907, 6910, 6911, 6941, 6942, 6943, 6961.
Canal de Beauharnois—Destitutions (sur observ.-Bergeron), 5438.
Habillements des militaires (sub.), 5471, 5473-74.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5603.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5755, 5758.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5789.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5821.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6254.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6896.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—*Chemin de fer (sub.), 7187, 7197.*
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7220.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7558 et suiv., 7570, 7571.
Ports et rivières—Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7631-32.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7827 et suiv. ; (m.), 8242 et suiv., 8551 ; (int.), 8368, 8490, 8650.
Fermes expérimentales (sub.), 8282.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8284 et *suiv.*
Câble transpacifique (sur résol.), 8403.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8525.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8750.
Question du Transvaal (sur résol.), 9004 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (int.), 9035, 9039.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9146 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9269 et suiv., 9299.
Docteur Patrick Scott—Réserve de Saugeen (int.), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9759, 9771.

MADORE, M. J.-ALEXANDRE-CAMILLE *(Hochelaga):*

Adresse en réponse au discours du trône, 682.
Compagnie des poudres de Hamilton (B. n° 78), 1re lec., 2045.
Juges pour le district de Montréal (observ.), 7230.

MALOUIN, M. ALBERT *(Québec-centre):*

Cie des steamers de Québec (B. n° 14), 1re lec., 633 ; 2e lec., 961 ; 3e lec., 2724.

MARCIL, M. JOSEPH-EDMOND *(Bagot):*

Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4426 *et suiv.*
Redistribution des comtés (sur B.), 6986, 6988-89.

MARCOTTE, M. FRANÇOIS-ARTHUR *(Champlain):*

Adresse en réponse au discours du trône, 532.
Comité des Débats (sur 2e rapp.), 1768.
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (int.), 1858.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1950.
Directeur de la poste à Batiscan (int.), 1983, 1986, 2340.
Comté de Bagot—Dépenses du plébisite (int.), 1983.
Amendement à loi du service civil (sur B.), 2233.
Donkhobortses, Finlandais, Mennonites et Galiciens (int.), 2506.
Rapatriement des Canadiens (int.), 3108.
Destitution de M. Pierre Samson (int.), 3111.
Bail de M. Thomas Powers, de Lévis (int.), 3112, 3286.
Bois de chauffage aux forts de Lévis (int.), 3112.
M. Agapit Ouellet (int.), 3287.
Employés de l'Intercolonial (int.), 3287.
Bureau de poste de Guay, Lévis (int.), 3288.
Plaintes des mineurs du Yukon (int.), 3343.
Navigabilité de la rivière Batiscan (int.), 3583.
Refonte des actes relatifs aux Commissaires du havre de Québec (sur B.), 3950.
Bail entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4660 et suiv.
Intercolonial—Réinstallation d'Eug. Blanchette (int.), 5874.
Changements à l'éclairage de l'horloge du parlement (int.), 6138.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7089 *et suiv.*
Intercolonial—Améliorations à la gare de Lévis (int.), 8241.
Achat de terrain à Lévis (int.), 8489.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8945.

MARTIN, M. ALEXANDER *(Queen-est, I.P.-E.):*

Service postal—Ile du Prince-Edouard (int.), 1853 ; (m. pour doc.), 3154.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Courbe à Wiltshire-nord (int.), 1869.
Dépenses pour les jetées, I.P.-E. (int.), 1970.
Service postal—Mount-Albion, I.P.-E. (int.), 1985.
Directeur de la poste à Brookside, I.P.-E. (int.), 1985.
Entrepôts frigorifiques pour le poisson (int.), 1994.
Boitte fraîche pour pêcheurs (int.), 1994.
Stations de démonstration—Volailles (int.), 2129.
Stations de démonstration—Arbres fruitiers, etc. (int.), 2129.
Aspersion des arbres fruitiers (int.), 2129.
Dragage—Port de Pinette (int.), 2130.
Transport des malles entre l'Intercolonial et le cap Tourmentin (int.), 2344.
Gardien de phare à l'île Wood (int.), 2346 ; (m. pour doc.), 4830 et suiv., 10142.
Chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard (m. *pour doc. et discours), 2386, 2390.*
Jetée à China-Point, I.P.-E. (int.), 2509.
Demandes de documents, 2902, 3903, 6325.
Brise-lames de Souris (int.), 4290.
Changements dans le service postal à Grand-View, I.P.-E. (int.), 5011.
Communications entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre (int.), 5518.
Saisie de casiers et de cordages dans l'Ile du Prince-Edouard (observations), 5528 *et suiv.*
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5778.
Pêche du homard—Prolongation de la saison (int.), 6567.

MARTIN, M. ALEXANDER—*Suite.*

Redistribution des comtés (sur B.), 6913 et suiv., 6924 et suiv.
Ministère des Postes (sub.), 7362.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 7478; pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7403 et suiv., 7408, 7409, 7413.
Travaux publics—Ile du Prince-Edouard—Reconstruction de la jetée principale (sub.), 7772 et suiv.
Souris, Knight's-Point, pour solidifier le brise-lames (sub.), 7776.
Port de Summerside (sub.), 7778, 7780 et suiv.
Annuaire statistique (sub), 8255-56.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8294, 8299.
Steamers entre un port ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un port ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), 8705 et suiv.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8967.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I. *P.-E. (int.), 9007.*
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour *(sub.), 9221, et suiv., 9227, 9235 et suiv., 9243; (sur B.), 9774 et suiv., 9780.*
Amendements à la loi relative au cens électoral *(int.), 9479.*
Anse-au-Canot—Brise-lames (sub.), 10032, 10034.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 10189 et suiv.
Remboursements de droits de douane à MM. Hall et Myrick, de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 10202 et suiv., 10216 et suiv.

MARTINEAU, M. PIERRE-RAYMOND-L. *(Montmagny):*

Adresse en réponse au discours du trône, 22.

MAXWELL, M. GEORGE-RITCHIE *(Burrard):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1035.
Amendement à l'acte relatif à l'immigration chinoise (B. n° 49), 1re lec., 1186; m. pour 2e lec., 4341.
Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike *(B. n° 103), 1re lec., 2431: 2e lec., 2724;* en comité et 3e lec., 4023.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4056, 4059-60.
Allocation pour frais de route des députés (int.), *6724.*

MEIGS, M. DANIEL-BISHOP *(Missisquoi):*

Cie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg (sub.), 9450 et suiv.

MILLS, M. JOHN-B. *(Annapolis):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1733.
Listes électorales de la Nouvelle-Ecosse (int.), *1995.*
Edifice public à Annapolis-Royal (int.), 2432, *2727.*
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3919, 9905.
Service des bouées dans le bassin d'Annapolis et de Digby (int.), 4082, 5010.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4694.
Jetée à Port-George, comté d'Annapolis (int.), *7552.*

MILLS, M. JOHN-B.—*Suite.*

Edifices publics, Ontario (sub.), 7647.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7658.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7791.
Percepteurs des douanes qui se livrent au commerce (sur sub. int.), 8471.
Steamers entre Saint-Jean et Digby (sub.), 8693.
Directeur de la poste—Port-George, comté d'Annapolis (int.), 8997, 9187, 9722.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9768.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9802, 9804 et suiv., 9807.
Crique-Parker—Prolongement du quai (sub.), 10025 et suiv.
Cap Tourmentin—Réparations au brise-lames (sub.), 10036.
Impression des listes électorales (sub.), 10153 et suiv., 10158.

MONET, M. DOMINIQUE *(Laprairie et Napierville):*

Adresse en réponse au discours du trône, 547.
La banque du Peuple (sur B.), 3330.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4665.
Chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (sur B. amendement), 6105, 6106, 6412.
Chemin de fer du village de Saint-Rémi à Stottsville (sur résol.), 9461.

MONK, M. FREDERICK-D. *(Jacques-Cartier):*

Adresse en réponse au discours du trône, 249.
Cie d'assurance du Canada contre les accidents (B. n° 3), 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 5060.
Cie d'assurance du Canada sur les glaces (B. n° 4), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité, 5060; 3e lec., 5270.
Amendement à la loi du service civil (B. n° 50), 1re lec., 1284; m. pour 2e lec. et discours, 2224.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1766.
Courants le long du littoral canadien (int.), 1840.
Cale sèche de Tate (int.), 1847.
Typographie dans les pénitenciers (int.), 1847.
Réparations du bureau de poste de Montréal (int.), 1990, 2131.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2027.
Quai de la Pointe-Claire (int.), 2130, 4824.
Champ de Mars de Montréal—Occupation par les autorités municipales (m. pour documents et discours), 2159.
Besogne des tribunaux à Montréal—Frais de voyage des juges (m. pour documents), 2163, 5764.
Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), *2196.*
Améliorations du port de Montréal (int.), 2206.
Usage de la langue française dans les Territoires du Nord-Ouest *(int.), 2208.*
Listes électorales (sub.), 2325.
Législation au sujet des loteries (int.), 2342.
Batture dans le nouveau chenal du lac Saint-Louis (int.), 2351.
Arbitrage—Canal de Soulanges (int.), 2352.
La banque du Peuple (sur B.), 3332, 3339, 3340.
Ecluse de Saint-Ours—Surintendant (int.), 3583.
Canal de Chambly—Enquête (int.), 3584.
Bouées de la rivière Richelieu (int.), 3822.
M. Alexander Walmsley (int.), 3822.
George Pepin, employé du canal Chambly (int.), 3848.
Pont Yule, à Chambly (int.), 3853.
Travaux publics à Beloeil—Rivière Richelieu (int.), 3854.

MONK, M. FREDERICK-D—*Suite.*

Matrices pour timbres-poste (int.), 3969.
Intercolonial—Traverses (int.), 5330.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Commission d'enquête (int.), 5509.
Titre des sauvages (sur sub.), 5726.
Distribution des *Débats* aux universités (sur sub.), 5760.
Salaires des directeurs de la poste (int.), 6932.
Transport des malles, comté de Jacques-Cartier (int.), 6932.
Inondation des terres de Sainte-Geneviève (int.), 6933.
Chenal du lac Saint-Louis (int.), 8240.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8544 et suiv., 8559.
Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (observ.), 9066.
Habillements militaires (sub.), 9095, 9127-28.
Joseph Larose, de Saint-Laurent (sur sub.), 9134.
Approfondissement de la rivière Saint-Pierre, Lachine (sub.), 9180.
Reconstruction d'une partie du mur du sud du canal, à l'avenue Atwater (sub.), 9181.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sur résol.), 9456 *et suiv.*
Chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon (sur résol.), 9461, 9463.
Cie de chemin de fer d'Ontario et de la Rivière-La Pluie (sur résol.), 9563.
Cie de chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9575.
Pont de Québec (sur résol.), 9598, 9600.

MONTAGUE, HONORABLE M. WALTER-H. *(Haldimand):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1057.
Sociétés de bienfaisance (int.), 1375.
Inondations causées par la Grande Rivière (int.), 2563.
Exclusion de bétail (m. pour doc.), 3281.
Mises à la retraite—Ministère de l'Agriculture (m. pour doc.), 3281.
Société d'assurance mutuelle (int.), 3372.
Redistribution des comtés (sur B.), 3494.
Personnes au service de la quarantaine (int.), 3853.
Amendement à la loi concernant les poids et mesures (sur B.), 3911, 3931.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3997.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4019, 4021, 4022.
Canal Welland—Port-Colborne (observ.), 4023.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4592 et suiv., 4684.
Département du revenu de l'intérieur—Montant supplémentaire requis pour impressions et papeterie, etc. (sub. supp.), 5030 et suiv.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5036, 5037.
Ministère de l'Agriculture (sub. supp.), 5946 et suiv.
Ministère des Travaux publics (sub. supp.), 5091.
Service maritime et fluvial (sub.), 5189 et suiv.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5939, 5950, 5951.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6111.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6431, 6432, 6440, 6441.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6453, 6454, 6455, 6456, 6457, 6460, 6461, 6464, 6465, 6467.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4513.

MONTAGUE, HONORABLE M. WALTER-H.—*Suite.*

Matériel militaire et autres (sub.), 7102.
Habillements et nécessaires (sub.), 7106.
Collège militaire Royal (sub.), 7149-50.
Intercolonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7172, 7175, 7181, 7188, 7189, 7192, 7193, 7198, 7199, 7249 et suiv., 7275 et suiv.
Le Long Quai—Artitles du *Star* et du *Citizen* (sur explications-Blair), 7337.
Port-Colborne et Port-Maitland (int.), 7792, 8650, 9193.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7965 et suiv.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7991, 7997.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8017 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8028, 8030.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8585 et suiv., 8620, 8625, 8632 et suiv., 8641 et suiv.
Service à la vapeur entre Saint-Jean, N.-B., et Liverpool (sub.), 8689 et suiv.
Habillements militaires (sub.), 9082 et suiv., 9119 et suiv.
Intercolonial—Nouvelles voies de garage (sub.), 9163 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9263 et suiv., 9288, 9292, 9300 et suiv., 9321.
Amendements faits par le Sénat à la loi relative au cens électoral (int.), 9322.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9329.

MOORE, M. ALVIN-HEAD *(Stanstead):*

Adresse en réponse au discours du trône, 329.
Le ministre de l'Agriculture sur le plébiscite (int.), 1841.
Compagnie de prêts et d'épargne de Huron et Ontario (B. n° 74), 1re lec., 2045.
Pétrole—Impôt (m. et discours), 2137, 2146, 2150.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2300.
Plébiscite—Comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (m.), 2392, 5765.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2948.
Loi Scott—Brome (int.), 3579.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3922.
Habillements des militaires (sub.), 5474.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5822, 5825, 5843.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6127, 6134.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7077.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7865.
Annuaire statistique (sub.), 8251.
Fermes expérimentales (sub.), 8281.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8836 et suiv.

MORIN, M. JEAN-BAPTISTE *(Dorchester):*

Chemin de fer du comté de Drummond (sur résol. —En comité), 3770.
Milice—Dépenses imprévues et diverses (sub.), 7154-55.
Cie du chemin de fer de la Rive sud (sur résol.), 9589.
Communications par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10185-86.

MORRISON, M. AULAY *(New-Westminster)*:

Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest (B. n° 47), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2308.
Compagnie Canadienne du chemin de fer du Yukon (B. n° 52) 1re lec., 1374; 2e lec., 1877.
Adresse en réponse au discours du trône, 1771.
Commissaire des mines d'or (int.), 1838.
Inspecteur forestier au Yukon (int.), 1838.
Conseiller de l'administrateur du Yukon (int.), 1839.
Nationalités des employés au bureau du Commissaire des mines d'or (int.), 1839.
Le major Walsh (int.), 1839.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (int.), 1839.
Traitements des fonctionnaires au Yukon (int.), 1840.
"The Yukon Mining, Trading and Transportation Company" (B. n° 94), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551.
Compagnie du chemin de fer de Glenora (B. n° 101), 1re lec., 2431; 2e lec., 2678.
Compagnie de chemin de fer Yukon-Pacifique (B. n° 102), 1re lec., 2431; 2e lec., 2678.
Le câble transpacifique (int.). 2723.
Commandement du 8e Hussards (int.), 2924.
Réclamation contre le gouvernement—Cie de mines et de transport du Yukon britannique (int.), 2930.
Compagnie du chemin de fer Suburbain d'Ottawa (B. n° 117) 1re lec., 2993; 2e lec., 3519; service maritime et fluvial (sub.), 3093.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur résolution—En comité), 3414 et suiv.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 4253.
Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée)—(B. n° 152), 1re lec., 5115; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 5913.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5756.
Compagnie du chemin de fer de Ceinture de Montréal (m. p. comité), 6105, 6110.
Milice—Solde et allocations, etc. (sub.), 7014.
Rivière Fraser—Améliorations du chenal (sub.), 8108.
Stations de démonstration (sub.), 8348 *et suiv.*
Baie de Gabarus—Brise-lames (sub.), 10016.

MULOCK, HONORABLE WILLIAM *(York-nord, O.)*:

Rapport du Directeur général des Postes, 163.
Distribution de discours politiques (rép. à int.-Tupper), 1186.
Câble entre le Canada et l'Australie (résolutions), 1767; (observ.), 8369 et suiv., 8405 et suiv.; (B. n° 176), 1re lec., 8409; 2e lec., en comité et 3e lec., 8494.
M. John R. Dargaval (rép. à int.-Taylor), 1972.
M. W. R. Singleton (rép. à int.-Taylor), 1973.
Directeur de la poste à Moonstone (rép. à int.-Bennett), 1974.
Bureau de poste de Dawson—Emploi d'un nommé Bourassa (rép. à int.-Davin), 1975.
Facteurs à Victoria, C.-A. (rép. à int.-Prior), 1976.
Service postal—Malbaie et Québec (rép. à int.-Casgrain), 1977.
Frank Harper, directeur de la poste à Dawson (rép. à int.-Gillies), 1978.
Directeur de la poste à Chambord (rép. à int.-Casgrain), 1978.
Directeur de la poste au Lac Bouchette (rép. à int.-Casgrain), 1978.
Directeur de la poste à Saint-Esprit (rép. à int.-Dugas), 1979.
Directeur de la poste à Morton (rép. à int.-Taylor), 1979, 3179.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Directeur de la poste à Saint-Prime (rép. à int.-Casgrain), 1981.
Malles pour Dawson depuis le 1er juillet 1898 (rép. à int.-Foster), 1982.
Service postal entre Montréal et Labelle (rép. à int.-Chauvin), 1983.
Directeur de la poste à Brantford, (rép. à int.-Clancy), 1984, 8485.
Service postal—Mount-Albion, I.-P.-E. (rép. à int.-Martin), 1985.
Directeur de la poste à Brookside, I.-P.-E. (rép. à int.-Martin), 1985.
Bureau de poste de Batiscan (rép. à int.-Marcotte), 1986, 2340.
Contrats du gouvernement—*Sweating system* (rép. à int.-Clarke), 1991.
Bureau de poste de Toronto (rép. à int.-Clarke), 1997.
Billets-poste (rép. à int.-Foster) 1998.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2060.
Directeur de la poste de Saint-Jérôme-du-Lac-Saint-Jean (rép. à int.-Casgrain), 2202.
Sacs de malles (rép. à int.-Davin), 2204.
Bureau de poste de Mackenzie (rép. à int.-Roche), 2205.
Enveloppes timbrées (réponse à inter.-Hughes), 2207.
Enveloppes vertes timbrées (rép. à int.-Hughes), 2208.
Transport des malles entre l'Intercolonial et le cap Tourmentin (rép. à int.-Martin), 2344.
Service postal entre Waltham et Chapeau (rép. à int.-Poupore), 2349.
Directeur de la poste de Berthier en haut (rép. à int.-Casgrain), 2729.
Service postal au Yukon (rép. à int.-Borden, Halifax), 2731; (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2731; (sur observ.-McDougall), 3818.
"Fac-simile" de timbres-poste (rép. à int.-McGregor), 2926.
Service postal sur le littoral du Pacifique (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3282.
Directeur de la poste à Rusagornis, N.-B. (rép. à int.-Foster), 3283.
M. Agapit Ouellet, (rép. à int.-Marcotte), 3287.
Bureau de poste de Guay, Lévis (rép. à int.-Marcotte), 3288.
Service postal entre Orangedale et Margaree (rép. à int.-McDougall), 3288.
Service à Lévis (rép. à int.-Casgrain), 3585.
Joseph Verrault, de Lévis (rép. à int.-Casgrain), 3586.
M. Alexander Walmsley (rép. à int.-Monk), 3822.
Service par vapeur à l'île Vancouver (rép. à int.-Prior), 3823.
Enveloppes timbrées de deux cents (rép. à int.-Quinn), 3823.
William Beaumont, de Cowichan (rép. à int.-McInnes) 3846.
Franchise postale (rép. à int.-Taylor), 3849.
Transport du courrier de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang (rép. à int.-Lang), 3850.
Transport du courrier de Havelock au bureau de poste de Oak-Lake (rép. à int.-Lang), 3850.
Directeur de la poste de Galt, Ont. (rép. à int.-Bennett), 3851.
Bureaux de poste—Comté d'Inverness (rép. à int. sir Charles-H. Tupper), 3851.
Matrices pour timbres-poste (rep. à int.-Monk), 3969.
P. A. Bourget, directeur de la poste de Lévis (rép. à int.-Casgrain), 4084.
Directeur de la poste à Métabetchouan (rép. à int.-Casgrain), 4085.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Directeur de la poste à Toronto-est (rép. à int.-Maclean), 4292.
Directeur de la poste à Sainte-Eulalie, Nicolet (rép à int.-Gauvreau), 4292.
Service postal du Yukon—Lettre de W. F. Latimer (sur observ.-Taylor), 4372.
Destitution du directeur de la poste de Sydney-nord (rép. à int.-McDougall), 4919, 5014.
Changements dans le service postal à Grand-View, I.-P.-E. (rép. à int.-Martin), 5012.
Facteurs de la poste de London (rép. à int.-Beattie), 4499, 5013.
Lettre de M. R. J. McLaughlin, 5015, 5022, 5026.
Ministère des Postes (sub.), 5049 et suiv., 5071 et suiv., 5087 et suiv., 7339 et suiv.; somme nécessaire pour le service, 6365 et suiv.; dernière épreuve, 6397; dépenses éventuelles, 7370-71; service postal, 7378 et suiv.
Amendement à la loi relative aux postes (B. n° 155), 1re lec., 5115; m. pour 2e lec., 6116; 2e lec., 6119 et suiv.; 3e lec., 6135.
Redistribution des comtés (B. n° 126), m. pour 2e lec., et observations), 5228 et suiv.; (sur observ.-McNeill), 6605, 6608, 6609, 6610, 6611; (amend.), 6763, 6819 et suiv., 6905 et suiv.; m. p. 3e lec., 6938; 3e lec., 7001.
Augmentation d'appointements à M. A. Bolduc (sub.), 5815 et suiv.; (dernière épreuve), 6393-94.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5818 et suiv. 5825, 5826, 5830, 5832, 5841, 5842, 5845, 5846, 5847.
Destitutions au bureau de poste de Montréal (rép. à int.-Quinn), 6060.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6274 et suiv.
Edifice public de Victoria (sub.—en dernière épreuve), 6391.
Directeur de la poste de Humberston (rép. à int.-McCleary), 6567.
Bureaux de poste dans les magasins (rép. à int.-Bennett), 6599.
Salaires des directeurs de la poste (rép. à int.-Monk), 6932.
Transport des malles, comté de Jacques-Cartier (rép. à int.-Monk), 6932.
Directeur de la poste de Sydenham (rép. à int.-Bell, Addington), 6934.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7371 et suiv.
Commerce privilégié (sur m.-Sir Charles Tupper), 7854 et suiv.
Directrice de la poste de Sintulata (rép. à int.-Davin), 8489, 10144.
Directeur de la poste—Port-George, comté d'Annapolis (rép. à int.-Mills), 8997, 9187, 9722.
Service postal—Ottawa et Cyrville (rép. à int.-Hodgins), 8999.
Habillements militaires (sub.), 9077 et suiv., 9104 et suiv., 9111 et suiv.
Directeur de la poste de Flesherton, Ont. (rép. à int.-Davis), 9187.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9268 et suiv., 9291 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9369, 9606, 9609; (sur B.), 9821 et suiv.
Chemin da fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9498.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9665.
Service postal entre Saint-Thomas et Aylmer-ouest (rép. à int.-Ingram), 9724.
Port de Toronto—Détournement de la Don et dragage dans le port (sub.), 10090 et suiv.
Rivière La Pluie—Ecluse et barrage (sub.), 10178 et suiv.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Montant nécessaire pour le service postal (sub.—dernière épreuve), 10228 et suiv.
Pertes de billets postaux (rép. à int.-Bergeron), 10251.

OLIVER, M. FRANK *(Alberta):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1820.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2024; (sur m.-Moore), 2145.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2039.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton et de la Saskatchewan (B. n° 93), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; en comité, 4321, 4867, 4873, 4874, 4876, 4878.
Terres de la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton (int.), 2345.
Scrip pour la police à cheval (int.), 2508.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2672; amend., 2673, 2966.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (B. n° 110), 1re lec., 2722; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 4878.
Compagnie de volontaires d'Edmonton (int.), 2727.
Commission au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique (sur m.-Richardson), 2812.
Rébellion de 1885—Commission (sur m.-Davis), 3125.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3151.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3890.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4805.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (B. n° 158), 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6879.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6283.
Sauvages: Ecoles (sub.), 7510 et suiv., 7516.
Terres fédérales: Imputable sur le capital (sub.), 7539, 7543.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7675.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8537 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9048 et suiv.
Dépenses de l'expédition de secours—Nécessiteux le long des rivières du Liard et Dease (sub.), 9060.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9386 et suiv., 9448, 9614.
Chemin d'Ontario et de la Rivière LaPluie (sur résol.), 9470 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9513 et suiv., 9521 et suiv., 9549.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9666 et suiv.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9769.

OSLER, M. EDMUND-BOYD *(Toronto-ouest):*

Adresse en réponse au discours du trône, 316.
Compagnie canadienne permanente d'hypothèque du Canada-ouest (B. n° 75), 1re lec., 2045; 2e lec., 2339; en comité, 4320, 4866; 3e lec., 4867.
Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada (B. n° 76), 2e lec., 2309; en comité et 3e lec., 4321.

OSLER, M. EDMUND-BOYD—*Suite.*

Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3150.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4633.
Réserve des sauvages de Brantford (sur sub.), 5700, 5704.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5752.
Redistribution des comtés (sur B.), 6719.
Ministère des Postes (sub.), 7361.
Edifices publics à Ottawa: Rideau Hall (sub.), 7715.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7720, 7722, 7757, 7759, 7761-62.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7963.
Câble transpacifique (sur résol.), 8393.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8738.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9265.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9376 et suiv.

PARMALEE, M. CHARLES HENRY *(Shefford)*:

Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8866; (résol.), 8870.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM *(Grey-nord)*:

Troubles à Skaguay (rép. à int.-Foster), 994.
Adresse en réponse au discours du trône, 1188.
Primes payées sur le fer (rép. à int.-Wallace), 1843.
Nom d'un employé au Yukon (rép. à int.-Davin), 1848.
Douane de Toronto (rép. à int.-Clarke), 1864.
Douanes—Chambord (rép. à int.-Casgrain), 1866.
Paragraphe dans le *Soleil* (rép. à int.-Casgrain), 1904.
Violation des droits de douanes (rép. à int.-Foster), 1904.
Ministère des Douanes (sub.), 2110 et suiv., 3000 et suiv.
Entrepôts de douane—I.P.-E.—M. J. C. Scrimgeour (rép. à int.-Macdonald), 2132.
Sucres importés des Antilles anglaises (rép. à int.-Foster), 2347.
Exposé budgétaire, discours sur, 2664, 2678.
Navires américains enregistrés à Dawson (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2726, 3294.
Steamer *John C. Barr* (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2726.
Exportations de blé et de farine (rép. à int.-Wallace), 2728.
Exportation du grain (rép. à int.-Bell, Addington), 3284.
Lois relatives au cabotage (rép. à int.-sir Charles H. Tupper), 3285.
Le capitaine John Irving (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3286.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3572.
Importation de planches et de matrices par les compagnies de billets de banques (rép. à m.-Foster), 3855.
M. Bresby, officier des douanes à Skaguay (rép. à int.-Taylor), 4823.
Amendement à la loi relative aux douanes (B. n° 154), 1re lec., 5009; 2e lec. et en comité, 6451 et suiv.; 3e lec., 6938.
Redistribution des comtés (sur B.), 5302 et suiv., 6762, 6767 et suiv., 6794 et suiv.
Douanier à Lepréau (rép. à int.-Ganong), 5335.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5508.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes sur int.-Bergeron), 5526.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Compte en suspens au port de Montréal (sub.), 5608 et suiv.
Cause de Spellman (sub.), 5613.
Appointements et dépenses éventuelles—Ontario (sub. supp.), 5615.
Colombie-Anglaise et district du Yukon (sub. supp.), 5616.
Impressions et papeterie—Douanes (sub. supp.), 5620.
Entretien et réparations—Croiseurs du gouvernement (sub. supp.), 5622 et suiv.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewis—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5641.
Douanes—Appointements et dépenses casuelles (sub. supp.), 5870.
Croiseur dans les eaux de la Colombie-Anglaise (sur sub.), 5871.
Droits sur les lieuses, etc. (rép. à int.-Wallace), 6061.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6255 et suiv.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7059, 7062.
Importation de maïs (rép. à int.-Clancy), 8239, 8649, 8998.
Importation de fil d'engerbage (rép. à int.-Clancy), 8239, 8998.
Evaluation des navires dans le Yukon (rép. à int.-Prior), 8240.
Douane—Cas de fraude (sur sub.), 8412 et suiv.
Cour de douane (sur sub.—rép. à int.-Quinn), 8457.
Dr F.-B. McCormick, ex-officier de douanes à l'Ile Pelée (sur sub.—int.-Taylor), 8463.
Affaire Galna (sur sub.—int.-Bennett), 8468 et suiv.
Percepteurs des douanes qui se livrent au commerce (sur sub.—int. Mills), 8472.
Douanes—Ontario, Manitoba, Colombie Anglaise (sub.), 8473 et suiv.
John Steinhalt, de Dawson (rép. à int.-Prior), 8490.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8632 et suiv.
Douanes—District du Yukon et frontière (sub.), 8763.
Exportation de grains en Allemagne (rép. à int.-Henderson), 8998.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9667-68.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9807 et suiv., 9828, 9831.

PENNY, M. EDWARD-GOFF *(Montréal, Saint-Laurent)*:

Amendement à la loi relative à l'inspection générale (B. n° 55), 1re lec., 1375; 2e lec., 3895; bill retiré, 5384.
Loi tendant à préciser la dimension des colis de menus fruits (B. n° 56), 1re lec., 1375; suspension de l'étude du bill, 3344; 2e lec., 3896; bill retiré, 5384.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1757.
Inspection de la potasse (int.), 1873.
Compagnie de poudre de Hamilton (B. n° 78), 2e lec., 2309; en comité et 3e lec., 3517.
Cruauté envers les animaux (B. n° 116), 1re lec., 2989.
Améliorations aux chambres des comités (observations), 3343.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5502.

PETTET, M. WILLIAM-VARNEY *(Prince-Edward)*:

Canal de la Trent—Construction (sub.), 7307.

PETTET, M. WILLIAM-VARNEY—*Suite.*

Vente de boissons dans les cantines militaires (sur observ. du ministre de la Milice), 7336.
Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edward (sur B.), 7498.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7643.

POPE, M. RUFUS-HENRY *(Compton)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 408.
Intercolonial—Gérant général du trafic (int.), 1991, 1996.
Loi Scott—Comté de Brome (int.), 2206.
EXPOSÉ BUDGÉTAIRE, discours sur, 2699.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur B.), 4183.

POUPORE, M. WILLIAM-JOSEPH *(Pontiac)*:

Compagnie de mines et de chemin de fer Zénith (B. n° 20), 1re lec., 821; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 7598.
Ratification d'un arrangement entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie électrique de Hull (B. n° 25), 1re lec., 911; 2e lec., 1133; 3e lec., 2339.
Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol (B. n° 42), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 4878.
Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique (B. n° 34), 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2171.
Compagnie de chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (B. n° 35), 2e lec., 1410; 3e lec., 3102.
Barrage de la Roche-Fendue et du Calumet—Réclamation (int.), 1869.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2308.
Service postal entre Waltham et Chapeau (int.), 2349.
Corporation épiscopale catholique romaine de Pembroke (B. n° 108), 1re lec., 2556; 2e lec., 2724; 3e lec., 3519.
Destitution d'Edward Davis, de Coulonge (int.), 3972.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (observations), 4293.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5347.

POWELL, M. HENRY-A. *(Westmoreland)*:

Annexes à l'acte concernant le cens électoral (int.), 1094.
Adresse en réponse au discours du trône, 1143.
W. H. Lynch (int.), 1863.
Intercolonial—Revenus--De la Chaudière à Montréal (int.), 1871.
Enlèvement de la neige sur l'Intercolonial (int.), 1980.
Alphonse T. Leblanc (int.), 1980.
Intercolonial—Dépenses portées au compte du capital et des recettes (int.), 2557.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair, pour comité sur résolutions), 2852; (sur résolutions, en comité), 3632.
Service postal, I.P.-E. (sur m.-Martin), 3175.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal sur rés.), 4145 et suiv.; (sur B.), 4409 et suiv., 4710, 4713, 4716, 4718 et suiv.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur obs.-Maclean), 4529.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations (int.), 5218.

POWELL, M. HENRY-A.—*Suite.*

Réparations au wagon du gouverneur général *Victoria* (sub.), 5803.
Canal Welland—Aux propriétaires du steamer *Lakeside* (sub.), 5810.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5930, 5956.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6264.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6339.
District provisoire du Yukon (sub.), 6379.
Redistribution des comtés (sur B.), 6697 et suiv., 6947 et suiv., 6952, 6956, 6972 et suiv.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7315 et suiv.
Service postal (sub.), 7393.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7439 et suiv.; 7448, 7453 et suiv.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7679, 7694.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9657 et suiv.

PRÉFONTAINE, M. RAYMOND *(Maisonneuve)*:

Banque du peuple (B. n° 6), 1re lec., 633; 2e lec., 951; m. pour comité, remise, 3032; m. pour comité, adoptée, 3336; m. pour 3e lec., 3513; 3e lec., 3517; amendements du Sénat, 7598.
Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario (B. n° 27), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 3031.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6111.

PRIOR, HONORABLE EDOUARD-G. *(Victoria, C.-A.)*:

Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie (B. n° 28), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 2671.
Adresse en réponse au discours du trône, 994.
Ile de l'Homme-Mort (int.), 1375, 1659, 1831, 2353, 4756; (m. pour impression des documents), 3986.
Compagnie de transport de Boston et d'Alaska (int.), 1844.
M. F. C. Wade (int.), 1846.
Législation anti-chinoise Art. du "Daily News Advertiser" (int.), 1852.
Le député de Burrard (int.), 1854.
Vente de terrain près d'Ashcroft—Chemins de fer C. A. (int.), 1870.
Steamers "Governor-Pingree" et "J. B. Lowe" (int.), 1871.
Ouvriers étrangers au lac Bennett, C.-A. (int.), 1875.
Bureau de poste de Victoria, C.-A. (int.), 4290—Soumissions pour voûtes de sûreté (int.), 1902.
Facteurs à Victoria, C.-A. (int.), 1976.
Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (B. n° 8), en comité et 3e lec., 2171.
Douanes—Difficultés à la frontière de l'Alaska (observations), 2212.
Coût du plébiscite à certains bureaux de scrutin dans la Colombie-Anglaise (int.), 2341.
Le lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise et l'administration Turner (m. pour doc.), 2383.
Saisie du sloop *Dorothy* (int.), 2389.
Système des pensions militaires (sur m.-Hughes), 2741.
Spiritueux au Yukon (int.), 2934, 3000; (observations), 3814.
Ligne télégraphique entre Skaguay et Dawson (int.), 3103.

PRIOR, HONORABLE M. EDWARD G.—*Suite.*

Paiements faits aux officiers et à l'équipage du "Quadra" (int.), 3106.
Retard apporté à la production de documents (observ.), 3778.
Les sauvages Songhees, C.-A. (int.), 3822, 4729; (sur sub.), 5722 et suiv.
Service par vapeur à l'île Vancouver (int.), 3823.
Port de Victoria, C.-A. (int.), 3854.
Frontière de l'Alaska—Art. de la *Gazette* (observations), 3871; art. du *Citizen*, 6935.
Etablissements pour l'éclosion du poisson—Colombie-Anglaise (int.), 4083.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5002.
Pêche à la truite—Ile de Vancouver—Inspecteurs (sur sub.), 5044.
Ministère de l'Agriculture (sub. supp.), 5047.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 5083; (dernière épreuve), 6395.
F. Peters et E. V. Bodwell (sub.), 5203.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc., 5209.
Correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le gouvernement fédéral au sujet de la législation anti-japonaise et anti-chinoise de l'administration Turner (demande de doc.), 5228, 5335, 5517, 5763; (int.), 5874.
Cour d'appel au Yukon (int.), 5330.
Eclairage des édifices du parlement (int.), 5330.
Port de Québec (int.), 5331.
Port de Chemainus, C.A. (int.), 5333.
Prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), 5495.
Salle d'exercices militaires à Vancouver (int.), 5513, 6139, 7786.
Réclamation—Macaulay-Point, C.A. (int.), 5515.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (observ.), 5534; câblegramme à lord Strathcona, 5765.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5678.
Statuts de la législature de la Colombie-Anglaise (int.), 5685.
Augmentation d'appointements à M. A. Bolduc (sub.), 5816.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5823.
Croiseur dans les eaux de la Colombie-Anglaise (sur sub.), 5871.
La peste bubonique (int.), 6002.
Question de privilège—Télégraphe au Yukon, art. du *Victoria Times*, 6064.
Cale-sèche d'Esquimalt (int.), 6139.
Nomination de députés aux emplois publics (int.), 6387.
Edifice public de Victoria (sub.-en dernière épreuve), 6391.
Immigration étrangère (observations), 6831 et suiv., 6903.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7029.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7075.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7083.
Propriétés militaires et champs de tir (sub.), 7093-94.
Ministère des Postes (sub.), 7341.
Somme destinée au secours des Canadiens indigents en pays étrangers autres que les Etats-Unis (sub.), 7549.
Travaux à Banff (sub.), 7551.
Ministère des travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7574.
Mesures d'hygiène sur les Travaux publics (sur B.), 7693.
Frais de cale-sèche—Victoria, C.A. (int.), 7787.

PRIOR, HONORABLE M. EDWARD G.—*Suite.*

Acte des aubains de la Colombie Anglaise (int.), 7789, 8241, 8486, 8773.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8013.
Rivière Columbie—Améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8106.
Quarantaine de Williams-Head (sub.), 8110 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8213, 8215.
Evaluation des navires dans le Yukon (int.), 8239.
Stations de démonstration (sub.), 8330.
Maraude sur la côte du Pacifique (int.), 8367.
Câble transpacifique (sur résol.), 8395.
Bail du gouvernement à New-Westminster, C.A. (int.), 8486.
John Steinhalt, de Dawson (int.), 8489.
Services médicaux aux sauvages de Yale et Cariboo (int.), 8647, 8997.
Saisie de bateaux et de filets appartenant à des pêcheurs canadiens (int.), 8650.
Loyer du lot 1, bloc 13, New-Westminster, C.A. (int.), 8998.
Dépenses de l'expédition de secours—Nécessiteux le long des rivières du Liard et Dease (sub.), 9061.
Pointe-Macaulay (sur sub.), 9138 et suiv.
Navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rivière Stikine (int.), 9186.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9421.
Cie de chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9517.
Explication de nature personnelle—Compromis d'abstention, 9617
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9695.

QUINN, M. MICHAEL-JOSEPH-FRANCIS (*Montréal, Sainte-Anne*):

MM. Coste et Lafontaine au Yukon (int.), 1909.
Listes électorales (sub.), 2329.
Enveloppes timbrées de deux cents (int.), 3823.
Le plébiscite à Montréal—Paiement des dépenses (int.), 5334.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5501.
Compte en suspens au port de Montréal (sub.), 5612.
Directeur de la poste de Montréal (int.), 5873.
Destitutions au bureau de poste de Montréal (int.), 6060.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6458, 6463.
Douane—Estimation des marchandises importées (sub.), 8449.
Cour de douane (sur sub.), 8456, 8458, 8459.
Libération conditionnelle de détenus aux pénitenciers (sur B.), 9753.

RATZ, M. VALENTINE (*Middlesex-nord*):

Droits sur le pétrole (sur m.-Davis) 2028.

REID, M. JOHN-DOWSLEY (*Grenville-sud*):

Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4556.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8739.

RICHARDSON, M. ROBERT-LORNE (*Lisgar*):

Saisie des appointements des employés du gouvernement (B. n° 38), 1re lec., 993; m. pour 2e lec., 1940; 2e lec., 1953; en comité, 5928 e suiv., 5937, 5938, 5941, 5944, 5953, 5955.

RICHARDSON, M. ROBERT-LORNE—*Suite.*

Comité des débats (2e rapport), 1754, 1756; (3e rapport), 2200; (5e rapp.—nomination de M. W. Larose), 5685; (6e rapport), 8924.
Adresse en réponse au discours du trône, 1802.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les territoires du N.-O. (sur B.), 1927.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2026; (sur m.-Moore), 2146.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 2541.
Commission au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique (m. et discours), 2799.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2973.
Chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4327, 4877.
Chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 4544, 4790.
Observations de nature personnelle—Assemblée de Pictou—Compte rendu du *Mail and Empire*, 5400.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5408.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6284.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7317, 7320, 7324.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8567.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8901.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9215 et suiv., 9361 et suiv., 9412, 9439; (sur B.), 9786, 9794; (amendement), 9376.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.—Amend.), 9551.
Cie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière-La-Pluie (int.), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9765.

RINFRET, M. CÔME-ISAÏE *(Lotbinière)*:

Bill (n° 174—du Sénat) concernant l'usure, 1re lec., 8239.

ROBERTSON, M. JOHN-ROSS *(Toronto-est)*:

Autorisation au commissaire des brevets d'invention pour venir en aide à Thomas Robertson (B. n° 11), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2671.
Adresse en réponse au discours du trône, 1033.
Bill concernant les droits d'auteur (int.), 1997.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2221.
Certificats d'aptitudes des officiers des corps permanents (int.), 2348.
Réinstallation du lieutenant-colonel Strathy (int.), 2349.
Examens d'aptitudes des officiers des corps permanents (int.), 2349.
Envoi d'officiers à l'école d'artillerie en Angleterre (int.), 2349.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 2537.
Médailles aux volontaires canadiens organisés à Chicago en 1866 (int.), 2729.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2962, 2974.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur résolution—En comité), 3450.
M. J. L. Biggar—15e bataillon (int.), 3580.
Corps permanents—Promotions par brevet (int.), 3581.
Effectif de la milice (int.), 3581.
Règlements de la milice (int.), 3581.

ROBERTSON, M. JOHN-ROSS—*Suite.*

Nominations d'officiers—Corps permanents (int.), 3582.
Modifications à l'Acte relatif à la milice (int.), 3582.
Explications-Costigan, 3694.
Commission internationale—Dépêche de l'*Evening Telegram* (int.), 3696.
Inspection du collège militaire Royal (int.), 3821.
Loi concernant le travail des aubains (observation), 3987, 4011.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4550.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6123.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6459.
Redistribution des comtés (sur B.), 6547.
Milice—Frais de transport (sub.), 7136.
Milice—Dépenses imprévues et diverses (sub.), 7152.
Fabrique de cartouches du Canada (sub.), 7156.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7667.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9355 et suiv.
Recommandations du major général Hutton (int.), 9722.

ROCHE, M. WILLIAM-JAMES *(Marquette)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 460.
Réprésentation de Winnipeg (int.), 1846, 8490.
M. Richard Dickson (int.), 1870.
Vente de terrain du gouvernement (int.), 1871.
Bureau de poste de Mackenzie (int.), 2204.
Renvoi de W. J. Christie, du département du Revenu de l'intérieur à Winnipeg (m. p. doc. et discours), 2416, 3371.
Bureau de poste—Portage-la-Prairie (int.), 2509.
Chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand Central du Nord-Ouest à la station McGregor (int.), 2559.
Matériel d'imprimerie à Elkhorn (int.), 3105.
Navigabilité du détroit d'Hudson (int.), 3368.
Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4217.
Terres publiques et les fonctionnaires (observ.), 4752.
Percepteur du revenu à Virden (motion retirée), 5335.
Redistribution des comtés (sur B.), 6686.
Emploi de M. Martin Jérôme (int.), 6724, 7200.
Emploi de M. A. F. Martin (int.), 7554.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8913 et suiv.

RODDICK, M. THOMAS-G. *(Montréal, St-Antoine)*:

Amendement à l'acte concernant les falsifications (sur B.), 4017, 4020.
Mesures contre la tuberculose—Résolutions adoptées par la Société médico-chirurgicale de Montréal (observations), 6290, 6318.

ROGERS, M. DAVID DICKSON *(Frontenac)*:

Cie Calvin (B. n° 9), 633.
Pétrole—Impôt (sur int.-Moore), 2145.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2217.
Ministère des Douanes (sub.), 3014.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3349, 3359.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5007.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur B.), 5604.
Redistribution des comtés (sur B.), 6789.

ROGERS, M. DAVID-DICKSON—*Suite.*

Canal de la Trent—Construction (sub.), 7325, 7327.
Ministère des Postes (sub.), 7353, 7355.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7949 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.) 8533 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8740 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9410, 9604.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9647.

ROSAMOND, M. BENNETT *(Lanark-nord)* :

Privilèges d'établissement dans les territoires du Nord-Ouest (int.), 2928, 6064.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8449.
Habillements militaires (sub.), 9104, 9111.

RUSSELL, M. BENJAMIN *(Halifax)* :

Pêche du homard (int.), 2268.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2305.
Phares et service côtier—Salaire et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3562 et suiv.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur résolutions—en comité), 3662, 3697.
John Tanner—Réclamation contre le gouvernement espagnol (int.), 4823.
Redistribution des comtés (sur B.), 6662 et suiv.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10019 et suiv.

RUTHERFORD, M. JOHN-GUNION *(Macdonald)* :

Académie Nisbet de Prince-Albert (B. n° 10), 633.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du N.-O. (sur B.), 1922.
Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Nord et du Manitoba (B. n° 83) ; 1re lec., 2126 ; 2e lec., 2551 ; en comité et 3e lec., 3517.
Commission des chemins de fer (m. et discours), 2512.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6295.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8995.
Chemin de fer Canadien du Pacifique et ses embranchements (int.), 9323.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9404, 9405, 9406.
Amendements à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9665-66, 9673, 9680.

SAVARD, M. PAUL-VILMOND *(Chicoutimi et Saguenay)* :

Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1951.
L'honorable juge Gagné (int.), 2209.
Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord du Canada (B. n° 118), 1re lec., 2993 ; 2e lec., 3519 ; en comité, 6969 ; 3e lec., 6971.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4679.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière (sub.), 8138.

SCRIVER, M. JULIUS *(Huntingdon)* :

Bills d'intérêt privé (m.), 911 ; réduction du quorum du comité (m.), 4747 ; délai pour l'affichage des bills d'intérêt privé (m.), 6136 ; séances du comité (m.), 8768.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7598.
Sabrevois—Quai (sub.), 10052-53.

SEMPLE, M. ANDREW *(Wellington-centre)* :

Ministère des Postes (sub.), 7362.
Annuaire statistique (sub.), 8246.
Stations de démonstration (sub.), 8311.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD *(Brandon)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 818, 823.
Frais de route et d'entretien du ministre de l'Intérieur (rép. à int.-Carscallen), 1834.
Commissaire des mines d'or (rép. à int.-Morrison), 1838.
Inspecteur forestier au Yukon (rép. à int.-Morrison), 1839.
Conseiller de l'administrateur du Yukon (rép. à int.-Morrison), 1839.
Nationalité des employés au bureau du commissaire des mines d'or (rép. à int.-Morrison), 1839.
Le major Walsh (rép. à int.-Morrison), 1839.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (rép. à int.-Morrison), 1839.
Traitements des fonctionnaires au Yukon (rép. à int.-Morrison), 1840.
"Guide officiel du Klondike" (rép. à int.-Davin), 1843.
M. F. C. Wade (rép. à int.-Prior), 1846.
Noms des membres du conseil du Yukon (rép. à int.-Domville), 1848.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (rép. à int.-Domville), 1848.
Exportation des billes de bois (rép. à int.-Bennett), 1850.
Coupe du bois dans le Yukon (rép. à int.-Domville), 1851.
Droits des mineurs de couper du bois (rép. à int.-Domville), 1852.
Bois de chauffage pour les navires dans le Yukon (rép. à int.-Domville), 1852.
Règlements miniers au Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1856.
M. Ogilvie, administrateur du Yukon (rép. à int.-Taylor), 1857.
Taxes sur les femmes au Yukon (rép. à int.-Davin), 1858.
Spiritueux au Yukon (rép. à int.-Douglas), 1859 ; (rép. à int.-Foster), 1874.
Rapatriement des Canadiens-français (rép. à int.-Casgrain), 1859.
Cyrille-O. Labrecque (rép. à int.-Casgrain), 1862.
Dr Jules Constantin (rép. à int.-Casgrain), 1862.
W. H. Lynch (rép. à int.-Powell), 1863.
Vente de spiritueux aux Sauvages (rép. à int.-Casgrain), 1865.
Enquête—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (rép. à int.-Dugas), 1867.
M. Richard Dickson (rép. à int.-Roche), 1870.
Vente de terrain près d'Ashcroft—Chemin de fer C.-A. (rép. à int.-Prior), 1870.
Vente de terrain du gouvernement (rép. à int.-Roche), 1871.
Le commissaire LeBel (rép. à int.-McAlister), 1874.
Ouvriers étrangers au Lac Bennett (rép. à int.-Prior), 1875.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du N.-O. (sur B.), 1930.
Compagnies de transport du Yukon (rep. à int.-Clarke), 1975.
Exposition en Angleterre (rép. à int.-Clarke), 1976.
Police à cheval au Yukon (rép. à int.-Foster), 1981.
Emploi de M. R. C. Miller (rép. à int.-Bennett), 1990.
Gratifications aux immigrants (rép. à int.-Clarke), 1991, 2211.
Agent des Sauvages à Rama (rép. à int.-Hughes), 1992, 2133.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite*

Immigrants envoyés des Etats-Unis au Canada (rép. à int.-Wilson), 1995, 2211.
Hôpital de Bennett (rép. à int.-Davin), 1995.
Immigrants envoyés d'Europe au Canada (rép. à int.-Wilson), 1996, 2211.
Dettes contractées pour grains de semence, Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2037; (B. n° 189), 1re lec., 9480; 2e lec. et en comité, 9868; 3e lec., 9870.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 2095 et suiv., 7483 et suiv.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 2161 et suiv.
Commission géologique (sub.), 2123 et suiv.
Route d'Edmonton au Yukon—MM. Dibblee et Dupont (rép. à int.-Hughes), 2133.
Emigration aux Etats-Unis—Dépêches des journaux (rép. à int.-McAlister), 2135.
Paiements à M. Noble (rép. à int.-Hughes), 2204.
M. J. N. Colpron, notaire (rép. à int.-Bergeron), 2210.
Douanes—Difficultés à la frontière de l'Alaska (sur observations-Prior), 2213.
Position officielle de W. H. P. Clément (rép. à int.-Borden, Halifax), 2342.
M. Girouard, registrateur des titres dans le district du Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2344.
Terres de la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton (rép. à int.-Oliver), 2345.
Enquête conduite par M. Ogilvie à Dawson—Protestation des mineurs (rép. à int.-Sir Charles-Hibbert Tupper), 2348, 2558.
Spiritueux au Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2506, 3107; (rép. à int.-Foster), 5686, 8095.
Doukhobortses, Finlandais, Mennonites et Galiciens (rép. à int.-Marcotte), 2506.
Scrip pour la police à cheval (rép. à int.-Oliver), 2508.
M. Macdowall et les métis (rép. à int.-Davis), 2510.
Thomas McKay, de Prince-Albert (rép. à int.-Davis), 2510.
Casernes à Batoche (rép. à int.-Davis), 2511.
Chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo (rép. à int.-McInnes), 2557.
Ecole industrielle de la Terre de Rupert (rép. à int.-Bourassa), 2558.
Nord-Ouest—Colons des provinces de l'Est (rép. à int.-Gilmour), 2560.
Législation concernant le Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2563.
Sauvages de Rama et corvée statutaire (rép. à int.-McCormick), 2726.
Bois de la réserve Duckies (rép. à int.-McCormack), 2726.
Ordonnances par le commissaire du Yukon (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 2729.
Parenté entre le ministre de l'Intérieur et M. Ogilvie (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2729.
Rapports du major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2730, 3824.
Vente de spiritueux—Permis donnés par le major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2730.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (rép. à int.-Davis), 2925.
Exploitation du pont et du bac sur la rivière Klondike (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
Privilèges d'établissement dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int.-Rosamond), 2928, 6064.
Annulation d'obligations—Grains de semence (rép. à int.-Davin), 2929.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Restriction concernant les élévateurs (rép. à int.-Davin), 2929.
Retard apporté à produire les documents publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 2998.
Documents demandés (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3100.
Pont sur la rivière Klondike (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3103.
Homesteads abandonnés (rép. à int.-Davin), 3104.
Matériel d'imprimerie à Elkhorn (rép. à int.-Roche), 3105.
Avantages aux immigrants anglais (rép. à int.-Clarke), 3106.
Claims au Yukon (rép. à int.-Hughes), 3107.
Instructions données au major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3108, 3285.
Rapatriement des Canadiens (rép. à int.-Marcotte), 3108.
Baux pour dragage au Yukon et dans les T.N.O. (rép. à int. Foster), 3109.
Loi relative aux homesteads—Intérêt sur préemption (rép. à int.-Davin), 3110.
Commission de M. Ogilvie (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3110.
Second juge au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3111.
Nomination de MM. Wade, McGregor et Norwood au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3111.
Arrivée du juge McGuire à Dawson (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3786, 3986, 4087.
Retard apporté à la production des documents (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3528 et suiv., 3590, 4748.
Propriété de Steveston, C.A. (rép. à int.-sir Charles.-H. Tupper), 3576.
Arrivée de M. Wade à Dawson (rep. à int.-sir Charles-H. Tupper, 3578.
Affermage des lots riverains à Dawson (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.
Arpentages au Yukon (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper). 3578.
M. Oglivie—Rapport (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3579, 3820, 3846, 4729; production de l'arrêté du conseil nommant M. Ogilvie commissaire—(Copie du rapport, 3901.
Immigrants arrivés l'année dernière (rép. à int.-Clarke), 3584.
Sauvages Songhees, C.A. (rép. à int.-Prior), 3823, 4729.
M. Ogilvie et la Compagnie Anglo-canadienne des placers du Klondike (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3825 et suiv.; 3836; (documents produits), 3986.
Le ministre de l'Intérieur et M. Fawcett (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
M. J. W. Willison (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
M. Phil. Walsh et le major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
Personnes au service de la quarantaine (rép. à int.-Montague), 3853.
Pont Yule, à Chambly (rép. à int.-Monk), 3853.
Permis accordé à Archer Martin, de Victoria, d'exporter des spiritueux au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3900.
Poursuites contre P. C. Dupuis, de Chambord, pour vente de boisson aux sauvages (rép. à int.-Casgrain), 4085.
Le médecin des sauvages de la Pointe-Bleue (rép. à int.-Casgrain), 4085.
Shérif du Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4289.
Commission du major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4290.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Parents de J.-S. Willison (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 4290.
Arpenteurs fédéraux—Examen de M. Bauer (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4729, 4918, 5014.
Commission Ogilvie et copie des témoignages pris à son enquête—(Production de documents), 4747.
Terres publiques et les fonctionnaires (sur observ.-Roche), 4754, 5913.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4779 et suiv.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4803.
Commission géologique (B. n° 146), 1re lec., 4912; 2e lec. et en comité, 6403 et suiv.; 3e lec., 6468.
Amendement à l'acte relatif au ministère de l'Intérieur (B. n° 147), 1re lec., 4913; 2e lec., 6404; en comité, 6405 et suiv.; 3e lec., 6468.
Amendement à l'acte relatif aux terres fédérales (B. n° 148), 1re lec., 4914; 2e lec., 6407; en comité, 6707 et suiv., 6419 et suiv.; m. p. 3e lec., 6468 et suiv.; 3e lec., 6471.
Amendement à l'acte relatif aux titres de biens-fonds, 1894 (B. n° 149), 1re lec., 4916; 2e lec., 6450; en comité, 6451; 3e lec., 6468.
Fièvres scarlatines—Les Galiciens (rép. à int.-Davin), 4916, 5014, 5934.
Modifications à la loi de 1894 relative à la conservation du gibier dans les territoires non organisés (B. n° 153), 1re lec., 5009; 2e lec. et en comité, 6451; 3e lec., 6468.
Département du Revenu de l'Intérieur—Montant supplémentaire requis pour impressions et papeterie, etc. (sub.), 5032.
Obligations et garanties aux termes du chap. 19 S.R.C.—Employés au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5038 et suiv., 5332.
Emploi de Joseph Clarke (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5512.
Emploi de E. McKeown (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5513.
Elévateurs au Nord-Ouest (sur observ.-Davin), 5522.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5635.
Commission géologique—Paiement à M. John McLeish (sub.), 5687-88.
Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5692.
Réserve des sauvages de Brantford (sur sub.), 5701 et suiv.
Sauvages N.-E. (sub.), 5709.
Sauvages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.), 5710 et suiv.
Sauvages et métis—Districts d'Athabasca et de la rivière de la Paix (sub.), 5712 et suiv.
Sauvages conduits à la prison de Beauharnois (sur sub.), 5719.
Sauvages de la Colombie-Anglaise (sub.), 5722, 5724 et suiv., 5743 et suiv.
Titre des sauvages (sur sub.), 5726 et suiv.
Transport des sauvages d'Oka à Gibson (sub.), 5728.
Arpentage des réserves des sauvages (sub.), 5728.
Sauvages—Suppression du trafic des spiritueux—Anciennes provinces (sub.), 5729.
Sauvages—Construction d'une prison à Saint-Régis (sub.), 5730.
Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—Pensions et commutations (sub.), 5730.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5731 et suiv.
Sauvages—Dépenses générales (sub.), 5740 et suiv.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Commission d'enquête—Chemin de fer du Pas-du Nid-de-Corbeau—Différence des dépenses (sub.), 5848.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 5852 et suiv.
Arrérages d'appointements—Division des arpentages (sub.), 5864.
Gratification à madame J. A. Cadenhead (sub.), 5864.
Administration du Yukon (sur motion-sir Charles-H. Tupper) 6141 et suiv., 6586 et suiv.; télégrammes au *North British Daily Mail* (sur observ.-Davin), 8091.
Administration de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et de Kéwatin et au nord de l'Ontario et de Québec (B. n° 167—du Sénat) 1re lec., 6287; 2e lec., 8190; 3e lec., 8191.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6358.
Ports et rivières: Manitoba—Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges, etc., 8096-97.
District provisoire du Yukon (sub.), 6372 et suiv.
Vente de terrains destinés aux fins scolaires (rép.), 6471.
Emploi de M. Martin Jérôme (rép. à int.-Roche), 6724, 7200.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6852 et suiv.
Boîtes en acier pour le département des Affaires des sauvages (rép. à int.-Hodgins), 4498.
W. T. R. Preston (rép. à int.-Davin), 6936.
Scrip pour les métis (sur observ.-Davin), 7203.
Emploi et traitement de M. Wade (rép. à int.-sir Charles Tupper), 7248, 7330, 7458.
Budget supplémentaire (int.), 7249.
Sauvages: (sub.), Nouvelle-Ecosse, 7499 et suiv.
Terres fédérales: Imputable sur le capital (sub.), 7521 et suiv., 9054 et suiv.
Terres fédérales: Imputable sur le revenu (sub.), 7547.
Dépenses du gouvernement pour le district de Kéwatin (sub.), 7548.
Sommes destinées au secours des Canadiens indigents en pays étrangers autres que les Etats-Unis (sub.), 7549.
Travaux nécessaires à la réserve des sources thermales près de la station de Banff, T.N.-O. (sub.), 7550.
Emploi de M. A. F. Martin (rép. à int.-Roche), 7554.
Chemins et réserves de chemins de la province du Manitoba (B. n° 175), 1re lec., 8173; 2e lec., 8490; en comité, 8490; 3e lec., 9619.
Galiciens et Doukhobortses (rép. à int.-Taylor), 8487.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8498 et suiv.; dépenses imprévues, 8665 et suiv.
Société protectrice d'immigration pour les femmes (sub.), 8645 et suiv.
Service médicaux aux sauvages de Yale et Caribou (rép. à int.-Prior), 8647, 8997.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8676 et suiv., 8965 et suiv., 9010 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8892 et suiv.
Droits d'exploitation des dépôts de houille, C.-A. (rép. à int.-Foster), 8999.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9031 et suiv.; rapport de M. Ruttan, agent des terres fédérales, 9050 et suiv.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Machines à forer les puits, T.N.-O. (sub.), 9056.
Dépenses et appointements—Commission nommée pour s'enquérir des réclamations des métis, T.N.-O. (sub.), 9057.
Dépenses de l'expédition de secours—Nécessiteux le long des rivières du Liard et Dease (sub.), 9058.
Navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rivière Stikine (rép. à int.-Prior), 9187.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9190, 9191.
Honoraires des sténographes au comité des privilèges et élections (sur rapp. du comité), 9478-79.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne-de-l'Orignal, Man. (sur résol.), 9483, 9490 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9550.
Docteur Patrick Scott—Réserve de Saugeen (rép. à int.-McNeill), 9724.
Amendement à la loi relative au territoire de Yukon (sur B.), 9870 et suiv.
Observatoire d'Ottawa—Lettre de l'astronome en chef (sub.), 9973 et suiv.
District de la Rivière du Cygne—Remboursement de frais de voierie au gouvernement du Manitoba (sub.), 10096.
Ile d'Anticosti—Renouvellement de fil télégraphique (sub.), 10102.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10111, 10117.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10129 et suiv.
Route muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
Paiement à M. J. B. Brousseau—Enquête *re* élection des chefs abénakis de Saint-François (sub.), 10135.
Montant supplémentaire pour pensionnat (sub.), 10135.
Montant supplémentaire pour écoles industrielles (sub.), 10135.
Provisions pour les sauvages et les métis pendant les négociations des traités (sub.), 10136.
Vétérinaires de la police à cheval du N.-O.—Services rendus au département des Sauvages (sub.), 10136.
Paiement à Charles Bremner—Fourrures (sub.), 10138.
Bureau du greffier de la cour et chambre des juges—Prince-Albert (sub.), 10147.
Exposition de Paris (sub.), 10173.
Rapides de Saint-André, rivière Rouge (sub.), 10180.

SNETSINGER, M. JOHN-GOODALL *(Cornwall et Stormont):*

Service maritime et fluvial (sub.), 5194.

SOMERVILLE, M. JAMES *(Wentworth-nord et Brant):*

Débats, comité des (2e rapp.), 1091, 1093, 1758.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1952.
Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix; nom changé en celui de "Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice" (B. n° 84), 1re lec., 2126.
Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (B. n° 119), 1re lec. 2993.

SPROULE, M. THOMAS-S. *(Grey-est):*

Adresse en réponse au discours du trône, 481, 1692.
Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (B. n° 26), 1re lec., 912.
Salle de lecture (int.), 993.
Débats, comité des (sur 2e rapp.), 1093.
Coalitions formées pour gêner le commerce (B. n° 38), 1re lec., 1094; m. p. 2e lec., 1953; 2e lec., 1964; m. pour renvoi au comité des banques et du commerce, 1964; en comité et 3e lec., 4880.
Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (B. n° 44), 1re lec., 1186.
Compagnie du canal de Sainte-Claire et Erié (B. n° 45), 1re lec., 1186.
Spiritueux dans le Yukon (int.), 1657.
Vente du croiseur *Dolphin* (int.), 1871.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1934, 2958, 2978.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1946.
Chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (sur m.), 1965.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2056.
Ministère de la Justice (sub.), 2083, 2087.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2089, 2091.
Département du Secrétaire d'Etat (sub.), 2094, 2288.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 2095 et suiv.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 2101 *et suiv.*
Bureau de l'Auditeur général (sub.), 2104 et suiv.; dépenses éventuelles (sub.), 2288.
Ministère des Douanes (sub.), 2110 et suiv.; (dernière épreuve), 10236.
Département du Revenu de l'Intérieur (sub.), 2119, 2120.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2121, 2122.
Commission géologique (sub.), 2124, 2125.
Ministère du Commerce (sub.), 2126, 2283.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2157.
Cie du chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2170.
Amendement au code criminel (sur B.-Britton), 2194.
Quarantaine pour les immigrants (int.), 2212.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2231, 2235, 3350.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2271.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2276 et suiv., 2289, 2292, 2294.
Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses éventuelles (sub.), 2286.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2297, 2298.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2303; (explications), 2338.
Listes électorales (sub.), 2330.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2367.
Recensement—Nouveau mode (sur m.-McInnes), 2412.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2844.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2971.
Réunion du comité des comptes publics (sur int.-sir Charles Tupper), 2992; (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3255, 4370.
Service maritime et fluvial (sub.), 3071 *et suiv.*, 5161, 5199 et suiv.
La banque du Peuple (sur B.), 3327, 3337.

SPROULE, M. THOMAS-S.—*Suite.*

Redistribution des comtés (sur B.), 3495, 6675 et suiv., 6759, 6760, 6911, 6912.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3783.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3843.
Etalons de grains (sur m.-Davin), 3862.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4325.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4396 et suiv., 4685 ; amendements du Sénat, 9739 et suiv.
Réduction du quorum du comité des bills d'intérêt privé (sur m.-Scriver), 4747.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4787.
Fabrication du sucre de betterave (m.), 4841 et suiv.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 4504 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (sur résol.), 4995.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5207 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5273, (amendement) 5558.
Equipement militaire (sub.), 5450, 5453, 5455, 5462.
Habillements des militaires (sub.), 5470.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5482.
La "Northern Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5559.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5601-02.
Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5696 et suiv.
Réserves des sauvages de Brantford (sur sub.), 5703 et suiv.
Publication des *Débats* (sur sub.), 5760.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5778.
Paiement à la "Kingston and Montreal Forwarding Co." (sub.), 5612-13.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5820, 5825.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6124.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6299 et suiv.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6333, 6335, 6342.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6583 ; télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8088 et suiv.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6598.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden, Halifax), 6749 et suiv.
Explications de nature personnelle—Compte rendu des journaux, 6828.
Dommages à Lindsay—Paiements à R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4513.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7017, 7032, 7033, 7034, 7035, 7037.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7065, 7070.
Appointements et gages des employés civils de la milice (sub.), 7079, 7087.
Propriétés militaires et champs de tir (sub.), 7094-95
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7669, 7687 et suiv.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7725, 7730 et suiv., 7739 et suiv., 7745, 7760, 7771.

SPROULE, M. THOMAS-S.—*Suite.*

Port de Summerside (sub.), 7782, 7783.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7872.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7986, 7989, 8002 et suiv.
Goderich—Reconstruction du brise-lames et réparations aux jetées—Creusement du port (sub.), 8030 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8142.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8158, 8159.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8957 ; (sur B.), 9693, 9705, 9707.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8962.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I.P.-E. (sur int.-Martin), 9010.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grain de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9034, 9040 et suiv.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur résol.), 9203 et suiv. ; (sur B.), 9642 et suiv., 9647, 9651.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9214, 9603, 9611, 9613 ; (sur B.) 9809, 9812, 9831.
Comité des chemins de fer et canaux (sur m.-Sutherland) 9219.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9220 et suiv. ; 9225 et suiv., 9244.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9281, 9312 et suiv.
Chemin de fer de Jonction de Ponctiac au Pacifique (sur résol.), 9463 et suiv.
Chemin de fer du Portage-du-Fort à Bristol (sur résol.), 9465.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Original (sur résol.), 9501 et suiv.
Cie de chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9563 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive sud (sur résol.), 9578 et suiv., 9586.
Prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, de Tilsonburg à Ingersoll ou Woodstock, Ont. (sur résol.), 9590.
Pont de Québec (sur résol.) 9596 et suiv.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9715 et suiv., 9893 et suiv.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9770 et suiv.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9875, 9877.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9912, 9914.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur int.-Taylor), 9930 et suiv.
Port de Montréal : Améliorations en aval du courant Saint-Marie—Elévateur (sub.), 9990.
Sabrevois—Quai (sub.), 10054, 10060 et suiv.
Route muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
Vétérinaires de la police à cheval du Nord-Ouest —Services rendus au département des Sauvages (sub.), 10136.
Rémunération des sténographes au comité des privilèges et élections (int.), 10141.
Exposition de Paris (sub.), 10174 et suiv.
Remboursement de droits de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10204 et suiv., 10214.
Immigration—Appointements des agents, etc., (sub.—dernière épreuve), 10239.

STENSON, M. MICHAEL-THOMAS *(Richmond et Wolfe)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 258.
Frank Gosselin (int.), 3854.
Stations de démonstration (sub.), 8312 et suiv.
Intercolonial—Mécaniciens (int.), 9723.

SUTHERLAND, M. JAMES *(Oxford-nord)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1562.
Commission royale—Spiritueux (int.), 1900.
Réunion du comité des comptes publics (sur int.-sir Charles Tupper), 2991; sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4369.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3999.
Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (B. n° 90), m. pour 3e lec., 4212; sur amendement-Douglas, 4216, 4539.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4321, 4324.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4656.
Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec (sur B.), 5060, 5270.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5066 et suiv., 5375 et suiv., 5558.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5405, 5406.
Equipement militaire (sub.), 5466.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5636, 5642.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6107, 6332, 6339, 6340, 6342.
Chemin de fer du Grand-Nord (sur B.), 6970, 6971.
Compagnie anglaise et américaine de pulpe et de papier (B. n° 172), 1re lec., 7458.
Compagnie de télégraphe Yale-Koutanie (sur amend. du Sénat), 8835.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8989 et suiv.
Comité des chemins de fer et canaux (rapp.), 9218 et suiv.; (m. demandant que certains bills soient retirés), 9219.
Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9517, 9536 et suiv.
Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière à-la-Pluie (sur résol.), 9559.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9604.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9755, 9759, 9766 et suiv.
Comité des comptes publics (sur m.-Wallace), 9858.
Fêtes de Chicago—Invitation au premier ministre (sur observ.-Davin), 9863.

TALBOT, M. ONÉSIPHORE-ERNEST *(Bellechasse)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 281.
Bail entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté.—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4422.
M. A. R. McDonald (sur sub.), 7302.
Traitement des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8944.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9672.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL *(Saint-Jean et Iberville)*:

Question de privilège Davin "un chenapan est un chenapan," 431.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL—*Suite.*

Adresse en réponse au discours du trône, 585.
Dépenses pour les jetées, I.P.-E. (rép. à int.-Martin), 1970.
John Frawley, gardien de l'édifice public à Orillia (rép. à int.-Bennett), 1974.
M. Emery Lafontaine (rép. à int.-Davin), 1974.
Ligne télégraphique sur la côte nord de Saint-Laurent (rép. à int.-Casgrain), 1979.
Travaux sur le lac Manitoba (rép. à int.-Foster), 1981.
Port de Fraserville (rép. à int.-Gauvreau), 1985.
Renvoi de Charles-H. Parker—Dragueur *New Dominion* (rép. à int.-Domville), 1988.
Réparations du bureau de poste de Montréal (rép. à int.-Monk), 1990, 2131.
Glissoir de Fenelon-Falls (rép. à int.-Hughes), 1994.
Quai de la Pointe-Claire (rép. à int.-Monk), 2130.
Dragage—Port de Pinette (rép. à int.-Martin), 2130.
Améliorations du port de Montréal (rép. à int.-Monk), 2206.
Tournée d'inspection du ministre des Travaux publics—Nom du bateau à vapeur dont il s'est servi (rép. à int.-Bergeron), 2207.
Creusement de la rivière Pigeon (rép. à int.-Hughes), 2210.
Nettoyage de la rivière Scugog (rép. à int.-Hughes), 2210.
Creusement du lac Simcoe (rép. à int.-Bennett), 2211.
Edifice public à Annapolis-Royal (rép. à int.-Mills), 2432.
Jetée à China-Point, I.P.-E. (rép. à int.-Martin), 2509.
Bureau de poste—Portage-la-Prairie (rép. à int.-Roche), 2510.
M. J. C. Blais, ingénieur du ministère des Travaux publics (rép. à int.-Casgrain), 3577.
Travaux—Rivière Nicolet (rép. à int.-Legris), 3580.
Navigabilité de la rivière Batiscan (rép. à int.-Marcotte), 3583.
Demandes de documents (rép. à int.-Martin), 3903, 3904.
Brise-lames à Petite-Rivière (rép. à int.-Gillies), 3971.
Destitution d'Edward Davis, de Coulonge (rép. à int.-Poupore), 3972.
Dragueur de Roberval (rép. à int.-Casgrain), 4086.
Quai de la Rivière-à-la-Pipe (rép. à int.-Casgrain), 4086.
Bureau de poste de Victoria, C.A. (rép. à int.-Prior), 4290.
Brise-lames de Souris (rép. à int.-Martin), 4291.
Boîtes d'acier pour le département des Affaires des Sauvages (rép. à int.-Hodgins), 5013.
Rapport de M. Coste sur son voyage spécial au Yukon (rép. à sir Charles-H. Tupper), 5015.
Eclairage des édifices du parlement (rép. à int.-Prior), 5330.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5341.

TAYLOR, M. GEORGE *(Leeds-sud)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 212.
Comité des Débats (sur 2e rapp.), 1760.
Démission des employés préposés aux pêcheries—Comté de Leeds (int.), 1834.
Fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (int.), 1840.
Directeur de la poste à Montréal (int.), 1842.
Anticosti—Correspondance avec le gouvernement britannique (int.), 1856.
M. Ogilvie, administrateur du Yukon (int.), 1857.

TAYLOR, M. GEORGE—*Suite.*

Plébiscite—Leeds-sud (int.), 1864.
Chenal du lac Saint-François (int.), 1868.
Canal de Cornwall (int.), 1868.
Canal de Soulanges—Travaux (m. pour doc.), 1876.
Edifice public de Gananoque—Chauffage (int.), 1897.
M. John-R. Dargavel (int.), 1972.
M. W.-R. Singleton (int.), 1973.
Directeur de la poste à Morton (int.), 1979, 3179.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2062.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2240.
Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (B. n° 95), 1re lec., 2265.
Compagnie du pont de Buffalo et de Fort-Erié (B. n° 96), 1re lec., 2265.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2279.
Listes électorales (sub.), 2334.
Listes électorales—Brockville (sur int.-Foster), 2508.
Service maritime et fluvial (sub.), 3029 et suiv., 3039 et suiv., 3063, 5129 et suiv.
Bulletins employés à l'élection de Brockville (int.), 3104.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3357.
Redistribution des comtés (sur B.), 3501.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3555, 3566 et suiv.
Franchise postale (int.), 3849.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3923.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (int.), 3971; (observ.), 9919 et suiv.; (m.), 9930.
Loi concernant le travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3993.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4061.
Affaire Curless (int.), 4081.
Service postal du Yukon—Lettre de W.-F. Latimer (observ.), 4371.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean, 4535; (lettre du trésorier de Leeds), 4806.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement dans la cité de Montréal (sur B.), 4603, 4620, 4622 et suiv.
Pêcheries et protection des pêcheries (sub.), 4735 et suiv.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4820, 4821.
Inspection du gaz et de la lumière électrique—Frais de port, papeterie, etc. (sub.), 4822.
M. Bresby—Officier des douanes à Skaguay (int.), 4823.
Canal de Grenville—Dommages causés aux cultivateurs (int.), 5010.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5038.
Créance de M. McCammon, de Gananoque (sur sub.), 5042 et suiv.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5072.
District du juge Choquette (int.), 5117.
Edifices publics, Ottawa—y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5205 et suiv.
Percepteur des douanes à Valleyfield (sur int.-Bergeron), 5527.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5658.
Canal de la Trent—W. Quinn, inspecteur du béton (sub.), 5799.
Canal Chambly—Double ligne de téléphone (sub.), 5800, 5801.

TAYLOR, M. GEORGE—*Suite.*

Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5840-41.
Commission internationale (sub.), 5869.
Chemins sur le canal Grenville (int.), 6061, 6386.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6449.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R.-J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4506.
Soumissions pour fil d'engerbage (int.), 6933.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7032, 7035, 7038, 7039, 7046 et suiv., 7062.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7085.
Propriétés militaires et champs de tir (sub.), 7095-96.
Matériel militaire et autres (sub.), 7096-97.
Milice—Habillements et nécessaires (sub.), 7110, 7129; (incident-Bate) 7122.
Milice—Approvisionnements (sub.), 7133.
" Frais de transport (sub.), 7140-41.
" Dépenses imprévues et diverses (sub.), 7153.
Explications de nature personnelle—Vente du fil d'engerbage, 7203 et suiv.
Approfondissement du canal Lachine (sub.), 7304.
Service postal—Directeur de la poste de Morton (sur sub.), 7394 et suiv.
Ports et rivières: Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7612 et suiv., 7624 et suiv.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7643.
Edifices à Ottawa: Rideau Hall (sub.), 7713.
Ports et rivières: Nouvelle-Ecosse (sub.), 7724.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7995, 8001.
Réparations générales et améliorations aux ports, rivières et ponts (sub.), 8130, 8133.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8151.
Douanes—Tarif de faveur (sur sub.), 8440.
Dr F. B. McCormick, ex-officier de douanes à l'Ile Pelée (sur sub.), 8459 et suiv.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8479.
Galiciens et Doukhobortses (int.), 8487.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8516 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc., (sub.), 8752.
Stations de démonstration (sub.), 8762.
Pénitenciers—Dépenses générales (sub.), 8766.
Habillements militaires (sub.), 9117.
Pénitencier de la Montagne de Pierre (sur int.-Foster), 9859.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9878.
Sabrevois—Quai (sub.), 10049, 10051.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10076.
Loi relative à l'emploi des aubains—Application (sub.), 10150.
Impression des listes électorales (sub.), 10158.

TISDALE, HON. M. DAVID *(Norfolk-sud):*

Compagnie du Canal de Sainte-Claire et Erié (B. n° 45), 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 3031.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.), 1879, 1880, 1913, 1914.
Amendement à la loi des liquidations (sur B.), 1884 et suiv.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1934, 1939, 2175 et suiv.
Coalitions commerciales (sur B.), 1962.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2790.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2948.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2968.

TISDALE, HONORABLE M. DAVID—*Suite.*

La Banque du Peuple (sur B.), 3332, 3333.
Redistribution des comtés (sur B.), 3490.
Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec (sur B.), 5270.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5952.
Chemin de fer de Ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6114.
Habillements et nécessaires (sub.), 7120.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7694.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.

TUCKER, M. JOSEPH-JOHN (*Saint-Jean, ville et comté, N.-B.*)

Redistribution des comtés (sur B.), 6950.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7193.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9908.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES, BART. *(Cap-Breton):*

Députés décédés (sur m.-Laurier), 7.
Adresse en réponse au discours du trône, 27, 1572, 1605.
Rapport de l'auditeur général (int.), 547, 716.
Explication de nature personnelle Davies—Art. du *Star*, 634, 717.
Winnipeg—Représentation (int.), 634, 822.
Affaires de la Chambre—Sur discours sir Charles-Hibbert Tupper (int.), 820.
Clôture du débat, 1035.
Débats, comité (sur 2e rapport), 1092, 1093.
Frontière de l'Alaska (int.), 1095, 1187.
Distribution de discours politiques (int.), 1186.
Câble transpacifique (int.), 1375; (sur résolutions), 1968, 8379 et suiv.
Importation du bois canadien aux Etats-Unis (int.), 1657.
Taxe impériale sur les obligations coloniales (int.), 1658.
Surintendan de district Ouellette (int.), 1874.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du Nord Ouest (sur B.), 1932.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2172 et suiv.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2215.
Amendement à loi du service civil (sur B.), 2237.
Rapport du commissaire Ogilvie sur les affaires du Yukon (int.), 2432.
Bills relatifs à la redistribution des comtés et au Sénat (int.), 2561.
Frontière de l'Alaska—Rumeurs au sujet du *modus vivendi* (int.), 2562; (sur observations-Prior), 3874; (dépêche à la *Gazette*), 4755; (observations), 8179 et suiv.
Législation anti-japonaise de la Colombie-Anglaise (int.), 2562.
Exposé budgétaire, discours sur, 2633.
Lois de cabotage (demande de documents), 2722.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Résolutions (int.), 2723.
Système des pensions militaires (sur m.-Hughes), 2748.
Nominations faites par un gouvernement sortant de charge (m. pour doc. et discours), 2751, 2764.
Intercolonial—Recett s sur la partie de la Chaudière à Montréal (int.), 2818.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2820, 2821, 2823; (sur résolutions—En comité), 3730, 3762, 3763; (sur B.), 3932, 4189.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

M. A. H. Harris, gérant général du trafic de l'Intercolonial (sur m.-McDougall), 2931.
La conférence de Washington (int.), 2933; (observ.), 3804; (dépêche du *Star*), 4194.
Pêcheries des eaux intérieures—Permis de pêche (sur int.-Bergeron), 2937.
Redistrubution des comtés (int), 2990, 3871; (sur B.), 3476, 5256 et suiv., 5284 et suiv.: 6760, 6980.
Réunion du comité des comptes publics (int.), 2990.
Navires américains enregistrés à Dawson (sur m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3325.
Fête de la Reine—Ajournement (sur int.-McMullen), 3370.
Priorité des mesures du gouvernement, (sur m.-Laurier), 3675, 6288
Explications-Costigan, 3688.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3779.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3801.
Service postal au Yukon (sur observ.-McDougall), 3818.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3825, 3827 et suiv.
Siège de M. Costigan (sur explications-Davin), 3871.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3879.
Amendement à la loi concernant les poids et mesures (sur B.), 3915.
Renvoi du gouvernement Turner—Colombie-Anglaise (impression des documents), 3986.
Loi concernant le travail des aubains (sur observations-Robertson), 3991.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4019, 4023.
Responsabilité des ministres (motion), 4028.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté—Prolongement du chemin de fer Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4090, 4094, 4701 et suiv.
Protocole—Commission anglo-américaine (sur explications-Laurier), 4285.
Terres publiques et les fonctionnaires (sur observ.-Roche), 4755.
Chemins de fer au Yukon (observ.), 4757, 4761.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4857.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolution), 4992; (en comité), 5008; (sur B.), 7659.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5407.
Frontière de l'Alaska et câble transpacifique (int.), 5410.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5416 et suiv., 5429.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5557, 5565 et suiv.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5774, 5791-92.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6109.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6294.
Anniversaire de la naissance de sir Charles Tupper, 6388.
Service océanique et fluvial (sub.—dernière épreuve), 6390.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6416.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6575; télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8048 et suiv.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6597.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden, Halifax), 6738 et suiv.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4503.
Milice, solde et allocation, etc. (sub.), 7004, 7010, 7011, 7013, 7023.
Matériel militaire et autres (sub.), 7099 et suiv.
Habillements et nécessaires (sub.), 7103.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7247; (sur explication-Fortin), 7655 et suiv.
Emploi et traitement de M. Wade (int.), 7248, 7329.
M. A. R. McDonald (sur sub.), 7284.
Résolution relative au Sénat (int.), 7330, 7458, 8238; (résol. retirée), 8769.
Vente de boissons dans les cantines militaires (sur observ. du ministre de la Milice), 7334.
Troupes canadiennes en cas de guerre au Transvaal (sur observ.-Hughes), 7338.
Service postal (sub.), 7386.
Terres fédérales—Imputable sur le capital (sub.), 7530.
Décès de l'honorable M. W. B. Ives, 7552.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7556, 7563.
Ports et rivières, Québec: Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7585, 7586.
Décès de l'honorable M. Geoffrion, 7652.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7685.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.
Commerce privilégié (m. et observations), 7794 et suiv.; motion, 7808, 7859, 7864; (sur m.-McNeill), 8243, 8656; (int.), 8770.
Commerce avec les Antilles, Cuba et Porto-Rico (sur int.-Kaulbach), 8195-96.
Station de démonstration (sub.), 8310, 8329, 8344, 8349, 8350.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8414; affaire-McCormick), 8463 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8501, 8510.
Subventions aux chemins de fer (int.), 8650, 8771, 9065; (sur résol.), 9206 et suiv.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8683 et suiv.
Service à vapeur entre Saint-Jean, N.-B., et Liverpool (sub.), 8691.
Steamers faisant le service entre Saint-Jean et Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud (sub.), 8696.
Compartements frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8724, 8730, 8734 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur rés.), 8770, 8937 et suiv.
Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (sur observ.-Bourassa), 8773.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8792.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8819 et suiv.
Correspondance échangée entre lord Aberdeen et sir Charles Tupper au sujet du changement de cabinet (int.), 8931.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8959 et suiv., 8985 et suiv.
Election d'un nouvel orateur, 9064.
Fourniture des capotes et pantalons militaires (sub.), 9070 et suiv.
Question de privilège—Nomination de McGregor et de Norwood, 9188 et suiv.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9191, 9193.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur résol.), 9204.

TUPPER, HON. SIR CHARLES-HIBBERT, C.C.M.G. *(Pictou):*

Adresse en réponse au discours du trône, 717 à 818.
Chemin de fer "Canada Eastern" (int.), 1829.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (int.), 1829.
Listes des électeurs (int.), 1835, 1836.
Règlements miniers au Yukon (int.), 1856.
Poursuites électorales dans la province du Manitoba (m.), 2264, 2504.
M. Girouard, régistrateur des titres dans le district du Yukon (int.), 2343.
Enquête conduite par M. Ogilvie à Dawson—Protestation des mineurs (int.), 2348, 2558.
Les juges de la Colombie-Anglaise (m. p. doc.), 2384.
Recensement—Nouveau mode (sur m.-McInnes), 2411.
Spiritueux au Yukon (int.), 2505, 3107; (sur observ.-Prior), 3816.
Législation concernant le Yukon (int.), 2563.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (sur B.), 2677.
Navires américains enregistrés à Dawson (int.), 2725, 3294; (m. pour doc.), 3323.
Steamer *John C. Barr* (int.), 2726.
Miller's Landing sur la Fraser (int.), 2727.
Ordonnances par le Commissaire du Yukon (int.), 2729.
Parenté entre le ministre de l'Intérieur et M. Ogilvie (int.), 2729.
Rapports du major Walsh (int.), 2730, 3824.
Vente de spiritueux—Permis donnés par le major Walsh (int.), 2730
Service postal au Yukon (int.), 2731.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2795, 2797.
Représentation du territoire du Yukon à la Chambre des Communes (int.), 2927.
Transport des approvisionnements du gouvernement au Yukon (int.), 2927.
Exploitation du pont et du bac sur la rivière Klondike (int.), 2928.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2937, 2953.
Réunion du comité des comptes publics (sur int.-sir Charles Tupper), 2991; (observations), 3179, 4364.
Retard apporté à la production des documents publics (observations), 2993, 3526 et suiv., 3587, 3591, 4331, 4360, 4916.
Ministère des Douanes (sub.), 3007 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 3018 et suiv.; 3032 et suiv.; 5120 et suiv.
Somme payée à Mme Lemieux pour fleurs (int.), 3025 et suiv.
Récompenses pour sauvetages (sub.), 3094.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables (sub.), 3096.
District du Yukon—Documents publics demandés (observ.), 3097, 3101.
Pont sur la rivière Klondike (int.), 3103.
Instructions au major Walsh (int.), 3108, 3285.
Commission de M. Ogilvie (int.), 3110.
Second juge au Yukon (int.), 3111.
Nomination de MM. Wade, McGregor et Norwood au Yukon (int.), 3111.
Service postal sur le littoral du Pacifique (int.), 3282.
Lois relatives au cabotage (int.), 3285.
Le capitaine John Irving (int.), 3286.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT—*Suite*

Arrivée du juge McGuire à Dawson (int.), 3286, 3986
Le major Bliss (int.), 3289, 3365, 3583.
Observations des marées (int.), 3290, 3821 ; (observations), 3533 et suiv.
Documents incomplets produits (observations), 3341, 3778, 4748.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3359.
Explications de nature personnelle—M. Fred. Peters, 3368.
La banque du Peuple (sur B.), 3516.
Redistribution des comtés (sur B.), 3520.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3553 et suiv.
Navire pour Charlottetown—Entrefilet du *Daily Examiner* (int.), 3574.
Propriété près de Steveston, C.-A. (int.), 3576, 3848, 4083.
Résidence du juge Martin (int.), 3577.
Résidence du juge en chef de la Colombie-Anglaise (int.), 3577.
Arrivée de M. Wade à Dawson (int.), 3577.
Affermage des lots riverains à Dawson (int.), 3578.
Arpentages au Yukon (int.), 3578.
M. Ogilvie—Rapport relatif à son enquête (int.), 3579, 3820, 3846, 4729.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.) 3788.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (int.), 3824.
Le ministre et M. Fawcett (int.), 3848.
Lettres mentionnées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (int.), 3849.
M. J. W. Willison (int.), 3849.
M. Phil. Walsh et le major (int.) 3849.
Bureaux de poste—Comté d'Inverness (int.), 3851.
Permis accordé à Archer Martin, de Victoria, d'exporter des spiritueux au Yukon (int.), 3900.
Fraudes électorales au Manitoba (int.), 3900 ; (demande de doc.), 4080.
Refonte des actes relatifs aux Commissaires du havre de Québec (sur B.), 3956 et suiv. ; 4015.
Shérif du territoire du Yukon (int.), 3970, 4289.
Responsabilité des ministres (sur m.-sir Charles Tupper), 4032.
Soins des matelots aux hôpitaux de marine et autres dans les provinces maritimes (sub.), 4035 et suiv.
Matelots naufragés (sub.), 4038.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4043 et suiv.
Arpenteurs fédéraux—Examen d'un candidat, M. Bauer (int.), 4087, 4729.
M. Russell—Inspecteur des steamboats au Yukon (demande de doc.), 4175, 4730, et suiv.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks, juge du comté de Yale (observations), 4197, 4225 ; (motion), 4237.
Inspection des steamers de l'Etat et des signaux de brume (sub.), 4261.
Ostréiculture (sub.), 4263, 4267, 4269, 4273 et suiv.
Commission du major Walsh (int.), 4289.
Parents de J. S. Willison (int.), 4290.
Amendement à la loi relative aux liquidations (sur B.), 4333.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (sur B.), 4359.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4464 et suiv.
Immigrants doukhobortses en quarantaine (int.), 4564, 4689.
Commission Ogilvie et copie des témoignages pris à son enquête (m. pour impression des documents), 4747, 5329, 5383, 5764.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT—*Suite.*

Obligations en garanties enregistrées aux termes du chap. 19 des S.R. du Canada (int.), 4822, 5009, 5038, 5332.
Habillements pour la milice—Soumissionnaires (int.), 4824 ; (explications), 5008.
Gardien du phare de l'île Wood (sur m.-Martin), 4836.
Syndicats de pêche américains et les pêcheurs (int.), 5011.
Rapport de M. Coste sur son voyage spécial au Yukon (demande de doc.), 5015, 5383, 5515.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure, 5025.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5053 et suiv., 5070.
Pénitencier de Kingston—Frais de l'enquête-Devlin (sub.), 5092.
Chenal du fleuve Saint-Laurent—Somme supplémentaire (sub.), 5109.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp. Gibson), 5408.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5487.
Entretien d'un juge au Yukon (sub.), 5496.
Cour de l'Echiquier (sub.), 5499.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5506 et suiv.
Emploi de Joseph Clarke (int.), 5512.
Emploi de E. McKeown (int.), 5513.
Approvisionnements pour les juges McGuire et Dugas au Yukon (int.), 5515.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5634.
Remorqueur à vapeur *Shamrock* (int.), 5685.
Affaire Clarke (observ.), 5766.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5783 et suiv.
Fonte en sable vert (int.), 5874.
Administration du Yukon (discours), 5958, 6003, 6066, 6275 ; (résolutions), 6036.
Erreurs typographiques dans les procès-verbaux de la Chambre (observ.), 6137.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 6289.
Commissions sous le grand sceau (int.), 4499.

TYRWHITT, M. RICHARD *(Simcoe-sud)* :

Equipement militaire (sub.), 5454, 5465.
Habillements des militaires (sub.), 5477.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5824.
Redistribution des comtés (sur B.), 6718.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7077.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7086.
Milice—Frais de transport (sub.), 7143.
Collège militaire Royal (sub.), 7149.
Annuaire statistique (sub.), 8255.
Secrétaire du ministre des Finances (int.), 8489.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8500.
Les deux langues—Officiers de la milice (int.), 8648.
Examens des officiers—Camp de Lévis (int.), 8649, 9323.
Paiement à Charles Bremner—Fourrures (sub.), 10159.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10162.

WALLACE, M. N. CLARKE *(York-ouest O.)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 176.
Rapport de l'auditeur général (int.), 822.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

Primes payées sur le fer (int.), 1843.
MM. Petersen, Tate et Cie—Dépôt (int.), 1899.
Coalitions commerciales (sur B.), 1962.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2151 et suiv.
Prix du pétrole—Explications de nature personnelle, 2266.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2270 et suiv.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2280 ; dépenses éventuelles (sub.), 2293.
Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses éventuelles (sub.), 2286 ; crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels, 5440.
Estimations du sergent d'armes (sub.), 2299.
Listes électorales (sub.), 2312, 2328, 2329, 2332, 2333, 2334, 2336.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 2534.
Exportations de blé et de farine (int.), 2728.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2822, 2855, 2857.
Listes d'électeurs de Winnipeg (int.), 2933.
Ministère des Douanes (sub.), 3004 et suiv. ; (dernière épreuve), 10232 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 3076 et suiv., 5151.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3147.
Convocation du comité des comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3270.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3361.
Commission internationale—Dépêche à la *Gazette* (int.), 3370.
Redistribution des comtés (sur B.), 3486, 6474 et suiv., 6008, 6944 et suiv. ; 6966 et suiv.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3802, 3803 ; (sur observ.-Maclean) 4536.
Service postal au Yukon (sur observ.-McDougall), 3818.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3839.
Chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4330.
Comité des comptes publics (sur observ.-Sir Charles-H. Tupper), 4368.
Service postal du Yukon—Lettre de M. F. Latimer (sur observ.-Taylor), 4373.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement dans la cité de Montréal (sur B.), 4417 et suiv., 4598 et suiv., 4615 et suiv., 4650 et suiv.
Réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles anglaises (int.), 4564.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4786.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4810, 4815 et suiv.
Compagnie du canal de Toronto et de la Baie Georgienne (m. pour doc.), 4837.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5362 et suiv.
Transport des marchandises par le Pas de White (int.), 5411.
Equipement militaire (sub.), 5466.
Habillements des militaires (sub.), 5476.
Divers et dépenses imprévues — Milice (sub.), 5481.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes (sur int.-Bergeron), 5527.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5596.
Compte en suspens au port de Montréal (sub.), 5610 et suiv.
Cause de Spellman (sub.), 5613 et suiv.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5638, 5648, 5668-69-70-71, 5679-80.
Commission géologique—Paiement à M. John McLeish (sub.), 5687.
Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5828.
Droits sur les lieuses, etc. (int.), 6061.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6177 et suiv.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6891.
Matériel militaire et autre (sub.), 7098.
Habillements et nécessaires (sub.), 7110, 7111.
Milice—Frais de transport (sub.), 7135, 7136, 7138, 7139, 7142.
Ministère des Postes (sub.), 7343 et suiv., 7363 et suiv., 7368-69 ; service postal, 7387 et suiv., dépenses diverses, 7402.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7373 et suiv.
Surintendant des assurances (sub.), 7481, 7483.
Ministère de l'intérieur (sub.), 7496 et suiv.
Terres fédérales—Imputable sur le capital (sub.), 7540 et suiv.
Terres fédérales—Imputable sur le revenu (sub.), 7548.
Ports et rivières—Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7619 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7660.
Edifices publics à Ottawa—Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7711.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7922 et suiv.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7990 et suiv.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8409, 8419 et suiv., 8435 et suiv., 8440 et suiv.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8454.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8477 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8512, 8530 ; (MM. Preston et Jury), 8593 et suiv. ; 8612 et suiv. ; 8631, 8637 et suiv. 8644 et suiv.
Société protectrice d'immigration pour les femmes (sub.), 8646.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8687.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8736.
Stations de démonstration (sub.), 8762.
Haut-commissaire—Dépenses éventuelles (sub.), 8764.
Question du Transvaal (sur résol.), 9006.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 9012 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semences et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9035, 9042,
Habillements militaires (sub.), 9080, et suiv., 9126.
Bills retirés (sur m.-Sutherland), 9219.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9220, 9227 et suiv.
Port-Colborne—Améliotarions (sub.), 9293.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9413 et suiv ; 9605, 9613 et suiv. ; (sur B.), 9787 et suiv. ; 9796, 9808 et suiv. ; 9823 et suiv.
Cie du chemin de fer le Grand-Nord—Chemin entre Montcalm et la Jonction de Saint-Tite (sub.), 9449.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest (sur résol.), 9456.
Chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sur résol.), 9458.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne-de-l'Orignal (sur résol.), 9484 et suiv., 9495 et et suiv.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

Chemin de fer de Parry-Sound à Sudbury (sur résol.), 9511.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9517.
Cie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière la Pluie (sur résol.), 9552 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive-sud (sur résol.), 9587.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9649, 9659.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9665, 9684.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9686, 9698 et suiv.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9761, 9773.
Comité des comptes publics (m.-pour impression du dernier rapp.), 9858.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9895 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9903.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur m.-Taylor), 9956 et suiv.
Port de Montréal : Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 10008.
Baie de Gabarus—Brise-lames (sub.), 10015.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10018.
Chezzetcook—Quai (sub.), 10028 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10086 et suiv.
Ile d'Anticosti—Renouvellement de fil télégraphique entre la rivière aux Becs-Scie et la Baie des Anglais (sub.), 10097 et suiv., 10104 et suiv.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117.
Edifices publics—District du Yukon (sub.), 10133-34.
Exposition de Paris (sub.), 10169 et suiv., 10176.
Remboursement de droit de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10215.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

Gratification à lady Edgar (sub.), 10222 et suiv.
M. Preston (sur sub.—dernière épreuve), 10239.

WILSON, M. URIAH *(Lennox)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1342.
Immigrants envoyés des Etats-Unis au Canada du 30 juin 1897 au 30 juin 1898 (int.), 1995, 2211.
Immigrants envoyés d'Europe (int.), 1996, 2211.
Renvoi de W.-D. Ball, directeur de la poste de Bath (m. pour doc.), 2412, 3901.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7644.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8099.
Rivière Colombie : Améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8107.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8499, 8506 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8896 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9606 et suiv.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623.
Bail passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc—Prolongement de l'Intercolonial à Montréal (amendements du Sénat), 9746.

WOOD, M. ANDREW-TREW *(Hamilton)* :

Compagnie d'assurance sur la vie du Canada (B. n° 89), 1re lec., 2201 ; 2e lec., 2339.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4003.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5061.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6111, 6333, 6336.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9687.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9756.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur m.-Taylor), 9936 et suiv.

INDEX—PARTIE II

MATIÈRES

ABSENCE des ministres d'Ottawa (int.-Henderson), 1834.

Acadia, steamer—Réparations (sub.), 5202.

ACCIDENT au major Demers (int.-Casgrain), 1849.

ACCISE (sub.), 4788, 4807, 5599.

ACCUSATIONS contre F. F. Chamberland (int.-Casgrain), 2925.

ACCUSATIONS contre le lieutenant-colonel Domville (int.-Domville), 1854.

ACHAT du chemin de fer du comté de Drummond (résolutions-Blair), 1966, 2819; discussion en comité, 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714; (B. n° 133), 3790, 3932, 4750, 4920, 9750.

ACIÉRIES, Cie d'—Nouvelle-Écosse (B.), 4279, 5382, 6610.

ADMINISTRATION de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et du Kéwatin et au nord de l'Ontario et de Québec (B.), 6287, 8190.

ADMINISTRATION du Yukon—Accusations (discussion sur motion-sir Charles-H. Tupper), 5958, 6003, 6066, 6140; (observations-Davin sur articles du *Times* de Londres), 6568, 7554; dépêche au *North British Daily Mail*, 8039; (motion-sir Charles-H. Tupper), 6036.

ADRESSE en réponse au discours du trône (m.-Laurier), 9; discours par MM. Bell (Prince-Est, I.P.-E.), 9; Martineau, 22; sir Charles Tupper, 27, 1572, 1605; sir Wilfrid Laurier, 86; Foster, 111, 1641; sir Richard Cartwright, 156, 163; Wallace, 176; Casey, 200; Taylor, 212; Lemieux, 241; Monk, 249; Stenson, 258; Casgrain, 267; Talbot, 281; Craig, 284; Broder, 299; Osler, 316; Britton, 319; Moore, 328; Davin, 346, 1823; Pope, 408; Davis, 432; Roche, 466; Sproule, 481; McClure, 512; Chauvin, 519; Carroll, 524; Marcotte, 532; Monet, 547; Clancy, 556; Mulock, 572, 573; Tarte, 585; Bennett, 610; Bourassa, 635; Hughes, 647; Madore, 682; McInerney, 692; sir Charles-Hibbert Tupper, 717; Sifton, 818, 823; Borden (Halifax), 903, 912, 951; Fraser (Guysborough), 956; Prior, 994; McCarthy, 1022; Ross-Robertson, 1033; Maxwell, 1035; Montague, 1057; Campbell, 1081; Henderson, 1095; Ganong, 1115, 1133; Powell, 1143; McAlister, 1163; Paterson, 1188; Bergeron, 1216; Desmarais, 1265; Macdonald (King, I.P.-E.), 1284; Macdonald (Huron-est), 1297; Wilson, 1342; Gauvreau, 1359; Legris, 1367; Macdougall, 1376; Frost, 1406, 1410; McLennan (Glengarry), 1419; Fisher, 1454; Clarke, 1482; Bertram, 1521; Bell (Pictou), 1535; Sutherland, 1562; sir Louis Davies, 1618; Fielding, 1659; Sproule, 1692; Flint, 1709; Mills, 1733; Morrison, 1771; Craig, 1788; Richardson, 1802; Domville, 1809; Oliver, 1820.

ADRESSE, débat sur l'—Clôture (obs.-Laurier), 993, 1035.

AFFAIRES des sauvages (sub.), 2101.

AGENCES commerciales (sub.), 8715.

AGENTS de caisses d'épargnes—Appointements (sub.), 5028.

AGRICULTURE et colonisation—Comité (rapp.), 3468.

AGRICULTURE, ministère de l' (sub.), 2274, 2289, 5046.

AGRICULTURE, sociétés d' (sub.), 8257.

ALASKA, frontière de l' (int.-sir Charles Tupper), 2562, 5410; (int.-Wallace), 3370; (int.-Robertson), 3696; (observ.-sir Charles Tupper), 3804, 4194; communiqué à la presse, 8174; (observations-Prior), 3871; protocole, 4279; dépêche à la *Gazette* (int.-sir Charles Tupper), 4755.

ALASKA, frontière de l'—Modus vivendi (int.-sir Charles Tupper), 1095; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 1187.

ALEXANDRIA—Maison de correction—Différence de l'allocation, y compris l'intérêt (sub.), 9982.

ALGOMA, chemin de fer Central d' (B.), 1966, 2171, 6879.

ALLAIRE, J.-P.-O.—Réclamation (int.-LaRivière), 1909.

ALLAN, Compagnie—Service d'hiver (int.-Foster), 3286.

ANNUAIRE statistique (sub.), 8246.

ANTICOSTI, île d' (int.-Taylor), 1856; renouvellement de fil entre la Rivière-aux-Becs-scie et la Baie-des-Anglais (sub.), 10097.

APPLICATION de la loi relative à l'immigration chinoise (sub.), 8715.

APPROVISIONNEMENTS—Milice (sub.), 7130.

ARBITRAGE—Canal de Soulanges (int.-Monk), 2352.

ARBITRAGE de la mer de Behring—Coût (int.-McIsaac), 2205.

ARBRES fruitiers, soins donnés aux (int.-Martin), 2129.

ARCADIA—Enlèvement d'obstacles—Rivière Chebogue (sub.), 10013.

ARCHIVES—(Rapport), 4086; (sub.), 8244; classement—Conseil privé (sub.), 8719.

ARONSBERG, Abraham (B.), 4747, 5382, 7498, 7596, 7827.

ARPENTAGES—Examens—M. Bauer (int.-sir Charles-H. Tupper), 4087, 4729; (rép.-Sifton), 5014.

ARPENTAGES au Yukon (int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.

ARPENTAGES des réserves inhabitées des Sauvages (sub.), 5739.

ARPENTAGES et inspection (sub.), 8171.

ASSURANCE maritime—Taux (int.-McDougall), 8933.

ASSURANCES—Amendement à la loi (B.-Fielding), 2127, 3532, 6397, 7001.

ASSURANCES, surintendant des (sub.), 7480.

ATLIN, district du Lac—Brasseries (int.-McInnes), 5510.

AUBAINS—Loi de la Colombie Anglaise (int.-Prior), 7789, 8241, 8486, 8773.

AUBAINS, naturalisation des (B.-McInnes), 2195.

AUBAINS, travail des—Art. de l'*Evening Star* de Toronto (int.-Clarke), 2932; application de la loi (int.-Clarke), 3113; (int. McCleary), 3904; (observ.-Robertson), 3987; application de la loi (sub.), 5498, 10147; (int.-Clancy), 5518.

AUDITEUR général—(Rapport 1898, produit), 2199.

AUDITEUR général, rapport de l' (int.-sir Charles Tupper), 547, 716; (int.-Wallace), 822; rapport partiel produit, 1185.

AUDITEUR général (sub.), 2104, 2288.

AUTORITÉS citées par M. l'Orateur-suppléant, sur décision, 4567.

BAIE Georgienne—Canal (discussion), 4293, 4880, 5384.
BAIL du gouvernement à New-Westminster, C.-A. (int.-Prior), 8486, 8998.
BAIL de M. Thomas Powers, de Lévis (int.-Marcotte), 3112, 3286.
BAIL passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement du chemin de fer Intercolonial à Montréal (résolution-Blair), 3973; (en comité), 4088; (B.), 4195, 4373, 4567, 4985; (amendement-Foster), 4985; (amendements du Sénat), 9727.
BALL, W. D.—Renvoi (m. p. doc.-Wilson), 2412.
BANFF—Entretien des chemins, ponts, etc. (sub.), 7550.
BANQUE du Peuple (B.), 633, 951, 3032, 3326, 3336, 3513, 3517, 7598.
BANQUE Ville-Marie—Suspension de paiements (int.-Bourassa), 8772; (int.-Monk), 9066.
BANQUES, amendement à la loi relative aux (B.), 3525, 3788, 4012.
BARRAGE à Nassau (int.-Kendry), 1872.
BARRAGE sur la rivière Jésus et construction d'une passe migratoire (m. pour documents-Fortin), 3296.
BASSIN de radoub de Saint-Joseph-de-Lévis (int.-Casgrain), 1898.
BATAILLON, 94e (int.-Bethune), 2130.
BATE et Cie—(observation sir Wilfrid Laurier, sur sub.), 7121.
BATEAU de passage entre Buffalo, N.-Y., et Crystal-Beach, Canada (int.-McCleary), 5012.
BATISCAN—Directeur de la poste (int.-Marcotte), 1983, 1986, 2340.
BATISCAN, rivière—Navigabilité (int.-Marcotte), 3583.
BATTURE dans le nouveau chenal du lac Saint-Louis (int.-Monk), 2351.
BAUX pour dragage au Yukon et dans les T.N.-O. (int.-Foster), 3109.
BEAUHARNOIS—Force hydraulique (int.-Bergeron), 1898.
BEAUMONT, William, de Cowichan, C.-A. (int.-McInnes), 3846.
BELŒIL—Quai et brise-glaces sur la rivière Richelieu (int.-Monk), 3854.
BENNETT, hôpital de (int.-Davin), 1995.
BERNIER, forgeron employé dans les ateliers de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup (observ. sur sub.), 10230.
BERTHIER (en haut)—Directeur de la poste (int.-Casgrain), 2728; travaux dans le fleuve (int.-Casgrain), 2729.
BÉTAIL, exclusion du (int.-Montague) 3281.
BETTERAVE, sucre de—Fabrication (m.-Sproule et discussion), 4841.
BIBLIOTHÉCAIRES—Rapport, 6.
BIBLIOTHÈQUE canadienne de droit à Londres (sub.), 5496.
BIBLIOTHÈQUE, comité de la (m.-Laurier), 546.
BIBLIOTHÈQUE, tumulte à la (observations-Davin), 10246.
BIENS-FONDS, titres des—Amendement à la loi de 1894 (B.), 4916.
BIGGAR, M. J. L. (int.-Robertson), 3580.
BILLES de bois—Exportation (int.-Bennett), 1850.
BILLETS de chemin de fer (B.-Beattie), 912, 1891, 4340.
BILLETS de $1 contrefaits (int.-Bergeron), 5227.
BILLETS fédéraux—Nouvelle somme pour impression (sub.), 5028.
BILLETS-poste (int.-Foster), 1997; perdus (int.-Bergeron), 10251.
BILLS:
Bill (n° 1) concernant la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 1.
Bill (n° 2), modifiant le code criminel de 1892—Séduction et enlèvement (M. Charlton), 1re lec., 431; 2e lec., 1914; en comité, 2551; m. pour 3e lec., 2937; 3e lec., 2954.
BILLS—*Suite.*
(Bill (n° 3) concernant la Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents (M. Hughes, pour M. Monk), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 5060.
Bill (n° 4) constituant en corporation la Compagnie d'assurance du Canada sur les glaces (M. Hughes, pour M. Monk), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité, 5060; 3e lec., 5270.
Bill (n° 5) constituant eu corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska-Yukon (M. Logan), 1re lec., 633; 2e lec., 951.
Bill (n° 6) concernant la Banque du Peuple (M. Carroll, pour M. Préfontaine), 1re lec., 633; 2e lec., 951; examen en comité, remis, 3032; m. pour comité, 3326; en comité, 3336; m. pour 3e lec., 3513; 3e lec., 3517; amendement du Sénat, 7598.
Bill (n° 7) constituant en corporation la Compagnie de télégraphe du Nord (M. Bostock), 1re lec., 633; 2e lec., 951; titre du bill "Compagnie de télégraphe Yale-Koutanie", 8835.
Bill (n° 8) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (M. Campbell, pour M. MacPherson), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2171.
Bill (n° 9) concernant la Compagnie Calvin (à responsabilité limitée) (M. Rogers), 1re lec., 633; 2e lec., 951; bill retiré, 2922.
Bill (n° 10) concernant l'Académie Nisbet de Prince-Albert (M. Rutherford, pour M. Davis), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité, 3869; 3e lec., 4022.
Bill (n° 11) conférant au Commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour venir en aide à Thomas Robertson (M. McAlister, pour M. Robertson), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2671.
Bill (n° 12) conférant au Commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour venir en aide à George L. Williams (M. McCarthy), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 3031.
Bill (n° 13) concernant la "Home Life Association of Canada" (M. McGregor, pour M. Macdonald, Huron), 1re lec., 633; 2e lec., 951; 3e lec., 2724.
Bill (n° 14) concernant la Compagnie des steamers de Québec (M. Malouin)), 1re lec., 633; 2e lec., 951; 3e lec., 2724.
Bill (n° 15) à l'effet de réglementer le commerce des grains dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest (M. Douglas), 1re lec., 633; m. pour 2e lec. et débat, 1917; 2e lec., 1932; m. pour comité spécial, 2214.
Bill (n° 16) concernant les garanties réciproques consenties pour avance de grains de semence dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest (M. Douglas), 1re lec., 633.
Bill (n° 17) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau (M. Champagne), 1re lec., 716; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2550.
Bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (M. Belcourt), 1re lec., 716; 2e lec., 951; en comité, 2169; m. pour renvoi du bill en comité, 2303; 3e lec., 3869.
Bill (n° 19) modifiant l'acte concernant certaines constructions dans et sur les eaux navigables (M. Britton), 1re lec., 716; 2e lec., 1882; 3e lec., 2171.
Bill (n° 20) constituant en corporation la Compagnie de mines et de chemin de fer Zénith (M. Poupore), 1re lec., 821; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 7598.
Bill (n° 21) concernant la Compagnie Canadienne d'assurance contre les accidents de chemin de fer (M. Casey), 1re lec., 822; 2e lec., 1133; 3e lec., 2724.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 22) constituant en corporation la Compagnie du pont d'Ontario et Québec (M. Casey), 1re lec., 822; 2e lec., 1133.

Bill (n° 23) concernant la Compagnie d'irrigation d'Alberta, et pour changer son nom en celui de Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien (M. Douglas), 1re lec., 822; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 2170.

Blll (n° 24) concernant le drainage sur les propriétés des chemins de fer (M. Casey), 1re lec., 822; m. pour 2e lec. et discussion, 1933, 2171, 2955, 2975; (m. pour comité). 3874.

Bill (n° 25) ratifiant un arrangement entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie électrique de Hull (M. Poupore), 1re lec., 911; 2e lec., 1133; 3e lec., 2339.

Bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (M. Sproule), 1re lec., 912; 2e lec., 1409; en comité, 2671; m. pour 3e lec., 2959; 3e lec., 2975.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario (M. Préfontaine), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie du chemin de fer du sud de la Colombie (M. Prior), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 2671.

Bill (n° 29) constituant en corporation le chemin de fer de Colonisation du Nord (M. Fortin, pour M. Bourassa), 1re lec., 912; 2e lec., 1409; 3e lec., 3102.

Bill (n° 30) concernant la Compagnie de prêts, l'Atlas (M. Ingram), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 31) modifiant la loi des liquidations (M. Fortin), m. pour 2e lec. et débat, 1882; 2 lec., 4332; en comité, 4332; 3e lec., 4880.

Bill (n° 32) modifiant l'acte concernant la vente des billets de chemin de fer (M. Beattie), 1re lec., 912; m. pour 2e lec. et débat, 1891; 2e lec., 4340; en comité, 4341; 3e lec., 4341; amend. du Sénat, 9477.

Bill (n° 33) concernant la Compagnie du chemin de fer du Nipissingue et de la Baie de James (M. Bertram), 1re lec., 992; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 3869.

Bill (n° 34) concernant le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique (M. Poupore), 1re lec., 992; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2171.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (M. Hughes), 1re lec., 992; 2e lec., 1410; 3e lec., 3102.

Bill (n° 36) modifiant le code criminel, 1892 (M. Britton), 1re lec., 992; m. pour 2e lec. et débat, 2179, 2553.

Bill (n° 37) modifiant l'acte de naturalisation (M. McInnes), 1re lec., 993; m. pour 2e lec. et débat, 2195, 2554.

Bill (n° 38) concernant la saisie des appointements des officiers et employés du gouvernement (M. Richardson), 1re lec., 993; m. pour 2e lec., 1940, 1953; 2e lec., 5399; en comité, 5914.

Bill (n° 39) pourvoyant l'émission de billets de faveur sur les chemins de fer aux membres du Sénat et de la Chambre des Communes (M. Bostock), 1re lec., 1094; m. pour 2e lec., 2214; m. rejetée, 2223.

Bill (n° 40) modifiant le code criminel, 1892, au sujet des coalitions formées pour gêner le commerce (M. Sproule), 1re lec., 1094; m. pour 2e lec. et débat, 1953; 2e lec., 1964; en comité et 3e lec., 4880.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 41) modifiant de nouveau l'acte concernant les marques de commerce et les dessins de fabriques (M. Bertram), 1re lec., 1094; 2e lec., 1964; en comité et 3e lec., 3875.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol (M. Poupore), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 4878.

Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional du Canada (M. Ingram), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2171.

Bill (n° 44) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (M. Sproule), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410.

Bill (n° 45) constituant en corporation la Compagnie du canal à navires de Sainte-Claire et Erié (M. Sproule), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska (M. Lavergne), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; 3e lec., 3102.

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest (M. Morrison), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2308.

Bill (n° 48) à l'effet d'imposer certaines restrictions sur l'immigration (M. McInnes), 1re lec., 1186.

Bill (n° 49) modifiant l'acte d'immigration chinoise (M. Maxwell), 1re lec., 1186; m. pour 2e lec., 4341.

Bill (n° 50) amendant la loi du service civil (M. Monk), 1re lec., 1284; m. pour 2e lec., 2224; m. rejetée, 2262.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport de l'Intérieur (M. Bertram), 1re lec., 1374; 2e lec., 1605; 3e lec., 3517.

Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon (M. Morrison), 1re lec., 1374; 2e lec., 1877.

Bill (n° 53) autorisant la banque de la Nouvelle-Ecosse à émettre des billets sterling destinés à la circulation dans l'Ile de la Jamaïque (M. Borden, Halifax), 1re lec., 1605; bill retiré, 6060.

Bill (n° 54) relatif à la Compagnie de fidéicommis de l'est (M. Borden, Halifax), 1re lec., 1375; 2e lec., 1605; 3e lec., 3517.

Bill (n° 55) amendant de nouveau la loi de l'inspection (M. Penny), 1re lec., 1375; 2e lec., 3895; bill retiré, 5384.

Bill (n° 56) tendant à préciser la dimension des colis de menus fruits (M. Penny), 1re lec., 1375; 2e lec. remise, 3344; 2e lec., 3896; bill retiré, 5384.

Bill (n° 57) concernant la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique et pour changer son nom en celui de Compagnie de chemin fer du Yukon britannique (M. Campbell), 1re lec., 1454; 2e lec., 1877.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre (M. Edwards), 1re lec., 1561; 2e lec., 1877; 3e lec., 3102.

Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des comtés de Russell, Dundas et Grenville (M. Edwards), 1re lec., 1561; 2e lec., 1877; 3e lec., 3102.

Bill (n° 60) autorisant la fusionnement de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit (M. Charlton), 1re lec., 1561 2e lec., 1877; 3e lec., 3519.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 61) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Gibson), 1re lec., 1770; 2e lec., 1972; en comité et 3e lec., 4212.

Bill (n° 62), concernant la Compagnie d'assurance du Canada sur la vie (M. Gibson), 1re lec., 1770; 2e lec., 1972; 3e lec., 3714.

Bill (n° 63) modifiant l'acte concernant le service civil du Canada (M. McMullen), 1re lec., 1770; m. pour 2e lec. et discussion, 3344.

Bill (n° 64) modifiant l'acte concernant le territoire du Yukon (M. McInnes), 1re lec., 1829.

Bill (n° 65) constituant en corporation la Compagnie d'estacades de Ristigouche (M. McAlister), 1re lec., 1966; 2e lec. remise, 2171, 2550, 2676; 2e lec., 2724; m. pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé, 6826; bill retiré, 8997.

Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. McHugh), 1re lec., 1966; 2e lec., 2308; 3e lec., 3102.

Bill (n° 67) concernant la Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée) (M. Gibson, par M. Landerkin), 1re lec., 1966; 2e lec., 2308; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 68) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London, Canada (M. Fraser, Lambton-est), 1re lec., 1966; 2e lec., 2171; en comité et 3e lec., 4212.

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (M. Calvert, par M. Fraser, Lambton-est), 1re lec., 1966; 2e lec., 2171; m. pour comité, 5060, 5271; en comité, 5283, 5374; m. pour 3e lec., 5558; 3e lec., 5559; amendement du Sénat, 7598.

Bill (n° 70) concernant la Compagnie d'exploitation de bois Bronson et Weston et pour changer son nom en celui de Compagnie Bronson (M. McIsaac), 1re lec., 1966; 2e lec., 2171; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma (M. Dyment), 1re lec., 1966; 2e lec., 2171; en comité et 3e lec., 6879.

Bill (n° 72) concernant les chemins de fer (M. Davin), 1re lec., 1969.

Bill (n° 73) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James (M. McCormick), 1re lec., 2045; 2e lec., 2308; en comité et 3e lec., 3869.

Bill (n° 74) concernant la Compagnie de Prêts et d'Epargne de Huron et Erié (M. Moore), 1re lec., 2045; 2e lec., 2309; en comité, 4320, 4866; 3e lec., 4866.

Bill (n° 75) constituant en corporation la Compagnie canadienne permanente d'hypothèque du Canada-ouest (M. Osler par M. Clarke), 1re lec., 2045; 2e lec., 2339; en comité, 4320, 4866; 3e lec., 4867.

Bill (n° 76) concernant la Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada (M. Clarke), 1re lec., 2045; 2e lec., 2309; en comité et 3e lec., 4321.

Bill (n° 77) concernant la Compagnie canadienne de force motrice et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie fédérale de force motrice des chutes Niagara (M. Bertram), 1re lec., 2045; 2e lec., 2309; en comité et 3e lec., 4022.

Bill (n° 78) concernant la Compagnie des poudres de Hamilton (M. Madore), 1re lec., 2045; 2e lec., 2309; 3e lec., 3517.

Bill (n° 79) modifiant le code criminel (M. Ethier), 1re lec., 2051.

Bill (n° 80) amendant la loi des élections fédérales en stipulant l'usage des boîtes de scrutin de Macdonald (M. Britton), 1re lec., 2052.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 83) concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Nord et du Manitoba (M. Rutherford), 1re lec., 2126; 2e lec., 2551; 3e lec., 3517.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix et pour changer son nom en celui de "Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec" (M. Carroll), 1re lec., 2126; 2e lec., 2551; en comité, 5059, 5270; 3e lec., 5271.

Bill (n° 85) modifiant l'acte des chemins de fer (M. Blair), 1re lec., 2127; 2e lec. et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, 3532; en comité, 9755; 3e lec., 9774.

Bill (n° 86) modifiant de nouveau l'acte des assurances (M. Fielding), 1re lec., 2127; 2e lec. et renvoyé au comité des banques et du commerce, 3532; en comité, 6398, 7001; 3e lec., 7001.

Bill (n° 87) concernant la constitution légale des sociétés de bienfaisance (M. Fielding), 1re lec., 2128; bill retiré, 3774.

Bill A (n° 88—du Sénat) pour faire droit à David Stock (M. McCarthy), 1re lec., 2632; 2e lec., 2724; en comité, 3517; 3e lec., 3519.

Bill (n° 89) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie du Canada (M. Wood, Hamilton), 1re lec., 2201; 2e lec., 2339; bill retiré, 4494.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (M. Macpherson), 1re lec., 2201; 2e lec., 2339; m. pour 3e lec., 4212, 4539, 4790; 3e lec., 4806.

Bill (n° 91) amendant et refondant les actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (M. Fitzpatrick), 1re lec., 2201; 2e lec., 3938; en comité, 3939; m. pour 3e lec., 4013; 3e lec., 4016; amendements du Sénat, 6115.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de chemin de fer et de mines de Saskatchewan (M. Landerkin), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton et de la Saskatchewan (M. Oliver), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; en comité, 4321, 4867; 3e lec., 4878.

Bill (n° 94) concernant la "Yukon Mining, Trading and Transportation Company" (M. Morrison), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551.

Bill (n° 95) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (M. Taylor), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; 3e lec., 3517.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie de pont de Buffalo et de Fort Erié (M. Taylor), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; 3e lec., 3517.

Bill (n° 97) amendant de nouveau l'acte des chemins de fer (M. Cowan), 1re lec., 2265.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberlacd et du Pacifique (M. Guillet), 1re lec., 2337; 2e lec., 2678; 3e lec., 3102.

Bill (n° 99) constituant en corporation la Compagnie Canadienne d'Assurance de bienfaisance mutuelle (à resp. limitée) (M. McAlister), 1re lec., 2337; 2e lec., 2551.

Bill (n° 100) concernant la Société de la caisse de garantie et de retraite de la Banque de la Confédération, et pour changer son nom en celui de Société de la caisse de retraite de la Banque de la Confédération (M. Bertram), 1re lec., 2431; 2e lec., 2678; en comité et 3e lec., 4320.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Glenora (M. Morrison), 1re lec, 2431; 2e lec., 2678.

Bill (n° 102) constitnant en corporation le chemin de fer Yukon-Pacifique (M. Morrison), 1re lec., 2431; 2e lec., 2678.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 103) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike (M. Maxwell), 1re lec., 2431; 2e lec., 2724; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 104) concernant la Compagnie permanente de prêts de la Confédération (M. Clarke), 1re lec., 2431; 2e lec., 2551; en comité, 6870; 3e lec., 6878.

Bill (n° 105—du Sénat) pour établir des mesures d'hygiène sur les travaux publics (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 2632; m. pour 2e lec. et discussion, 7665; en comité, 7687, 7694; 3e lec., 7695.

Bill (n° 106) constituant en corporation la Compagnie Canadienne de placement et d'épargne Birkbeck (M. Bertram), 1re lec., 2556; 2e lec., 2724; en comité et 3e lec., 6332.

Bill (n° 107) concernant la Compagnie du chemin de fer Bedlington et Nelson (M. McInnes), 1re lec., 2556; 2e lec., 2678; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 108) concernant la corporation épiscopale catholique romaine de Pontiac et à l'effet de changer son nom en celui de "La corporation épiscopale catholique romaine de Pembroke (M. Poupore), 1re lec., 2556; 2e lec., 2724; 3e lec., 3519.

Bill (n° 109) modifiant l'acte de tempérance du Canada (M. Flint), 1re lec., 2633.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (M. Oliver), 1re lec., 2722; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 4878.

Bill (n° 111) pour modifier de nouveau le code criminel, 1892 (M. McInnes), 1re lec., 2722.

Bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (M. Lemieux), 1re lec., 2817; 2e lec., 3032; 3e lec. remise, 5913; m. pour comité, 6105; en comité, 6332, 6412; 3e lec., 6412.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée) (M. Copp), 1re lec., 2817; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 114) modifiant l'acte relatif aux compagnies par actions (M. Britton), 1re lec., 2817.

Bill (n° 115) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Sudbury et Wahnapitæ (M. Dyment), 1re lec., 2922; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 4878.

Bill (n° 116) relatif aux actes de cruauté envers les animaux (M. Penny), 1re lec., 2989.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer suburbain d'Ottawa (M. Morrison), 1re lec., 2993; 2e lec., 3519.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord et pour changer son nom en celui de Compagnie de chemin de fer le Grand Nord du Canada (M. Savard), 1re lec., 2993; 2e lec., 3519; en comité, 6969; 3e lec., 6971.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (M. Somerville), 1re lec., 2993; 2e lec., 3519; en comité et 3e lec., 4212.

Bill (n° 120) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Rutland et Noyan (M. Brodeur), 1re lec., 3179; 2e lec., 3519; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 121) concernant la Compagnie de chemin de fer Ontario et la Rivière La Pluie (M. Dyment), 1re lec., 3179; 2e lec., 3519; en comité, 4321; 3e lec., 4539.

Bill (n° 122) modifiant de nouveau la loi relative aux poids et mesures—Vente des œufs (M. McMillan), 1re lec., 3282; amend., 3930.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 123) modifiant de nouveau l'acte concernant les falsifications (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3364; 2e lec., 4017; en comité, 4017, 4023; 3e lec., 4023.

Bill (n° 124) modifiant l'acte du revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3364; 2e lec. et en comité, 3784, 3906; 3e lec., 3909.

Bill (n° 125) modifiant l'acte relatif aux substances alimentaires en boîtes (M. Ellis), 1re lec., 3364.

Bill (n° 126) concernant la redistribution des comtés (M. Mulock)—Bill présenté par sir Wilfrid Laurier, 3469; 1re lec., 3524; m. pour 2e lec. et discussion, 5228, 5284, 6474, 6601, 6611; 2e lec., 6723; en comité, 6758, 6904; m. pour 3e lec., 6938; m.-sir Wilfrid Laurier demandant que le bill soit renvoyé au comité général afin de modifier l'art. 4, 6938; en comité, 6938, 6971; 3e lec., 7001.

Bill (n° 127) modifiant la loi relative aux banques (M. Fielding), 1re lec., 3525; 2e lec. et en comité, 3788; 3e lec., 4012

Bill (n° 128) modifiant la loi concernant les poids et mesures (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3575; 2e lec., 3911; en comité, 3911, 9904; 3e lec., 9915.

Bill (n° 129) concernant la Corporation générale de fidéicommis du Canada (M. McMullen), 1re lec., 3674; 2e lec., 3871; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 130) concernant la Compagnie de prêts et d'agence de Londres et du Canada (à responsabilité limitée) (M. Bain, par M. Landerkin), 1re lec., 3674; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 6332.

Bill (n° 131) concernant l'inspection du pétrole et du naphte (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3774; 2e lec., 3909; en comité, 3909; 3e lec., 4017.

Bill (n° 132) modifiant la loi générale des inspections—inspection du blé (sir Henri Joly de Lotbinière), 3776; bill retiré, 5118.

Bill (n° 133) autorisant l'acquisition par le Canada du chemin de fer du Comté de Drummond (M. Blair), 1re lec., 3798; m. pour 2e lec., 3932, 4176; 2e lec., 4190; en comité, 4190, 4750; m. pour 3e lec., 4920; 3e lec., 4984; amendements du Sénat, 9750.

Bill (n° 134) modifiant l'acte de tempérance de 1864 (M. Cowan), 1re lec., 3898.

Bill (n° 135) modifiant la loi relative à la milice (M. Domville), 1re lec., 4080.

Bill (n° 136—du Sénat) pour faire droit à Annie Inkson Dowding (M. Clarke), 1re lec., 4171; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 137) modifiant la loi relative à la protection des eaux navigables (sir Louis Davies), 1re lec., 4174; 2e lec., en comité et 3e lec., 6135; amend. du Sénat, 9619.

Bill (n° 138) à l'effet de ratifier un bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal (M. Blair), 1re lec., 4195; 2e lec., 4196; en comité, 4373; m. pour 3e lec., 4985; amend.-Foster), 4985; 3e lec., 4986; amendement du Sénat, 9727.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie d'Aciéries de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée) (M. Fraser, Guysborough), 1re lec., 4279; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 6610.

Bill (n° 140) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre l'incendie, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'assurance de la Confédération contre l'incendie (M. Belcourt), 1re lec., 4279; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 6879.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 141) pour conférer au commissaire des brevets certains pouvoirs afin de faire droit à la pétition de la "Penberthy Injector Coy" (M. McGregor), 1re lec., 4360; 2e lec., 5382; en comité, 6878; 3e lec., 6879.

Bill (n° 142) modifiant la loi relative aux élections fédérales (M. Ingram), 1re lec., 4361.

Bill (n° 143) modifiant la la loi relative aux poids et mesures -Vente du poisson (M. Ganong), 1re lec., 4494.

Bill (n° 144—du Sénat) pour faire droit à Abraham Aronsberg (M. Landerkin), 1re lec., 4747; 2e lec., 5382; m. pour comité remise, 7498; en comité, 7596; 3e lec., 7827.

Bill (n° 145) à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry Sound et la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien sous le nom de Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt), 1re lec., 4822; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 7598.

Bill (n° 146) amendant la loi relative à la Commission géologique (M. Sifton), 1re lec., 4912; 2e lec., 6403; en comité, 6403; 3e lec., 6468.

Bill (n° 147) amendant la loi relative au ministère de l'Intérieur (M. Sifton), 1re lec., 4913; 2e lec., 6404; en comité, 6405; 3e lec., 6468.

Bill (n° 148) amendant la loi relative aux terres fédérales (M. Sifton), 1re lec., 4914: 2e lec., 6407; en comité, 6407, 6412; m. pour 3e lec., 6468; 3e lec., 6471.

Bill (n° 149) amendant la loi relative aux titres de biens fonds de 1894 (M. Sifton), 1re lec., 4916; 2e lec., 6450; en comité, 6451; 3e lec., 6468.

Bill (n° 150) du Sénat, constituant en corporation la Compagnie de prêt et de placement l'Impériale du Canada (M. Landerkin), 1re lec., 5115; 2e lec., 5559; en comité et 3e cl., 6382.

Bill (n° 151) du Sénat, concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Ellis), 1re lec., 5115; 2e lec., 6114.

Bill (n° 152) du Sénat, concernant la Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée) (M. Morrison), 1re lec., 5115; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 5913.

Bill (n° 153) modifiant la loi de 1894, relative à la protection du gibier dans les territoires non organisés (M. Sifton), 1re lec., 5009; 2e lec., 6451; en comité, 6451; 3e lec., 6468.

Bill (n° 154) modifiant la loi relative aux douanes (M. Paterson), 1re lec., 5009; 2e lec., 6451; en comité, 6451; 3e lec., 6938.

Bill (n° 155) modifiant la loi relative aux postes (M. Mulock), 1re lec., 5115; m. pour 2e lec., 6116; 2e lec., 6119; en comité, 6119; 3e lec., 6135.

Bill (n° 156) modifiant la loi relative aux inspections générales (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 5119; 2e lec., 9660; en comité, 9660; 3e lec., 9685.

Bill (n° 157) concernant le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est (M. McAlister), 1re lec., 5227; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6412.

Bill (n° 158) concernant la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, et changeant son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique" (M. McInnes), 1re lec., 5408; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6879.

Bill (n° 159) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer (M. Fitzpatrick), 1re lec., 5409; 2e lec., en comité et 3e lec., 6116.

Bill (n° 160—du Sénat) modifiant la loi relative aux compagnies (M. Fielding), 1re et 2e lec., 7664; en comité, 8790; 3e lec., 8794.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 166) concernant le chemin de fer de Témiscouata (M. McAlister), 1re lec., 6136; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 6879.

Bill (n° 161) statuant sur la réduction graduelle des primes aux lingots d'acier, aux barres de fer puddlées et au fer en gueuse fabriqués au Canada (M. Fielding), 1re lec., 5762; 2e lec., 7658; en comité, 7658; 3e lec., 7664.

Bill (n° 162) constituant en corporation la Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edward (M. Hurley), 1re lec., 5958; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 7498.

Bill (n° 163—du Sénat) modifiant de nouveau la loi relative aux liquidations (M. Fielding), 1re lec., 6137; 2e lec., 7001; renvoyé au comité des banques et du commerce, 7001; en comité, 8795; 3e lec., 8796.

Bill (n° 164—du Sénat) concernant les compagnies de prêts (M. Fielding), 1re lec., 6137; 2e lec., 6397; en comité et 3e lec., 8495.

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'améliorations du fleuve Yukon et du lac Atlin (M. Belcourt), 1re lec., 6137; 2e lec., 6412; bill retiré, 8959.

Bill (n° 167—du Sénat) ayant pour objet de pourvoir à l'administration de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et de Kéwatin, et au nord de l'Ontario et de Québec (M. Sifton), 1re lec., 6287; 2e lec., 8190.

Bill (n° 168—du Senat) faisant de nouvelles modifications au code criminel de 1892 (sir Louis Davies), 1re lec., 6404; article de l'ordre du jour rescindé, 9915.

Bill (n° 169) subsides—10e (M. Sifton), 1re lec., 6473; 2e lec., en comité et 3e lec., 6601.

Bill (n° 170) concernant la sûreté des navires (sir Louis Davies), 1re lec., 6928; 2e lec., 9620; en comité, 9621; 3e lec., 9622.

Bill (n° 171—du Sénat) relatif à la libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 7001; 2e lec., 9622; en comité, 9622, 9750; 3e lec., 9755.

Bill (n° 172) constituant en corporation la Compagnie anglo-américaine de pulpe et de papier (M. Sutherland), 1re lec., 7458; 2e lec., 7828; 3e lec., 9261.

Bill (n° 173—du Sénat) pour amender de nouveau la loi des pénitenciers (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 7893; 2e lec., 8779; en comité, 8779; 3e lec., 8790.

Bill (n° 174—du Sénat) concernant l'usure (M. Rinfret), 1re lec., 8239.

Bill (n° 175) concernant les chemins et les réserves de chemins de la province du Manitoba (M. Sifton), 1re lec., 8173; 2e lec., 8490; en comité, 8490; 3e lec., 9619.

Bill (n° 176) concernant l'établissement de communications télégraphiques sous-marines directes entre le Canada et l'Australasie (M. Mulock), 1re lec., 8409; 2e lec., en comité et 3e lec., 8494.

Bill (n° 177) pour encourager la construction de cales-sèches (M. Fielding), 1re lec., 8494; 2e lec., 8774; en comité, 8774; 3e lec., 8779.

Bill (n° 178) concernant les commissaires du havre de Québec (M. Fielding), 1re lec., 8768; 2e lec., 9708; en comité, 9882.

Bill (n° 179) concernant les Commissaires du havre de Montréal (M. Fielding), 1re lec., 8769; 2e lec., 9901; en comité, 9901; 3e lec., 9986.

Bill (n° 181—du Sénat) pour faire droit à Isaac Stephen Van Wart (M. Landerkin), 1re lec., 8924; 2e lec., 9057; 3e lec., 9551.

Bill (n° 182) concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (M. Fielding), 1re lec., 8958; 2e lec., 9685; en comité, 9686; 3e lec., 9708.

BILLS—*Fin.*
Bill (n° 183) pour autoriser le gouvernement à construire un embranchement de chemin de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour, I.P.-E., comme entreprise de l'Etat (M. Blair), 1re lec., 8997; 2e lec. et en comité, 9774; 3e lec., 9783.
Bill (n° 184—du Sénat) à l'effet de modifier de nouveau l'acte de la cour de l'Echiquier (sir Wilfrid Laurier), 1re lec, 9186.
Bill (n° 185—(du Sénat) modifiant l'acte des expropriations (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 9186; 2e lec., en comité et 3e lec., 10244.
Bill (n° 186- du Sénat) modifiant l'acte du territoire du Yukon (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 9186; 2e lec., 9870; en comité, 9870; 3e lec., 9882.
Bill (n° 187) subvention à la ville d'Ottawa (M. Fielding), 1re lec., 9205; 2e lec., 9631; en comité, 9649; 3e lec., 9660.
Bill (n° 188) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 9186; 2e lec., en comité et 3e lec., 9857.
Bill (n° 189) concernant les garanties relativement à la dette contractée pour les grains de semence (M. Sifton), 1re lec., 9480; 2e lec., 9868; en comité, 9868; 3e lec., 9870.
Bill (n° 190) autorisant l'octroi des subventions pour aider a la construction des chemins de fer qui y sont mentionnés (M. Blair), 1re lec., 9619; 2e lec., 9783; en comité, 9784; 3e lec., 9915.
Bill (n° 191) amendant de nouveau la loi relative au Sénat et la chambre des Communes—Officiers de la milice (M. Fielding), 1re lec., 9722; 2e lec., en comité et 3e lec., 9867.
Bill (n° 192) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour répondre à certaines dépenses du service public pour l'exercice expirant le 30 juin 1900, et pour autres fins se rattachant au service public (M. Fielding), 1re lec., 2e lec., en comité et 3e lec., 10271.
Bills d'intérêt privé (comité)—Réduction du quorum (m.-Scriver) 4747.
Bills d'intérêt privé—Délai—Bill relatif au chemin de fer du district d'Edmonton (M. Landerkin), 5402.
Bills d'interêt privé—Délai d'affichage (m. Scriver), 6136.
Bills d'intérêt privé—Pétitions (m. Scriver), 911.
Bills d'intérêt privé—Prolongation de délai (m. Landerkin), 2201.
Bills d'intérêt privé—Séances du comité pendant les séances de la Chambre (m. Scriver), 8768.
Bills sanctionnés par le gouverneur général, 6929, 10292.
BILODEAU, Léonce-P.—Hangars de Mistassini et de Tékouapé (int.-Casgrain), 1904, 3366.
BLAIS, M. J.-C.—Sommes payées à M. Claveau, de Chicoutimi (int.-Casgrain), 3576.
BLANCHETTE, Eugène (int.-Marcotte), 5874.
BLÉ, inspection du (obs.-sir Henri Joly de Lotbinière), 1561; (B.), 3776, 5118, 9660.
BLISS, major (int.-sir Charles-H. Tupper), 3289, 3365, 3583.
BOARDMAN, garde-pêche (int.-Ganong), 4498.
BOIS canadien—Importation par les Etats-Unis (int.-sir Charles Tupper), 1657.
BOIS de chauffage aux forts de Lévis (int.-Marcotte), 3112.
BOIS de la réserve Duceis (int.-McCormick), 2726.
BOÎTES de scrutin de Macdonald (B. Britton, sur 1re lec.), 2051.
BOÎTES en acier pour le département des Affaires des sauvages (int.-Hodgins), 4498, 5013.
BOITTE—Entrepôt frigorifique (sub.), 10188.
BOITTE fraîche—Lois de Terreneuve (int.-Borden, Halifax), 2213, 6937; (int.-Kaulbach), 9481.
BOITTE fraîche pour les pêcheurs (int.-Martin), 1994.
BOLDUC, M. A., inspecteur des bureaux de poste—Augmentation d'appointements (sub.), 5815, 6393.
BOTHWELL—Election de 1896 (observations-Clancy), 9917.
BOUÉES de la rivière Richelieu (int.-Monk), 3822.
" service des—Bassin d'Annapolis et Digby (int.-Mills), 4082.
BOURASSA—Employé au Yukon (int.-Domville), 1849.
BOWMANVILLE, port de (sub.), 7983.
BRANTFORD—Directeur de la poste (int.-Clancy), 8485.
BRASSERIES—District du Lac Atlin (int.-McInnes), 5510.
BREMNER, Charles—Fourrures (sub.), 10138, 10192.
BRESBY, M. E.-S. (int.-Taylor), 4823.
BRISE-LAMES—Anse-au-Canot (sub.), 10031.
" Arichat-ouest (int.-Gillies), 5511.
" Baie de Gabarus (sub.), 10015.
" Campobello, N.-B. (sub.), 10035.
" Cap Tourmentin (sub.), 10036.
" Chegoggin — Prolongement (sub.), 10014.
" Clifton—Bloc de bois créosoté (sub.), 7785.
" L'Ardoise (int.-Gillies), 1901, 2930; (sub.), 10015.
" Lockeport (sub.), 10014.
" Newport, Qué. (sub.), 10039.
" Petit-de-Grat (int.-Gillies), 1902.
" Petite-Rivière (int.-Gillies), 3971.
" Porter's-Lake (sub.), 10016.
" Rocky-Point, I.P.-E. (sub.), 10030.
" Souris (int.-Martin), 4290.
" Yarmouth-Bar, N.-E. (sub.), 10013.
BRISE-LAMES et jetées de Goderich, Ont. (sub.), 8030.
BROCKVILLE—Bulletins employés à l'élection, (int.-Taylor), 3104; élection (int.-Broder), 2341; listes électorales (int.-Foster), 2506; salle d'exercices militaires (sub.), 9982; vacance, 716.
BROME—Loi Scott (int.-Moore), 3579; (int.-Pope), 2206.
BROUSSEAU, M. J.-B.—Frais *re* chefs abénakis de Saint-François (sub.), 10135.
BROWN, B. (int.-Ganong), 4498.
BUBONIQUE, peste (int.-Prior), 6002.
BUDGET supplémentaire (int.-Foster), 4171, 6468; (int.-Tupper), 7249, 7458.
BUDGÉTAIRE, exposé (int.-Foster), 1969, 2267; (discussion), 2432, 2563, 2633, 2678.
BULLETINS employés à l'élection de Brockville (int.-Taylor), 3104.
BUREAU du contrôleur de la police à cheval (sub.), 2101.
BUREAU de poste de Bertier (en haut), (int.-Casgrain), 1908.
" de Dawson (int.-Davin), 1974.
" de Guay, Lévis (int.-Marcotte), 3288.
" de Mackenzie (int.-Roche), 2204.
" de Montréal—Destitutions (int.-Quinn), 6060.
" de Montréal—Réparations (int.-Monk), 2131.
" du Portage-la-Prairie—Gardien (int.-Roche), 2509.
" de Toronto (int.-Clarke), 1997, 2931.
" de Victoria, C.A. (int.-Prior), 1902, 4290.
BUREAU du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 2064, 2283.
BUREAUX de poste—Comté d'Inverness (int.-sir Charles-H. Tupper), 3851.
BURLINGTON, Ont.—Réparations aux jetées (sub.), 8017.
BURRARD, député de (int.-Prior), 1853.

CABLE transpacifique : (int.-Fraser, Guysborough), 3296 ; (int.-Morrison), 2723 ; (int.-sir Charles Tupper), 5410 ; (observations sir Charles Tupper), 1375 ; (production de documents par sir Wilfrid Laurier), 2989 ; (résolutions), 1967 ; (discussion), 8369 ; (B.), 7409, 8494.
CABOTAGE—Application des lois (int.-sir Charles-H. Tupper), 3285, 3286.
CADENHEAD, J. A.—Gratification à sa veuve (sub.), 5864.
CAILLOUX au lac Balsam (int.-Hughes), 2352.
CALE-SÈCHE d'Esquimalt (int.-Prior), 6139.
CALE-SÈCHE de Tate (int.-Monk), 1847.
CALE-SÈCHE de Victoria, C.-A.—Frais (int.-Prior), 7787.
CALES-SÈCHES (résolution), 6139, 8492 ; (B.), 8494, 8774.
CANADA à l'exposition de Paris en 1900 (int.-Lemieux), 1845.
CANADIENS indigents en pays étrangers autres que les États-Unis (sub.), 7549.
CANAL de Beauharnois—Destitution (observations-Bergeron), 5435.
CANAL de Beauharnois—Dommages causés par l'eau (observ.-Bergeron), 4880.
CANAL de Beauharnois—Eclusiers (int.-Bergeron), 3295.
CANAL de Beauharnois (sub.), 10227 ; pont à Saint-Thimothée—Arpentages et délimitation des frontières (sub.), 7466.
CANAL de Chambly—Double ligne de téléphone (sub.), 5800 ; enquête (int.-Monk), 3584 ; Georges Pepin (int.-Monk), 3548.
CANAL de Cornwall (int.-Taylor), 1868.
CANAL de Cornwall (sub.), 5801 ; approfondissement (sub.), 7306.
CANAL des Galops (sub.), 7307, 7459.
CANAL de Grenville—Chemins sur le canal (int.-Taylor), 6061, 6386 ; dommages et intérêts (int.-Taylor), 5010 ; percepteur des péages (int.-Bergeron), 2558.
CANAL de Lachine—Approfondissement (sub.), 7304 ; approfondissement de la rivière Saint-Pierre, 5798, 9180.
CANAL de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (discussion), 4293, 4880, 5384.
CANAL Murray—Construction d'un débarcadère flottant (sub.), 7470.
CANAL ou tranchée à Miller's-Landing, C.-A. (int.-sir Charles-H. Tupper), 2727.
CANAL de la Pointe-Farran—Approfondissement (sub.), 5796.
CANAL du Rapide Plat—Approfondissement (sub.), 7306.
CANAL Rideau—Approfondissement de la tranchée à Kilmarnock (sub.), 7470.
CANAL Saint-Pierre—Dépenses (int.-Gillies), 3283.
CANAL du Sault Sainte-Marie—Construction (sub.), 7303.
CANAL de Soulanges (int.-Bergeron), 2136 ; arbitrage (int.-Monk), 2352 ; construction (sub.), 7302 ; demande de doc. par M. Taylor), 1876.
CANAL de Toronto et de la Baie Georgienne (m.-Wallace), 4837.
CANAL de la Vallée de la Trent—Construction (sub.), 7307 ; paiement des ouvriers (int.-Hughes), 1993 ; réclamation de William Jordan (int.-Hughes), 1993 ; pont de Rosedale (sub.), 7327 ; W. Quinn, inspecteur du béton (sub.), 5799 ; section du lac Balsam (int. Graham), 5333 ; somme payée à F. D. Moore, avocat (int.-Graham), 5333.
CANAL Welland—Entrée du lac Erié (observ.-Montague), 4023.
CANAL Welland (sub.), 7470. Intérêts aux propriétaires du steamer *Lakeside* (sub.), 5809. Remise des arrérages dus par le village de Merritton sub.), 5807.
CANAUX—Réparations, etc., frais d'exploitation (sub.), 7479.
CANTINES militaires—Vente de boissons—Art. du *Citizen* (observ. de l'hon. M. Borden), 7331.
CANTONNIERS du Grand Tronc—Grève (sur observ.-Clarke et discussion), 3799 ; (sur observ.-Robertson), 3987 ; (sur observ.-Maclean), 4516, 4550 ; (int.-Maclean), 4747, 5227 ; lettre de M. G. F. Deane lue par M. Taylor, 4866 ; (int.-Clarke), 4879.
CAP-SANTÉ—Enlèvement de cailloux (sub.), 8124.
CAPITAINES et seconds—Examen (sub.), 3089.
CARABINES vendues par le gouv. (int.-Beattie), 1832.
CARLETON—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.
CARTOUCHERIE du Canada (sub.), 7156.
" de Québec (int.-Ingram), 2205, 9724, (int.-Clancy), 9864.
CARTOUCHES (int.-Calvert), 1973.
CASERNES à Batoche (int.-Davis), 2511.
" de la police à cheval—Prince-Albert (int.-Davis), 8488.
CASERNES Wolseley, à London (int.-Calvert), 1856.
CASIERS en acier—Ministère de l'Agriculture (sub.), 10013.
CENS électoral—Annexes (int.-Powell), 1094.
" " —Bill du Sénat (int.-Montague), 9322 ; (int.-Martin), 9479.
CÉRÉALES, Commerce des (B.), 2214.
CERTIFICATS d'aptitudes—Officiers de corps permanents (int.-Robertson), 2348.
CHAMBERLAND, F. F.—Accusations (int.-Casgrain), 2925.
CHAMBRE, travaux de la (observations de M. l'Orateur), 634 ; (observ. de sir Charles Tupper), 820.
CHAMBRE des comités—Améliorations (observ.-Penny), 3343.
CHAMP de Mars de Montréal (m. pour doc.-Monk), 2159.
CHAMP de tir—Colombie-Anglaise (int.-McInnes), 5510.
CHAMP de tir à Hamilton (sub.), 5491.
CHAPEL-COVE, L'Ardoise—Brise-lames (int.-Gillies), 2930.
CHARLESON, J.-B.—Arrêté du Conseil (int.-Foster), 9913.
CHEMIN à l'embouchure de la crique McLaren (int.-Hughes), 3285.
CHEMIN de fer de la Baie des Chaleurs (int.-Marcotte), 1858.
CHEMIN de fer de Calgary et Edmonton—Terres (int.-Oliver), 2345.
CHEMIN de fer *Canada Eastern* (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1829 ; (int.-Foster), 3585, 3850.
CHEMIN de fer Canadien du Pacifique—Loi de 1881. Pouvoir de construire des embranchements (int.-McMillan), 3343 ; tarif spécial pour le transport du foin, de la paille et des grains (int.-Maclean), 4083.
CHEMIN de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (B.), 2817, 3032, 5913, 6105 ; (amendement Monet), 6105 ; en comité, 6332, 6412 ; 3e lec., 6412.
CHEMIN de fer central d'Algoma (B.), 1966, 2171, 6879.
CHEMIN de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour (B.), 8997, 9774 ; (sub.), 9220.
CHEMIN de fer de la Colombie et de l'Ouest (B.), 2671, 2959.
CHEMIN de fer du comté de Drummond (int.-Haggart), 2268 ; achat (rés.-Blair), 1966, 2819 ; (en comité) 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714 ; (B. n° 133), 3790, 3932 ; m. pour 2e lec., 4170 ; 2e lec., 4190, 4750 ; m. pour 3e lec., 4920.
CHEMIN de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (B.), 4321, 4867.
CHEMIN de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique (B.), 5408, 5559, 6879.
CHEMIN de fer électrique d'Ottawa (B.-Belcourt), 2302.

CHEMIN de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo (int.-McInnes), 2557.
CHEMIN de fer du Grand Nord du Canada (B.), 2993, 3519, 6969.
CHEMIN de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Courbe à Wiltshire-nord (int.-Martin), 1869.
CHEMIN de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant, 7403.
CHEMIN de fer entre Lachute et Saint-André (m. pour doc.-Christie), 4826.
CHEMIN de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (m. Henderson), 1965.
CHEMIN de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (int.-Davis), 2925.
CHEMIN de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (B.), 1966, 2171, 5060; (amend.-Landerkin), 5061; discussion, 5271, 5374; (amend.-Sproule), 5558; amendements du Sénat, 7598.
CHEMIN de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (B.), 4321, 4539; (int.-Richardson), 9724.
CHEMIN de fer de la Rive nord—Paiement au gouvernement de Québec (int.-Foster), 3110.
CHEMIN de fer de Saint-Jean à Halifax (int.-Foster), 2265.
CHEMIN de fer entre les stations McGregor et Varcoe, sur le Grand Central du Nord-Ouest (int.-Roche), 2559.
CHEMIN de fer de Témiscouata (m.-McAlister), 5764.
CHEMIN de fer dans la vallée de la Saskatchewan du nord (int.-Davin), 3282.
CHEMINS de fer—Amendements à la loi (B.-Blair), 2127, 3532, 9755.
CHEMINS de fer—Billets de (B.-Beattie), 912.
CHEMINS de fer de l'Etat—Frais d'exploitation (int.-Foster), 4828.
CHEMINS de fer dans l'Ile du Prince-Edouard (m. p. doc.-Martin), 2386.
CHEMINS de fer et Canaux (rapp.), 257; (rapp. du comité par M. Sutherland), 9218.
CHEMINS de fer et Canaux—Ministère des (sub.), 2269, 2295, 7471.
CHEMINS de fer au Yukon (observ.-sir Charles Tupper), 4757.
CHEMINS et ponts (sub.), 8168.
CHEMINS et réserves de chemins—Manitoba (B.), 8173, 8490, 9619.
CHENAL du nord—Approfondissement (sub.), 5796.
CHENAL du lac Saint-François (int.-Taylor), 1868.
CHENAL du lac Saint-Louis—Dragage (int.-Monk), 8240; (sub.), 7306.
CHENAL du Saint-Laurent—Steamer *Gallia* (observ.-Bergeron), 3373.
CHENAL du Saint-Laurent (sub.), 10009.
CHICAGO, fêtes à—Invitation au premier ministre (observations-Davin), 9720, 9859, 10245.
CHINA-Point—Jetée (int.-Martin), 2509; (sub.), 7772.
CHINOISE, immigration (B.-Maxwell), 1186, 4341.
CHOLÉRA des porcs et gale des moutons (sub.), 5105.
CHOQUETTE, juge—Résidence (int.-Taylor), 5117.
CHRISTIE, M.—(Documents demandés par M. Roche,) 2416, 3371; (m.-Fraser, pour impression des documents), 4493.
CLAIMS au Yukon (int.-Hughes), 3107.
CLARK, Harry-W., mécanicien sur le dragueur *Canada* (int.-Foster), 8647.
CLARK, Joseph (int.-sir Charles-H. Tupper), 5512, 5766.
CLAVEAU, J.-A., Chicoutimi—Réclamation (int.-Casgrain), 3366.
CLEMENT, W.-H.-P. (int.-Borden, Halifax), 2341.
CLÔTURE du débat sur l'adresse (obs.-Laurier), 993, 1035.
COALITIONS commerciales (B.-Sproule), 1094, 1953, 1964, 4880.
CODE criminel, amendement au (B.-Britton), 2179.
CODE criminel, amendement au (B.-Ethier), 2048.
COLIS des menus fruits (B.), 3344, 3896; bill retiré, 5384.
COLLÈGE militaire Royal—Habillements (int.-Foster), 6723, 6931; inspection (int.-Robertson), 3821.
COLLÈGE militaire Royal (sub.), 5490, 7144; nouvel édifice, 9983.
COLLINGWOOD, port de—Améliorations (sub.), 8022.
COLOMBIE-ANGLAISE—Allocation de tournée (sub.), 5498.
COLOMBIE-ANGLAISE—Renvoi du gouvernement Turner (documents produits), 3985.
COLOMBIE, rivière—(Sub.) améliorations en amont de Golden, 8104; améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas, 8105.
COLPRON, M. J.-N. (int.-Bergeron), 2210.
COMITÉ de l'agriculture et de la colonisation (rapp.), 3463.
COMITÉ des bills d'intérêt privé—Réduction du quorum (m.-Scriver), 4747.
COMITÉ des comptes publics—Convocation (int.-Foster), 2633; (int.-sir Charles Tupper), 2990; (observ.-sir Charles-H. Tupper et discussion), 3179, 4364; (rapp.-Fraser), 4171.
COMITÉS de la Chambre (int.-LaRivière), 2339.
" dépenses des—Commis, etc. (sub.), 2296.
" permanents (m.-Laurier), 6, 163; (Liste), 541.
COMMERCE des céréales au Manitoba et dans les T. N.-O. (B.-Douglas, sur 2e lec.), 1917.
COMMERCE, ministère du (sub.), 2126, 2280, 2295.
" privilégié (motion-sir Charles Tupper et discussion), 7794, 7827, 7893; (m.-McNeill), 8242; int.-McNeill), 8368, 8490, 8650; (discussion), 8651; (m.-Domville), 8665; (int.-sir Charles Tupper), 8770; (int.-Charlton), 8771.
COMMISSAIRE des mines d'or (int.-Morrison), 1838.
COMMISSAIRES du havre de Montréal (B.), 8769, 9901, 9982.
COMMISSAIRES du havre de Québec—Refonte des lois (B.), 2201, 3938, 4013, 6115; (int.-Bergeron), 9618, 9725; (B.-Fielding), 9768, 9708, 9882.
COMMISSION au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique (m.-Richardson), 2799.
COMMISSION des chemins de fer (int.-McMillan), 1905; (m.-Rutherford et discussion), 2512, 3875.
COMMISSION d'économie interne—Message de S. E., 162.
COMMISSION géologique (sub.), 2123, 5687, 7486; (B.), 4912, 6403, 6468.
" de M. Ogilvie, 3110, 3901, 4747.
" —Rébellion de 1885 (m. pour documents Davis), 3114.
" royale—spiritueux (int.-Sutherland), 1900.
COMMISSIONS sous le grand sceau (int.-sir Charles-H. Tupper), 4499.
COMMUNICATIONS entre l'Ile du Prince-Edouard et
" l'Angleterre (int.-Martin), 5518.
" à la vapeur entre la Malbaie et la
" Rivière-Ouelle (sub.), 10183.
COMPAGNIE d'assurance du Canada sur les glaces (B.), 633, 951, 5060, 5270.
" d'assurance du Canada contre les accidents (B.), 633, 951, 5060.
" d'assurance de la Confédération contre l'incendie (B.), 4279, 5382, 6879.
" canadienne permanente d'hypothèques du Canada-ouest (B.), 2045, 2339, 4320, 4866.
" de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (m. Flint—Pétition), 2201.
" du chemin de fer Canada Atlantique (B.), 4822, 5382, 7598.
" du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest) (B.), 2201, 2339, 4212, 4539, 4790.
" de chemin de fer d'éclairage et de force motrice de Québec (B.), 2126, 2551, 5059, 5270.

COMPAGNIE d'estacades de Ristigouche (B.), 1966, 2171, 2559, 2676, 2724, 6826.
" de télégraphe Yale-Kootanie (B.), 3031.
" des mines et de chemins de fer Zénith (B.) 821, 1133, 7598.
" de transport de Boston et d'Alaska (int.-Prior), 1844.
" permanente de prêt de la Confédération (B.), 2131, 2551, 6870.
" des placers du Klondike (documents produits), 3986.
" de prêt et d'épargne de Huron et Erié (B.), 2045, 2309, 4320, [illegible]766.
COMPAGNIES—Amendements à la loi (B.), 7664, 8790.
" de chemins de fer—Règlements (observ.-Clarke—Dépêche à l'*Evening Star* de Toronto), 5765.
" de prêts (B.), 6137, 6397, 8495.
" de transport au Yukon (int.-Clarke), 1975.
COMPARTIMENTS frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8723.
COMPTES PUBLICS—Comité—Impression du rapport (m.-sir Wilfrid Laurier), 10141.
" comité—Témoins (int.-Hughes), 7201.
" séances du comité pendant les séances de la Chambre (m.-Fraser, Guysborough), 8795.
COMSTOCK, M. W. H.—Election, 2555; présentation, 2923.
CONFÉRENCE internationale—(int.-sir Charles Tupper), 2933; (int.-Wallace), 3370; (int.-Robertson), 3696; (observ.-sir Charles Tupper), 3804, 4194; protocole *re* Frontière de l'Alaska, 4279.
CONSEIL privé (sub.), 2065, 2284.
CONSTANTIN, Dr (int.-Casgrain), 1862.
CONSTRUCTION sur les eaux navigables (B.), 1877, 1911.
CONTRAT Boon et Armstrong, Collingwood (int.-Bennett), 1909.
CONTRATS du gouvernement—"Sweating system" (int.-Clarke), 1991.
COSTE, M.—Voyage au Yukon et en Angleterre (int.-sir Charles-H. Tupper), 5383, 5515.
COSTE et Lafontaine, MM.—Au Yukon (int.-Quinn), 1909.
COSTIGAN, siège de M.—Art. du *United Canada*—Explications Davin, 3871.
COTEAU-Landing—Dragage (sub.), 10065.
COULOMBE et autres—Procès pour contrebande (int.-Casgrain), 3973, 4495.
COUR de l'Echiquier du Canada (sub.), 5499.
" et dettes des chemins de fer (B.), 5409, 6116; (B. du Sénat), 9186, 9856.
COURANTS le long du littoral canadien (int.-Monk), 1840.
COURONNE (la) *vs* "The British American Bank Note Co." (int.-Fraser-Lambton), 6063.
COUT de la Commission internationale (int.-Kloepfer), 1830.
COUT du plébiscite (int.-McDougall), 1830.
CREUSEMENT de la rivière Pigeon (int.-Hughes), 2210.
CRIQUE McLaren—Chemin (int.-Hughes), 3285.
CROISEMENT du chemin de fer, Avenue Dunn, Toronto (int.-Clarke), 1873.
CRUAUTÉ envers les animaux (B.), 2989.
CURLESS, C.-H.—Destitution (int.-Taylor), 4081.

DARGAVEL, John-R. (int.-Taylor), 1972.
DAVIS, Edward, Coulonge (int.-Poupore), 3972.
DAWSON, bureau de poste de (int.-Davin), 1974.
DÉBAT sur l'adresse—Clôture (obs.-Laurier), 993, 1035.
DÉBATS—Comité (m.-Laurier), 6; (1er rapp.), 346; (2e rapp.), 1092, 1754; (3e rapp. Règlements concernant l'impression des *Débats*), 2200; (4e rapp. nomination de M. de la Durantaye), 2556; (5e rapp. nomination de M. Larose), 5685; (6e rapp.), 8924.
Débats, publication des (sub.), 2299.
DÉFENSE, projet de—Commission (sub.), 5492.
DEMERS, Dr, de Métis (int.-Dugas), 5330.
DEMERS, major—Accident (int.-Casgrain), 1849.
DÉMISSION d'un député (M. Guité), 3.
DÉMONSTRATION, stations de (sub.), 8300, 8761.
DÉPENSES pour les jetées, I.P.E. (int.-Martin), 1970.
DÉPENSES—Ministre de l'Agriculture (int.-Davin), 1841.
DÉPUTÉ—Nouveau, 346.
DÉPUTÉS—Allocation pour frais de route (int.-Maxwell), 6724.
DÉPUTÉS décédés—MM. Wood et Guay, 6.
DESTITUTION du directeur de la poste de Morton (m. pour doc.-Taylor), 3179.
DESTITUTION du directeur de la poste de Rusagornis, N.-B. (int.-Foster), 3283.
DESTITUTION des employés préposés aux pêcheries du comté de Leeds (int.-Taylor), 1834.
DESTITUTION de M. Pierre Samson (int.-Marcotte), 3111.
DÉTENUS aux pénitenciers—Libération conditionnelle (B.), 7001, 9622, 9750.
DÉTROIT d'Hudson—Navigabilité (int.-Roche), 3368.
DEVLIN, James—Renvoi (int.-Hughes), 7225.
DICK, Isaac—Garde-pêche, district n° 1, N.-B. (int.-Ganong), 7786.
DICKSON, Richard (int.-Roche), 1870.
DICTIONNAIRE anglais-micmac du Dr Rand—Impression (sub.), 10137.
DIGBY—Bureaux de poste et de douane (sub.), 9969.
DIRECTEUR de la poste—Bath, Ont. (int.-Wilson), 3901.
DIRECTEUR de la poste—Batiscan (int.-Marcotte), 1983, 1986.
DIRECTEUR de la poste—Berthier (en haut)—(int.-Casgrain), 2728.
DIRECTEUR de la poste—Brantford (int.-Clancy), 1984, 8485.
DIRECTEUR de la poste—Brookside, I.P.-E. (int.-Martin), 1985.
DIRECTEUR de la poste—Chambord (int.-Casgrain), 1978.
DIRECTEUR de la poste de Dawson—Frank Harper (int.-Gillies), 1977.
DIRECTEUR de la poste—Flesherton, Ont. (int.-Davis), 9187.
DIRECTEUR de la poste—Galt, Ont. (int.-Bennett), 3851.
DIRECTEUR de la poste—Humberston (int.-McCleary), 6567; (int.-Bennett), 6599.
DIRECTEUR de la poste—Lac-Bouchette (int.-Casgrain), 1978.
DIRECTEUR de la poste—Lévis (int.-Casgrain), 4084.
" de la poste—Métabetchouan (int.-Casgrain), 4084.
DIRECTEUR de la poste—Montréal (int.-Taylor), 1842; (int.-Quinn), 5873.
DIRECTEUR de la poste de Moonstone (int.-Bennett), 1974.
DIRECTEUR de la poste de Morton—Destitution (int.-Taylor), 1979; (m. pour doc.-Taylor), 3179.
DIRECTEUR de la poste—Port George, comté d'Annapolis (int.-Mills), 8997, 9187, 9722.
DIRECTEUR de la poste—Rusagornis—Destitution (int.-Foster), 3283.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Esprit (int.-Dugas), 1978.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) (int.-Monk), 2201.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Joseph-d'Alma (int.-Casgrain), 1862.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Prime (int.-Casgrain), 1981.
DIRECTEUR de la poste—Sainte-Eulalie (int.-Gauvreau), 4292.
DIRECTEUR de la poste—Sydenham, Ont.—Déficit (int.-Bell), 6934.
DIRECTEUR de la poste—Sydney-nord (int.-McDougall), 4919, 5014.

DIRECTEUR de la poste—Toronto-est (int.-Maclean), 4292.
DIRECTEURS de la poste—Salaires (int.-Monk), 6932.
DIRECTRICE de la poste—Sintulata (int.-Davin), 8489, 10143.
DISCOURS de M. Lomer Gouin (int.-Chauvin), 1997.
" du trône—Ouverture de la session, 4.
" longs (m.-Charlton, et discussion), 2781.
" politiques—Distribution (int.-sir Charles Tupper), 1186.

DIVISIONS :
Amendement de M. Beausoleil à la motion de M. Richardson demandant l'adoption du 2e rapport du comité chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre des Communes, rejeté par 89 contre 40, 1769.
Amendement de M. Bertram—Adresse—adopté par 101 contre 48, 1826.
Motion du ministre des Finances demandant que le débat sur les droits sur le pétrole soit ajourné, adoptée par 63 contre 30, 2031.
Motion de sir Wilfrid Laurier demandant que le bill amendant la loi du service public soit renvoyé à six mois, 2237, adoptée par 64 contre 39, 2262
Motion de M. Blair demandant que la Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions relatives à l'achat du chemin de fer du Comté de Drummond, 2819, adoptée par 80 contre 38, 2869.
Motion de M. Charlton, demandant le 3e lecture du bill n° 2, relatif à la punition de la séduction et de l'enlèvement, 2937, adoptée par 68 contre 29, 2954.
Amendement de M. Oliver, sur motion pour 3e lecture du bill concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest, demandant renvoi du bill au comité général, 2960, rejeté par 61 contre 14, 2974.
Amendement Casgrain au bill (n° 91) pour refondre les lois concernant les commissaires du havre de Québec, 4013, rejeté par 80 contre 40, 4015.
Décision du président des Comités de la Chambre sur question d'ordre soulevée par sir Charles-H. Tupper, que le ministre des Chemins de fer et Canaux ayant, dans son discours du 1er juin, mentionné un document préparé par les fonctionnaires de son département, devait le déposer sur le bureau de la Chambre, la décision portant que la question était irrégulière, parce que, entre autres raisons, "l'on aurait dû la soulever le 1er juin, lorsque mention a été faite de ce document." Décision approuvée par 65 contre 20, 4474.
Amendement de M. Douglas, 4212, chemin de fer Grand Central du Nord-ouest, rejeté par 51 contre 21, 4805.
Motion de M. Blair pour la 3e lecture du bill (n° 133) pour autoriser l'Etat à faire l'acquisition du chemin de fer du Comté de Drummond, 4920, adoptée par 91 contre 40, 4984.
Motion de M. Wallace, demandant l'ajournement de la discussion sur la motion de M. Mulock pour la 2e lecture du bill relatif à la redistribution des comtés, 5322, rejetée par 23 contre 18, 5328.
Décision du président du Comité général de la Chambre (mot "impertinent") confirmée par 39 contre 10, 5632.
Motion de sir Charles-Hibbert Tupper relativement à l'administration du Yukon, 6036, rejetée par 82 contre 32, 6285.
Motion de M. Mulock demandant la deuxième lecture du bill (n° 126) relatif à la redistribution des comtés, 5228, adoptée par 77 contre 41, 6721.
Motion de sir Charles Tupper,—Commerce privilégié, 7808—rejetée par 77 contre 41, 7982.

DIVISIONS—*Suite.*
Amendement de M. Sproule sur 3e lecture du bill relatif aux ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur, rejetée par 27 contre 11, 9708.
Amendement de M. Davin au bill concernant les garanties de la dette relative aux grains de semence, rejetée par 56 contre 17, 9870.
Amendement de M. Clancy au bill relatif aux subventions aux chemins de fer, rejetée par 47 contre 12, 9915.
Motion de M. Taylor, vente du fil d'engerbage, rejetée par 51 contre 20, 9959.
Amendement de M. Wallace, demandant les suppression du crédit destiné à payer le salaire de M. Preston, agent d'immigration, 10239, rejetée par 27 contre 13, 10241.
Motion pour l'adoption du crédit destiné au quai de Sabrevois, adoptée par 25 contre 12, 10243.
Motion de M. Foster—Situation financière—10266, rejetée par 30 contre 12, 10269.
DOMMAGES aux terres par les chemins de fer (sub.), 7159.
DOMMAGES causés par l'eau sur le canal de Beauharnois (observ.-Bergeron), 4880.
DOMMAGES aux terres à Lindsay—Paiement à M. R.-J. McLaughlin (int.-Hughes), 4500 ; (lettre de M. McLaughlin lue par M. Mulock), 5015.
DOUANE de Toronto—Employés (int.-Clarke), 1864.
DOUANES—Amendement à la loi (B.), 5009, 6451, 6938.
" Chambord (int.-Casgrain), 1866.
" Difficultés à la frontière de l'Alaska (observ.-Prior), 2212.
DOUANES, violation des lois relatives aux (int.-Foster), 1904, 2210.
DOUANES (sub.), 2110, 3000, 10232 ; Nouvelle-Ecosse, 8469 ; Ontario, 8473 ; Manitoba, 8473 ; Territoires du Nord-Ouest, 8473 ; Colombie-Anglaise, 8474 ; district du Yukon et frontière, 8763.
DRAGAGE—Coteau-Landing (sub.), 10065.
DRAGAGE, matériel neuf de—Colombie-Anglaise (sub.), 10095.
DRAGAGE, matériel neuf de—Provinces maritimes (sub.), 10095.
DRAGAGE : Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick, Colombie-Anglaise (sub.), 3224.
DRAGAGE—Port de Pinette (int.-Martin), 2130.
" Richmond, comté (int.-Gillies), 5511.
DRAGAGE à Roberval (int.-Casgrain), 1903.
DRAGUEUR *New-Dominion* (int.-Domville), 1988.
" de Roberval (int.-Casgrain). 4086.
DRAGUEURS, construction de (sub.), 8157.
DRAINAGE sur les propriétés des compagnies de chemins de fer (B.-Casey, sur 2e lec.), 1933 ; (m. pour comité), 2171, 2955, 2975, 3874.
DROITS d'auteur (int.-Robertson), 1997.
" de la France sur le littoral de Terreneuve (int.-Gillies), 3160.
" différentiels imposés par l'Allemagne (int.-Foster), 1866.
" sur le pétrole (demande de doc. et discours-Davis), 1998.
DRUMMOND, chemin de fer du Comté de—Achat (rés.-Blair), 1966, 2819 ; discussion (en comité), 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714 ; (B. n° 133), 3790, 3932 ; m. pour 2e lec., 4176 ; 2e lec., 4190 ; en comité, 4190, 4750 ; m. pour 3e lec., 4920 ; amendements du Sénat, 9750.
DUCHESNE, Dr J.-A. (int.-Casgrain), 1903, 3367.
DUPUIS, P. C., de Chambord—Poursuite pour vente de boisson aux Sauvages (int.-Casgrain), 4085.

EAUX navigables, protection des (B.), 4174, 6135, 9619.
ECLAIRAGE—Edifices du parlement (int.-Prior), 5330 ; (int.-Dugas), 6387 ; (sub.), 9961.
ECLUSIERS sur le canal de Beauharnois (int.-Bergeron), 3295.

ECOLE d'artillerie en Angleterre (int.-Robertson), 2349.
" industrielle de la Terre de Rupert (int.-Bourassa), 2558.
" militaire de Frédéricton et F McKenzie (int.-McDougall), 2509, 2725, 2924, 3364, 3820.
ECOLES du Manitoba (int.-Casgrain), 1837.
EDGAR, lady (sub.), 10222.
EDIFICE Langevin—Solde et intérêts dus à l'entrepreneur (sub.), 9960.
EDIFICE public—Annapolis (int.-Mills), 2432, 2727.
EDIFICE public—Gananoque—Chauffage (int.-Taylor), 1897.
EDIFICE public—Valleyfield (int.-Bergeron), 1898.
EDIFICES fédéraux et municipalités (int.-Bergeron), 6385.
EDIFICES militaires, Ottawa—Nouveaux magasins (sub.), 9964.
EDIFICES du parlement—Eclairage (int.-Prior), 5330.
EDIFICES du parlement et bureau de poste d'Ottawa—Eclairage des cadrans et de la tour (int.-Dugas), 6387.
EDIFICES publics—Entretien et nettoyage (sub.), 2296.
" Montréal (sub.), 5110.
" Nouvelle-Ecosse (sub.), 7634, 9965.
" Ontario (sub.), 7642.
" Ottawa (sub.), 5109, 5110, 5205, 6392, 7709; éclairage à l'électricité, 9961.
" Québec (sub.), 7640.
EDMONTON—Pont sur la Saskatchewan (sub.), 8217.
ELECTION de Brockville (int.-Broder), 2341.
ELECTIONS, certificats d', 2.
ELECTIONS contestées, 1; honoraires des greffiers (int.-Calvert), 8368.
ELECTIONS fédérales—Amendement à la loi (B.-Ingram), 4361; (int.-Ingram), 7225, 7331.
ELECTIONS de Huron-ouest et de Brockville (m.-Borden, Halifax), 6599; (discussion), 6724; (production des livres de votation, listes électorales, etc.), 6824; (m.-Borden pour renvoi de ces documents au comité des privilèges et élections), 6824.
ELECTIONS—Manitoba (m.-sir Charles-H. Tupper), 250.
ELÉVATEUR à Halifax (int.-Borden, Halifax), 2351.
" à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 9170.
ELÉVATEURS au Nord-Ouest—Art. du *Daily Tribune* (discussion sur observ.-Davin), 5520.
ELÉVATEURS, restrictions concernant les (int.-Davin), 2929.
ELKHORN—Matériel d'imprimerie (int.-Roche), 3105.
EMBARILLAGE frauduleux des pommes (observ.-McMillan, art. du *World* de Toronto et discussion), 3778.
EMIGRATION aux Etats-Unis (observ.-Clarke), 1911.
EMIGRATION aux Etats-Unis—Dépêches des journaux (int.-McAlister), 2134.
EMPLOYÉS du bureau du commissaire des mines d'or—Nationalité (int.-Morrison), 1839.
ENLÈVEMENT de la neige sur l'Intercolonial (int.-Powell), 1980.
ENLÈVEMENT d'obstacles—Rivières navigables (sub.), 3096.
ENQUÊTE—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Nid-de-Corbeau (int., Dugas), 1867; (int.-Clarke), 1984.
ENQUÊTE Ogilvie à Dawson (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2348.
ENREGISTREMENT des navires (sub.), 3095.
ENTREFILET du *Soleil*—M. W. Lebel (int.-Casgrain), 1904.
ENTREPÔTS frigorifiques pour le poisson (int.-Martin), 1994.
ENTREPRISES accordées sans soumissions (m.-Davin et discussion), 5336; (int.-Davin), 10140.
ENVELOPPES timbrées (int.-Hughes), 2206.
" de deux cents (int.-Quinn), 3823.
ENVELOPPES vertes timbrées (int.-Hughes), 2208.
EQUIPEMENT militaire (sub.), 5448.
ERREURS typographiques (observations-sir Charles-H. Tupper), 6137.
ESQUIMALT—Cale-sèche (int.-Prior), 6139.
ESQUIMALT, défense d' (sub.), 7157.
EXAMEN d'aptitudes des officiers (int.-Robertson), 2349.
EXAMEN des capitaines et seconds (sub.), 3089.
EXERCICES militaires annuels (sub.), 5438.
EXPÉDITION de secours et provisions aux nécessiteux le long des rivières aux Liards et Dease (sub.) 9058.
EXPLICATIONS de nature personnelle: Par sir Louis Davies, art. du *Star*, 634, 717; par M. Domville, art. du *Mail and Empire*, 1187; par M. McNeill, milice, 1376; par M. Davin, art. du *Free Press* du Manitoba, 1969; par M. Bergeron, art. de la *La Patrie*, 1970; par M. Fraser, Guysborough, art. de la *Gazette* de Montréal, 2052; par M. Wallace, pétrole, 2266; par M. Costigan, 3586, 3676; par M. Richardson, compte rendu du *Mail and Empire*, assemblée de Picton, 5400: par M. Sproule, article du *World* de Toronto, 6828; par M. Prior, compromis d'abstention avec un autre député, 9617.
EXPLORATION pour chemin de fer au Yukon (sub.), 8717.
EXPORTATION de billes de bois (int.-Bennett), 1850.
" du blé et de la farine (int.-Wallace), 2728.
EXPORTATION de grain (int.-Bell, Addington), 3105, 3284.
EXPOSÉ budgétaire, 2432, 2563, 2633, 2678.
EXPOSITION en Angleterre (int.-Clarke), 1976.
" d'Omaha (sub.), 5093.
" de Paris (int.-Lemieux) (sub.), 10164.
" des territoires du Nord-Ouest (sub.), 5093.
EXPROPRIATIONS—Amendement à la loi (B.), 9186, 10244.

FAC-SIMILE de timbres-poste (int.-McGregor), 2926.
FACTEURS de London (int.-Beattie), 4499, 5012.
" de Victoria, C.A. (int.-Prior), 1976.
FAILLITES, loi relative aux (int.-Wallace), 3280; (int.-Bergeron), 5014.
FALSIFICATIONS—Amendement à la loi (B.), 3364, 4017, 4023.
FARINE—Transport sur l'Intercolonial (int.-McDougall), 3580; (rép.-Blair), 4748.
FAWCETT, M., et le ministre de l'Intérieur (int.-sir Charles-H. Tupper), 3848.
FENELON-FALLS—Glissoir (int.-Hughes), 1994.
FER et acier—Primes (int.-Wallace), 1834; (résolutions), 4174; (discussion), 4986; (adoption), 5762; (B.), 5762, 7658.
FERMES expérimentales (sub.), 8257; solde dû sur l'achat d'une partie du lot 1, concession B, sur la rivière Rideau, 5092; nouveaux édifices et améliorations, 7709; bulletins et rapports des fermes; impression et distribution, 8283.
FÊTE de la reine (int.-McMullen), 3370; (m.-sir Wilfrid Laurier), 3409, 3468.
FIÈVRES scarlatines parmi les Galiciens, à Saltcoats (int.-Davin), 4916; (rép.-Sifton), 5014.
FIL d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (int.-Taylor), 1840, 3971, 6933; (int.-Henderson), 1853; explications-Taylor et discussion, 7203; (discussion sur m.-Taylor), 9919; (motion), 9930.
FIL d'engerbage, importation de (int.-Clancy), 8239, 8998.
FINANCES, ministère des (sub.), 2108, 5033.
FONCTIONNAIRES, appointements des (int.-Chauvin), 1867.
FONTE en sable vert—Division-est de l'Intercolonial (int.-sir Charles-H. Tupper), 5874.
FORESTIERS, produits (discussion sur observ.-Bennett sur budget), 5688.
FOURCHIE—Creusement de l'entrée du port (int.-Gillies), 2930.

FRAIS de réparations et d'exploitation—ports, docks et glissoirs (sub.), 9197.
" de transport—Milice (sub.), 7134.
" de voyage de l'hon. G.-E. Foster (int.-McMullen), 1849, 1900.
" de voyage—Ministre des Finances (int.-Gillies), 1895.
" de voyage—Ministre des Travaux publics (int.-Bergeron), 1896.
FRAIS de voyage de sir Charles Tupper (int.-McMullen), 1851, 1901.
FRAIS de voyage et d'entretien du ministre de l'Intérieur (int.-Carscallen), 1834.
FRANCHISE postale—Prolongation de privilèges (int.-Taylor), 3849.
FRASER, rivière—Améliorations du chenal (sub.), 8107.
FRASERVILLE—Employés du chemin de fer (int.-Gauvreau), 1990; gare de l'Intercolonial (int.-Gauvreau), 1988; port (int.-Gauvreau), 1984.
FRAWLEY, John (int.-Bennett), 1974.
"FRENCH SHORE"—Terre-Neuve (int -Gillies), 3100.
FRET océanique et fluvial (demande de doc. par M. Davin), 1876.
FRONTIÈRE de l'Alaska—*Modus vivendi* (int.-sir Charles Tupper), 1095; (rép. sir Wilfrid Laurier) 1187; (int.-sir Charles Tupper), 2562, 5410; (int.-Wallace), 3370; (int.-Robertson), 3696; (observ.-sir Charles Tupper), 3804, 4194; communiqué à la presse, 8174; (observ.-Prior), 3871; protocole, 4279; dépêche à la *Gazette* (int.-sir Charles Tupper), 4755; (int.-Prior—art. du *Citizen*), 6935.
FUNÉRAILLES de sir John Thompson (int.-McMullen, retirée), 1864.

GABARUS, jetée ou brise-lames à (int.-McDougall), 2724.
GALERIE nationale des beaux-arts, Ottawa (sub.), 8171.
GALICIENS de Saltcoats (int.-Davin), 4916, 6934; (rép. Sifton), 5014, 6934.
GALICIENS et Douhobortses (int.-Taylor), 8487.
GALLANT, W.-A.—Destitution (int.-Ganong), 4824.
GALNA, M. John (observations-Bennett, sur sub.), 8764.
GANANOQUE, édifice public—Chauffage (int.-Taylor), 1897.
GARANTIE de Petersen, Tate et Cie (int.-Wallace), 1899; (int.-Borden, Halifax), 2505.
GARANTIES enregistrées aux termes du chap. 19, S. R. C—Fonctionnaires du Yukon (int.-sir Charles Tupper), 4822, 5009, 5332.
GARDIEN du phare de l'Ile Wood (int.-Martin), 2346; (m. pour doc. et discussion), 4830, 6325, 10142.
GASPÉ, élection de (observations-Foster), 10246.
GAUTHIER, M. Louis (sub.), 5864.
GEOFFRION, honorable M.—Décès, 7651.
GÉOLOGIQUE, Commission (sub.), 2123, 5687, 7486; (B.), 4912, 6403, 6468.
GIBIER, protection du—Territoires non organisés (B.), 5009, 6451, 6468.
GILLIS, M. Frank A.—Destitution (int.-McDougall), 4081.
GIROUARD, M.—Régistrateur des titres au Yukon (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2343.
GLADSTONE, feu M.—Réponse à la résolution, 3.
GLASS, James (int.-Ganong), 4498, 5045.
GLISSOIRS et cascades—Perception des droits (sub.), 8196.
GODERICH—Améliorations dans le port (int.-Henderson), 1897; (sub.), 8030, 8032.
GOSSELIN, Frank—Chauffeur sur l'Intercolonial (int.-Stenson), 3854.
GOUIN, M. Lomer—Discours (int.-Chauvin), 1997.
GOUVERNEMENT, membres du (int.-McDougall), 1833.
GRAINS de semence—T. N.-O. (m.-Davin et discours), 2032, 2928; (B.), 9480, 9868.
GRAINS, étalons des (m.-Davin et discussion), 3855.
GRAINS, exportation des (int.-Bell, Addington), 3105, 3284; (int.-Henderson), 8998.
GRAND-VIEW, I.P.-E.—Service postal—Changements (int.-Martin), 5011.
GRAY, M. Robert—Gardien du phare de l'île Entrance (int.-McInnes), 7328.
GRENVILLE, canal de—Dommages et intérêts (int.-Taylor), 5010.
GRÈVE des cantonniers du Grand Tronc (observ.-Clarke et discussion), 3799; (sur observ.-Robertson), 3987; (sur observ.-Maclean), 4516, 4550; (int.-Maclean), 4747, 5227; (int.-Clarke), 4879.
GROSS, M. Boaz (int.-McInerney), 4749.
GUAY—Bureau de poste—Lévis (int.-Marcotte), 3288.
GUIDE officiel du Klondike (int.-Davin), 1843.

HABILLEMENTS et nécessaires—Milice (sub.), 5469, 7103, 9146.
HALL, Dr, de Québec—Inspection du bétail dans le comté de Chicoutimi (int.-Casgrain), 3367.
HALL, John S.—Services professionnels (sub.), 5205.
HANGAR sur le quai à Salmon-River, N.-E. (sub.), 10020.
HARPER, Frank—Directeur de la poste de Dawson (int.-Gillies), 1977.
HARRIS, M. A. H.—Gérant du trafic de l'Intercolonial (int.-McDougall), 2931.
HOMARD, pêche du (int.-Russell), 2268; rapport de la Commission (int.-McInerney), 2338, 2935; (int.-McDougall), 3936; prolongation de la saison de pêche (int.-McLellan), 6139; (int.-Martin), 6567; (observations-McLennan (Inverness), rapport de la commission, 7695.
HOMESTEADS abandonnés (int.-Davin), 3704.
HOMESSTEADS, loi relative aux—Intérêt sur préemptions (int.-Davin), 3109.
HÔPITAL de Bennett (int.-Davin), 1995.
HÔPITAUX de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 8359.
HÔTEL des Monnaies (m.-McInnes), 3135.
HOUILLE, C.-A.—Droits d'exploitation (int.-Foster), 8999.
HUBERT, Mlle Annabella—Arichat (int.-McDougall), 2561, 3284.
HUDSON, détroit d'—Navigabilité (int.-Roche), 3368.
HUÎTRES, bancs d'—Oyster-Bay, C.-A. (int.-McInnes), 3847.
HUMBERSTON, directeur de la poste de (int.-McCleary), 6567, (int.-Bennett), 6599.
HURON-ouest—Représentation (int.-Maclean), 9619.
HUSSARDS, 8e.—N.-B., (int.-Domville), 1860; 1873, 2923; Commandant (int.-Morrison), 2924, (allocation annuelle—int.-Domville), 3102.
HUTTON, major général—Recommandations (int.-Robertson), 9722.
HYGIÈNE sur les travaux publics (int.-sir Charles Tupper), 7248; (B.), 7665.

ILE d'Anticosti (int.-Taylor), 1856; (sub.) et discussion).
" de l'Homme Mort (int.-Prior), 1375, 1659, 1831, 4756; (m. pour doc. m.-Prior), 2353; document produits), 3986.
" du Prince-Edouard—Chemin de fer (sub.)—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant, 7403—Remboursement de droits à certaines personnes, 10194, 10206.
" du Prince-Edouard—Service postal d'hiver entre le chemin de fer Intercolonial et le Cap Tournentin (m. pour documents-Martin), 3153.
" de la Madeleine—Brise-lames (sub.), 8153.
IMMIGRANTS anglais, irlandais et écossais—Avantages (int.-Clarke), 3106.
" arrivés l'année dernière (int.-Clarke), 3584.

IMMIGRANTS doukhobortses, finlandais, mennonites et galiciens (int.-Marcotte), 2506.
" envoyés des Etats-Unis au Canada (int.-Wilson), 1995.
" envoyés d'Europe au Canada (int.-Wilson), 1996, 2211.
" —Gratifications (int.), 1991.
" —Quarantaine (int.-Sproule), 2212 (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 4564.
IMMIGRATION (sub.), (art. de *La Presse* cité par M. Monk), 8549.
" appointements et dépenses des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers (sub.), 8497, 8665, 10239.
" chinoise (B.-Maxwell), 1186, 4341.
" étrangère (discussion sur observations-Prior), 6831, 6879.
" — Primes aux agents (int.-Clarke), 2211.
" —Société protectrice d'immigration pour les femmes (sub.), 8645.
IMPORTATION de bois canadien par les Etats-Unis (int.-sir Charles Tupper), 1657.
" de planches et de matrices par les Compagnies de billets de banque (int.-Foster), 3855.
" des sucres des Antilles anglaises (int.-Foster), 2347.
IMPÔT du pétrole (m. pour doc.-Moore), 2137.
" du tabac—Art. du *Citizen* (int. Cowan), 2136.
IMPRESSION ds billets fédéraux—Nouvelle somme (sub.), 5028.
IMPRESSIONS, comité des (m.-Laurier), 546.
" diverses (sub.), 5865, 8720.
" du parlement (rapp.-Gibson), 8925.
" et papeterie (sub.), 2095.
IMPRIMERIE—Matériel (sub.), 8720.
" —Travail le dimanche (int.-Guillet), 3904.
INDIANTOWN, embranchement d' (sub.), 9172.
INDUSTRIE laitière (sub.), 8284, 8358.
INONDATIONS causées par la Grande-Rivière (int.-Montague), 2563.
INSPECTEURS et garde-pêche—Appointements et déboursés (sub.), 4039.
INSPECTION des bateaux à vapeur (sub.), 4039.
" du bétail à Montréal (int.-Featherston), 10140.
" du collège militaire Royal (int.-Robertson), 3821.
" des grains (sub.), 5606.
" du pétrole et du naphte (B.), 3774, 3909, 4017.
" des poids et mesures et de la lumière électrique (sub.), 5599.
" de la potasse (int.-Penny), 1873.
" des steamers de l'Etat et des signaux de brume (sub.), 4039, 4261, 4730.
INSPECTIONS générales—Amendement à la loi (1er B. Joly), 3776; (B.-Penny), 3895; (bill retiré), 5381; (2e B.-Joly), 5119, 9660; (observations-Davin), 10250.
INSTRUCTIONS données au major Walsh (int.-sir Charles-H. Tupper), 3108, 3285.
INSTRUMENTS aratoires—Droits (m.-Davin et discussion), 5876.
INTERCOLONIAL, chemin de fer :—Agrandissement et travaux à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 7161, 7249.
" Aide-gérant (int.-Casgrain), 5117.
" Améliorations à Lévis (int.-Marcotte), 8241; (sub.), 9169.
" Améliorations à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 9171.
" Améliorations aux gares (sub.), 9169.
" Bureau central du surintendant (int.-Gauvreau), 3582.
INTERCONONIAL, Construction de bâtiments à neuf stations de locomotives (sub.), 5769.
" Dépenses et recettes (int.-Foster), 1865.
" Dépenses et recettes entre la Chaudière et Montréal (int.-sir Charles Tupper), 2818
" Dépenses portées au compte du capital et des recettes, (int.-Powell), 2557.
" Employés—Comté de Lévis (int.-Marcotte), 3287.
" Employés et gages (int.-McLellan), 1875, 2351.
" Elévateur à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 9170.
" Gare de Fraserville (int.-Gauvreau), 2925.
" Gare de Lévis — M. Félix Pichette (int.-Casgrain), 5010.
" Gérant du trafic (int.-Pope), 1991, 1996; (int.-McDougall), 2931.
" Gosselin, Frank, chauffeur (int.-Stenson), 3854.
" Indicateur (int.-Gauvreau), 4497.
" Machines (int.-Gauvreau), 4497.
" Matériel roulant (sub.), 5770; (observ.-Davin—art. du *Star* de Moncton), 6325, 6568.
" Mécaniciens (int.-Stenson), 9723.
" Nombre de tonnes de marchandises transportées (int.-McDougall), 3284.
" Nouvelles machines aux ateliers de Moncton (sub.), 5769.
" Nouvelles voies de garage (sub.), 9163.
" Parcours des locomotives et wagons (int.-Foster), 4829, 5335; (rép.-Blair), 4912.
" Permis (Demande de doc. par M. Foster), 1875.
" Prolongement à Montréal—Bail passé avec la Compagnie du Grand Tronc (résolutions-Blair), 3973; (en comité), 4088; (B.), 4195, 4373, 4567, 4985; (amendement-Foster), 4985; amendements du Sénat), 9727.
" Prolongement à Montréal—Sommes retirées par le Grand Tronc (int.-Foster), 4495.
" Rails d'acier (int.-McInerney), 2347.
" Retard (int. Gauvreau), 1868.
" Recettes entre la Chaudière et Montréal (int.-Powell), 1871.
" Section Alba (int.), - McLennan), 5332.
" Section Lévis—Sainte-Flavie (int.-Gauvreau), 4496.
" Subsides—7472.
" Surintendant M. W. A. Dubé (int.),-Gauvreau), 2560.
" Trafic le dimanche (int.-McDougall), 3901.
" Traverses pour la division de la province de Québec (int.-Casgrain), 3281; (int.-Monk), 5330.
" Usines à la Rivière-du-Loup (int.-Gauvreau), 2559, 4496.
" Vente de journaux (int.-Bell, Pictou), 1987.
" Wagons (int.-Bergeron), 3972, 4496.
INTÉRÊT sur la dette de l'Ontario (int -Foster), 3103, 3576.
INTÉRIEUR, ministère de l' (sub.), 2095, 5038, 7483.
INTÉRIEUR, ministère de l'—Amendement à la loi (B.), 4913, 6404, 6468.
IVES, l'honorable M.—Décès, 7552.

JAPONAIS dans la Colombie-Anglaise—Exclusion —Veto fédéral (int.-sir Charles Tupper), 2562 ; (int.-McInnes), 4364 ; (int.-Prior), 5228, 5335, 5517, 5874, 6831 ; (rép. sir Wilfrid Laurier), 5515, 5763.
JÉRÔME, M. Martin (int.-Roche), 6724, 7200.
JETÉE à China-Point, I. P.-E. (int.-Martin), 2509.
JETÉE à Port-George, N.-E. (int.-Mills), 7552.
JETÉE ou brise-lames à Gabarus (int.-McDougall), 2724.
JOURNÉE de travail (B.-Beattie), 2052.
JUGE—Comté de Queen, I.P.-E. (int.-Martin), 9007, 9066.
JUGE Gagné (int.-Savard), 2209.
JUGES de la Colombie-Anglaise (m. pour doc. sir Charles-Hibbert Tupper), 2384.
JUGES de la cour de comté—Ontario (int.-Bennett), 1986.
JUGES de la cour supérieure venant à Montréal—Frais de voyage (int.-Monk), 5764.
JUGES—District de Montréal—(Discussion sur observations-Madore), 7230 ; (explications-Fortin), 7652.
JUGES et politique (int.-Bennett), 4499.
JURY, M. (sur sub.-immigration), 8637 et suiv.
JUSTICE, ministère de la (sub.), 2080, 2284, 10421.

KAMINISTIQUIA, rivière — Creusement (sub.), 7633.
KAMLOOPS, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
KÉWATIN, district de—Défenses du gouvernement (sub.), 7548.
"KINGSTON and Montreal Forwarding Company" —Remise (sub.), 5811.
KLONDIKE—Exploitation du pont et du bac sur la rivière (int.-sir Charles-H. Tupper), 2928, 3103.
KLOTZ, M. Otto-J. (sub.), 5864.
KNOWLTON—Réparation au débarcadère (sub.), 10045.
KOUTANIE, rivière (sub.), 8109.

LABELLE, L.-V. (int.-Dugas), 1902.
LABRECQUE, Cyrille-O. (int.-Gasgrain), 1862.
LAC Manitoba—Travaux (int.-Foster), 1981.
LAC Saint-Louis—Dragage du chenal (int.-Monk), 8240.
LAC Simcoe—Abaissement du niveau (int.-Bennett), 2266.
LAFONTAINE, M. Emery (int.-Davin), 1974.
LAITIÈRE, industrie (sub.), 8284, 8358.
LANGEVIN, Auguste—Achat de terrain de (int.-Bergeron), 6566.
LANGEVIN, édifice—Solde et intérêts dus à l'entrepreneur (sub.), 9960.
LANGLOIS, M. John (sub.), 5864.
LANGUE française des Territoires du Nord-Ouest (int.-Monk), 2208.
LAZARET de Tracadie (sub.), 8358.
LEBEL, commissaire (int.-McAlister), 1873.
LEBLANC, Alphonse-T. (int.-Powell), 1980.
LECTURE, salle de (int.-Sproule), 993.
LÉGISLATION antichinoise (int.-Prior), 1852, 5335, 5517, 5874, 6831 ; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 5515, 5763.
LÉGISLATION antijaponaise de la Colombie-Anglaise, (int.-Sir Charles Tupper), 2562 ; (int.-Prior), 5228, 5335, 5517, 5874, 6831 ; (rép. sir W. Laurier), 5515, 5763.
LÉGISLATION concernant le Yukon (int.-sir Charles-H. Tupper), 2563.
LÉGISLATION—Sénat (sub.), 5747.
LENOIR, M., inspecteur des pêcheries (documents), 4289, 4566.
LEPRÉAU—Officier de douane (int.-Ganong), 5334.
LETTRES mentionnées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
LÉVIS—Achat de terrain (int.-Marcotte), 8489 ; agrandissement du bassin de radoub (sub.), 10010 ; directeur de la poste (int.-Casgrain), 4084.
LIBÉRATION conditionnelle des détenus aux pénitenciers (B.), 7001, 9622, 9750.
LIEUTENANT-gouverneur de la Colombie-Anglaise et administration Turner (m.-Prior), 2383.
LIEUTENANTS-colonels (int.-Foster), 1867, 2202.
LIÈVRE, rivière du—Ecluse et barrage (sub.), 10064.
LIGNE télégraphique—Côte nord du Saint-Laurent (int.-Casgrain), 1905, 1979, 3365.
LIGNE télégraphique—Yale-Koutanie (B.), 3031.
" Skaguay et Dawson *Compagnie de télégraphe commercial du Nord* (int.-Prior), 3103, 5764 ; (discussion), 5534, 5559.
LIGNE télégraphique—Yukon—Arrêté du conseil en autorisant la construction (int.-Foster), 6061, 6137.
LIGNE télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
LIGNE télégraphique et câble sous-marin pour le service des côtes et des îles du bas du fleuve, du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes, etc. (sub.), 8200.
LIGNES télégraphiques (sub.)—Colombie-Anglaise, 8203 ; Territoires du Nord-Ouest, 8202.
LINDSAY, dommages à—Paiement à M. R. J. McLaughlin (int.-Hughes), 4500 ; (lettre de M. McLaughlin, lue par M. Mulock), 5015.
LIQUIDATIONS, loi des (B.-Fortin), 1882, 4332, 4880 ; (B.-Fielding), 6137, 7001, 8795.
LISTES électorales (int.-sir Charles-H. Tupper), 1835.
" —Dépenses éventuelles (sub.), 2299, 8766.
LISTES électorales—Envoi (int.-Foster), 2557, 2724.
" Impression (int.-Bell, Pictou), 6830 ; (sub.), 10151.
LISTES électorales—Nouveau-Brunswick—Revision (int.-McInerney), 2556.
LISTES électorales—Nouvelle-Ecosse (int.-Mills), 1995.
LISTES électorales—Winnipeg (int.-Wallace), 2933.
LOIS de cabotage—Application (int.-sir Charles-H. Tupper), 3285, 3286
LONDON—Emplacement de salle d'exercices militaires, etc. (sub.), 9984.
LONDON—Facteurs (int.-Beattie), 4499, 5012.
LONGS discours (m.-Charlton), 2781.
LOTERIES, législation au sujet des (int.-Monk), 2342.
LYNCH, W.-H. (int.-Powell), 1863.

MACDOWALL, M., et les métis (int.-Davis), 2510.
MACKENZIE, Honorable Alexander—Monument (sub.), 8172.
MACRAE, J.-A., inspecteur des agences et des réserves des sauvages (sub.), 5747.
MAÏS, importation de (int.-Clancy), 8239, 8649, 8998.
MALLES, transport des—Comté de Jacques-Cartier (int.-Monk), 6932.
MANITOBA, élections au (m.-sir Charles-H. Tupper), 2504, 4080 ; (int.), 3900.
MANITOBA, lac—Création de nouvelles décharges (sub.), 8096.
MARAUDE sur la côte du Pacifique (int.-Prior), 8367.
MARÉES, observations des (int.-sir Charles-H. Tupper), 3290, 3821 ; (observations-sir Charles-H. Tupper), 3533.
MARIA, quai de (sub.), 8153.
MARINE et pêcheries (sub.), 2121, 2294, 5040.
MARQUES de commerce et dessins de fabrique (B.-Bertram, sur 2e lec.), 1964.
MARTIN, juge—Résidence (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577.
MARTIN, M. A.-F. (int.-Roche), 7554.
MARYSVILLE, N.-B.—Edifice public (sub.), 7637.
MATELOTS aux hôpitaux de marine et autres dans les provinces maritimes (sub.), 4035.
MATELOTS naufragés (sub.), 4038.
MATÉRIEL d'imprimerie à Elkhorn (int.-Roche), 3105.
MATÉRIEL militaire et autres (sub.), 7096.
MATHIEU, M. F. X.—Frais *re* la Reine *vs* Cautions du Col. de Bellefeuille (sub.), 9131.

MAXWELL, M.—Art. du *World* de Vancouver (int.-Prior), 6387.
MEAGHER, Thomas—Arrestation (m. par M. Cowan), 2769; (rép. Fitzpatrick), 5518; (int.-Clancy, sur sub.), 10144; (rép. sir Wilfrid Laurier), 10221.
MÉDAILLES pour la milice (int.-Clarke), 2725, 3113, 3294, 3972, 5875, 8647; (int.-Hughes), 1863, 2133; (int.-Kloepfer), 7329.
MÉDAILLES aux volontaires canadiens organisés à Chicago en 1866 (int.-Robertson), 2729.
MÉDECIN des sauvages de la Pointe-Bleue (int.-Casgrain), 4085.
MEMBRES du gouvernement (int.-McDougall), 1833.
MESSAGES de Son Excellence le Gouverneur général : Adresse—Remerciements, 2990; budget—exercice expirant le 30 juin 1900, 2042; budget supplémentaire, 1899, 4878; budget supplémentaire—exercice finissant le 30 juin 1900, 9857; commission d'économie interne, 162; prorogation, 10292.
MÉTABETCHOUAN—Directeur de la poste (int.-Casgrain), 4084.
MÉTIS—Certificat de terre (int.-Davin,—Art. du *Herald* de Calgary), 7202.
MÉTIS, réclamations des—Commission (sub.), 9057.
MÉTIS, Saint-Paul des—Paiement aux syndics de la colonie (sub.), 9031.
MICHAUD, M. Eug.—Permis de chemin de fer (int.-Casgrain), 2929.
MICHAUD et Bélanger (int.-Foster), 8095, 8409, 9617, 9865, 9916.
MIDLAND, port de (int.-Bennett), 1850.
MILICE—Amendement à la loi relative à la (int.-Robertson), 3582; (B.-Domville), 4080.
MILICE (sub.): 2087, 2285, 5028, 5674, 5478, 5871, 6395, 7152, 9068, 9130; armes, munitions, etc., 9146, 10242; artillerie,—armement des forteresses, 7158; employés civils,—appointements, 7079; exercices militaires annuels, 5438, 7065; habillements et nécessaires, 5469, 7103; solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon, 6326, 6343, 7002.
MILICE: Corps permanents—Nominations d'officiers (int.-Robertson) 3581, 3582; effectif (int.-Robertson), 3581; habillements—soumissions (m.-Fraser, Guysborough), 2898; (int.-sir Charles-H. Tupper), 4824; (explications-Tupper), 5008; officiers—les deux langues (int.-Tyrwhitt), 8648; règlements (int.-Robertson) 3581; service actif (int.-Foster), 5513; soldats au Yukon (int.-Davin), 1847, 1857.
MILLER, R. C. (int.-Bennett), 1990.
MINEURS, lettre des (citée par sir Charles-Hibbert Tupper dans son discours sur l'adresse), 784.
MINEURS du Yukon—Plaintes (int.-Marcotte), 3343.
MINEURS du Yukon—Enquête de M. Ogilvie (int.-sir Charles-H. Tupper), 2558.
"MINING Institute" (sub.), 8719.
MINISTÈRE de l'Agriculture (sub.), 2274, 2289, 5046.
" des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269, 2295, 6388.
" du Commerce (sub.), 2280, 2295.
" des Douanes (sub.), 3000; compte en suspens au port de Montréal, 5608; cause Spellman, 5613; Ontario: Appointements et dépenses éventuelles; somme supplémentaire, 5615; Colombie-Anglaise et Yukon; somme supplémentaire: appointements et dépenses éventuelles, 5616; impressions et papeterie: somme supplémentaire, 5620; croiseurs du gouvernement: entretien et réparations; somme supplémentaire, 5622.
MINISTÈRE des Finances (sub.), 2108, 5033.
" de l'Intérieur—Amendements à la loi (B.), 4913.
" de l'Intérieur (sub.), 2095, 5038, 7483.
" de la Justice (sub.), 2080, 2284.
MINISTÈRE de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2121, 2294, 5040.
" des Postes (sub.), 5049, 5070, 5815, 7339, 7370, 7378, 7402.
" du Revenu de l'intérieur (sub.), 2119, 2288, 5030.
" des Travaux publics (sub.), 5090, 7555; impressions et papeterie—Divers, 7575.
MINISTRE de l'Agriculture—Dépenses (int.-Davin), 1841.
" de l'Agriculture et plébiscite (int.-Moore), 1841.
" de l'Intérieur—Frais de route et d'entretien (int.-Carscallen), 1834.
" des Finances—Secrétaire (int.-Tyrwhitt), 8489.
" des Travaux publics—Tournée d'inspection (int.-Bergeron), 2207.
MINISTRES—Responsabilité (m.-sir Charles Tupper), 4028.
"MINTO", steamer—Partie des frais de construction (sub.), 10186.
Modus vivendi (int.-McAlister), 2350.
MONNAIES, hôtel des (int.-Carscallen), 2209; (m.-McInnes), 3135.
MONTPETIT, A.-N.—Héritiers (sub.), 5866.
MONTRÉAL—Améliorations du port (int.-Monk), 2206.
MONTRÉAL, commissaires du havre (B.), 8769, 9901, 9986
MONTRÉAL, directeur de la poste (int.-Taylor), 1842; (int.-Quinn), 5873.
MONTRÉAL, édifices publics (sub.), 5110.
MONTREAL, port—améliorations en aval du courant Sainte-Marie—élévateur (sub.), 9987.
MONTREAL, réparations au bureau de poste (int.-Monk), 1990, 2131.
MONTRÉAL, tribunaux à (m. p. doc.-Monk), 2163.
MONUMENTS sur les champs de bataille (sub.), 7158.
MOODY, M., inspecteur de la police à cheval du N.-O. (int.-Davis), 8240.
MORRISON, Hugh (int.-McLennan), 5332.
MUIRHEAD, veuve Robert—gratification (sub.), 5201.
MCCORMICK, Dr F. B., ex-percepteur des douanes à l'île Pelée (observations-Taylor sur sub.), 8459.
MCDONALD, A. R., surintendant de l'Intercolonial (int.-Casgrain), 1987, 4829; (observ.-Bergeron sur sub.), 7283; (demande de documents par M. Bergeron), 8774; (int.-Bergeron sur sub.), 9175; (rapp. de M. Bédard—Citation), 9176.
MCDOUGALL, nomination dans les bureaux de l'Intercolonial (int.-McDougall), 7201.
MCGUIRE, juge (int.-sir Charles-H. Tupper), 3286, 3986; (rép.-Sifton), 4087.
MCKAY, Thomas, Prince-Albert (int.-Davis), 2510.
MCKEEN'S-Point, station pour signaler les tempêtes—soumissions (int.-McDougall), 3112.
MCKENZIE, Francis, de Christmas Island (int.-McDougall), 2509, 2725, 2924, 3364, 3820.
MCKEOWN, E. (int.-sir Charles-H. Tupper), 5513.
MCLAUGHLIN, R. J., paiements à (int.-Hughes), 1992, 2340.
MCNEIL, Stephen (int.-Gillies), 3971.

NASSAU, barrage à (int.-Kendry), 1872.
NATIONALITÉ des employés du bureau du commissaire des mines d'or (int.-Morrison), 1839.
NAUFRAGES, enquêtes sur les (sub.), 3095.
NAVIGABILITE du détroit d'Hudson (int.-Roche), 3368.
NAVIGABILITÉ de la rivière Batiscan (int.-Marcotte), 3583.
NAVIRE pour Charlottetown—Entrefilet du *Daily Examiner* de Charlottetown (int.-sir Charles-H. Tupper, pour M. Martin), 3574.
NAVIRE de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rivière Stikine (int.-Prior), 9186.
NAVIRES américains enregistrés à Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 2725, 3294; (m.-sir Charles-H. Tupper pour documents), 3323; évaluation (int.-Prior), 8239.

NAVIRES—Enregistrement (sub.), 3095.
NAVIRES, sûreté des (B.), 6928, 9620.
NETTOYAGE de la rivière Scugog (int.-Hughes), 2210.
NEIGE sur l'Intercolonial—Enlèvement (int.-Powell), 1980.
NELSON, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
NEW-WESTMINSTER, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
NICOLET, rivière—Travaux de dragage et de quaiage (int.-Legris), 3580.
NOBLE, M.—Paiement (int.-Hughes), 2204.
NOMINATIONS faites par un gouvernement sortant de charge (m. pour doc. et discussion), 2751.
NORD-OUEST—Colons des provinces de l'est (int.-Gilmour), 2560.
"NORTH American Transportation Company"—Le *City of London* (explications-Lemieux), 5686.
NOUVEAU-BRUNSWICK—Revision des listes électorales (int.-McInerney), 2556.
NOUVELLE-ECOSSE—Ports et rivières (sub.), 5220, 7718, 10243.

OAKVILLE—Réparations à la jetée et dragage (sub.), 8035.
OBSERVATIONS des marées (int.-sir Charles-H. Tupper), 3290, 3821; (observ.-sir Charles-H. Tupper), 3533.
OBSERVATOIRE d'Ottawa (sub.), 9965, 9973.
OBSTACLES dans les rivières navigables—Enlèvement (sub.), 3096.
O'CONNOR et Hogg, MM.—Mémoire de frais (sub.), 5818.
O'DONAHUE, W. T., de Roberval (int.-Casgrain), 3365.
ŒUFS, Vente des (B.), 3282,
"OFFICIEL"—Publication (sub.), 8719.
OFFICIERS au camp de Lévis—Examens (int.-Tyrwhitt), 8649, 9323.
OFFICIERS de la milice—Les deux langues (int.-Tyrwhitt), 8648.
OGILVIE, M.—Arrêté du conseil le nommant commissaire (Production), 3901.
OGILVIE, M., et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (int.-sir Charles-H. Tupper), 3824.
OGILVIE, rapport de M. (int.-sir Charles-H. Tupper,) 4729; (copie de la commission—Production de documents), 4747.
OMISSION dans un vote—Sous-amend. Bertram (explications-Fraser, Lambton), 1877.
ONTARIO—Juges de la cour de comté (int.-Bennett), 1986.
ORATEUR,—Absence de M. l', 7551.
" —Délégation des pouvoirs (int.-Bergeron), 5517.
ORATEUR Edgar—Decès, 9061.
ORATEUR, élection de l'—Remplaçant de sir James Edgar, 9063.
ORATEUR élu (M. Bain)—Remerciements, 9065.
ORATEUR suppléant—Traitement (sub.), 2296.
ORDRES de la Chambre, 1094, 1454, 1770, 2993, 2999, 3097, 3100, 3341, 3526, 3778, 3784, 4331, 4360.
OSTRÉICULTURE (sub.), 4262.
OTTAWA—Edifices publics (sub.), 5109, 5110, 5205, 6392.
OTTAWA, subvention à la ville d' (résolution), 5118; (discussion) 9194; (B.), 9205, 9631.
OTTAWA (ville)—Ponts sur l'Outaouais, glissoires, etc.; pont de la rue Maria; pont des Sapeurs (sub.), 8169.
OUELLET, M. Agapit—Art. du *Soleil* (int.-Marcotte), 3287.
OUELLETTE, surintendant de district de l'Intercolonial (int.-sir Charles Tupper), 1874.
OURAGAN aux Antilles—Aide aux victimes (sub.), 5866.
OUVRIERS étrangers au lac Bennett (int.-Prior), 1875.
OWEN-SOUND—Dragage, etc. (sub.), 8035.

PACIFIQUE, chemin de fer Canadien du—Embranchements (int.-Rutherford), 9323.
PAPETERIE fournie aux députés, etc. (rapp. du comité des impressions), 5403, 5763.
PAQUES, vacances de (m.-Laurier), 547.
PARENTÉ entre John Steinhalt et le percepteur des douanes de Dawson (int.-Prior), 8489.
PARENTE entre M. Ogilvie et le ministre de l'Intérieur (int.-sir Charles-H. Tupper), 2729.
PARIS, exposition de (sub.), 10164.
PAS-DU-NID-DE-CORBEAU—Tarif du chemin de fer (int.-McInnes), 2350.
PÊCHE du homard (int.-Russell), 2268; (int.-McInerney), 2338, 2936; (int.-McDougall), 3986.
PÊCHE, règlements de (observ.-Kaulbach), 2063.
PÊCHERIES du comté de Leeds—Destitution d'employés (int.-Taylor), 1834.
PÊCHERIES des eaux intérieures—Permis de pêche (int.-Bergeron), 2936.
PEDNAULT, P., de Chicoutimi (int.-Casgrain), 3367.
"PENBERTHY Injector Company" (B.), 4360, 5382, 6878.
PÉNITENCIER de la Colombie anglaise (sub.), 5505.
" de Dorchester (sub.), 5503.
" de Kingston—Frais de l'enquête Devlin (sub.), 5092; mise d'employés à la retraite (int.-Clarke), 6385.
" du Manitoba (sub.), 5504.
" de la Montagne-de-Pierre — Enquête (int.-Foster), 9858.
" de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5502.
" de Saint-Vincent-de-Paul—Commission d'enquête (int.-Monk), 5509.
PÉNITENCIERS—Amendement à la loi (B), 7893, 8779.
" Dépenses générales (sub.), 8766.
PÉNITENCIERS, typographes dans les (int.-Monk), 1847.
PENSIONS—Milice—Corps Canadiens permanents (m., Hughes), 2511; (discussion), 2732.
PENSIONS payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 8767.
PENSIONS payables par suite de la rébellion de 1885 (sub.), 8767.
PEPIN, Georges—Employé du canal Chambly (int.-Monk), 3848.
PERCEPTEUR des péages—Canal de Grenville (int.-Bergeron), 2558.
PERCEPTION de l'impôt du tabac (int.-McDougall), 1834.
PERMIS de chemin de fer (B.-Bostock, sur 2e lec.), 2214.
PESTE bubonique (int.-Prior), 6002.
PETERS, M. Fréd.—(Explications-sir Charles-Hibbert Tupper), 3368; (documents demandés), 4748, 4916.
PETERS, F. et E. V. Bodwell—Services professionnels (sub.) 5202.
PETERSEN, Tate et Cie—Dépôt (int.-Wallace), 1899.
PÉTITION irrégulière, 431, 821, 1091, 1658.
PÉTITIONS, présentation de—Procédure (observ. de M. l'Orateur), 1754.
PÉTROLE impôt du (m. p. doc.-Moore), 2137; explications Wallace, 2266.
PÉTROLE et naphte—Inspection (B.), 3774, 3909, 4017.
" raffineries de (résolution-Fielding), 3674, 3910; (en comité), 3911; 1re et 2e lec., 4016.
PHARE de Giant's Tomb—Gardien (int.-Bennett), 1850.
" de l'Ile Hope (int.-Bennett), 1849, 5512.
" de l'Ile Wood—Gardien (int.-Martin), 2346; (m. pour doc. et discussion), 4830, 6325, 10142.
PHARE de la Pointe-Jérôme—Gardien (int.-Gillies), 3697.
PHARE fixe à la Traverse (sub.), 10187.
" flottant pour le port d'Halifax (observations-Borden), 8931.
PHARE sur le récif de Brotchie (int.-McInnes), 2350.
PHARES de la Colombie-Anglaise—Salaires payés pour le service (int.-McInnes), 3847.

PHARES et service côtier (sub.)—Salaires et allocations des gardiens des phares, 3553; construction d'un phare fixe à la Traverse d'en haut, 5136, 6390.
PICHETTE, M. Félix—(int.-Casgrain), 5010.
PISCICULTURE—Etablissements sur les rivières Fraser et Skeena (int.-Prior), 4085.
PLAINES d'Abraham (int.-Casgrain), 1850.
PLANCHES et matrices—Importations par les Compagnies de billets de banque (int.-Foster), 3855.
PLÉBISCITE—Comté de Bagot—Dépenses (int.-Marcotte), 1983.
PLÉBISCITE, coût du (int.-McDougall), 1830; int.-Foster), 5873; bureaux de scrutin dans la Colombie-Anglaise (int.-Prior), 2341.
PLÉBISCITE dans la ville de Montréal (int.-Quinn), 5334.
BLÉBISCITE—Documents (observ.-Foster), 1910, 1972, 2053.
" Leeds-sud (int.-Taylor), 1864.
" Livres de votation et listes d'électeurs des comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (int.-Moore), 2932, 5765; (rapport partiel déposé), 7329.
PLÉBISCITE partiel en vertu de l'acte de tempérance du Canada (sub.), 10137.
POIDS des colis—Indication (int.-Ellis), 2730.
" et mesures—Amendement à la loi (B.), 3575, 3911, 9904.
" " Salaires des inspecteurs, etc. (sub.), 4821.
" " Vente du poisson (B.-Ganong), 4494.
POINTE-CLAIRE—Quai (int.-Monk), 2130, 4824.
POISSON, entrepôts frigorifiques pour le (int.-Martin), 1994.
" vente du (B.-Ganong), 4494.
POLICE à cheval du Nord-Ouest (rapp.), 5013; scrip (int.-Oliver), 2508; (sub.), 8762; pour achever le service de l'année—Yukon, 5849, 5852, 6394; constables spéciaux (int.-Davin), 1856; pensions (B.-Davin), 2045; au Yukon (int.-Foster), 1981.
POLICE fédérale—Augmentation de solde (sub.), 10151.
POMMES—Embarillage frauduleux (observations-McMillan, art. du *World* de Toronto et discussion), 3778.
PONT de Belleville-Prince-Edward (m.-Hurley), 5409; (B.), 5958, 6343, 7498.
" de Québec—Soumissions (int.-Haggart), 2131.
PONT tournant de Rosedale (int.-Hughes), 2352.
PONT Yule—Rivière Richelieu (int.-Monk), 3853.
PONTS tournants sur la rivière Pigeon (int.-Hughes), 2505.
PORT-CHEMAINUS, C.A. (int.-Prior), 5333.
PORT-COLBORNE—Améliorations (sub.), 9261.
" et Port-Dalhousie—Améliorations aux ports (m.-McCleary), 3304.
" et Port-Maitland (int.-Montague), 7792, 8650, 9185, 9193.
PORT de Bowmanville (sub.), 7983.
" de Collingwood (sub.), 8022.
" de Fraserville (int.-Gauvreau), 1984.
" de Goderich—Améliorations (int.-Henderson), 1897; (sub.), 8032
" de Midland (int.-Bennett), 1850.
PORT de Montréal—Améliorations (int.-Monk), 2206; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, élévateur (sub.), 9987.
PORT de Pinette—Dragage (int.-Martin), 2130.
PORT de Victoria, C.-A.—Rapport de M. Roy, ingénieur (int.-Prior), 3854.
PORT-GEORGE, directeur de la poste (int.-Mills), 8997, 9187, 9722; jetée, (int.-Mills), 7552.
PORTAGE-DU-FORT—Pont (sub.), 10096.
PORTAGE-LA-PRAIRIE—Gardien du Bureau de poste (int.-Roche), 2509.
PORTES en fer pour édifices publics (int.-Hodgins), 4293.
PORTS et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 5220, 7718, 10243.
PORTS et rivières—Québec (sub.), 7578, 7600, 10243.
POSTES—Amendement à la loi (B.), 5115, 6116.
POSTES, ministère des (sub.), 5049, 5070, 5815, 7339, 7370, 7378, 7402.
POSTES, Rapport du directeur général des, 163.
POTASSE, inspection de la (int.-Penny), 1873.
POURSUITES intentées dans la province du Manitoba (m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2264.
POWERS, M. Thomas—Bail (int.-Marcotte), 3112, 3286.
PRÉSENTATION de députés, 4,431.
PRESTON, W.-T.-R. (int.-Davin), 6936; (sur sub. immigration), 8582 et suiv.; (m.-Wallace, pour suppression du crédit), 10239.
PRIMES payées sur le fer et l'acier (int.-Wallace), 1843.
PRIMES sur le fer et l'acier (résolution), 4174; (discussion), 4986; (adoption), 5762; (B.), 5762, 7658.
PRIMES de pêche—Ile du Prince-Edouard (m.-Macdonald, King, remise), 5875.
PRINCE-ALBERT—Casernes de la police à cheval (int.-Davis), 8488; bureau d'enregistrement (int.-Davis), 8488.
PRIORITÉ des mesures du gouvernement les mercredis, après les interpellations (m.-sir Wilfrid Laurier), 3586, 3675; (les lundis, après les interpellations), 6288.
PRISONNIERS au Yukon—Frais d'entretien (sub.), 5495.
PRIVILÈGES d'établissement dans les territoires du Nord-Ouest (int.-Rosamond), 2928, 6064.
PRIVILÈGES et élections—Comité des—Emploi d'un sténographe (m.-Fortin), 7200; séances du comité pendant les séances de la Chambre (m.-Fortin), 7792; (observations-Davin), 9190; honoraires des sténographes (m.-Fortin), 9477, 10141; rapport contradictoire (int.-Foster), 10140.
PRIVILÉGIÉ, commerce (motion-sir Charles-Tupper et discussion), 7794, 7827, 7893; (m.-McNeill), 8242; (int.-McNeill), 8368, 8490, 8650; (discussion), 8651; (m.-Domville), 8665; (int.-sir Charles Tupper), 8770; (int.-Charlton), 8771.
PROHIBITION du trafic des spiritueux (m.-Flint et discussion), 8796, 8836; (amendement-Parmalee), 8870; (int.-Bergeron), 9482.
PROLONGEMENT de l'Intercolonial à Montréal—Bail passé avec la Compagnie du Grand Tronc (résolutions-Blair), 3973; (en comité), 4088; (B.), 4195, 4373, 4567, 4985; (amendement-Foster), 4985; (amendement du Sénat), 9727.
PROLONGEMENT de l'Intercolonial à Montréal—Sommes retirées par le Grand Tronc (int.-Foster), 4495.
PROPRIÉTÉ près de Steveston, C.A. (int.-sir Charles H. Tupper), 3576, 3848, 4083.
PROPRIÉTÉS militaires (sub.), 5445, 7093.
PROROGATION—Avis du secrétaire du Gouverneur général, 10271; message de Son Excellence, 10292; bills sanctionnés, 10292; discours de clôture, 10295.
PROTECTION des eaux navigables (B.), 4174, 6135.
PROVINCES (les) et le Sénat—Art. du *Soleil* (int.-Casgrain), 1836.
PUBLICATION des *Débats* (sub.), 2299.
PUITS artésiens dans les T.-N.-O.—Machines pour forage (sub.), 9056.
"QUADRA", steamer—Paiements faits aux officiers et à l'équipage (int.-Prior), 3106.

QUAI—Anse de Babin (int.-Gillies), 5511.
" Baie-de-Honfleur (lac Saint-Jean) (sub.), 10044.
" Baie de la Providence (sub.), 10093.
" Beauport (sub.), 10064.
" Blackbrook, N.-B. (sub.), 10038.

QUAI "Burnt Church", N.-B. (sub.), 7784.
" Cacouna—Prolongement (sub.), 10041.
" Campbellton—Réparations (sub.), 7785, 10037.
" Cap-à-l'Aigle (sub.), 10042.
" Cap-aux-Corbeaux, Baie-Saint-Paul (sub.), 8124.
" Cap-Hopewell, N.-B. (sub.), 10035.
" Chatham, N.-B.—Douane—Reconstruction et réparations (sub.), 7785.
" Clifton—Réparations (sub.), 10014.
" Crique Parker—Prolongement (sub.), 10025.
" Descousse (int.-Gillies), 5512.
" Eboulements—Réparations (sub.), 10042.
" Gunning-Cove (sub.), 10014.
" Ile-aux-Grues, rive nord (sub.), 10043.
" Ile de la Pointe-Pelée (sub.), 10093.
" Kamouraska—quai en L (sub.), 10043.
" le Long—Art. du *Citizen* (explication de nature personnelle-Blair), 7336.
" lac Manniwanka—Parc des montagnes Rocheuses (sub.), 9056.
" lac Winnipeg (sub.), 8098.
" Maria (sub.), 8153.
" Mines-de-Bruce, Ont. (sub.), 7984.
" Mount-Stewart—Achat (sub.), 5770, 6393.
" New-Carlisle—Réparations (sub.), 10039.
" Newellton (sub.), 10022.
" Pointe-Claire (int.-Monk), 2130, 4824.
" Pointe-à-Pizeau—Anse de Sillery (sub.), 8157.
" Portsmouth, Ont. (sub.), 10089.
" Rivière-à-la-Pipe (int.-Casgrain), 1907, 3367, 4086; (sub.), 8137.
" Rivière-du-Loup—Plainte de Joseph Gagné (int.-Casgrain), 1899.
" Rivière Richibouctou (sub.), 10037.
" Sabrevois (sub.), 10045, 10051; (m.-Bergeron pour réduction du crédit), 10243.
" Saint-André-de-Kamouraska (sub.), 10043.
" Saint-Gédéon (lac Saint-Jean)—(sub.), 10044.
" Saint-Irénée (sub.), 10043.
" Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—(sub.), 10044.
" Sainte-Anne-de-Bellevue (sub.), 10065.
" Saw's-Pit (sub.), 10021.
" Seymour-Point (sub.), 10014.
" Snag-Harbour (sub.), 10022.
" Shippégan (sub.), 10037.
" Town-Point (sub.), 10024.
" Young's-Landing (sub.), 10021.
QUAIS et jetées dans les différentes provinces (int.-Gillies), 5875.
QUAIS (nouveaux)—Rivière Saint-Jean et baie de Bellisle, N.-B. (sub.), 10036.
QUAIS à Péribonka et à la Rivière-à-la-Pipe (int.-Casgrain), 3367.
QUAIS—Revenu (int.-Foster), 10245.
QUARANTAINE (sub.), 5094.
" des bestiaux (sub.), 5095, 8359.
" —Employés (int.-Montague), 3853.
" —Halifax—Ile Lawlor (sub.), 5109, 9967.
" de Saint-Jean, N.-B.—Améliorations (sub.), 9976.
" (sub.): Traitements et dépenses imprévues dans les districts organisés et hygiène publique dans d'autres, 8358.
" —William's-Head (sub.), 8110.
QUÉBEC, cartoucherie de (int.-Ingram), 2205, 9724; (int.-Clancy), 9864.
QUÉBEC—Citadelle—Logement du Gouverneur général (sub.), 5110.
QUÉBEC—Commissaires du havre de—Refonte des lois (B.), 2201, 3938, 4013, 6115; (int.-Bergeron), 9618, 9725; (B. Fielding), 8768, 9708, 9882.
QUÉBEC—Dépenses pour le port (int.-Prior), 5331.
QUÉBEC—Edifices publics (sub.), 7640.
QUÉBEC—Ports et rivières (sub.), 7578, 7600, 10243; Anse-à-Beaufils, 8128; Anse-aux-Gascons, brise-lames, 8125.
QUICK, M. James—Gardien du phare de l'île Pelée—(observations-Cowan et discussion), 7226.

RABBIN Veldt—Renvoi (int.-Bergeron), 10271.
RAFFINERIES de pétrole (résolutions-Fielding), 3674, 3910; (en comité), 3911, 4016.
RAILS d'acier pour l'Intercolonial (int.-McInerney), 2347; (int.-sir Charfes-H. Tupper), 1829.
RAMA—Agent des sauvages (int.-Hughes), 1992, 2133.
RAPATRIEMENT des Canadiens (int.-Marcotte), 3108.
RAPATRIEMENT des Canadiens-français (int.-Casgrain), 1859.
RAPIDES de Saint-André—Rivière Rouge (sub.), 9181, 10180.
RAPPORT de l'Auditeur général (int.-sir Charles Tupper), 547, 716; (int.-Wallace), 822.
RAPPORT du ministre de la Justice (int.-Clancy), 4919.
RAPPORTS produits par les différents départements:—Agriculture, 1374; Archives, 4086; Bibliothèque, 6; Chemins de fer et Canaux, 257; Commerce, 1897, 1875; Directeur général des Postes, 163; Ferme expérimentale, 3100; Intérieur, 3100; Marine et Pêcheries, 716; Milice et Défense, 431; Police à cheval du Nord-Ouest, 5013; Secrétaire d'Etat, 431; Travaux publics, 6060.
REBUTS, bureau des—S. J. Carter, commis temporaire à Winnipeg (sub.), 5086.
RECENSEMENT (m.-McInnes), 2469.
RÉCIPROCITÉ entre les Etats-Unis et les Antilles anglaises (observ.-Wallace), 4564.
RÉCLAMATION de J.-P.-O. Allaire (int.-LaRivière), 1909.
RÉCLAMATION de la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique contre le gouvernement (int.-Morrison), 2930.
RÉCLAMATIONS—Barrage de la Roche-Fendue et du Calumet (int.-Poupore), 1869.
RÉCOMPENSES pour sauvetages (sub.), 3094.
REDISTRIBUTION des comtés (int.-sir Charles Tupper), 2561, 2990, 3871; (rép. de sir Wilfrid Laurier), 3899; (B. discussion), 3469, 3520, 5228, 5284, 6474, 6601, 6611, 6758, 7904, 6938, 6971.
REFONTE des statuts du Canada (int.-Britton), 1896; (int.-Henderson), 4290.
RÈGLEMENTS américains appliqués aux chemins de fer (int -Clarke), 1985.
RÈGLEMENTS des compagnies de chemins de fer (observ.-Clarke—dépêche de l'*Evening Star*, de Toronto), 5765; (sub.), 9182, 10179.
RÈGLEMENTS concernant les mines du Yukon (int.-Foster), 2267.
REINE, fête de la—Congé (int.-McMullen), 3370; (m.-sir Wilfrid Laurier), 3409, 3468.
RELATIONS commerciales et autres avec les Etats-
" Unis (m.-McCarthy), 6937.
REPRÉSENTATION du territoire du Yukon à la Chambre des communes (int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
RÉSERVE navale (int.-Britton), 6061.
RÉSIDENCE du juge en chef de la Colombie-Anglaise (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577.
" du juge Martin, C.-A. (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577.
RÉSOLUTIONS—Achat du chemin de fer du comté de Drummond, 1966, 2819; (Discussion en comité), 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714, 3790; bail passé avec la Compagnie du Grand Tronc—Prolongement de l'Intercoonial à Montréal, 3973; (en comité), 4088; câble transpacifique (discussion), 8369; cales-sèches, 6139, 8492; primes sur le fer et l'acier, 4174; 4986, 5762; raffineries de pétrole, 3674, 3910; (en comité), 3911, 4016; subsides—dixième des crédits, 6471, 6473; (B.), 6473; subvention à la ville d'Ottawa, 5118; (discussion), 9194; subventions aux chemins de fer, 8925; (discussion),

9206, 9324, 9483, 9551 ; traitement des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, 8769; (discussion), 8935.
RESPONSABILITÉ des ministres (m.-sir Charles Tupper), 4028.
RETARD apporté à la production des documents (obs.-sir Charles-H. Tupper), 2993, 3100; (obs.-Foster), 4196 ; (obs.-Bergeron), 9725.
REVENU de l'intérieur (sub.), 2119, 2288, 5030.
" de l'intérieur—Amendements à la loi (B.), 3784, 3906.
" perception du — Correspondance échangée entre John R. Barrett et H. A. Costigan (production), 3899.
REVENU—Service de protection (sub.), 4808.
REVISION des listes électorales—Nouveau-Brunswick (int.-McInerney), 2556.
REYNOLDS, capitaine (int. McLennan), 5331.
RIDEAU-HALL—Aile supplémentaire, etc. (sub.), 9981.
RIVIÈRE du Cygne, district de la—Remboursement de frais de voierie au gouvernement de Manitoba (sub.), 10095.
RIVIÈRE des Gros-Ventres—Pont (sub.), 10095.
RIVIÈRE Jésus—Barrage et construction d'une passe migratoire (m. pour documents-Fortin), 3296.
RIVIÈRE du Loup (en haut)—Creusement du chenal depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Louiseville (sub.), 8155.
RIVIÈRE Pigeon—Creusement (int.-Hughes), 2210.
RIVIÈRE La Pluie (sub.)—Améliorations du chenal, 8036 ; écluse et barrage, 9181, 10178.
RIVIÈRE Otonabee—Amélioration de la navigation (sub.), 10090.
RIVIÈRE Outaouais—Projet d'amélioration de la navigation (sub.), 9183.
RIVIÈRE Richelieu—Bouées (int.-Monk), 3822; chenal de Belœil—Jetées de direction (sub.), 8156 ; Pont Yule (int.-Monk), 3853.
RIVIÈRE Saguenay (en bas de Chicoutimi)—Creusement (sub.), 8156.
RIVIÈRE Saint-Maurice—Améliorations des estacades flottantes, entre la Pointe-Marchesseault et la Pointe-à-Bernard (sub.), 10095.
RIVIÈRE Scugog—Nettoyage (int.-Hughes), 2210; (sub.), 10090.
RIZ nettoyé et non nettoyé—Importation (int.-Clancy, sur sub.), 8438.
ROBERGE, Cyrille (int.-Gauvreau), 1872.
ROBERVAL—Dragueur (int.-Casgrain), 4086.
ROSS, A.-P.— ex-surintendant du canal de Cornwall (sub.), 9184.
ROSSLAND, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
ROUTE d'Edmonton au Yukon—MM. Dibblee et Dupont (int.-Hughes), 2133.
ROUTE muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
ROUTE Stikine-Teslin—Rapport de M. Coste (int.-Bennett), 1901.
RUSSELL, M.—Inspecteur des steamboats au Yukon (demande de doc. par sir Charles-H. Tupper), 4175, 4918.
RYAN et Cie—Réclamations—Canal du Sault-Sainte-Marie (sub.), 9246.

SABREVOIS, quai de (sub.), 10045, 10051; (m.-Bergeron pour réduction du crédit), 10243.
SACS de la malle (int.-Davin), 2204.
SAINT-Alexis—Baie des Ha ! Ha !—Jetée (sub.), 8157.
SAINT-Jean, lac—Jetées, etc. (sub.), 8136.
SAINT-Norbert—Rivière Rouge (int.-LaRivière), 1909.
SAINT-Ours — Réparation aux écluses — Nouveau chaland (sub.), 7327 ; surintendant (int.-Monk), 3583.
SAINTE-Catherine—Salle d'exercices militaires (sub.), 9980.
SAINTE-Eulalie-Directeur de la poste (int.-Gauvreau), 4292.
SAINTE-Geneviève-Inondation des terres (int.-Monk), 6933.
SAISIE de casiers et de cordages dans l'Ile du Prince-Edouard (observ.-Martin), 5528.
SAISIE des salaires des employés publics (B.), 1940, 1953, 5399, 5914.
SAISIE du sloop *Dorothy* (int.-Prior), 2389.
SAISIE par des Américains de bateaux et de filets appartenant à des pêcheurs canadiens—(art. du *Colonist* de Victoria (int.-Prior), 8650.
SALAIRES aux directeurs de la poste (int.-Monk), 6932.
SALLE d'armes à Baddeck (int.-Bethune), 2130.
SALLE d'armes à Sussex, N.-B. (int.-Domville), 1872.
SALLE de lecture (int.-Sproule), 993.
SAMSOM, M. Pierre—Destitution (int.-Marcotte), 3111.
SANCTION royale—Lettre du secrétaire du Gouverneur général, 6927; bills sanctionnés, 6929, 10292.
SARNIA—Edifices publics (sub.), 9985.
SAUVAGES, affaires des (sub.), 2101 ; dépenses générales, 5740.
SAUVAGES—Arpentage des réserves (sub.), 5728.
SAUVAGES, boisson vendue aux (int.-Casgrain), 1865.
SAUVAGES et métis—Districts de la Rivière de la Paix et d'Athabasca (sub.), 5712.
SAUVAGES—Colombie-Anglaise (sub.), 5721, 5743, 5744; sauvages de Yale et Caribou—Remèdes (int.-Prior), 8647, 8997.
SAUVAGES—Lac des Deux-Montagnes—Déménagement d'Oka à Gibson (sub.), 5728.
SAUVAGES (sub.): Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—Achat de grain de semence, 5710; pensions et commutations, 5730 ; instruments aratoires, outils et quincaillerie, 5731.
SAUVAGES—Minoteries et scieries (sub.), 5740.
SAUVAGES, Nouvelle-Ecosse (sub.), 5709, 7499.
" Ontario et Québec—Soins médicaux, etc. (sub.), 5688.
SAUVAGES, Pointe-Bleue—Médecin (int.-Casgrain), 4085.
SAUVAGES de Rama et corvée statutaire (int.-McCormick), 2726.
SAUVAGES de la réserve Duceis-Bois (int.-McCormick), 2726.
SAUVAGES Saint-Régis—Prison (sub.), 5730.
" Songhees, Colombie-Anglaise (int.-Prior), 3822.
SAUVAGES—Suppression du trafic des spiritueux (sub.), 5729.
SAUVETAGES—Récompenses (sub.), 3094.
SCARLATINES, fièvres—Les Galiciens (int.-Davin), 4916, 6934; (rép.-Sifton), 5014, 6934.
SCOTT, Dr Patrick—Réserve de Saugeen (int.-McNeill), 9724.
SCRIMGEOUR, J. G.—Entrepôt de douane (int.-Macdonald, King, I.P.-E.), 2132.
SÉANCES du matin (m.-sir Wilfrid Laurier), 7789.
SECORD, T. R., accusations contre (int.-McCleary), 1848.
SECRÉTAIRE d'Etat, département du (sub.), 2094, 2288.
SÉDUCTION et enlèvement (B.), 431, 1914, 2551, 2937.
SÉNAT—Législation (sub.), 5747.
SÉNAT, résolution relative au (int.-sir Charles Tupper), 7330, 7458, 8238; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 8769.
SERGENT d'armes (sub.), 2299.
SERVICE civil (B.), 2224, 3344 ; (int.-McMullen), 1973.
SERVICE impérial—Brigade canadienne (m.-Hughes), 2354.
SERVICE océanique et fluvial (sub.), 3016, 3032, 5120, 6389.
SERVICE postal d'hiver, I. P.-E., entre le chemin de fer Intercolonial et le Cap Tourmentin (m. pour documents-Martin), 3153.
SERVICE postal sur le littoral du Pacifique—Malles à destination de Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 3282.
SERVICE postal—Montant nécessaire (sub.), 10228.

SERVICE postal océanique entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8679.
SERVICE postal à Dawson (int.-Foster), 1982.
SERVICE postal—Grand-View, I.P.-É.—Changements (int.-Martin), 5011.
SERVICE postal—I. P.-E. (int.-Martin), 1853, 2344.
SERVICE postal—Iles de la Madelaine (int.-Macdonald, King, I. P.-E.), 2132.
SERVICE postal—Lévis (int.-Casgrain), 3585.
SERVICE postal—Malbaie et Québec (int.-Casgrain), 1976.
SERVICE postal—Montréal et Labelle (int.-Chauvin), 1982.
SERVICE postal—Mount-Albion, I.P.-E. (int.-Martin), 1985.
SERVICE postal—Orangedale et Margaree (int.-McDougall), 3288.
SERVICE postal—Ottawa et Cyrville (int.-Hodgins), 8999.
SERVICE postal—Saint-Thomas et Aylmer-ouest (int.-Ingram), 9723.
SERVICE postal—Waltham et Chapeau (int.-Poupore), 2349.
SERVICE postal—Yukon (observ.-McDougall), 3817; (observ.-Taylor), 4371; (sub.), 7371.
SERVICE de protection—Revenu (sub.), 4808.
SERVICE rapide sur l'Atlantique (int.-McNeill), 4756, 5434.
SERVICES (différents) à la vapeur entre des ports des provinces maritimes et la Grande-Bretagne (sub.), 8689 et suiv.
SHAMROCK, remorqueur (int.-sir Charles-H. Tupper), 5685.
SHÉGUIANDAH—Débarcadère (sub.), 10093.
SHÉRIF du territoire du Yukon (int.-sir Charles-H. Tupper), 3970, 4289.
SINGLETON, W. R. (int.-Taylor), 1973.
SIOUX (sub.), 5739.
SITUATION financière—Revue (observations-Foster, 10252; (motion), 10266; (observations-Fielding), 10272.
SKAGUAY, troubles à (int.-Foster), 993.
SKELTON *et al*, affaire (int.-Davin), 7458, 7791, 8190; (m. pour doc.), 8238, 8367.
SOCIÉTÉS d'agriculture (sub.), 8257.
SOCIÉTÉS de bienfaisance (int.-Montague), 1375; (B.-Fielding), 2128; (B. retiré), 3774.
SOLDATS au Yukon—Conduite (observ.-Hughes), 9986.
SOULANGES, canal de—Arbitrage (int.-Monk), 2352; construction (sub.), 7302.
SOUMISSIONS pour fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston entre le 1er juillet 1898 et le 30 juin 1899 (int.-Taylor), 6933.
SOURIS, I.P.-E.—Brise-lames (int.-Martin), 4290
SOURIS, Knight's-Point—pour solidifier le brise-lames (sub.), 7776.
SPINKS, juge—Enquête sur sa conduite (observ.-sir Charles-H. Tupper), 4197, 4225.
SPIRITUEUX—Prohibition du trafic (int.-Flint), 5382; (m.-Flint et discussion), 8796, 8836; (amendement Parmalee), 8870.
SPIRITUEUX—Yukon (int.-Sproule), 1657; (int.-Prior), 2934 3000, ; (int.-Foster), 5686; (observ.-Prior), 3814; permis accordé à Archer Martin, de Victoria (int.-sir Charles-H. Tupper), 3900; permis accordés par le commissaire Ogilvie (int.-sir Charles-H. Tupper), 3107); permis accordés par le major Walsh (int.-sir Charles-H. Tupper), 2506, 2730.
STATION de démonstration à Saint-Jacques—Tabac (int.-Dugas), 2128.
STATIONS de démonstration (int.-Martin), 2129.
" " (sub.), 8300, 8761.
" " —Volailles (int.-Martin), 2129.
STATISTIQUE, Annuaire (sub.), 8246.
STATISTIQUES générales (sub.), 8256.
STATUE de la reine—En mémoire de son jubilé (sub.), 8172.
STATUTS du Canada—Refonte (int.-Britton), 1896; (int.-Henderson), 4290.
STATUTS de la Colombie-Anglaise: non sanctionnés (m. pour impression de documents), 4493; reçus par le secrétaire d'Etat (int.-Prior), 5685.
STEAMER *Acadia*—Réparations (sub.), 5202.
" entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie (sub.), 8703.
" *Gallia*—Chenal du Saint-Laurent (observ.-Bergeron), 3373.
" entre Grand-Manan et la terre ferme (sub.), 8702.
" *John C. Barr* (int. sir Charles-H. Tupper), 2726.
" entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8700.
" entre Saint-Jean et Halifax *via* Yarmouth et autres ports (sub.), 8703.
" entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 8696.
STEAMERS de l'Etat et signaux de brume—Inspection (sub.), 4039, 4261.
" entre le Canada et l'Afrique du Sud (sub.), 8710.
" *Governor Pingree* et *J. B. Lowe* (int.-Prior), 1871.
STEAMERS entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne (sub.), 8705.
STEAMERS entre Montréal et Manchester, en été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester en hiver (sub.), 8712.
STEAMERS entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 8704.
STEWART, veuve du capitaine (sub.), 9135.
STRATHY, lieut.-colonel—Réinstallation (int.-Robertson), 2349.
SUBSIDES—Dixième des crédits (résolution), 6471, 6473; (B.), 6473, 6601; (2e B.), 10271.
SUBVENTION à la ville d'Ottawa (résolution), 5118; (discussion), 9194: (B.), 9205, 9631.
SUBVENTION payée par la Nouvelle-Ecosse au chemin de fer de prolongement vers l'est—Remboursement (int.-McDougall), 3582.
SUBVENTIONS aux chemins de fer, 1896 (int.-Foster), 3294.
SUBVENTIONS aux chemins de fer (int.-sir Charles Tupper), 8771, 9065, 9193; (résolutions), 8925; (discussion), 9206, 9324, 9483, 9551; (B.), 9619, 9783, 9915; (int.-Kaulbach), 8933; (m.-Richardson), 9376.
SUBVENTIONS payées à des lignes de steamers (int.-Ellis), 2926.
SUCRE de betterave—Fabrication (m.-Sproule et discussion), 4841.
SUCRES des Antilles anglaises—Importation (int.-Foster), 2347.
SUMMERSIDE, port de—I.P.-E. (sub.), 7778.
SURETÉ des navires (B.), 6928, 9620.
SYDENHAM, Ont.—Directeur de la poste (int.), 6934.
SYDENHAM, rivière—Dragage (int.-Clancy), 3847; (sub.), 8038.
SYDNEY-nord—Directeur de la poste (int.-McDougall), 4919, 5014.
SYNDICATS de pêche américains et les pêcheurs (int.-sir Charles-H. Tupper), 5011.

TABAC canadien et tabac étranger (int.-Dugas), 3104.
TABAC, droits sur le (int.-Cowan), 2136; (m.-Gillies), 4830.
TABAC étranger en feuille (int.-Cowan), 2510.
TABAC—Perception de l'impôt (int.-McDougall), 1834.
TABAC, saisie de—Violation de la loi relative au revenu de l'intérieur (int.-Bergeron), 10252.
TABAC—Station de démonstration dans Essex (int.-Cowan), 2510.
TABAC—Station de démonstration à Saint-Jacques (int.-Dugas), 2128.
TANNER, John—Réclamation contre le gouvernement espagnol (int.-Russell), 4823.

TARIF spécial—Chemin de fer Canadien du Pacifique (int.-Maclean), 4083.
TARIFS différentiels des compagnies de chemin de fer —Enquêtes (sub.), 9183.
TAXE impériale sur les obligations coloniales (obs.-sir Charles Tupper), 1658; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 1828.
TAXES au Yukon (int.-Davin), 1858.
TÉLÉGRAPHIQUE, ligne — Colombie-Anglaise, 8203;
" Territoire du Nord-Ouest (sub.), 8202.
" Côte nord du Saint-Laurent (int.-Casgrain), 1905, 1979, 3365; (sub.). 8170.
" —Depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117.
" Chéticamp et Meat-Cove (sub.), 10096.
" entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
" —De Quesnel à Atlin, C.A., par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles (sub.), 10124.
" entre Skaguay et Dawson—"Compagnie de télégraphe commercial du Nord" (int.-Prior), 3103, 5764; (discussion), 5534, 5559.
" Yale-Koutanie (Compagnie), (B.), 3031.
" Yukon—Arrêté du conseil en autorisant la construction (int.-Foster), 6061, 6137.
" et câble sous-marin pour le service des côtes et des îles du bas du fleuve, du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes, etc., (sub.), 8200.
TÉMISCOUATA, Compagnie du chemin de fer de (m.-McAlister), 5764; (B.), 6136, 6343, 6879.
TEMPÉRANCE, amendement à l'acte de (B.), 2633, 3898.
TERRAIN loué près de Valleyfield (int.-Bergeron), 1830.
TERRES—Chemin de fer de Calgary et Edmonton (int.-Oliver), 2345.
TERRES destinées aux fins scolaires—Vente (rép.-Sifton à int.-Bergeron), 6471.
" fédérales—Amendement à la loi (B.), 4914, 6407, 6412, 6468.
" fédérales (sub.), imputable sur le capital, 7521, 9054; imputable sur le revenu, 7547.
" publiques et les fonctionnaires (observ.-Roche), 4752; (rép.-Sifton), 5013.
TERRITOIRES du Nord-Ouest—Administration (sub.), 7519.
" du Nord-Ouest—Hôtel du gouvernement à Régina—Améliorations, drainage, etc., (sub.), 10011.
" du Nord-Ouest—Langue française (int.-Monck), 2208.
" du Nord-Ouest—Réparations et améliorations générales des ponts, ports et rivières (sub.), 8104.
THORNBURY, mort d'un nommé—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.-Hughes), 1992.
TIMBRES-POSTE, *fac-simile* de (int.-McGregor), 2926.
" —Matrices (int.-Monk), 3969.
TIR à la cible—Concours (m.-Hughes), 2379.
TITRES de biens-fonds—Amendement à la loi de 1894 (B.), 4916, 6450, 6468.
TORONTO—Bureau de poste, améliorations, etc. (sub.), 9981.
TORONTO—Bureau de poste—Employés (int.-Clarke), 2931.
TORONTO—Détournement de la Don et dragage dans le port (sub.), 10090.
TORONTO-EST—Directeur de la poste (int.-Maclean), 4292.
TRACADIE—Lazaret (sub.), 8358.
TRAITÉ avec les sauvages—Commissaires (sub.), 10135.
TRAITEMENT des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, 8769; (discussion), 8935; (B.), 8958, 9685.
TRAITÉS de commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (int.-Kaulbach et discussion), 8191.
TRANSPORT du courrier de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang (int.-Lang), 3850.
TRANSPORT du courrier de Havelock au bureau de poste de Oak-Lake (int.-Lang), 3850.
TRANSVAAL, guerre du—Troupes canadiennes (int.-Hughes), 7337; (résolutions-Sir Wilfrid Laurier et discussion), 9000.
TRAVAUX—Hygiène (int.-Sir Charles Tupper), 7248.
" publics, ministère des (sub.), 5090, 7555; impression et papeterie—Divers, 7575.
TRAVAUX sur le lac Manitoba (int.-Foster), 1981.
TRAVERSES de l'Intercolonial pour la division de la province de Québec (int.-Casgrain), 3286; (int. Monk), 5330.
TRIBUNAUX à Montréal (m. p. doc.-Monk), 2163.
" de Québec (int.-Casgrain), 1861.
TRUEMAN, W.-H. (int.-Bell, Pictou), 4498.
TUBERCULOSE—Inspections dans le comté de Chicoutimi depuis 1896 (int.-Bergeron), 5116.
TUBERCULOSE, mesures contre la (observations-Roddick et discussion), 6290; (sub.), 8354.
TUPPER, Sir Charles—Anniversaire, 6388.
TYPOGRAPHIE dans les pénitenciers (int.-Monk), 1847.
TYPOGRAPHIQUES, erreurs (observations-sir Charles-H. Tupper), 6137.

USURE (B.), 8239.

VACANCES de Pâques (m.-Laurier), 547.
VACANTS, sièges, 2, 633, 634, 716, 1846.
VALCOUR, Octave (int.-Dugas), 5331.
VALLEYFIELD—Edifices publics (int.-Bergeron), 1898.
" Force hydraulique (int.-Bergeron), 1898.
VALLEYFIELD—Percepteur des douanes (observ.-Bergeron), 5526.
VANCOUVER—Salle d'exercices militaires (int.-Prior), 5513, 6139, 7786; (sub.), 10012.
VANCOUVER, (Ile)—Subvention à un steamer (int.-Prior), 3823.
VANLUVEN, (Peter) *vs* la banque Dominion (int.-Bell,—Addington), 9186.
VANWART, Isaac Stephen (B.), 8924, 9057, 9551.
VAPEURS de l'Etat—Entretien et réparations (sub.), 3016, 3032.
VELDT, rabbin—Renvoi (int.-Bergeron), 10271.
VENNING, R. N.—Gratification (sub.), 5204.
VENTE de carabines par le gouvernement (int.-Beattie), 1832.
VENTE du croiseur *Dolphin* (int.-Sproule), 1871.
" des œufs (B.), 3282.
" du poisson—Amendement à la loi relative aux poids et mesures (B. Ganong), 4494.
VENTE de terrains du gouvernement (int.-Roche), 1871.
VENTE de terrains près d'Ashcroft, C.-A. (int.-Prior), 1870.
VERRAULT, Joseph—Emploi dans le département des Postes (int.-Casgrain), 3586.
VÉTÉRANS de 1864-65 (int.-Bergeron), 1869.
VICTORIA, C.-A.—Bureau de poste (int.-Prior), 4290; (sub.), 6391.
VICTORIA, N.-E., comté de (observations-McDougall), 5412.
VICTORIA, C.-A.—Frais de cale-sèche (int.-Prior), 7787.
VICTORIA, C.-A., Port—Rapport de M. Roy, ingénieur (int.-Prior), 3854.
Victoria Times, article du (int.-Prior), 6064.
VICTORIAVILLE—Edifice public (sub.), 10243.
Vigilant (le)—Yacht à vapeur (sub.), 5747.

VIRDEN—Bureau du revenu de l'intérieur—(Demande de documents par M. Roche), 5335.
VOL de lettres chargées (int.-Henderson), 1844.
VOLAILLES—Stations de démonstration (int.-Martin), 2129.
VOLONTAIRES d'Edmonton—Services en 1885 (int.-Oliver). 2727.
VOYAGE d'inspection du ministre des Travaux publics (int.-Bergeron), 1896.

WADE, M. F. C. (int.-Prior), 1846, arrivée à Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577; traitement et nomination (int.-sir Charles Tupper), 7329; (rép.-Sifton), 7458.
WAGON du Gouverneur, le *Victoria* (sub.), 5802, 8767.
WAGONS particuliers (int.-Bennett), 1851.
" pour l'Intercolonial (int.-Bergeron), 3972, 4496.
WAGONS-salons — Achat de — Intercolonial (int.-Clarke), 3584.
WAKEHAM, commandant—Gratification (sub.), 5205.
WALMSLEY, M. Alexander, de Saint-Jean, P. Q. (int.-Monk), 3822.
WALSH, major (int.-Morrison), 1839; Rapport (int.-sir Charles-H. Tupper), 2730, 3824; intructions, (int.-sir Charles-H. Tupper), 3108, 3285; commission (int.-H. Tupper), 4290.
WALSH, M. Philip (int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
WASHINGTON—Commission internationale de (sub.), 5867.
WELLAND, canal—Entrée du lac Erié (observ.-Montague), 4023.
WENTWORTH *vs* Mathieu (sub.), 10137.
WILLISON, M. J. W. (int.-sir Charles-H. Tupper), 3849, 4290.
WINDSOR, Ont.—Salle d'exercices militaires (sub.), 9985.
WINNIPEG—Listes électorales (int.-Wallace), 2933.
" Siège vacant, 634, (int.-sir Charles Tupper), 822; (int.-Roche), 1846, 8490.
WORKMAN, M. Mark (explications sir Charles-H. Tupper), 5008.

YATES, M. George—Directeur de la poste de Oil-Springs, (sub.), 5817.

YUKON—Administration—Accusations, discussion sur motion (sir Charles-H. Tupper), 5958, 6003, 6066, 6140; (observation sur art. du *Times* de Londres 6568, 7554; dépêche au *North British Daily* Mail, 8039 (motion sir Charles-H. Tupper), 6036.
YUKON—Amendement à la loi relative au territoire (B. McInnes), 1829 (B. du Sénat), 9186, 9870.
" Appointements et dépenses—Administration du district (sub.), 8676, 8959, 9010,
" Approvisionnements pour les juges McGuire et Dugas (int.-sir Charles-H. Tupper), 5515.
" Approvisionnements du juge Dugas (sub.), 5496.
" Approvisionnements militaires (int.-Davin), 1857.
" Arpentages (int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.
" Arrêté du Conseil nommant M. Ogilvie commissaire—(Production), 3901.
" Arrivée de M. Wade à Dawson (int.-sir Charles H. Tupper; traitement et nomination (int. sir Charles Tupper), 7329; (rép.-Sifton), 7458.
" Baux pour dragage (int.-Foster), 3109.
" Bliss, major (int.-sir Charles H. Tupper), 3289, 3365, 3583.
" Bois de chauffage pour les navires (int.-Domville), 1852.
YUKON—Chemins de fer (observ.-Sir Charles Tupper), 4757.
" Claims (int.-Hughes), 3107.
" Commissaire des mines d'or (int.-Morrison), 1838.
" Commission de M. Ogilvie (int.-Sir Charles-H. Tupper), 3110.
" Concessions forestières (int.-Domville), 1851, 1852.
" Conduite des soldats (observ.-Hughes), 9986.
" Conseil—Noms des membres (int.-Domville), 1848.
" Conseiller de l'administrateur du Yukon (int.-Morrison), 1839.
" Cour d'Appel (int.-Prior), 5330.
" Documents demandés (observ.-Sir Charles-H. Tupper), 3097.
" Douanes (sub.), 8763.
" Edifices publics (sub.), 10132.
" Emploi de Joseph Clark (int.-Sir Charles-H. Tupper), 5512.
" Emploi de E. McKeown (int.-Sir Charles-H. Tupper), 5513.
" Enquête—Lettre confidentielle de M. Ogilvie (int.-Sir Charles-H. Tupper), 3846.
" Entretien d'un juge (sub.), 5496.
" Entretien des prisonniers (sub.), 5495, 10222.
" Fleuve Yukon et lac Atlin—Compagnie d'améliorations (B.), 6137, 6412.
" Fleuve Yukon et rivière Lewes—Améliorations et lignes télégraphiques (sub.), 5624, 8212.
" Fonctionnaires fédéraux (int.-Morrison), 1839, 1840; (int.-Domville), 1848.
" Fonctionnaires—Garanties enregistrées aux termes chap. 19, S.R.C. (int.-sir Charles-H. Tupper), 4822, 5009, 5332.
" Frais de subsistance de deux juges (sub.), 10220.
" Greffier de la cour territoriale (sub.(, 10220.
" Griefs des mineurs—Enquête de M. Ogilvi (int.-sir Charles-H. Tupper), 2558, 3579
" Inspecteur-forestier (int.-Morrison), 1838.
" Juge supplémentaire de la cour territoriale (sub.), 10217.
" Juge McGuire—Arrivée et départ (int.-sir Charles-H. Tupper), 3286, 3986; (rép.-Sifton), 4087.
" Législation (observ.-sir Charles-H. Tupper), 2563.
" Ligne télégraphique—Date de l'arrêté du Conseil en autorisant la construction (int.-Foster), 6061, 6137.
" Ligne télégraphique entre Bennett et Dawson et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117.
" Lots riverains à Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.
" Milice (int.-Davin), 1847; (int.-Foster), 1907.
" Nomination de MM. Wade, McGregor et Norwood (int.-sir Charles-H. Tupper), 3111; (Question de privilège par sir Charles Tupper—Compte rendu du *Free Press* de Winnipeg), 9188.
" M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (int.-sir Charles-H. Tupper), 3824.
" M. Ogilvie—Parenté avec le ministre de l'Intérieur (int.-Taylor), 1857.
" Ordonnances passées par le commissaire (int.-sir Charles-H. Tupper), 2729.
" Permis donnés par le commissaire Ogilvie pour introduire des spiritueux (int.-sir Charles-H. Tupper), 3107.
" Plainte des mineurs (int.-Marcotte), 3343.
" Police à cheval (int.-Foster), 1981.

YUKON—Rapport de M. Ogilvie (int.-sir Charles-H. Tupper), 3820, 4729, 5764 ; (rép. de M. Sifton), 3820 ; copie de la commission—Production de documents, 4747 ; enquête, 5329.
" Rapport de M. Ogilvie relatif à l'estimation d'un navire—(m.-Paterson pour impression), 8768.
" Règlements miniers (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1856 ; (int.-Foster), 2267.
" Représentation à la Chambre des communes (int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
" Russell M., inspecteur des steamboats (int.-sir Charles H. Tupper), 4175.
" Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10110.
" Service postal (int.-Foster), 1982 ; (int.-Borden), 2731 ; (observ.-McDougall), 3817 ; (observ. Taylor), 4371 ; (sub.), 7371.
" Shérif (int.-sir Charles-H.-Tupper), 3970, 4289.
YUKON—Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc. (sub.), 6326, 6343.
" Spiritueux. — Permis accordé à Archer Martin, de Victoria (int.-sir Charles-H. Tupper), 3900, 4748.
" Vente de spiritueux (int.-Prior), 2934, 3000 ; 3814 ; (int.-Foster), 1874, 5686 ; (int.-Douglas), 1859 ; télégramme du *Witness* (int.-Sproule), 1657.
" Taxes (int.-Davin), 1858.
" Transport des provisions du gouvernement (int.-sir Charles-H. Tupper), 3927.
" Voyage de M. Coste (int.-sir Charles-H. Tupper) 5383, 5515.
" Walsh. major : Rapport (int.-sir Charles-H. Tupper), 2730 ; instructions (int.-sir Charles-H. Tupper) 3108, 3285 ; commission (int.-sir Charles-H. Tupper) 4289.
YULE, pont—Rivière Richelieu (int.-Monk), 3853.